



JAARVERSLAG 2025

Bouwen aan een duurzaam luchtruim

Voorwoord

Met grote trots stel ik u dit jaarverslag voor, waarin veiligheid, performantie en duurzaamheid bij skeyes samenkomen. In een context van groeiend verkeer en toenemende complexiteit realiseerden we uitzonderlijke veiligheidsresultaten, sterke operationele prestaties en betekenisvolle vooruitgang op het vlak van duurzaamheid — en tonen we aan dat verantwoord groeien geen ambitie is, maar een realiteit.

VEILIGHEID OP DE EERSTE PLAATS

In het verlengde van de vorige jaren stond veiligheid opnieuw centraal bij skeyes. Dat is geen slogan, maar onze dagelijkse opdracht. Veiligheid gebeurt niet vanzelf. Het vraagt aandacht, kennis, samenwerking en discipline. Elke dag opnieuw.

Het was op dat vlak een uitzonderlijk jaar. Voor het vijfde jaar op rij was er geen enkel ernstig incident (categorie A). Ook in de categorie B (belangrijke incidenten) konden we het jaar incidentvrij afsluiten: een 'clean sheet'! Het is, na 2016, pas de tweede keer in onze geschiedenis. Een opmerkelijke prestatie op het hoogst mogelijke veiligheidsniveau.

Dit resultaat is geen toeval. Het is het gezamenlijke werk van onze luchtverkeersleiders, technici en alle ondersteunende diensten die hun knowhow dag in dag uit aanwenden voor de luchtvaartveiligheid. Ons Just Culture-beleid, dat collega's aanmoedigt incidenten en fouten te melden om eruit te leren en waar nodig onze werking verder te verbeteren, is daarbij belangrijk. Veiligheid betekent immers niet dat er geen risico's zijn, maar dat we ze op tijd herkennen en aanpakken.

Ik wil dan ook uitdrukkelijk alle medewerkers van skeyes bedanken voor hun professionaliteit, waakzaamheid en engagement. Hun inzet, verantwoordelijkheidszin en teamwork maken dit uitzonderlijke veiligheidsresultaat mogelijk. Zij vormen de ruggengraat van onze organisatie.

Ook bij onverwachte situaties bleven onze teams professioneel. Tijdens de systeemuitval in februari werd snel

en zorgvuldig gehandeld zodat we snel weer onze taken konden hervatten. Hetzelfde professionalisme merkten we toen in november drones werden gezien boven de Belgische luchthavens. De operationele veiligheid bleef verzekerd, terwijl alles in het werk werd gesteld om de impact op het luchtverkeer zo beperkt mogelijk te houden.

MEER VERKEER, STERKE PRESTATIES

In 2025 begeleidde skeyes 1.035.084 vliegbewegingen, 4% meer dan het jaar ervoor. Gemiddeld controleerden onze verkeersleiders 2.743 vliegtuigen per dag op de door ons beheerde luchthavens of in onze luchtruimen. Tegelijkertijd klom de luchtvaart verder uit het dal van de coronapandemie.

Ondanks deze gestage groei in een steeds drukker Europees luchtruim, waar luchtvaartnavigatiedienstverleners in verschillende buurlanden met aanzienlijke capaciteitsuitdagingen kampten, bleef onze werking bijzonder efficiënt. De gemiddelde en-routevertraging bedroeg slechts 0,08 minuten per vliegbeweging. Dat is ruim beter dan de afgesproken prestatienorm en behoort tot de beste resultaten in Europa. Deze cijfers in dit jaarverslag tonen aan dat veiligheid en efficiëntie perfect hand in hand kunnen gaan.

DUURZAAMHEID IS ONZE VERANTWOORDELIJKHEID

Naast veiligheid zetten we ons ook actief in voor een duurzamere luchtvaart. In 2025 behaalde skeyes als eerste luchtvaartnavigatiedienstverlener ter wereld de GreenATM-accreditatie van niveau 4. Deze internationale erkenning bevestigt onze structurele inspanningen om de milieu-impact van het luchtverkeer te verkleinen en onderstreept ons duidelijke engagement.

We boekten vooruitgang op verschillende domeinen, waaronder luchtruimbeheer, infrastructuur en mobiliteit. Samen met luchtvaartmaatschappijen werken we aan

efficiëntere vliegroutes, waardoor vliegtuigen minder brandstof verbruiken en minder uitstoten. Daarnaast dragen steilere naderingen bij tot een beperking van de geluidshinder voor omwonenden.

Ook op het vlak van groene energie zetten we stappen vooruit. Zo investeren we in duurzame energieoplossingen, waaronder de geplande realisatie van een zonnepanelenpark op onze site.

INVESTEREN IN ONZE TOEKOMST

Onze solide financiële positie biedt ons de nodige ruimte om doelgericht te blijven investeren in de toekomst. We bereiden de vernieuwing van ons luchtverkeersleidingsstelsel voor, met een moderne NextGen-oplossing die vanaf 2028 wordt uitgerold. Samen met onze partner Defensie werken we aan een verdere integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding in één geïntegreerd stelsel. In dat kader ondertekende Defensie een memorandum of understanding dat de samenwerking en de gezamenlijke ambities formeel vastlegt.

Ook het Digitale Torencentrum in Namen nadert zijn voltooiing. Dit project vormt een belangrijke mijlpaal en zal onze werking op een vernieuwende manier moderniseren. We kijken dan ook uit naar de operationele ingebruikname ervan.

In 2025 groeide onze organisatie tot 1.006 medewerkers. Elke collega draagt bij aan hetzelfde doel: een veilig, efficiënt en duurzaam Belgisch luchtruim.

Paving the way to sustainable skies is meer dan een titel. Het is onze dagelijkse inzet. Dankzij de professionaliteit en het engagement van onze medewerkers blijven wij bouwen aan een luchtruim waarin veiligheid altijd vooropstaat — vandaag en in de toekomst.

Johan Decuyper
CEO





Veiligheid is en blijft het fundament van de maatschappelijke opdracht van skeyes. Voor de Raad van Bestuur vormt zij het uitgangspunt van elke strategische keuze en elk investeringsbesluit. De resultaten van 2025 bevestigen dat deze duidelijke prioriteit zich vertaalt in duurzame prestaties.

In een luchtvaartomgeving die opnieuw groeit en waarin de complexiteit toeneemt, heeft skeyes aangetoond dat hoge performantie perfect verenigbaar is met de strengste veiligheidsnormen. Het feit dat 2025 volledig vrij bleef van categorie A- en B-incidenten is een uitzonderlijke verwezenlijking. Dat dit voor de tweede keer in minder dan tien jaar wordt gerealiseerd, getuigt van een robuust veiligheidsmanagementsysteem en een diep verankerde veiligheidscultuur.

De Raad van Bestuur ziet het als haar verantwoordelijkheid om die cultuur structureel te ondersteunen. Veiligheid vraagt continue investeringen in human resources, technologie en processen. Ze vraagt ook vooruitziendheid: anticiperen op veranderende verkeersstromen, nieuwe technologieën en externe risico's. Strategische projecten zoals de modernisering van het ATM-systeem en de verdere civiel-militaire integratie zijn daarom in essentie veiligheidsprojecten.

Daarnaast is duurzaamheid uitgegroeid tot een volwaardige strategische pijler. De toekenning van de GreenATM-accreditatie van niveau 4 bevestigt dat skeyes internationaal erkend wordt als voortrekker in milieubewust luchtverkeersbeheer. Voor ons betekent dit dat duurzaamheid structureel geïntegreerd blijft in governance, langetermijnplanning en investeringsbeslissingen.

De solide financiële basis binnen het lopende beheerscontract biedt de noodzakelijke stabiliteit om deze prioriteiten te blijven realiseren. Stabiliteit is immers geen doel op zich, maar een voorwaarde om veiligheid, innovatie en duurzaamheid blijvend te verankeren.

Namens de Raad van Bestuur wil ik alle medewerkers danken voor hun professionaliteit, deskundigheid en verantwoordelijkheidszin. Hun dagelijkse inzet maakt het mogelijk om veiligheid niet alleen als principe te onderschrijven, maar als realiteit waar te maken. Samen blijven wij bouwen aan een Belgisch luchtruim dat veilig, betrouwbaar en toekomstgericht is, in het belang van de samenleving en van de generaties die volgen.

Laurent Vrijdaghs
Voorzitter van de Raad van Bestuur



Inhoud

Het jaarverslag in
een oogopslag –
Kerncijfers 2025

05

Pioniersrol
in het
luchtruim
van morgen

31

Waypoints
nemen naar
een duurzame
toekomst

35

Uitmuntend
in veiligheid

13

Efficiënt,
voor een
duurzaam
luchtruim

21

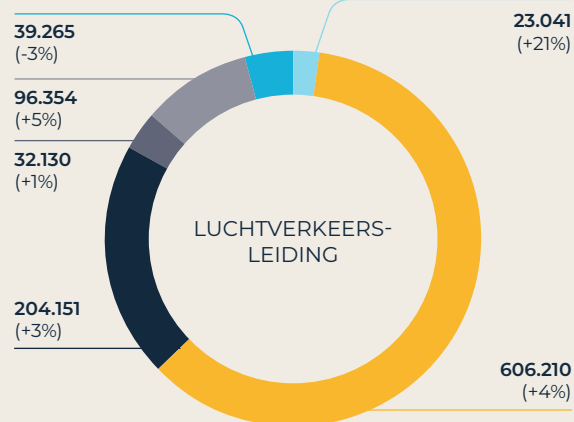
Jaarverslag
2025

41

Het jaarverslag in een oogopslag – Kerncijfers 2025

Het luchtverkeer in 2025

Aantal beheerde vluchten per luchtverkeersleidingseenheid



LUCHTVERKEERS-LEIDING

■ CANAC 2 ■ Brussels Airport ■ Antwerp Airport
■ Charleroi Airport ■ Liege Airport ■ Ostend-Bruges Airport

skeyes verleent vluchtinformatiediensten op de luchthaven van Kortrijk, waar in 2025 in totaal 33.933 vluchten werden geregistreerd (+19%).

Aantal door skeyes begeleide vluchten. De symbolische kaap van een miljoen vluchten is opnieuw gerond.

1.035.084

Groei van het luchtverkeer in het door skeyes beheerde luchtruim in vergelijking met 2024.

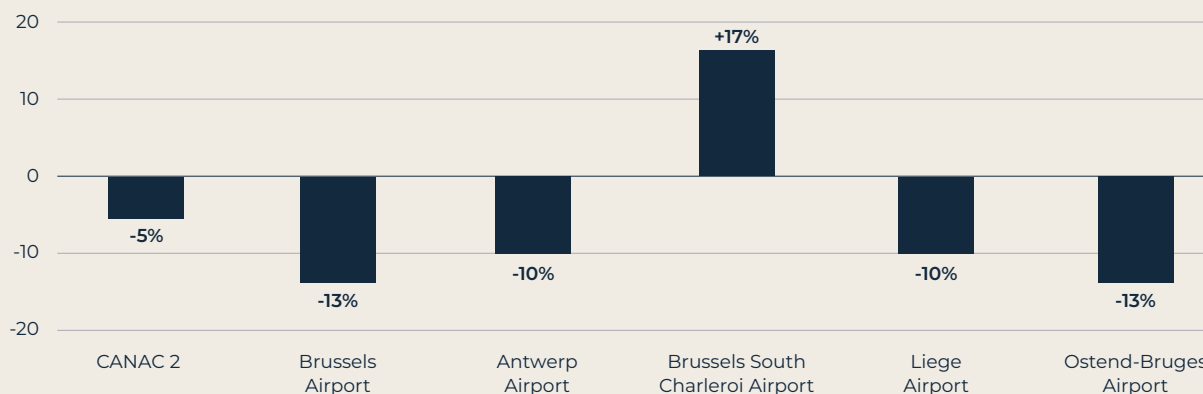
+4%

In 2025 bereikte het door skeyes beheerde luchtverkeer 95% procent van het luchtverkeer van 2019, vóór het uitbreken van de gezondheidscrisis.

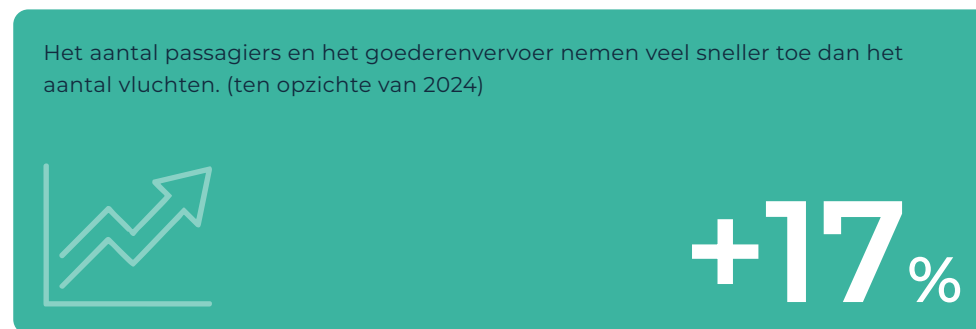
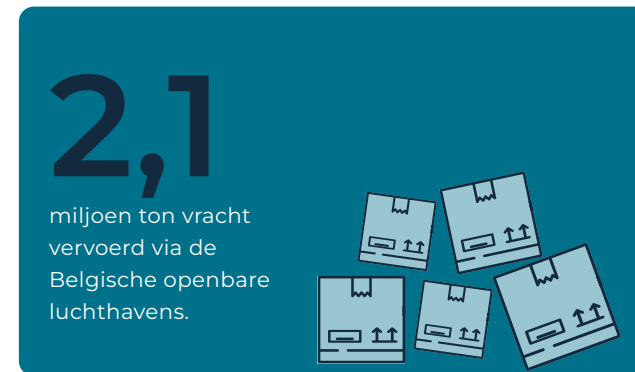
De geopolitieke toestand in Europa en de impact ervan op de verkeersstromen hebben zones doen ontstaan waar het verkeer zich in uiteenlopende snelheden herstelt.

95%

Herstel van het verkeer – Evolutie van het aantal vluchten in 2025 ten opzichte van 2019, d.w.z. vóór het uitbreken van de gezondheidscrisis



Brussels South Charleroi Airport onderscheidt zich door de zeer duidelijke evolutie van zijn verkeer ten opzichte van de precoronaperiode. Het commerciële verkeer ging er met 30% op vooruit. Het herstel verloopt trager voor Brussels Airport en de luchthavens van Antwerpen en Oostende. Op Liège Airport is het vooral de algemene (recreatieve en sport-) luchtvaart die de vooruitgang afremt.



Veiligheid van het luchtverkeer: historisch record geëvenaard

In 2025 werd geen enkel incident van de ernstigste categorieën opgetekend. Het absolute record van 2016 werd voor het eerst geëvenaard.



Stiptheid: een optimale dienstverlening

98,98%

van de (en-route- en aankomende) vluchten werd in 2025 stipt beheerd door skeyes.

99,48%

van de door skeyes beheerde en-routevluchten liet in 2025 geen vertraging optekenen.



skeyes haalt de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Europees luchtruim

0,08 min/vlucht

= 4,8 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht (alle oorzaken samen)



0,77 min/vlucht

= 46,2 seconden gemiddelde vertraging per aankomende vlucht op Brussels Airport (alle oorzaken samen). Ondanks onderhoudswerken aan de banen, die in de zomer van 2025 de capaciteit van de luchthaven verminderden, handhaaft skeyes zeer goede stiptheidscijfers.

Financiële gegevens

352,8

miljoen EUR
Omzet

19,4

miljoen EUR
Investerings



En-route-eenheidstarief

Het door skeyes aangerekende eenheidstarief voor één en-routediensteenheid in het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt.

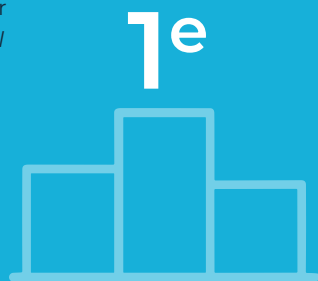
Voor het en-routeverkeer zijn de heffingen evenredig met de afgelegde afstand en de vierkantswortel van de massa van een vliegtuig. De diensteenheid komt overeen met de verkeersleiding voor een vliegtuig van 50 ton over een afstand van 100 kilometer.

€120,49



Naar een duurzamere luchtvaart

skeyes is de eerste luchtvaartnavigatiedienstverlener ter wereld die het Level 4 GreenATM-label van CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*) heeft gekregen.



Minder stookolieverbruik bij skeyes ten opzichte van 2019.

-62%

De horizontale vluchtefficiëntiescore in het Belgische luchtruim. Dit cijfer betekent dat de vliegtuigen die het Belgische luchtruim doorkruisen gemiddeld a rato van 96,65% ideale vliegtrajecten volgen, uit milieuoogpunt.

96,65%





skeyes, een avontuur van mensen

Aantal medewerkers op 31 december 2025

1.006

Aantal nieuwe medewerkers die in 2025 aangeworven werden.



84

Aantal nieuwe verkeersleiders die hun opleiding voltooid hebben en die in 2025 in dienst getreden zijn.



15

Aantal kandidaat-luchtverkeersleiders die hun opleiding in 2025 aangevat hebben.

38





Luchtvaart- en weersinformatie: fundamentele gegevens voor de luchtvaartveiligheid

13.614

NOTAM's werden opgesteld door het CIV/MIL Integrated NOTAM Office. NOTAM's (Notice to Airmen) zijn berichten die worden gepubliceerd om piloten te informeren over gewijzigde omstandigheden in het luchtruim en op de grond.

730



meteorologische briefings werden gegeven aan de Airport Inspection van Brussels Airport Company.

29.436

vliegplannen werden verwerkt door het Brussels ATS Reporting Office (ARO).

112.009

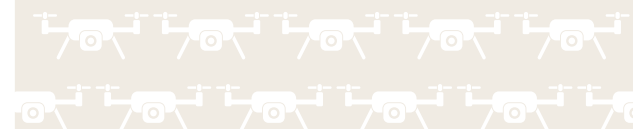
bulletins met weervoorspellingen, -alarmen en -waarschuwingen en waarnemingen werden verspreid door de meteorologische dienst van skeyes.

Drones: veiligstellen van de toekomst

20.699

dronevluchten kregen in 2025 toelating via de Drone & Aerial Activities-app (DAA).

Die toelatingen hadden betrekking op dronevluchten in de door skeyes beheerde CTRs en in de RMZ van Kortrijk.



Groei van het aantal toelatingen voor dronevluchten ten opzichte van 2024.



Uitmuntend in veiligheid

De veiligheid van het luchtverkeer blijft de bestaansreden én de topprioriteit van skeyes. Gedurende de voorbije twintig jaar is de strategische aanpak van de veiligheid aanzienlijk geëvolueerd in de richting van het systematisch rapporteren van voorvallen; die aanpak werd nog vergemakkelijkt door de invoering van Just Culture, de analyse van de voorvallen en preventieve en reactieve acties. Dat permanente streven naar veiligheid in alle geledingen van het bedrijf en de nauwe samenwerking met de partners van skeyes waren eens te meer succesvol: 2025 was een recordjaar voor de prestaties op het vlak van veiligheid.

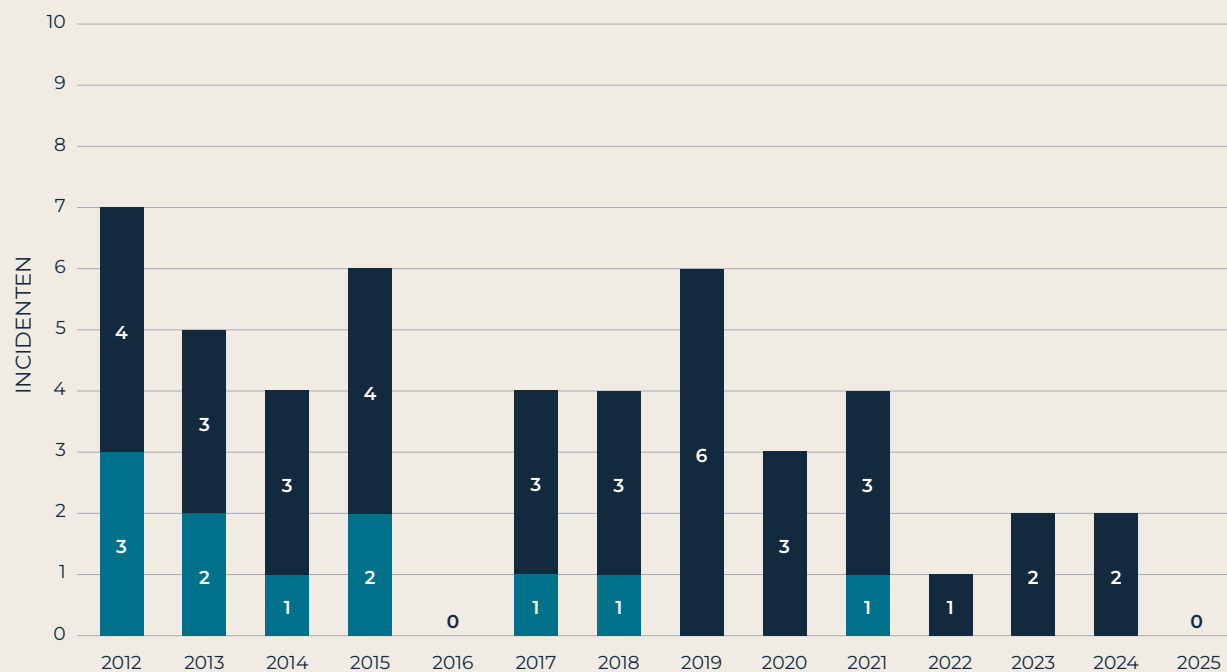
Incidenten van
categorie A



Incidenten van
categorie B



Evolutie van het aantal incidenten van categorie A ■ (ernstig) en B ■ (belangrijk)



skeyes heeft opnieuw een absoluut record op het vlak van veiligheid gevestigd.

Vorig jaar werd geen enkel incident in de ernstigste categorieën (A en B) opgetekend. Daarmee evenaart skeyes zijn prestaties én zijn historisch record van 2016.

0 incidenten van categorie A en B per miljoen bewegingen

De ernstgraad van de incidenten wordt door onafhankelijke experts beoordeeld op een schaal van A (ernstig) tot E (geen impact op de veiligheid). Hij wordt bepaald door de horizontale en verticale scheidingsafstanden tussen de luchtvaartuigen en door de mate van controle over de situatie.

Meer meldingen, als gevolg van een diepgewortelde veiligheidscultuur

De veiligheidscultuur van skeyes, die altijd als leidraad heeft gediend bij het beheer van veiligheidsgerelateerde voorvallen, is gebaseerd op het onderzoeken van de oorzaken om een grondig inzicht te verwerven en passende maatregelen te treffen opdat een soortgelijk feit zich niet meer zou voordoen. skeyes promoot het melden van de veiligheidsgerelateerde voorvallen door zijn operationele teams, door de principes van de *Just Culture* toe te passen.

2.029

meldingen van voorvallen in 2025

+17%
in vergelijking
met 2024

De groei van het aantal meldingen getuigt van de veiligheidscultuur die er nog altijd op vooruitgaat in de operationele diensten van skeyes, waar alle veiligheidsgerelateerde voorvallen, hoe triviaal ook, systematisch worden gerapporteerd.

Vermits het absolute aantal verslagen over veiligheidsgerelateerde voorvallen ook afhankelijk is van het verkeersvolume, is het aantal verslagen per 100.000 bewegingen een preciezere waardemeter om de voortgang van de veiligheidscultuur en systematische rapportering te meten.

+217%

verslagen over voorvallen per 100.000 bewegingen sinds 2015.

10x

meer verslagen over voorvallen per 100.000 bewegingen dan in 2010.

20x

meer meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen dan 15 jaar geleden, een duidelijk bewijs van de mate waarin de veiligheidscultuur verankerd is.

381

meldingen ontving skeyes in 2025 van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, andere luchtvaartnavigatiedienstverleners en het Directoraat-generaal voor de Luchtvaart (DGLV). Die externe meldingen zijn zeer nuttig om verbeteracties uit te werken.

59%

meer externe meldingen dan in 2024. Sommige voorvallen die vaak door de piloten worden gemeld, namen in 2025 nog sterk toe.

200

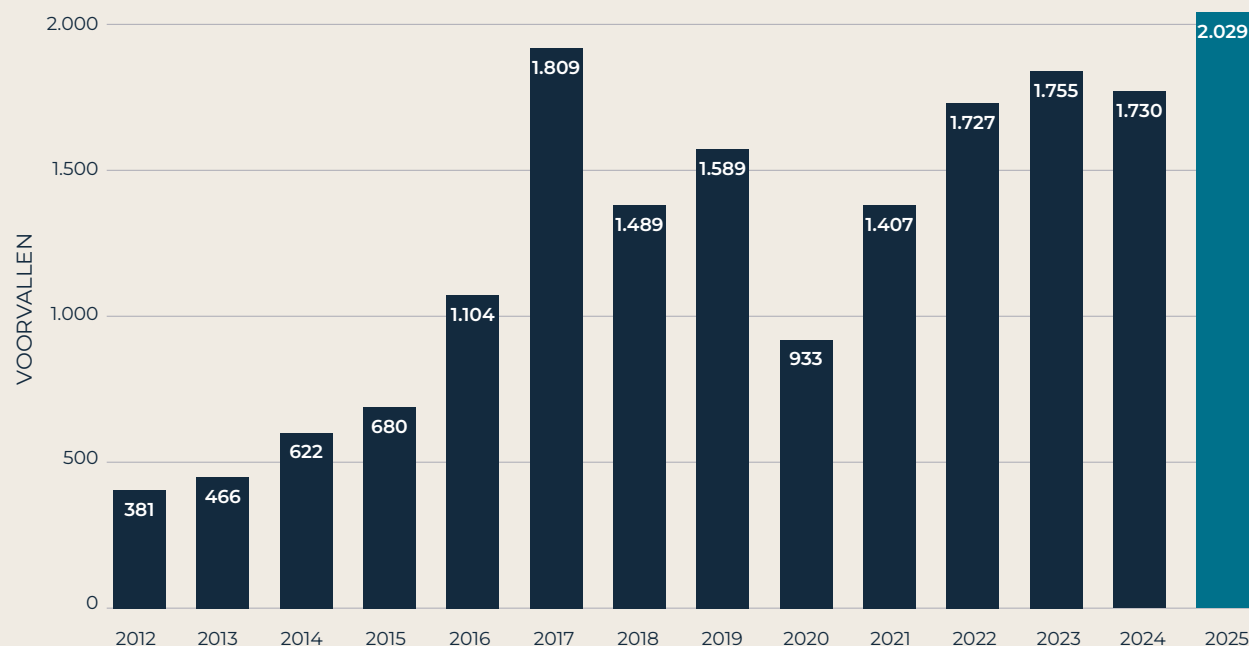
verslagen over voorvallen per 100.000 bewegingen.

+12%
in vergelijking
met 2024

Bij skeyes heeft het melden van incidenten een hoog niveau van maturiteit bereikt en de veiligheidscultuur is sterk verankerd in de operationele diensten van het bedrijf. Daarom blijft het aantal verslagen in functie van het verkeer relatief stabiel sinds enkele jaren. Ten gevolge van het ontwikkelen van het *Safety Management System* (SMS) en het promoten van de veiligheid in dat kader was dat aantal vóór die periode al sterk toegenomen.



Aantal door de luchtverkeersleiders van skeyes gemelde voorvallen



In vijftien jaar tijd is het aantal verslagen over voorvallen over het algemeen sterk gestegen. Dat betekent niet dat er meer voorvallen zijn dan vroeger, maar wel dat ze systematischer worden gemeld om ze aan analyses te onderwerpen en er lessen te kunnen uit trekken die nuttig zijn voor de voortgang van de veiligheid.

De sprong met 62% tussen 2015 en 2016 is ook te verklaren door Europese verordening (EU) nr. 376/2014 die eind 2015 werd ingevoerd en die het aantal verplicht te melden types van incidenten heeft uitgebreid.

Het absolute aantal verslagen over veiligheidsgelateerde voorvallen is niet de enige indicator om de veiligheids-cultuur te meten.

De inhoud van de rapportering en het feit dat die

laatste een ingebakken reflex geworden is, zijn evenzeer doorslaggevende criteria om de degelijkheid van de veiligheidscultuur te beoordelen.

Na analyse worden sommige gemelde voorvallen 'gedegradeerd' en niet langer als veiligheidsgelateerd voorval bestempeld.

1.903

veiligheidsgelateerde voorvallen
opgetekend in 2025 na analyse

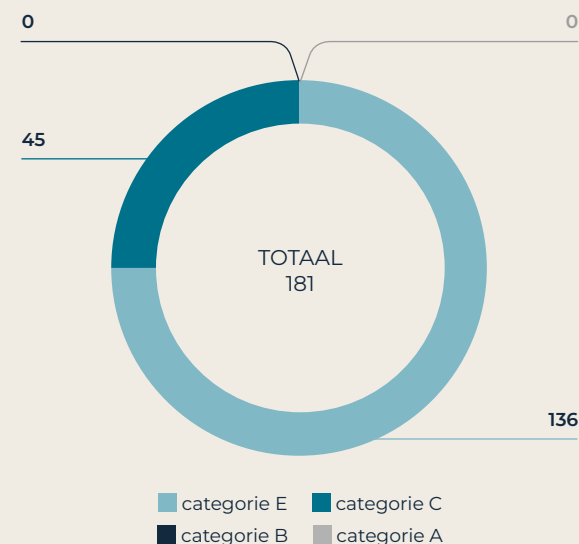
+18%
in vergelijking
met 2024

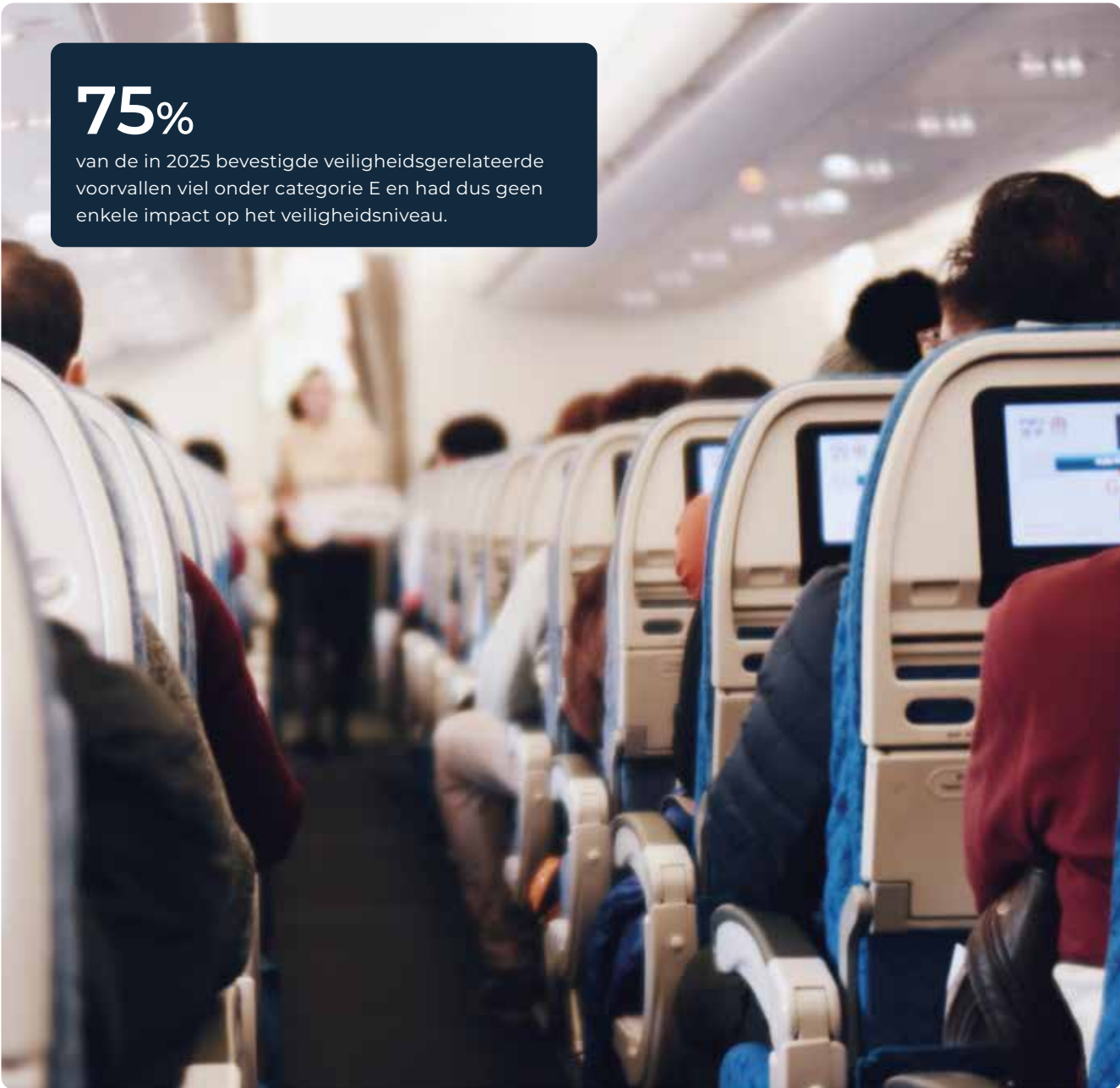
Verantwoordelijkheid van skeyes

In de overgrote meerderheid van de veiligheidsgelateerde voorvallen draagt skeyes geen enkele verantwoordelijkheid. Voor amper 181 voorvallen in 2025, wat neerkomt op 9% van het totale aantal gemelde voorvallen in 2025 (8% in 2024), werd de betrokkenheid van skeyes vastgesteld. Die stabiele trend toont aan dat skeyes op operationeel vlak uitstekend blijft presteren.

De ernstgraad van die voorvallen vormt ook een relevante indicator voor het veiligheidsniveau. Van de bovengenoemde 181 voorvallen behoren er 136 tot categorie E en worden ze bijgevolg geacht geen enkele impact te hebben op het veiligheidsniveau. Daarnaast kunnen 45 voorvallen worden ondergebracht in categorie C (significant), maar geen enkel in categorie B (belangrijk) of categorie A (ernstig).

Betrokkenheid van skeyes bij veiligheidsgelateerde voorvallen





75%

van de in 2025 bevestigde veiligheidsgerelateerde voorvallen viel onder categorie E en had dus geen enkele impact op het veiligheidsniveau.

Vaakst gemelde voorvallen

Onder de vijf vaakst gemelde types van voorvallen hebben de vier 'best' gerangschikte in 2025 betrekking op voorvallen die niet rechtstreeks verband houden met de bijdrage van skeyes.

(Mogelijke) aanvaringen met wilde fauna prijken zoals gewoonlijk boven aan de ranglijst, met 337 voorvallen. Het beheer van de fauna in de omgeving wordt waargenomen door de luchthavenexploitanten. Zowel de luchthaven van Charleroi als de luchthaven van Brussel-Nationaal zag die 'interacties' in 2025 sterk teruglopen.

Op de tweede plaats waren de airspace infringements (luchtruimschendingen) door vliegtuigen uit de algemene luchtvaart, militaire of staatsvliegtuigen goed voor 232 voorvallen. Hoewel er inspanningen worden geleverd om de sector te sensibiliseren, namen die voorvallen met 30% toe ten opzichte van 2024.

Derde in de rij zijn de voorvallen waarbij piloten worden gevisieerd met laserpennen; dit gaat over strafbare feiten met mogelijk zeer ernstige gevolgen. Na een forse daling gedurende een tiental jaar, nam het aantal incidenten in 2025 met 80% toe, tot 169. Die laatste zorgen er mede voor dat het aantal incidentmeldingen van buitenaf, onder meer van de piloten, met 59% opliep.

Technische problemen met luchtvaartuigen – 148 in 2025 – zijn goed voor het vierde meest gemelde voorval, een stijging met 17%.

Op de vijfde plaats staan voorvallen waarvoor skeyes verantwoordelijk zou kunnen worden gehouden: afwijkingen van de ATM-procedures. In 2025 werden 107 voorvallen gemeld, een stijging met 26%. Die afwijkingen kunnen zich voordoen op initiatief van de piloten of de luchtverkeersleiders of beiden. Het leeuwendeel betreft de *push-back-procedures* waarbij vliegtuigen uit hun parkeerplaats worden geduwd, vooral op Brussels Airport.



Veiligheidsafstanden, runway & taxiway incursions: beter melden en veiliger beheer

De luchtverkeersleiders van skeyes hebben als voornaamste taak erop toe te zien dat de veiligheidsafstanden tussen de luchtvaartuigen worden gehandhaafd.

In de voorbije jaren heeft skeyes de manier waarop die afstanden worden gemeten en bewaakt, verbeterd. Bijgevolg worden voortaan meer situaties gedetecteerd en gemeld. Wanneer zich dat vertaalt in een hoger aantal gemelde voorvallen, draagt het ook bij tot een hoger niveau van veiligheid.

Daarom zijn de voorvallen in verband met het niet naleven van de minimale scheidingsafstanden gestegen van 51 in 2023 tot 67 in 2024 en 70 in 2025.

De meeste *runway & taxi incursions* – het ongeoorloofd binnendringen op een start-/landingsbaan of taxibaan – die zowel voertuigen als vliegtuigen kunnen betreffen,

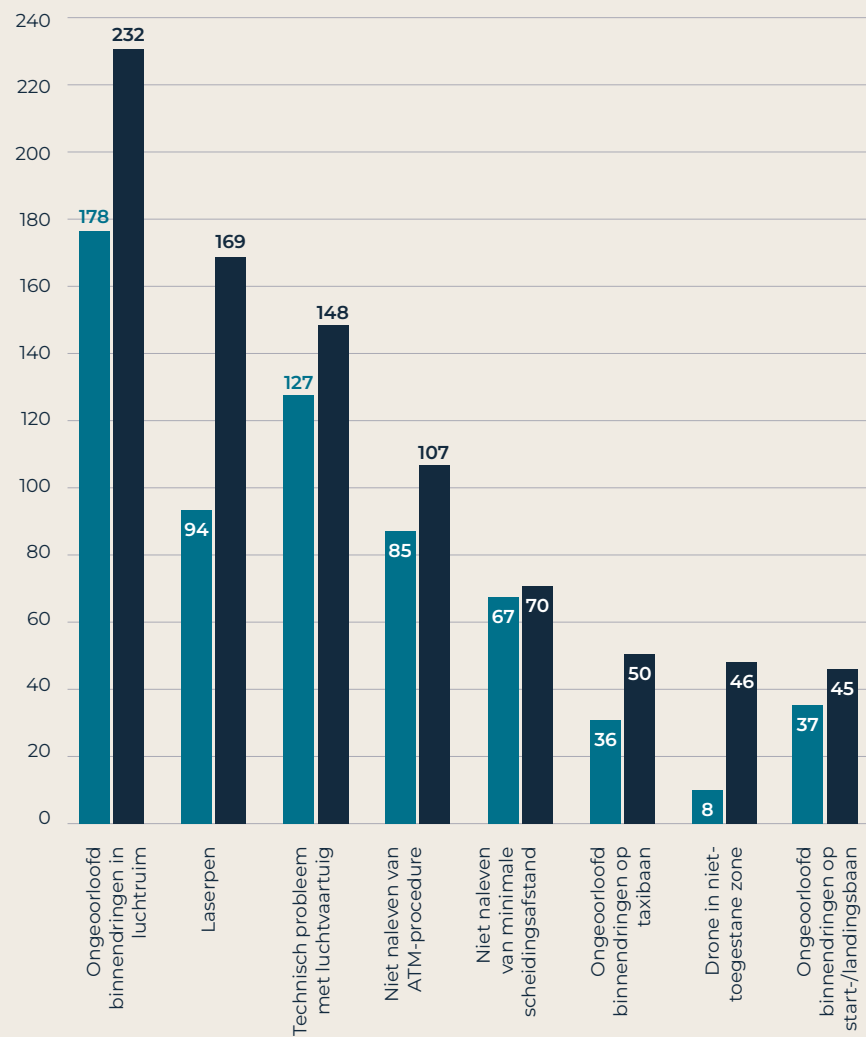
vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding; die *incursions* deden zich immers voor naar aanleiding van een fout van een andere actor op de luchthaven. Op alle zes Belgische luchthavens samen werden in 2025 in totaal 50 *taxiway incursions* opgetekend, 14 meer dan in 2024. Op de 45 *runway incursions* die in 2025 werden geregistreerd, was skeyes slechts verantwoordelijk voor 16 voorvallen.

Om het veiligheidsniveau van de operationele activiteiten op de luchthavens voortdurend te verbeteren, werkt skeyes samen met zijn partners in zogenaamde *Local Runway Safety Teams*: zo overlopen ze samen de analyse van de veiligheidsgerelateerde voorvallen en implementeren ze acties met het oog op verbetering.

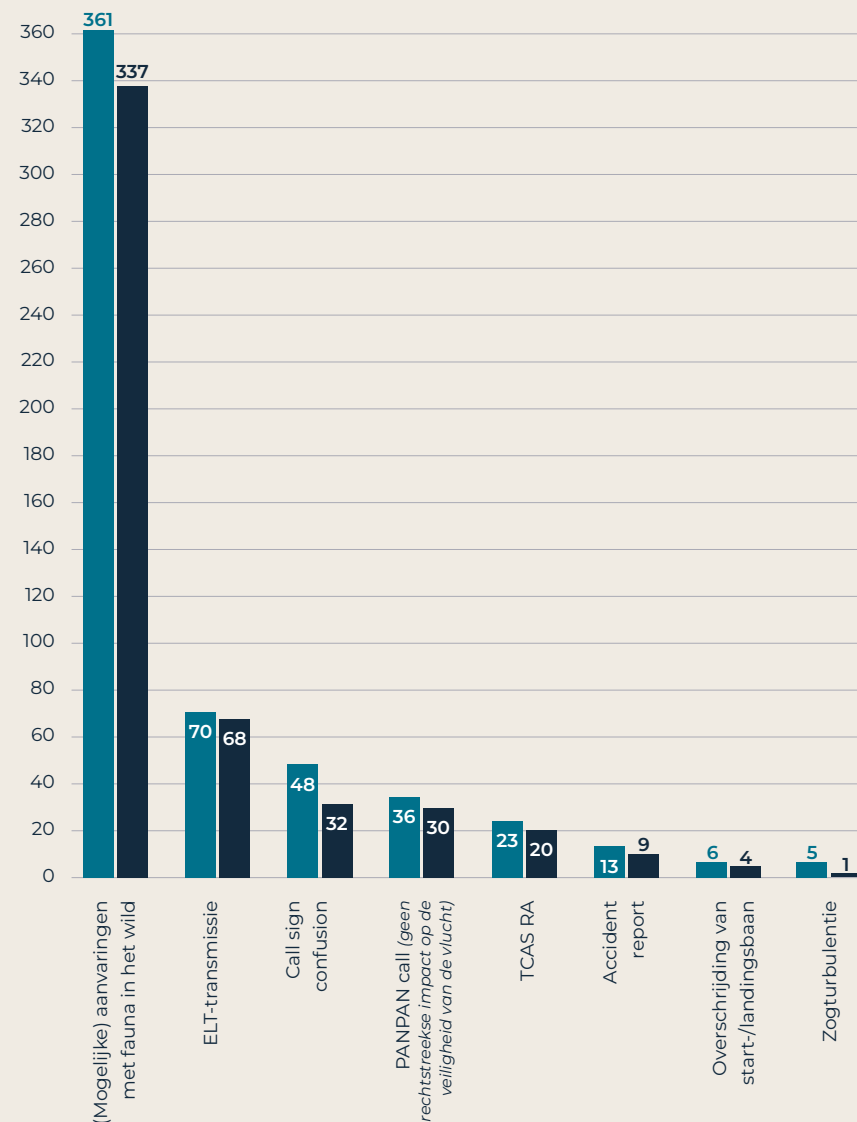
Drones in het gecontroleerde luchtruim: uitzonderlijke stijging

In 2025 leidde een golf van niet-toegestane dronevluchten, onder meer in de nabijheid van en boven de luchthavens en 'gevoelige' gebieden, ertoe dat het aantal voorvallen die verband houden met niet-toegestane drones, in uitzonderlijke mate toenam. Die onrechtmatige dronevluchten deden het aantal meldingen oplopen van 8 in 2024 tot 46 in 2025 (+475%!). 24 van die 46 voorvallen zijn rechtstreeks toe te schrijven aan de golf van overvluchten in november. De situatie is vanaf december genormaliseerd.

Voorvallen in stijgende lijn tussen 2024 en 2025



Voorvallen in dalende lijn tussen 2024 en 2025



Boven de lat van de Europese prestatiedoelstellingen

In het FABEC-prestatieplan, dat de doelstellingen om bij te dragen tot de prestaties op Europees niveau omvat, wordt aan de hand van een permanente audit – met vijf kerndoelstellingen: veiligheidsbeleid en -doelstellingen, veiligheidsrisicobeheer, kwaliteitsborging, bevordering van veiligheid en veiligheidscultuur - beoordeeld hoe efficiënt het *Safety Management System* (SMS) wel is. Die doelstellingen worden onderverdeeld in subdomeinen onder de EoSM-indicator (*Effectiveness of Safety Management*).

De *Corporate Safety Management Unit* (CSMU) van skeyes heeft zich in 2025 toegelegd op het behalen van zes doelstellingen in de verschillende kerndomeinen, conform de veiligheidsdoelstellingen van FABEC.

6

Safety Policy

In het domein van het veiligheidsbeleid en de veiligheidsdoelstellingen heeft de CSMU de veiligheidspolicy van skeyes verder versterkt en verduidelijkt; er werd een document opgemaakt dat voor het hele bedrijf toegankelijk is en de acties en beslissingen van alle medewerkers op elk niveau moet sturen.

Business continuity en cybersecurity

In 2025 heeft skeyes zich in het bijzonder toegelegd op een zogenaamde *risk-based exercise* – met een succesvolle afloop - van zijn vermogen om de crisissen op het vlak van cyberveiligheid te beheersen; daarmee stelt het zich tot doel aan veerkracht te winnen en een efficiënte communicatie met de stakeholders op te zetten.

ISO-27001

Een tweede ISO-27001-certificeringscyclus werd in december 2025 succesvol opgestart, met een certificeringsaudit. skeyes voldoet aan Europese verordening (EU) 2023/203 die door het EASA is voorbereid en begin 2026 in werking zal treden.

Delen om te verbeteren

Het delen van informatie, het verspreiden van de kennis, ervaring en goede praktijken vormen de essentie van veiligheid. Zonder dat delen is er geen marge voor verbetering mogelijk.

Sinds haar oprichting heeft de *Safety Management Unit* voorzien in forums om de resultaten van haar analyses te delen met haar klanten en stakeholders: luchtvaartmaatschappijen, vliegclubs, vliegschool, Defensie, de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten (DGLV), buitenlandse luchtvaartnavigatiedienstverleners en EUROCONTROL.



Efficiëntie, voor een duurzaam luchtruim

Elke dag zet skeyes zich in voor een betere dienstverlening met het oog op maximale stiptheid en de meest optimale trajecten, waarbij het tegelijkertijd een onberispelijke veiligheid garandeert. Die efficiëntie waarmee het dag in dag uit aan de slag gaat, geeft alle actoren in de luchtvaartketen de middelen om performanter te zijn, hun rendement te verhogen en minder brandstof te verbruiken. Die efficiëntie in de opdracht van skeyes helpt de milieu-impact van de luchtvaart te beperken en effent het pad voor een duurzaamer luchtruim.

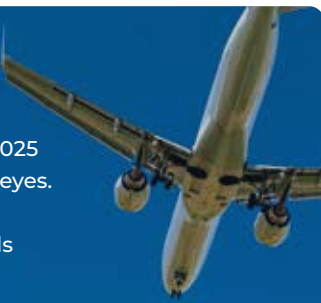
Stiptheid: een milieuvriendelijke prestatie

Of een vliegtuig stipt vliegt, hangt af van tal van factoren: op sommige daarvan (gegroepeerd onder het acroniem CRSTMP - C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace Management, P-Special events) heeft het beheer van het luchtverkeer vat, op andere – zoals de weersomstandigheden – dan weer niet. Nog andere factoren hangen op hun beurt af van de dienstverlening op de luchthavens. Van zijn kant beheert skeyes, in alle omstandigheden, tijdens de vlucht of bij aankomst op een luchthaven, het verkeer om vertragingen tot een minimum te beperken en zo de kosten voor zijn klanten, de wachttijden voor de passagiers en de milieu-impact te verminderen.

Als FABEC-lid moet skeyes een gekwantificeerde individuele bijdrage leveren aan de algemene prestatie van FABEC op het vlak van en-route capaciteit, zoals uiteengezet in het prestatieplan van de vierde referentieperiode die van start ging in 2025 en loopt tot 2029. De stiptheid geeft weer in welke mate een luchtvaartnavigatiedienstverlener in staat is om te beantwoorden aan de vraag naar verkeer. De indicator is de gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht, waarbij alle oorzaken in beschouwing worden genomen. Daarnaast moet skeyes ook een stiptheidsdoelstelling behalen voor de aankomende vluchten op Brussels Airport.

98,98%

van de vluchten werd in 2025 stipt afgehandeld door skeyes. Deze topprestatie betreft zowel en-route vluchten als aankomende vluchten op de Belgische luchthavens.



EN-ROUTEVERTRAGING: VLOT EN EFFICIËNT

Het beperken van de en-routevertraging toont aan dat het luchtverkeer vlot is en efficiënt georganiseerd wordt.

0,22 min/vlucht

= 13,2 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht

Dit is de prestatiedoelstelling voor en-routestiptheid die werd opgenomen in het FABEC-prestatieplan voor de vierde referentieperiode. Deze doelstelling is die van skeyes en vertegenwoordigt zijn bijdrage aan zowel de prestatie van FABEC als die van het Europese netwerk. Deze indicator houdt rekening met alle oorzaken van vertraging, zoals het weer, en niet enkel met diegene waarop skeyes vat kan hebben (CRSTMP).

1,66 min/vlucht

= 99,6 seconden vertraging per vlucht

Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht in het FABEC-luchtruim, alle oorzaken samen beschouwd. In 2025 heeft FABEC zijn doelstelling om de en-route-vertraging, alle oorzaken samen beschouwd, in zijn luchtruim te beperken tot 0,63 minuten per vlucht niet gehaald. Niettemin slaagde FABEC erin de vertraging die door het ATM in zijn luchtruim gegenereerd wordt onder controle te houden, aangezien ze met 0,02 minuten per vlucht terugliep ten opzichte van 2024, na een sterke daling met 0,46 minuten per vlucht in datzelfde jaar. Een opmerkelijke verbetering in een context van toegenomen luchtverkeer.

FABEC groepeert 6 staten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) en beheert meer dan 55% van het Europese luchtverkeer. De prestatie van skeyes op het vlak van en-routestiptheid heeft ertoe bijgedragen dat de gemiddelde en-routevertraging in FABEC verminderde.

0,08 min/vlucht

= 4,8 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht

Werkelijke prestatie van skeyes op het vlak van en-route-stiptheid, alle oorzaken samen beschouwd. Dit is de beste prestatie van FABEC.

Doelstelling behaald voor skeyes, dat een positieve bijdrage leverde aan de prestaties van FABEC (België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) op het vlak van stiptheid.

0,05 min/vlucht

= 3,0 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht (CRSTMP-oorzaken)

Werkelijke prestatie van skeyes op het vlak van en-route-stiptheid, alleen rekening houdend met de oorzaken waar skeyes vat op kan hebben (CRSTMP), goed voor een verbetering van 0,01 minuut per vlucht ten opzichte van 2024, ofwel 0,6 seconden.

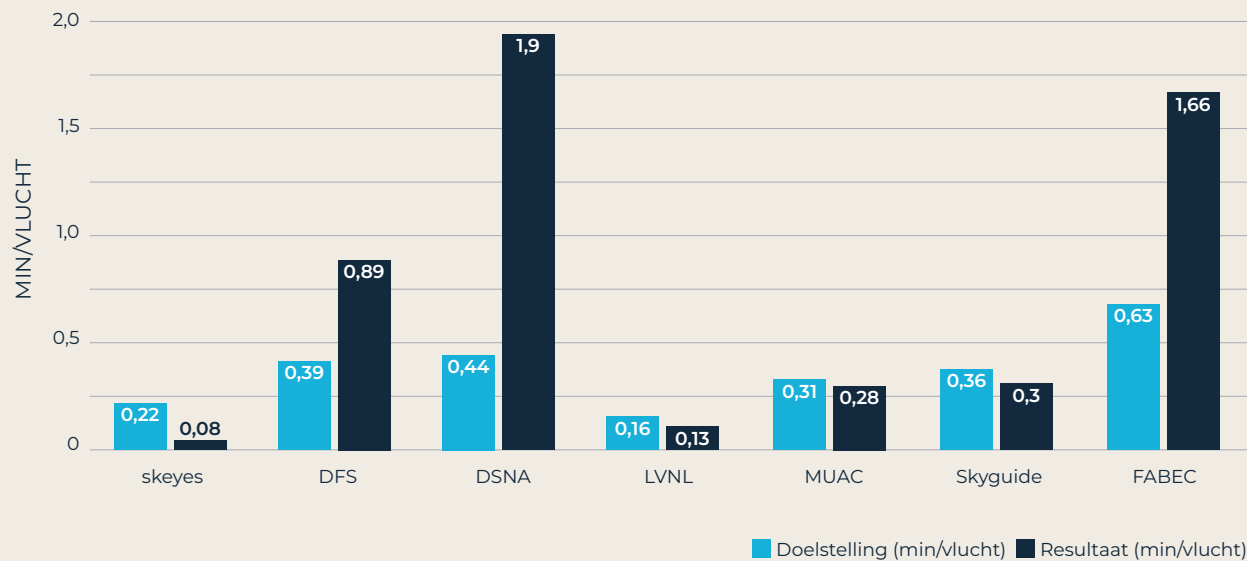
2.285

aantal minuten en-routevertraging dat skeyes de luchtvaartmaatschappijen die het luchtruim hebben doorkruist dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, heeft doen besparen ten opzichte van 2024.

1^e

skeyes zet de beste prestatie van FABEC neer op het vlak van en-route-stiptheid.

Vergelijking van de vertraging bij aankomst op Brussels Airport en op de grote luchthavens in de buurlanden, alle oorzaken samen beschouwd.



35%

Het aandeel van de weersomstandigheden in het geheel van de oorzaken van en-routevertraging in het luchtruim dat in 2025 door skeyes werd beheerd.

x10

Het relatieve belang van de weersfactor in de en-routevertraging is in 25 jaar vertienvoudigd. Van een marginale factor in 2000 is hij de afgelopen jaren goed voor meer dan een kwart van de oorzaken van en-routevertraging. Een tastbaar teken van de klimaatverandering en de almaar vaker voorkomende extreme weersverschijnselen.



Vertraging bij aankomst op de luchthavens: een hefboom voor duurzame ontwikkeling

Om de prestatie van de luchtvaartnavigatie op het vlak van stiptheid op de luchthavens te beoordelen, worden alleen aankomende vluchten in aanmerking genomen. Of een vliegtuig op tijd kan vertrekken, hangt af van vele andere factoren - zoals de grondafhandelingsdiensten (bagage laden, tanken enz.) - die skeyes niet in de hand heeft, maar die wel met skeyes worden gecoördineerd, op basis van het Airport CDM-concept (*Collaborative Decision Making*), door het AMS (*Airport Movement System*), een applicatie voor informatie-uitwisseling die skeyes ontwikkelde.

Het beperken van de vertraging bij aankomst op de luchthavens is een belangrijke prestatie-indicator voor de luchtvaartmaatschappijen, de aantrekkelijkheid van de luchthaven en het verminderen van de milieu-impact. Die prestatie heeft een positieve invloed op de activiteit en de werkgelegenheid terwijl het milieu maximaal gevrijwaard wordt. Ze is daarom een belangrijke hefboom voor de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart.



BRUSSELS AIRPORT: AANTREKKELIJK DANKZIJ DE STIPTHEID

1,5 min/vlucht

= 90 seconden

Doelstelling voor de gemiddelde vertraging bij aankomst, alle oorzaken samen beschouwd, toegewezen aan skeyes voor Brussels Airport en opgenomen in het FABEC-prestatieplan.

Brussels Airport is de enige Belgische luchthaven waarvoor een prestatiedoelstelling op het vlak van stiptheid is vastgelegd in het FABEC-prestatieplan voor de vierde referentieperiode van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (2025-2029).

Bij het vastleggen van de doelstellingen werd rekening gehouden met de geplande en uitgevoerde werken op baan 25L/07R in 2025. De doelstelling voor 2025 is daarom uitzonderlijk verhoogd.

0,77 min/vlucht

= 46,2 seconden gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op Brussels Airport, alle oorzaken samen beschouwd.

Werkelijke prestatie van skeyes op het vlak van stiptheid op Brussels Airport.

Ondanks de geringere capaciteit van de luchthaveninfrastructuur als gevolg van de werken op baan 25L/07R, was de vertraging bij aankomst op Brussels Airport perfect onder controle en bleef deze ruim onder de limiet die was vastgesteld in de prestatiedoelstelling voor 2025.

60%

De werken en de vermindering van de luchthavencapaciteit waren goed voor 60% van de oorzaken van de vertraging bij aankomst op Brussels Airport in 2025.

35%

van de oorzaken van vertraging was te wijten aan de weersomstandigheden op Brussels Airport, vs. 64% in 2024.

96,8%

van de oorzaken van vertraging op Brussels Airport in 2025 doet zich voor, buiten skeyes om.

0,03 min/vlucht

= 1,8 seconden

Dit is de gemiddelde vertraging per aankomende vlucht op Brussels Airport als enkel rekening wordt gehouden met CRSTMP-oorzaken waar skeyes vat op kan hebben.

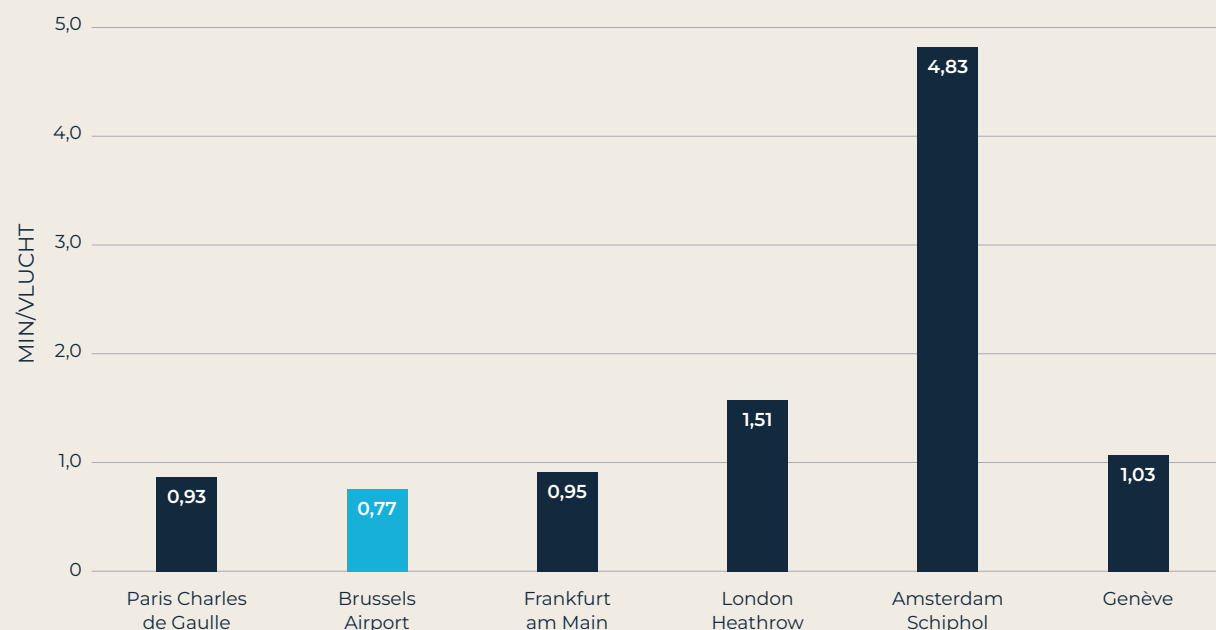
Door zijn prestatie op het vlak van stiptheid bij aankomst op Brussels Airport draagt skeyes rechtstreeks bij tot de aantrekkelijkheid van de nationale luchthaven, zijn ontwikkeling en die van de Belgische economie en tot een geringere milieu-impact, uitstoot van broeikasgassen en vervuילend stoffen.

Milieu-impact van de luchtvaart terugdringen

skeyes hecht veel belang aan het terugdringen van de impact van de luchtvaart op het milieu. Hoewel de potentiële bijdrage van het luchtverkeersbeheer aan die vermindering naar schatting slechts 6% bedraagt, zet elke actie de algemene inspanningen kracht bij. Om de doelstellingen van de Europese Green Deal te behalen, werkt skeyes voort aan de implementatie van zijn Environmental Action Plan, ontwikkelt het projecten, past het nieuwe procedures toe en werkt het samen met zijn partners. Elke vluchtfase - grondbeweging, opstijging, en-route, nadering en landing - wordt geoptimaliseerd om het brandstofverbruik of de geluidshinder te verminderen. Dat de GreenATM level 4-accreditatie in 2025 als wereldprimeur aan skeyes werd toegekend, is het toonbeeld van zijn krachtige en voortdurende engagement voor het milieu.



Vergelijking van de vertraging bij aankomst op Brussels Airport en naburige grote luchthavens (alle oorzaken samen beschouwd)



ANTWERP AIRPORT

0 min/vlucht

= 0 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

LIEGE AIRPORT

0,09 min/vlucht

= 5,4 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

0,03 min/vlucht

= 1,8 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

OSTEND-BRUGES AIRPORT

0 min/vlucht

= 0 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

En-route: zo dicht mogelijk bij het ideale traject

Een van de doelstellingen van de wetgeving voor het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim is het terugdringen van de impact van de luchtvaart op het leefmilieu. Daarom voorziet het FABEC-prestatieplan in een prestatie-indicator om de horizontale en-route-vluchtefficiëntie te meten (KEA – Key Performance Environment Indicator based on Actual Trajectory). Die indicator is enkel van toepassing op FABEC in zijn geheel en vergelijkt het werkelijke traject dat een vliegtuig volgt, het traject dat gepland is in het vliegplan en de kortste route die door de *Network Manager* (EUROCONTROL) wordt aangereikt. Het resultaat van die vergelijking is een score die overeenstemt met de horizontale vluchtimefficiëntie, d.w.z. het percentage dat afwijkt van de 'ideale', meest ecologische route.

2,89%

Dit is de drempel voor de horizontale inefficiëntie die FABEC in het kader van zijn prestatieplan niet mag overschrijden. Die drempel werd in vergelijking met de vorige referentieperiode verlaagd en het niveau van de eis werd dus verstrengd.

3,06%

Werkelijke score van de horizontale vluchtimefficiëntie in FABEC in 2025. Ondanks een verbetering ten opzichte van 2024 mist FABEC zijn streefdoel dat zeer ambitieus blijft, gezien de dichtheid van het verkeer dat moet worden beheerd en de complexiteit van zijn luchtruim, op een haar na.

96,94%

horizontale vluchtefficiëntie in FABEC. De meeste vluchten in FABEC volgen het meest milieuvriendelijke pad.

3,50%

Doelstelling op het vlak van horizontale vlucht inefficiëntie die niet mag worden overschreden in het Belgische luchtruim dat gezamenlijk wordt beheerd door skeyes (voor het lagere luchtruim onder 24.500 voet) en MUAC (voor het hogere luchtruim). Na een herbeoordeling waarbij rekening werd gehouden met het algemene FABEC-netwerk en lokale beperkingen zoals de complexiteit en dichtheid van het luchtruim, werd het vereiste niveau voor het Belgische luchtruim voor deze vierde referentieperiode verlaagd.

1^e

Voor het eerst wordt de doelstelling van de horizontale vluchtefficiëntie in het Belgische luchtruim bereikt.

3,35%

Inefficiëntiescore in 2025 in het Belgische luchtruim gezamenlijk beheerd door skeyes en MUAC.





96,65%

In het Belgische luchtruim gebruikt de overgrote meerderheid van de vluchten de meest efficiënte route.

Voor skeyes is de manoeuvreerruimte voor en-route-verkeer veeleer beperkt door de structuur van het luchtruim dat het beheert: klein, beperkt tot 7.500 meter hoogte en doorkruist door tal van zones die gereserveerd zijn voor de militairen, met wie skeyes het delen van het luchtruim coördineert door het *Flexible Use of Airspace*-principe toe te passen.

skeyes vergadert regelmatig met zijn FABEC-partners in de permanente werkgroep van het FABEC *Environment Standing Committee* om operationele oplossingen op het vlak van milieu-optimalisatie te ontwikkelen.

13%

Deze verbetering sinds 2019 bedraagt 13 % in het Belgische luchtruim.

3,74%

verbetering ten opzichte van 2024. De vluchten benaderen meer de ideale route.



8%

De score van de horizontale vluchtefficiëntie in FABEC verbeterde, sinds 2019, met 8%; de score benadrukt hoe doeltreffend de samenwerking en de milieumaatregelen wel zijn. De vergelijking wordt gemaakt met 2019 omdat de jaren die daarop volgden, werden gekenmerkt door een verstoord luchtverkeer ten gevolge van de wereldwijde gezondheidscrisis.

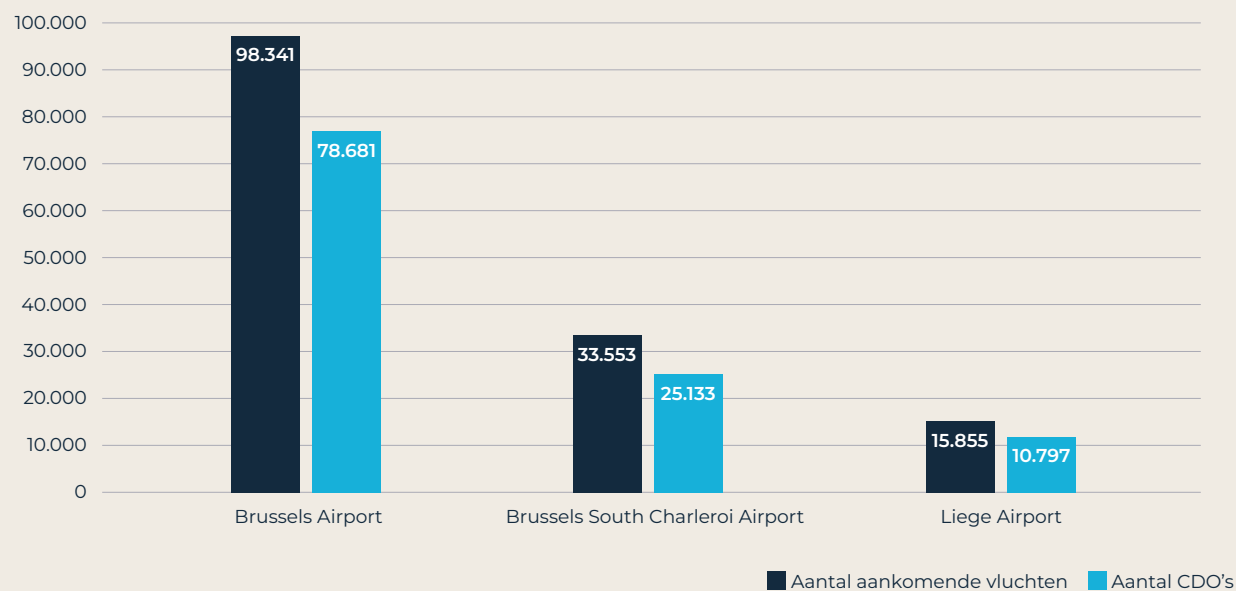


Groene landingen (CDO - Continuous Descent Operations)

De naderingsfase vergt zeer veel brandstof. Bij een conventionele nadering daalt het vliegtuig trapsgewijs. Om dat daalprocedé te vermijden en het brandstofverbruik van vliegtuigen terug te dringen, kunnen de luchtverkeersleiders het luchtverkeer zo regelen dat vliegtuigen kunnen landen met behulp van de *Continuous Descent Operations-procedure* (CDO). De CDO, ook groene landing genoemd, is

een vluchttuitvoering waarbij het vliegtuig continu daalt, in de mate van het mogelijke met minimaal motorvermogen, afhankelijk van de vluchtkenmerken en de toestand van het luchtverkeer. Dit procedé maakt het mogelijk de geluidsoverlast, het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

Aantal CDO's in absolute waarde in vergelijking met het aantal landingen in 2025



In nauwe samenwerking met de partners van het Collaborative Environmental Management (CEM) heeft skeyes in 2023 nieuwe milieu-indicatoren voor CDO's ontwikkeld. Zo wordt de gemiddelde tijd om het vliegtuig horizontaal te laten vliegen onder een hoogte van 10.000, 6.000 en 3.000 voet geregistreerd om gerichte acties met het oog op verbetering te bestuderen.

80%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Brussels Airport in 2025 (-1 procentpunt ten opzichte van 2024).



68%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Liege Airport in 2025 (-1 procentpunt ten opzichte van 2024).

75%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Brussels South Charleroi Airport in 2025 (+2 procentpunten ten opzichte van 2024).

Stap voor stap, samen met onze partners voor een duurzame luchtvaart

COLLABORATIVE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT (CEM)

Doelstelling: gezamenlijke strategieën onder zijn partners uitwerken om de milieuprestatie van de operationele activiteiten op de luchthavens te verbeteren.

Actie: samenwerking en voortdurende monitoring organiseren.

Status en resultaten:

Het CEM, dat in 2018 op Brussels Airport, in 2020 op Liege Airport en in 2021 op Brussels South Charleroi Airport werd gelanceerd, heeft zeer goede resultaten opgeleverd, waaronder verbeterde groene landingen (CDO), minder *low-level holding*, taxiën met één motor op de taxibanen van de luchthaven.



PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN)

Performance Based Navigation (PBN) is de toekomst van de luchtvaartnavigatie. Ze is gebaseerd op satelliettechnologie, terwijl conventionele luchtvaartnavigatie gebaseerd is op grondbakens en -apparatuur. De satellietnavigatie stelt vliegtuigen in staat zeer precieze trajecten te volgen van punt naar punt (waypoints), met verwachte voordelen voor de veiligheid, de kostenefficiëntie en uiteraard het milieu.

Doelstelling: de naderingsfasen - die gepaard gaan met veel brandstofverbruik - optimaliseren, de geluidshinder bij de landing terugdringen en de zijdelingse spreiding ervan verminderen.

Actie: nationaal PBN-implementatie- en -transitieplan

Doelstelling: van de Belgische luchthavens volledige PBN-omgevingen maken.

Actie: conventionele procedures vervangen door RNAV1- en RNP APCH-procedures.

Status en resultaten:

Liege Airport, Kortrijk Airport, Brussels South Charleroi Airport en Ostend Airport: volledige PBN-omgevingen gefinaliseerd.

Antwerp Airport: in transitie (gepland voor 2026).

Brussels Airport: transitie aan de gang en geïntegreerd in het Stargate-project.

Monitoring op Liege Airport en Brussels South Charleroi Airport bracht het volgende aan het licht:

- grotere precisie van de naderingen;
- minder zijdelingse spreiding van de vluchten;
- betere prestaties op het vlak van CDO's in vergelijking met ILS-naderingen;
- verkorte gemiddelde tijd om een vliegtuig horizontaal te laten vliegen (level-off) op hogere vliegniveaus (FL 180 – FL 60);
- geen horizontale vliegmodus op een hoogte van 2.500 voet voor 80% van de vliegtuigen.

STARGATE

Het PBN-transitieproject op Brussels Airport werd geïntegreerd in het STARGATE-project, dat door de Europese Unie wordt gefinancierd in het kader van het Europese Green Deal-programma.

Doelstelling: voorspelbaarheid vergroten, dankzij een reeks vooraf door de luchtverkeersleider opgegeven waypoints, van het daalpad waardoor de piloten het continue daalprofiel (CDO) kunnen optimaliseren.

Actie: RNP-naderingen op Brussels Airport implementeren en tests en evaluaties verrichten om een geleidelijk optimalisatieproces op te zetten op basis van de samenwerking tussen luchtverkeersleider en piloot.

Status en resultaten:

Een RNP-naderingsprocedure voor baan 07L introduceren. Finalisering van de volledige PBN-omgeving aan de gang.



HERON

skeyes is betrokken bij HERON (*Highly Efficient Green Operations*), een grootschalig project dat luchtvaartnavigatiedienstverleners, luchtvaartmaatschappijen en de industrie samenbrengt en die door de EU gefinancierd wordt in het kader van het SESAR-programma. HERON beoogt een geheel van ambitieuze doelstellingen om de geluidshinder, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen.

skeyes staat op Brussels Airport in voor het coördineren van de tests van de ISGS-oplossing (*Increased Second Glide Slope*) in een operationele omgeving.

HERON – ISGS-oplossing

Lancering: eind 2022.

Deelnemers: skeyes (coördinator), Brussels Airport Company, Brussels Airlines, TUI, DHL, Vueling, EUROCONTROL en Airbus (technische ondersteuning).

Financiering: gefinancierd door de Europese Unie (SESAR-programma).

Doelstelling: het geluid bij het landen verminderen door middel van een grotere daalhoek van 3,2° tot 3,5° (in plaats van 3° bij conventionele naderingen) voor CDO-naderingen (*Continuous Descent Operations*).

Status en resultaten:

Tests in reële omstandigheden werden verricht in 2024 en 2025. Het project leverde interessante operationele resultaten op voor de voortzetting van het HERON-project en het onderzoek naar groenere naderingen in SESAR.



Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union



"Het 'GreenATM'-proces vergde 7 maanden werk, waarbij 288 vragen werden beantwoord en meer dan 1.000 bewijsstukken werden verzameld."

Erol Cetiner
Manager Sustainable Aviation a.i.



Het pad effenen voor het luchtruim van morgen

De voorbije jaren raakte de evolutie van het luchtruim in een stroomversnelling. Er werd opnieuw aangeknoopt met de groei na de pandemie, waardoor de dichtheid van het verkeer toenam terwijl nieuwe actoren zoals drones moeten hun eigen plek verwerven. Luchtvaartnavigatiediensten moeten snel kunnen anticiperen en schakelen. Dankzij zijn programma voor technologische en operationele innovatie effent skeyes het pad voor het luchtruim van morgen, met veiligheid en milieu-efficiëntie als belangrijke pijlers.

15

skeyes innoveert samen met zijn partners van FABEC dat in 2025 zijn 15-jarig bestaan vierde. Het samenwerken en grensoverschrijdend beheren van het luchtruim zijn aanzienlijk verbeterd, wat een duidelijke impact heeft op de operationele prestaties op het vlak van veiligheid, stiptheid en vluchtefficiëntie.

4^e

2025 stond in het teken van de start van de vierde referentieperiode van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Ze gaat gepaard met nieuwe prestatiedoelstellingen, met oog voor efficiëntie in het luchtruim van de toekomst.



+26%

groei van het aantal vliegtoelatingen voor drones ten opzichte van 2024.

Drones en U-space: integratie in het luchtruim

De drone- of UAS-sector (*Unmanned Aerial System*) breidt zich volop uit. De toekomst van de drones oogt dan ook veelbelovend, niet alleen vanuit economisch oogpunt maar ook voor tal van andere toepassingen, o.a. medische, omdat ze niet afhankelijk zijn van het wegverkeer. skeyes is een belangrijke speler in het ontwikkelen van U-space, het Europese kader voor het uitrollen van complexe drone-vluchttuitvoeringen in het luchtruim.

16/06/2025

skeyes werd officieel gecertificeerd als *Common Information Service Provider* (CISP). Het is meteen de eerste organisatie in Europa met een operationeel, geautomatiseerd en interactief platform voor realtime gegevensuitwisseling tussen de bemande en onbemande luchtvaart.

20.699

vliegtoelatingen voor drones werden in 2025 verleend via de DAA-app (*Drone & Aerial Activities*).

Die vliegtoelatingen hadden betrekking op drone-vluchten in de CTR's beheerd door skeyes en in de RMZ (*Radio Mandatory Zone*) van Kortrijk.

09/2025

De laatste vlucht in het kader van het BURDI-project (*BeNe U-space Reference Design Implementation*), waarin skeyes een coördinerende rol op zich neemt, werd uitgevoerd in september 2025.

Doel van het project: een *U-space*-luchtruim-concept implementeren dat complexe drone-vluchttuitvoeringen kan opvangen in gecontroleerde, niet-gecontroleerde en Stedelijke luchtmobiliteitsomgevingen.

120 km²

Voor het BURDI-project hebben skeyes, SkeyDrone, de haven van Antwerpen-Brugge en tal van andere partners hun krachten gebundeld om een vliegzone te creëren die 120 km² van de haven bestrijkt en waar BVLOS-operaties (*Beyond Visual Line of Sight*) worden uitgevoerd. De dronevluchten werden aangestuurd vanuit een enkel verkeersleidingscentrum en de piloten hebben dus geen directe visuele link met de vaartuigen in volle vlucht.

BURDI was een baanbrekend project en legde met succes een referentiekader vast voor de goede praktijken, normalisatie, harmonisatie en interoperabiliteitsen, ter ondersteuning van de operationele uitrol van *U-space*-luchtruim in heel Europa.

11/2025

In november 2025 werden de operationele activiteiten van skeyes en meerdere Belgische luchthavens verstoord, ten gevolge van meldingen over niet-toegestane drones. skeyes beschikt over een systeem voor dronesurveillance waarmee, indien de dreiging reëel is, de procedure voor niet-toegestane drones kan worden geactiveerd.

Ter aanvulling van zijn activiteiten op het vlak van risico-beheer met drones ontving skeyes eind 2025 zijn eerste test-infrastructuur voor dronedetectie met meerdere sensoren.



Digitale torens: gebouw en ontwikkelingen voltooid

skeyes streeft ernaar om alle Belgische luchthavens geleidelijk uit te rusten met digitale torens om de luchtvaartnavigatiedienstverlening efficiënter, flexibeler en veerkrachtiger te maken. Naar aanleiding van het akkoord dat het in 2021 met SOWAER afsloot, gaat skeyes van start met de luchthavens van Luik en Charleroi waarvan het luchtverkeer zal worden geleid vanuit een enkel centrum in Namen dat in 2026 zal worden uitgerust met de nodige technologie en in 2027 operationeel zal worden.

Saab *Digital Air Traffic Solutions* werd geselecteerd om de technische infrastructuur aan te leveren, maar skeyes bleef in 2025 zijn eigen functionaliteiten integreren, zoals *safety nets* en andere tools op basis van het systeem voor torenluchtverkeersleiding van skeyes – AMS (*Airport Movement System*) - en omgezet in *augmented reality* in het digitale-torensysteem. Die ontwikkelingen worden verwezenlijkt in het *Digital Tower Test Centre* dat in 2024 op de site van Steenokkerzeel werd geïnstalleerd.



46

veiligheidsgerelateerde voorvallen m.b.t. niet-toegestane dronevluchten werden opgetekend in 2025.

24

van die voorvallen hielden verband met de golf van drone-incidenten in de perimeter van de getroffen Belgische luchthavens in november 2025.

2

luchthavenomgevingen - Luik en Charleroi - worden nu nagebootst in het *Digital Tower Test Centre*, dat wordt gevoed met livebeelden en -verkeersdata. Het moet alle betrokken partijen helpen alle functionaliteiten te configureren en grondig te testen.

NAMEN

Het gebouw dat het toekomstige verkeersleidingscentrum van de digitale torens van de luchthavens van Luik en Charleroi zal huisvesten, werd in 2025 voltooid. Het is gelegen in Namen, halverwege tussen de beide luchthavens.

46 meter

hoog is de mast die op de site van Liege Airport is geïnstalleerd om het camerasysteem te dragen.

33 meter

hoog is de mast die op de site van Brussels South Charleroi Airport is geïnstalleerd.

18

camera's bieden de luchtverkeersleiders een 360°-zicht op elke luchthaven, waardoor ze kunnen inzoomen en zones bereiken die aan het oog onttrokken zijn vanaf een traditionele fysieke uitkijkpost.

ATM NextGen: een programma voor de toekomst

In 2025 zette skeyes de uitvoering van zijn ambitieuze ATM NextGen-programma voort, een geïntegreerde technologische transformatie die meerdere jaren bestrijkt en tot doel heeft de veiligheid en efficiëntie te versterken en het Belgische luchtverkeersbeheer voor te bereiden op de uitdagingen van het komende decennium.

Een van de grootste projecten van het ATM NextGen-programma is de uitrol van een nieuw ATM-systeem (*Air Traffic Management*) – *TopSky ATC One* – dat door alle luchtverkeersleiders in het verkeersleidingscentrum en de torens, door Defensie en buitenlandse partners zal worden gebruikt om maximale integratie en interoperabiliteit te verzekeren.

In de aanloop naar deze ingrijpende evolutie werden in 2025 belangrijke mijlpalen bereikt, o.a. in de volgende domeinen: het beheer van de sequenties van aankomende vluchten (AMAN/XMAN), het elektronische stripsysteem (E-strip) en het *ultimate back-up*systeem.

Optimalisatie van de technische infrastructuur

WAM

In het domein van surveillance op de luchthavens en het omliggende luchtruim nam skeyes rond de luchthaven van Luik in 2025 een innovatief WAM-systeem (*Wide Area Multilateration*) in gebruik. Dankzij zijn architectuur worden de prestaties van het systeem minder beïnvloed door hoge obstakels, zoals windturbines, dan bij radars het geval is.

ILS

Met de opkomst van de *Precision Based Navigation* (PBN) groeit het *Instrument Landing System* (ILS) geleidelijk uit tot een back-upoplossing. skeyes leidt een project om de ILS tegen 2030 te vernieuwen. De luchthaven van Oostende kreeg in 2025 alvast een nieuw ILS.

DVOR

Door de evolutie van de navigatiemethodes van vliegtuigen in het Belgische luchtruim zal de rol van de DVOR-radionavigatiebakens (*Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range*) in de toekomst eerder beperkt zijn. skeyes voert de rationalisering van die bakens door, zonder impact op de continuïteit van de dienstverlening. De DVOR op Brussels South Charleroi Airport werd verplaatst naar een andere locatie om de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven mede mogelijk te maken.

Technische synergie in een civiel-militaire context

Het delen van het luchtruim om zowel aan civiele als militaire behoeften te voldoen, is essentieel voor een efficiënt luchtverkeer. Maar de samenwerking houdt daar niet op. Ze staat ook borg voor maximale interoperabiliteit in technische infrastructuurprojecten en voor het aanvaardingsproces van technologieën, terwijl de installatie- en exploitatiekosten worden verlaagd.

RADAR

In 2025 werden de en-route-radarstations van Bertem en Saint-Hubert uitgerust met *state-of-the-art* radarsystemen.

NEXTGEN AWOS

Er loopt momenteel een gezamenlijk project - NG AWOS (*Next Generation Automated Weather Observing System*) - voor de aanschaf van nieuwe systemen voor de meteorologische waarnemingen op alle luchthavens waar skeyes en Defensie actief zijn. De ingebruikneming ervan wordt gepland in 2028.



Waypoints nemen naar een duurzame toekomst

De principes van duurzame ontwikkeling tekenen het evolutieve pad uit dat skeyes bewandelt en vormen een echte pijler van de waarden die het bedrijf uitdraagt: economische en maatschappelijke vooruitgang, respect voor het leefmilieu. Het ecologische aspect van dat engagement werd in 2025 officieel beloond met de toekenning van het Level 4 GreenATM-label door CANSO, de internationale organisatie van luchtvaartnavigatiedienstverleners. Die erkenning, meteen een wereldprimeur, moedigt skeyes aan om de stappen naar een duurzame toekomst te blijven zetten.

1ste

skeyes ontving, als eerste luchtvaartnavigatiedienstverlener ter wereld, de Level 4 GreenATM-accreditatie, uitgereikt door CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*). Die belangrijke stap getuigt van de constante en meetbare vooruitgang die skeyes heeft geboekt om zowel zijn eigen ecologische voetafdruk als die van de gebruikers van het luchtruim te verkleinen.

meer dan 1.000

verzamelde materiële bewijzen

30

bijdragers in het hele bedrijf

4

evaluatiedomeinen: van operationele processen tot infrastructuur, van governance tot mobiliteit...

De mens in het hart van de strategie tot ontwikkeling

84

nieuwe medewerkers werden in 2025 aangeworven.

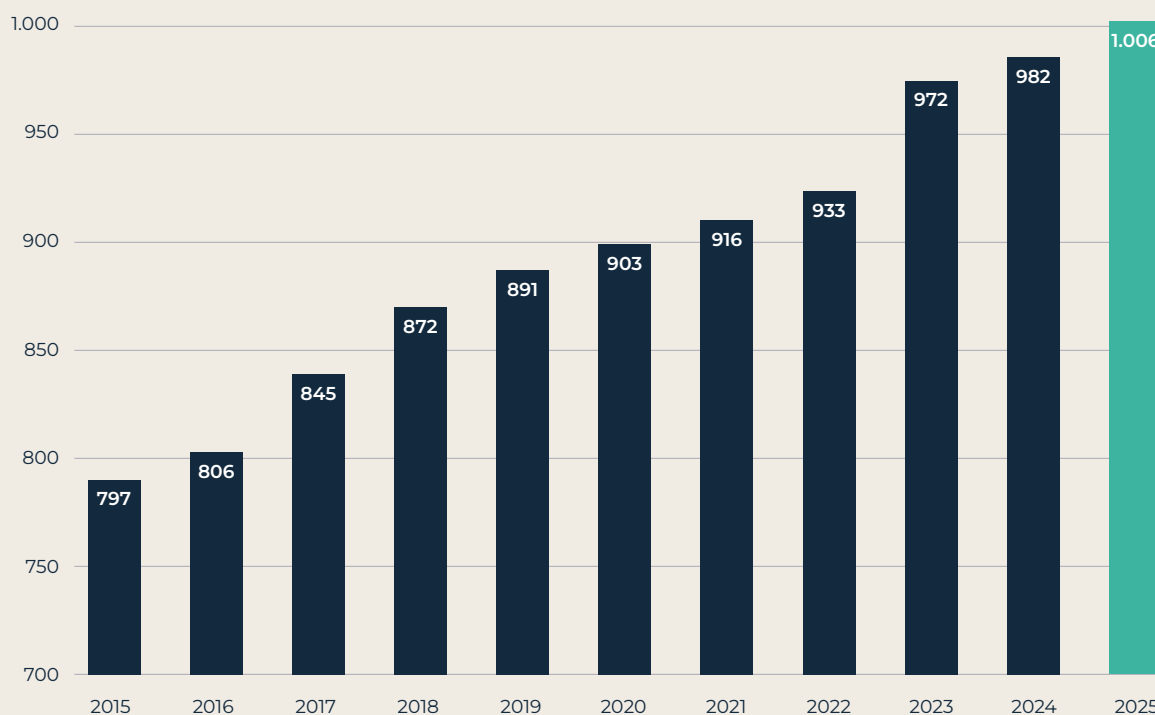
2

vergelijkende wervingsexamens voor luchtverkeersleiders werden georganiseerd.

38

kandidaat-luchtverkeersleiders hebben hun opleiding in 2025 aangevat.

Aantal medewerkers op 31 december



2

buitenlandse ervaren luchtverkeersleiders hebben hun opleiding aangevat in het kader van het Senior ATCO-rekruteringsprogramma.

15

nieuw opgeleide luchtverkeersleiders kwamen de operationele teams versterken.



734

mannen

272

vrouwen

Talent ontwikkelen

+5 jaar

het partnerschap tussen skeyes en Entry Point North werd met 5 jaar verlengd en de joint venture Entry Point North Belgium (EPNB) die instaat voor de technische en operationele opleidingen, ziet haar werking geoptimaliseerd.

960

dagen opleiding genoot het operationele personeel van skeyes in 2025.

128

simulatiesessies in het domein van de luchtverkeersleiding werden georganiseerd.

319

coachingsessies werden door ervaren collega's verstrekt aan student-luchtverkeersleiders ter aanvulling op hun opleidingsprogramma tot luchtverkeersleider, ook met deelname van Defensie.

272

opleidingen in systemen en apparatuur werden verstrekt aan het technische personeel (ATSEP).

805

is het totale aantal deelnemers aan de technische opleidingen.

Het potentieel van de windenergie benutten

De opdracht van skeyes staat in het teken van de veiligheid van het luchtverkeer. Daarom moet het bedrijf er tevens over waken dat de interferentie tussen de windturbines en surveillance- en navigatiesystemen tot het minimum herleid wordt. skeyes spant zich al jaren in om de horizon van de sector te verbreden door de noodzakelijke veiligheidsafstanden tussen de windturbines en de apparatuur voor luchtverkeersbeheer te verkleinen. Daartoe zet het nieuwe technologieën in - zoals nieuwe radars die minder gevoelig zijn voor interferentie, multilateratie of satellietnavigatie - die geen interferentie doen ontstaan met de windturbines. skeyes 'rationaliseert' ook zijn radars, in partnerschap met Defensie. skeyes is de onmisbare partner met het oog op een veilige en harmonieuze ontwikkeling van de windenergie.

447

dossiers voor de bouw van nieuwe windturbines werden in 2025 ingediend bij skeyes.

-9%
ten opzichte
van 2024

+15%

aanvragen voor windturbines in de afgelopen drie jaar, wat wijst op een groei in de sector.

305

dossiers kregen al een positief advies van skeyes op 31 december 2025.

Duurzame mobiliteit aanmoedigen

77%

van het totale wagenpark van het bedrijf bestaat uit milieuvriendelijke voertuigen (elektrisch, hybride en CNG).

+3%
ten opzichte
van 2024

62%

van het totale wagenpark van het bedrijf bestaat uit elektrische voertuigen.

Om de duurzame mobiliteit meer te promoten vierde skeyes Wereldfietsdag en nam het deel aan de campagne *Ik Fiets Naar Het Werk*.

75

medewerkers van skeyes namen deel aan de campagne.

3.173 km werden per fiets afgelegd.

42,31 km per deelnemer.



Evolueren, recyclen en hergebruiken om de ecologische voetafdruk te verkleinen

Sinds 2015 haalt skeyes elektriciteit uit groene energiebronnen. In 2025 zette skeyes een nieuwe stap door zijn projecten m.b.t. de installatie van fotovoltaïsche panelen op de site van Steenokkerzeel voort te zetten. De werken gaan van start in 2026.

Naast zijn productie van hernieuwbare energie zet skeyes ook in op energiebesparing en -terugwinning.

1.150

nieuwe led-armaturen, waaronder 205 voor de buitenverlichting, werden in 2025 geïnstalleerd.

100.000

liter stookolie werd sinds 2019 bespaard dankzij warmte-terugwinning- en ventilatiesystemen en de installatie van warmtepompen voor sanitair warm water.

62%

minder stookolieverbruik.

70%

minder gasverbruik ten opzichte van 2019 werd ook bereikt dankzij de systemen voor de terugwinning van de warmte afkomstig van de datacenters van skeyes.



Sinds 2017 knoopte skeyes een partnerschap aan met Out of Use, een organisatie die gespecialiseerd is in het verantwoord beheer van elektronisch afval.

16

ton elektronisch afval werd in 2025 ingezameld voor recycling of hergebruik.

De beste manier om afval te beheren is er geen te produceren. Plastic afval is een groot milieuprobleem met een impact op de volksgezondheid. skeyes ging een partnerschap aan met Dripl, het bedrijf dat drank- en waterautomaten voor herbruikbare verpakkingen installeert.

218.156

wegwerpverpakkingen werden in 2025 uitgespaard bij skeyes.

+41%
ten opzichte
van 2024

649.122

plastic bekertjes werden uit de afvalstroom gehaald sinds de start van het partnerschap van skeyes met Dripl in 2021.



Duurzame strategie

Op basis van een evaluatie die het in 2025 maakte, heeft skeyes zijn ESG-strategie (*Environmental, Social & Governance*) opgezet; daarmee kan het duurzaamheid in al zijn activiteiten verder verankeren, de betrokkenheid van zijn stakeholders versterken en zijn initiatieven sturen in de richting van meetbare ecologische en maatschappelijke resultaten, in overeenstemming met de wettelijke vereisten en internationale beste praktijken.

Deze kwaliteitscriteria hebben ook betrekking op de leveranciers van skeyes, aangezien er op basis van de ESG-strategie een programma voor duurzaam aankopen is gestart.

In het kader van die strategie zette skeyes een milieubeheersysteem (*Environmental Management System, EMS*) op; daardoor kan een systematische aanpak van de milieucriteria in de opdracht van skeyes en in zijn werking worden gehanteerd. Dit systeem stelt skeyes ook in staat om aan monitoring te doen, door middel van kernprestatie-indicatoren (KPI's) en regelmatige evaluaties. Het doel bestaat erin om op korte termijn de ISO 14001-certificering in de wacht te slepen.

Maatschappelijke verantwoordelijkheid ter harte nemen

Een ESG-beleid opstarten betekent voor skeyes ook dat het zich lokaal en concreet engageert. In 2025 sloegen Natuurpunt en skeyes de handen in elkaar en organiseerden ze samen een praktische boomplantdag in het Steentjesbos in Kampenhout.

+ 2.000

Bomen werden aangeplant; ze doen nieuwe habitats ont-

staan en dragen bij aan het langetermijnherstel van de Vlaamse bossen.

skeyes zal in 2026 in Wallonië een soortgelijk initiatief lanceren dankzij een partnerschap met Natagora.

€ 15.343

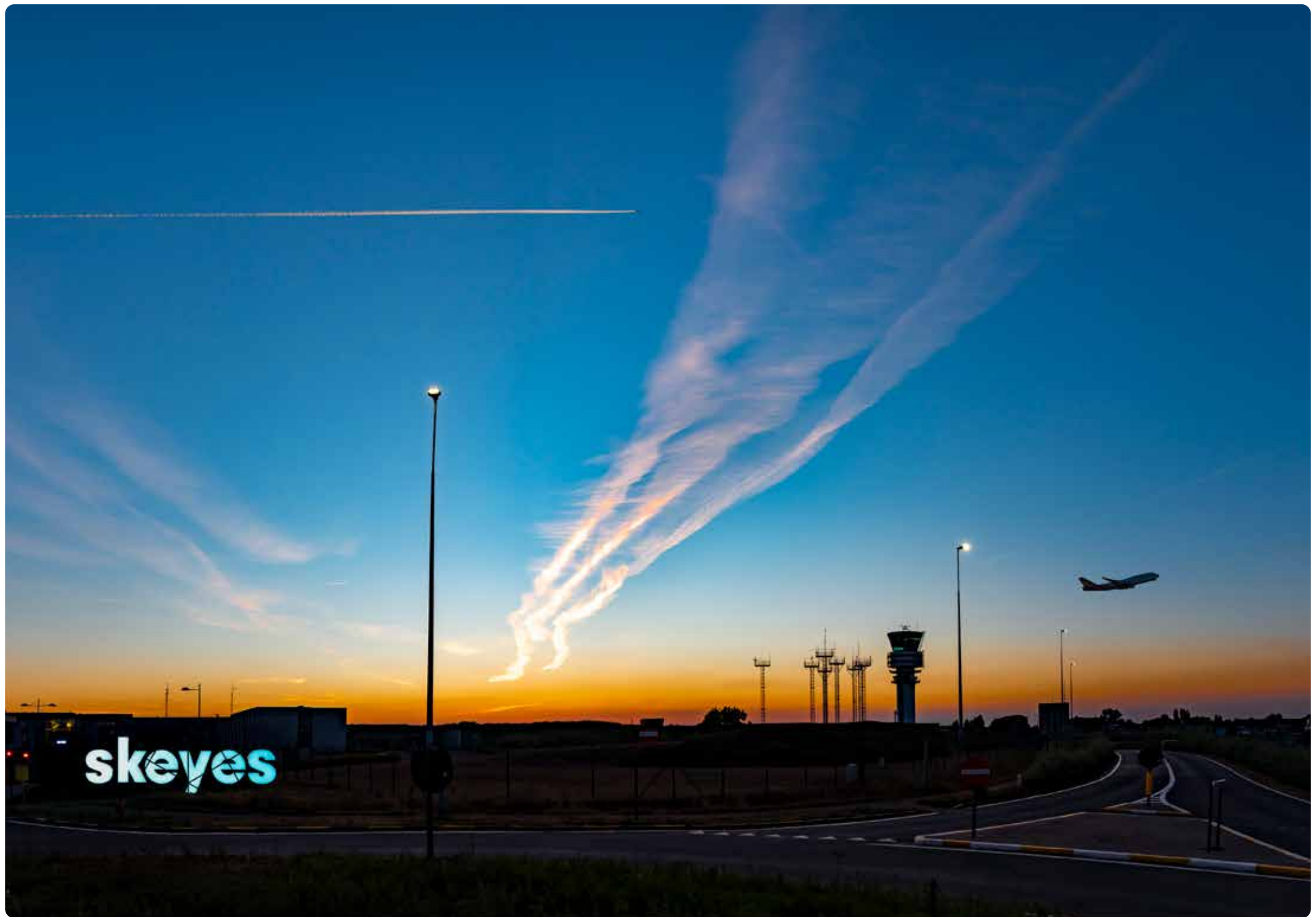
werd geschonken aan de liefdadigheidsprojecten *De Warmste Week* en *Viva for Life*, die o.a. kansarme kinderen in België steunen. skeyes kon een deel van dat geschonken bedrag ophalen via de organisatie van sport- en cultuuractiviteiten voor zijn personeel.

Verbonden blijven met partners, klanten en gebruikers

In 2025 hield skeyes opnieuw een tevredenheidsenquête onder zijn klanten en stakeholders; daarmee peilt het naar hoe de kwaliteit van de dienstverlening gepercipieerd wordt, tracht het hun verwachtingen beter te begrijpen en nieuwe kansen in kaart te brengen.

Het project *skeyesConnect* werd gelanceerd op de nieuwjaarsreceptie 2025 voor de stakeholders. *skeyesConnect* geeft gestalte aan die gedeelde wens om de samenwerking te versterken. In 2025 werden verschillende *skeyesConnect*-meetings georganiseerd met Belgische luchthavens en vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen om deze voortdurende dialoog te ondersteunen en de samenwerking in de sector te intensiveren.

skeyes heeft ook zijn online klantenplatform, tot *My skeyes Connect* omgedoopt, vernieuwd en uitgebreid om te voorzien in een permanent communicatieplatform. Het verschaft de klanten en gebruikers toegang tot alle informatie met betrekking tot de dienstverlening van skeyes, de activiteiten en updates over strategische projecten.



skeyes

Jaarverslag 2025

CORPORATE GOVERNANCE

42

BEHEERSVERSLAG

46

GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG

72

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

76

JAARREKENING

82

SAMENVATTING VAN DE EVALUATIEREGELS

88

TOELICHTINGEN BIJ DE JAARREKENING

90

Corporate governance

HET BESTUURSMODEL VAN SKEYES

Als autonoom overheidsbedrijf is skeyes onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. De bepalingen van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen zijn enkel toepasselijk in de gevallen waarin de wet van 21 maart 1991 er uitdrukkelijk naar verwijst.

Het bestuursmodel van skeyes wordt gekenmerkt door:

- Een Raad van Bestuur;
- De oprichting in de schoot van de Raad van Bestuur van een Auditcomité, een Strategisch Comité en een Bezoldigingscomité;
- Een Directiecomité bestaande uit de gedelegeerd bestuurder en de leden van het Directiecomité.

Daarenboven zijn er ook nog de controleorganen zoals het College van Commissarissen en de Regeringscommissaris.



DE RAAD VAN BESTUUR

Samenstelling

De voorschriften die de samenstelling van de Raad van Bestuur en de benoeming van de leden ervan regelen zijn vastgelegd in de wet van 21 maart 1991. Ten minste één derde van de leden behoren tot het andere geslacht en er zijn evenveel Franstalige als Nederlandstalige leden.

De Raad van Bestuur is samengesteld uit tien leden, de Gedelegeerd bestuurder en de Voorzitter inbegrepen. Het

KB van 23 december 2021 tot benoeming van de Voorzitter en de leden van de Raad van Bestuur van skeyes, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17 januari 2022 stelt de Raad van Bestuur samen.

De bestuurders werden benoemd voor een termijn van zes jaar met ingang van 17 januari 2022.

Op 31 december 2025 was de Raad van Bestuur samengesteld als volgt:

Naam bestuurder	Functie
Laurent Vrijdaghs	Voorzitter
Johan Decuyper	Gedelegeerd bestuurder
Julie Ludmer	Bestuurder
Liesbeth Van der Auwera	Bestuurder
Fons Borginon*	Bestuurder
Kurt Van Raemdonck	Bestuurder
Renaud Lorand	Bestuurder
Luc Laveyne	Bestuurder
Sandra Stainier	Bestuurder
Jean Leblon	Bestuurder

* De heer Fons Borginon werd met ingang van 22 april 2022 (KB van 23 maart 2022) benoemd als bestuurder ter vervanging van mevrouw Elisabeth Matthys.

Bevoegdheden en werking

De Raad van Bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of nuttig zijn ter verwezenlijking van het maatschappelijk doel van het overheidsbedrijf en houdt toezicht op het beleid van het Directiecomité. De Raad van Bestuur kan sommige van zijn bevoegdheden delegeren aan het Directiecomité.

De Raad heeft een intern reglement aangenomen dat uiteenzet volgens welke regels en principes de Raad werkt.

De Raad vergadert op regelmatige basis en minstens achtmaal per jaar. Er kunnen bijkomende vergaderingen worden bijeengeroepen telkens als het belang van de onderneming het vereist, of telkens als twee bestuurders erom verzoeken.

De Raad wordt bijeengeroepen door de voorzitter. Aan het eind van het kalenderjaar wordt het vergaderschema voor het volgende kalenderjaar vastgesteld. De agenda van elke vergadering wordt door de voorzitter vastgesteld en omvat punten ter beslissing en punten ter informatie.

De Raad van Bestuur kan slechts geldig beraadslagen of beslissen wanneer minstens de helft van zijn leden aanwezig of vertegenwoordigd zijn op de vergadering.

Alle beslissingen worden in principe bij gewone meerderheid van de aanwezige of vertegenwoordigde bestuurders genomen. Met betrekking tot een aantal specifieke materies opgenomen in de wet van 21 maart 1991 is een tweederdemeerderheid vereist zoals bv. voor de goedkeuring van het beheerscontract. De beslissingen kunnen voorbereid worden binnen de gespecialiseerde comités die in de schoot van de Raad van Bestuur werden opgericht.

In 2025 kwam de Raad van Bestuur dertien keer samen. De individuele deelnames worden vermeld in het bezoldigingsverslag.

DE COMITÉS OPGERICHT DOOR DE RAAD VAN BESTUUR

De Raad van bestuur heeft drie Comités opgericht die hem moeten bijstaan en adviseren in specifieke domeinen: een Auditcomité, een Strategisch Comité en een Bezoldigingscomité. De samenstelling en bevoegdheden van deze co-



mités werden goedgekeurd tijdens de vergadering van de Raad van Bestuur van 10 februari 2022. Bij de samenstelling van de drie comités werd de taalpariteit nageleefd.

HET AUDITCOMITÉ

Het bestaan van dit comité is wettelijk vastgelegd in artikel 173 §4 van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Op 31 december 2025 was het Auditcomité samengesteld als volgt:

- De heer Luc Laveyne, Voorzitter,
- Mevrouw Sandra Stainier, mevrouw Liesbeth Van der Auwera en de heer Renaud Lorand.

De Regeringscommissaris en de Voorzitter van de Raad van Bestuur worden uitgenodigd en hebben een raadgevende stem. In de praktijk wordt de gedelegeerd bestuurder eveneens uitgenodigd.

Bevoegdheden en werking

Het Auditcomité staat de Raad van Bestuur bij in het nazicht van de rekeningen, de begrotingscontrole en elke andere aangelegenheid van interne controle.

De specifieke opdracht van dit comité bestaat erin om de zesmaandelijke en jaarlijkse financiële balanssen, het vijfjarenplan en de belangrijke investeringsdossiers te controleren. Het comité bereidt deze dossiers ter goedkeuring van de Raad van Bestuur voor en verifieert of het interne controlesysteem binnen de organisatie naar behoren is uitgewerkt.

Sinds 1 januari 2015 werd een functie van onafhankelijk intern auditor ingevuld. Die functie verschaft het Auditcomité een objectieve verzekering tegen de bestaande risico's en de interne controle over die risico's. Ze formuleert tevens aanbevelingen aan het management ter verbetering van het systeem van interne controles. Daartoe wordt een jaarlijks auditplan opgesteld op basis van een inventaris van de mogelijke onderwerpen (de *audit universe* of de afbakening van de auditgrondslag), van een risicoanalyse en van een audithorizon op langere termijn (3 jaar). Dat plan wordt ter goedkeuring van het Auditcomité voorgelegd. Tijdens zijn vergaderingen ziet het Auditcomité toe op de uitvoering van het vooropgestelde auditprogramma en de daaruit voortvloeiende resultaten.

De voorzitter van het Auditcomité brengt aan de Raad van bestuur verslag uit van zijn vergaderingen.

Het Auditcomité kwam in 2025 tien keer samen.



HET STRATEGISCH COMITÉ

Het Strategisch Comité werd opgericht door de Raad van Bestuur in uitvoering van de bevoegdheden hem toegekend door artikel 17 §4 van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Het Strategisch Comité is op 31 december 2025 samengesteld uit zes leden van de Raad van Bestuur:

- De heer Laurent Vrijdaghs, voorzitter,
- Mevrouw Sandra Stainier, de heren Johan Decuyper, Luc Laveyne, Kurt Van Raemdonck en Jean Leblon.

De Regeringscommissaris wordt eveneens uitgenodigd op de vergaderingen.

Bevoegdheden en werking

Het Strategisch Comité staat de Raad van Bestuur bij in de bepaling van de strategie van het bedrijf. Het brengt onder meer advies uit over de grote strategische oriëntaties en over de internationale ontwikkeling van het bedrijf.

Het Strategisch Comité vergadert op uitnodiging van zijn voorzitter, die eveneens de dagorde vaststelt.

Het Strategisch Comité kwam in 2025 drie keer samen.

HET BEZOLDIGINGSCOMITÉ

Het bestaan van dit comité is wettelijk vastgelegd in artikel 17 §4 van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Het Bezoldigingscomité is op 31 december 2025 samengesteld uit vier bestuurders aangeduid door de Raad van Bestuur:

- Mevrouw Liesbeth Van der Auwera, voorzitter,
- Mevrouw Julie Ludmer, de heren Jean Leblon en Fons Borginon.

Bevoegdheden en werking

Het Bezoldigingscomité doet aanbevelingen aan de Raad van Bestuur voor de beslissingen betreffende de rechtstreekse of onrechtstreekse geldelijke voordelen toegekend aan de leden van de beheersorganen.

Jaarlijks stelt het Bezoldigingscomité een verslag betreffende de bezoldigingen van de leden van de Raad van Bestuur en het Directiecomité op dat in het beheersverslag wordt gevoegd. Het bezoldigingsverslag 2025 werd opgenomen op pagina 69.

Het Bezoldigingscomité vergadert op uitnodiging van zijn Voorzitter die bovendien de dagorde vaststelt. In 2025 is het Bezoldigingscomité vijf keer samengekomen.

DE GEDELEGEERD BESTUURDER EN HET DIRECTIECOMITÉ

De Gedelegeerd bestuurder

Met het koninklijk besluit van 23 december 2021 werd de heer Johan Decuyper, met ingang van 17 januari 2022, herbenoemd tot Gedelegeerd bestuurder van skeyes voor een termijn van zes jaar.

Het Directiecomité

De gedelegeerd bestuurder en de leden van het Directiecomité vormen het Directiecomité. Het Directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder (art. 20 van de wet van 21 maart 1991). Het Directiecomité bestaat uit evenveel Nederlands- als Franstalige leden.

De voorschriften die de benoeming van de gedelegeerd bestuurder en de overige leden van het Directiecomité regelen zijn vastgelegd in de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Op voordracht van de gedelegeerd bestuurder en na het advies van het Bezoldigingscomité te hebben ingewonnen heeft de Raad van Bestuur de leden van het Directiecomité, met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder, benoemd voor een termijn van zes jaar.

Het Directiecomité was in 2025, naast de gedelegeerd bestuurder, samengesteld als volgt:

- De heer Philippe Witpas, Chief Operations Officer
- De heer Geoffroy Robert, Chief Strategy Officer
- De heer Christophe Wiel, Chief Information Officer
- De heer Thierry Genard, Chief Compliance Officer
- De heer Eric Philippart, Chief Finance Officer

Bevoegdheden en werking

Het Directiecomité is o.a. belast met het dagelijks beheer en met de uitvoering van de beslissingen van de Raad van Bestuur. Het Directiecomité vertegenwoordigt het bedrijf bij de onderhandelingen over het beheerscontract. De leden van het Directiecomité vormen een college voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder. De beslissingen worden in principe bij consensus genomen.

In 2025 heeft het Directiecomité 45 maal vergaderd.



HET COLLEGE VAN COMMISSARISEN

De controle van de financiële situatie, van de jaarrekeningen en van de regelmatigheid, ten opzichte van de wet, van de verrichtingen opgenomen in de jaarrekening, wordt bij skeyes, zoals in elk autonoom overheidsbedrijf, toevertrouwd aan een College van Commissarissen.

Het College van Commissarissen is samengesteld uit twee bedrijfsrevisoren en twee leden van het Rekenhof.

Het College stelt jaarlijks een schriftelijk en uitvoerig verslag op, dat wordt voorgelegd aan de Raad van Bestuur en aan de Voogdijminister van skeyes.

Het College van Commissarissen is op 31 december 2025 samengesteld uit:

- Callens, Vandelanotte & Theunissen, vertegenwoordigd door mevrouw Sara Steyaert;
- Mazars Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door de heer Romuald Bilem;
- Mevrouw Hilde François, Eerste Voorzitter van het Rekenhof;
- De heer Olivier Hubert, Voorzitter van het Rekenhof.

DE REGERINGSCOMMISSARIS

Als autonoom overheidsbedrijf valt skeyes onder de controlebevoegdheid van de Minister onder wie het ressorteert, *in casu* de Minister van Mobiliteit. Deze controle wordt uitgeoefend door de Regeringscommissaris die waakt over de naleving van de wet en het beheerscontract. De Regeringscommissaris brengt verslag uit bij de Minister.

Mevrouw Tanja Bruynseels werd met het koninklijk besluit van 25 november 2020 met ingang van 3 december 2020 benoemd tot Regeringscommissaris bij skeyes.

Beheerverslag

Hieronder vindt u het verslag over de toestand en de resultaten van het autonoom overheidsbedrijf skeyes, met maatschappelijke zetel in 1000 Brussel, de Meeûssquare 35, voor het boekjaar 2025, overeenkomstig de wettelijke bepalingen.

Het werd opgesteld in toepassing van artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van bepaalde economische overheidsbedrijven.

Belangrijkste activiteiten van het bedrijf in 2025

1. LUCHTVERKEER IN 2025: EVOLUTIE VERSCHILT PER BLOK

Globaal beschouwd kende het luchtverkeer in de door de Network Manager (EUROCONTROL) beheerde zone een degelijke groei met 4,1% ten opzichte van 2024, met 11,1 miljoen vluchten. Door die stijging ligt het verkeersniveau nu net weer op het niveau van 2019, vóór het uitbreken van de pandemie en de daaropvolgende zwaarste crisis die de burgerluchtvaart ooit heeft beleefd.

Hoewel die gecumuleerde evolutie bemoedigend is, verhult ze aanzienlijke verschillen in de evolutie van het luchtverkeer, zowel in Europa als - in ruimere zin - in de zone van de *European Civil Aviation Conference* (ECAC). Die verschillen komen voort uit dezelfde beperkingen als in 2024. De aanhoudende impasse in het conflict in Oekraïne en de toenemende spanningen en vijandelijkheden in het Midden-Oosten hebben de luchtverkeersstromen verder hertekend. Andere routes werden gebruikt om de gesloten of verstoorde zones te omzeilen, met een grotere verkeersconcentratie tot gevolg. Ook andere factoren hebben een invloed gehad op het luchtverkeer. De vraag naar zuidelijke toeristische bestemmingen nam sterk toe; dat toerisme kreeg een boost door de aantrekkelijke prijzen van de vliegtickets die de luchtvaartmaatschappijen konden handhaven. Zij konden immers rekenen op een daling met 9% van de kerosineprijs ten opzichte van 2024. Andere, meer lokale factoren, zoals de *unit rate* of de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen, zorgden er mede voor dat het verkeersniveau er lokaal op vooruitging. De evolutie die zich in 2024 aftekende en per blok verschilde, kwam nog meer tot uiting in 2025.

Zo hebben de Zuid-Europese landen, en meer in het bijzonder de Zuidoost-Europese, hun verkeersniveau van vóór de crisis ruimschoots overtroffen met groeicijfers van meer dan tien procent, zoals Spanje (+15%), Italië (+17%), Griekenland (+23%) en Turkije (+20%). Hoewel in het (meer) noordelijke blok van Europa enkele landen zich onderscheiden door hun gunstige centrale ligging, zoals Oostenrijk, of door de ontwikkeling van lowcostmaatschappijen, zoals in Polen, heeft het luchtverkeer moeite om boven het niveau van 2019 uit te komen, vooral in het westen (met uitzondering van Ierland).

In dit noordwestelijke blok liggen onder meer België en de andere FABEC-landen.

Het totaal van het luchtverkeer dat door skeyes wordt beheerd, vormt geen uitzondering op de overheersende trend in dit deel van Europa, vermits het ruim 5% achterblijft in vergelijking met het niveau van 2019.

De meeste FABEC-partners hebben af te rekenen met een vergelijkbare situatie. Zo moeten Duitsland en Nederland het meest aan verkeer inboeten (-7% ten opzichte van vóór de crisis). Enkel Zwitserland en Frankrijk hebben de kaap gerond: het eerste land eerder bescheiden (+2%), het tweede veel uitgesprokener (+7%). Als we rekening houden met het totale burgerluchtverkeer in het Belgisch-Luxemburgse luchtruim - dus ook het hogere luchtruim (boven 24.500 voet) dat wordt beheerd door MUAC (*Maastricht Upper Area Control Centre*) - wordt het niveau van 2019 met 2% overschreden. Het verkeer dat door skeyes wordt beheerd, heeft die drempel echter (nog) niet overschreden in 2025.

Dat geldt ook voor FABEC als geheel, hoewel het in 2025 al aardig in de buurt kwam. Met in totaal 6.202.569 vluchten



in zijn luchtruim, goed voor een stijging met 3,7% ten opzichte van 2024, ligt het verkeer in FABEC nog maar 0,6% onder zijn niveau van vóór de crisis.

Kaap van de miljoen vluchten opnieuw gerond

Hoewel het de piek van vóór de crisis nog niet heeft bereikt, vertoont het door skeyes beheerde luchtverkeer een mooie vooruitgang ten opzichte van 2024. Met 1.035.084 gecontroleerde vluchten veerde het in één jaar tijd op met 4%, wat overeenkomt met de groei in de door de *Network Manager* beheerde zone. De symbolische kaap van een miljoen vluchten werd zo opnieuw gerond.

Meer nog dan het absolute cijfer is de groeicurve een belangrijke indicator voor de veerkracht van het luchtverkeer en, meer nog, van de economie. Als we enkel rekening houden met de vertrekkende en aankomende vluchten die allemaal door skeyes worden beheerd, laat België met +4% de op één na sterkste groei van het *North-West*-blok van de ECAC-zone optekenen, na Ierland (6%).

Het CANAC 2-verkeersleidingscentrum - dat overvliegende vliegtuigen boven het Belgisch-Luxemburgse luchtruim tot een hoogte van 24.500 voet en naderende vliegtuigen controleert - nam in 2025 606.210 vluchten voor zijn rekening, 4% meer dan in 2024, maar nog altijd 5% minder dan in 2019.

Qua aantal gecontroleerde vluchten was CANAC 2 goed voor 58% van de operationele activiteiten van skeyes in 2025.

Uiteenlopende evolutie op de luchthavens

Als we rekening houden met het totale vliegverkeer op de luchthavens, stellen we vast dat het er overal op vooruitgaat in vergelijking met 2024, met uitzondering van Liege Airport. De positionering en de types verkeer zijn echter zeer gediversifieerd tussen de verschillende Belgische openbare luchthavens.

Ze vormen twee onderscheiden 'luchthavenlandschappen':

- enerzijds de Waalse luchthavens en Brussels Airport, met voornamelijk commercieel verkeer (IFR-vluchten, *Instrument Flight Rules*): 75% in Charleroi, 88% in Luik en tot 99% in Brussel;
- anderzijds de luchthavens in het Vlaams Gewest, waar het verkeer voornamelijk bestaat uit de algemene luchtvaart (VFR-vluchten, *Visual Flight Rules*): 65% voor Antwerpen en Oostende tot 84% voor Kortrijk.

Dit onderscheid is noodzakelijk om een getrouw beeld te geven van de reële evolutie van de activiteiten op de verschillende luchthavens. Wat de luchthavens van Antwerpen en Oostende betreft, is de evolutie ten opzichte van 2024 bovendien niet sluitend, gezien de eenmalige omstandigheden die vorig jaar een impact hadden op het verkeer op die luchthavens.

Brussels Airport tekende 204.151 vluchten op, goed voor een stijging met 3% ten opzichte van 2024. Het verkeer op Brussels Airport boekt een vrij trage, maar regelmatige vooruitgang. Het verschil met de situatie van vóór de crisis bedraagt nu 13%.

Brussels South Charleroi Airport, de op één na grootste luchthaven van het land in verkeersvolume, telde in 2025 in totaal 96.354 vluchten (+5% vs. 2024). Zijn groei staat in schril contrast met die op Brussels Airport en is zonder meer spectaculair. Het verkeersvolume ligt er ruim 17% hoger dan vóór de crisis en Brussels South Charleroi Airport behoort tot de Europese luchthavens waarvan het herstel zich het snelst voltrok. Die toename had nog uitgesprokener kunnen zijn, zonder het verkeer van de 'kleine' luchtvaart (VFR-vluchten). Die 'kleine' luchtvaart gaat er met 2% op vooruit ten opzichte van 2024, maar blijft nog altijd 9% onder het niveau van 2019. Het commerciële verkeer (IFR) ging er daarentegen met 30% op vooruit. Het lowcostverkeer, gedomineerd door Ryanair, heeft in 2025 voor het eerst het traditionele vliegverkeer in de ECAC-zone overtroffen qua volume. Deze dynamiek heeft eens te meer bijgedragen aan de uitzonderlijke resultaten van de Waalse luchthaven.

De derde Belgische openbare luchthaven, Liege Airport, onderscheidt zich door zijn activiteiten die bijna uitsluitend gericht zijn op het vrachtverkeer.

In vergelijking met de andere Belgische luchthavens maakte hij de voorbije vijf jaar een omgekeerde evolutie door, met een piek in volle gezondheidscrisis (2021) omwille van zijn rol als Europese hub voor het transport van sanitair, medisch en farmaceutisch materiaal, die hij op briljante wijze heeft vervuld. Na die 'groei-spurt' – nog altijd een record – kampte de vrachtluchthaven met een terugval als gevolg van de internationale spanningen en conflicten die op het handelsverkeer wogen, en door het gedeeltelijke vertrek van het logistieke bedrijf FedEx in 2022.

Sindsdien veerden de activiteiten van het vrachttransport opnieuw op. Het totale luchtverkeer, met 39.265 vluchten in 2025, blijft er 3% onder dat van 2024. Die terugval is uitsluitend toe te schrijven aan de 'duikvlucht' (-34%) van het recreatieve verkeer (VFR) op de luchthaven, hoewel het amper 12% van het totale verkeer vertegenwoordigt. Het is uiteraard het commerciële verkeer (IFR), dat met 4% is gestegen ten opzichte van 2024, dat de activiteiten van de luchthaven heeft ondersteund.

In het noorden van het land zag de luchthaven van Antwerpen zijn verkeer er heel licht op vooruitgaan ten opzichte van 2024 (+1%); met 32.130 geregistreerde vluchten blijft het verkeer echter ruim onder dat van vóór de crisis (-10%). Zo moet de luchthaven van de havenstad, zowel in de evolutie van zijn VFR-verkeer als in die van het commerciële vliegverkeer, afrekenen met ups en downs. Het aantal IFR-vluchten neemt al een tiental jaar af, ook in 2025 met 9% ten opzichte van 2024.

De hervatting van de activiteiten van TUI in juli 2025, dat zijn vluchten in 2024 vlak voor het zomerseizoen had moeten opschorten vanwege een probleem met de levering van reserveonderdelen voor zijn Embraer-vliegtuigen, zou de groei in de toekomst echter weer op gang kunnen brengen. Net als de 'blakende gezondheid' van de zakenluchtvaart op *city airport*, die met 5% is gestegen ten opzichte van 2024 en een almaar groter deel van het IFR-verkeer uitmaakt (>50% in 2025). Het VFR-verkeer profiteerde aan het begin van het jaar (2025 dus) van zeer gunstige weersomstandigheden, waardoor dat type van verkeer een forse impuls kreeg (+8%). Omgekeerd zouden de VFR-vluchten kunnen kampen met een ongunstige evolutie.

De nieuwe milieuvergunning van de luchthaven beperkt het aantal opleidingsvluchten namelijk tot 16.000 per jaar.



Terwijl dit type van verkeer nog altijd belangrijk is in Antwerpen, wetende dat er op 21 juli 2025 al meer dan 13.000 opleidingsvluchten waren geregistreerd.

De sterkte van de zakenluchtvaart komt ook tot uiting in de resultaten van de luchthaven van Kortrijk, die vooral gericht is op dit segment, dat ongeveer 69% van al het IFR-verkeer van de luchthaven vertegenwoordigt.

Hoewel het overgrote deel van de 33.933 vluchten die in 2025 werden geregistreerd, de facto behoort tot de 'kleine' luchtvaart (VFR), waarvan de groei op jaarbasis veel uitgesprokener is (+23%) dan die van het IFR-verkeer - dat stabiel is gebleven - wijst de evolutie op langere termijn duidelijk in het voordeel van het IFR-verkeer, aangezien de stijging ten opzichte van 2019 maar liefst +65% bedraagt, tegenover 4% voor de algemene luchtvaart. Het totale resultaat van de zakenluchthaven vertoont een groei met 19% ten opzichte van 2024 en met 11% ten opzichte van het precoronatijdperk.

De evolutie op die andere West-Vlaamse luchthaven, met name van Oostende, is evenzeer bijzonder. Het jaar 2024 werd immers gekenmerkt door een aanzienlijke daling van het verkeer ten opzichte van 2023 (-16%) als gevolg van renovatiewerken aan de start- en landingsbanen. Het verkeer van 2025, dat in totaal 23.041 vluchten telt, trekt dus opnieuw aan (+21% in vergelijking met 2024).

Daarmee herstelt het zich geleidelijk van de crisis, maar blijft het nog altijd 13% achter, net als de nationale luchthaven. Het VFR-verkeer handhaaft zich met 18% groei ten opzichte van 2024, gestimuleerd door goede weersomstandigheden.

Het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht nemen sneller toe dan het verkeer

Sinds meerdere jaren, en in het bijzonder sinds de periode na de wereldwijde economische crisis van 2009 die een grote impact had op de luchtvaartsector, werken de luchtvaartmaatschappijen aan het optimaliseren van de bezettingsgraad van hun vliegtuigen. De geleidelijke hernieuwing van hun vloot met nieuwe toestellen die meer passagiers kunnen vervoeren, helpt hen bij die strategie. Dit vertaalt zich in een sterkere groeicurve voor het aantal passagiers dan voor het aantal vluchten.

Al in 2024 overschreed het aantal passagiers in de EU het pre-COVID-niveau van 1,1 miljard. In België werd dat aantal een jaar later overschreden, met een nieuw, historisch record: 36,4 miljoen passagiers werden geregistreerd (bij vertrek vanuit of naar de Belgische luchthavens of op doorreis), goed voor 2,5% meer dan in 2019 (+ 850.000 reizigers).

Er moet worden opgemerkt dat het totale aantal commerciële vluchten op de Belgische luchthavens 5% onder dat van 2019 ligt. Het aantal passagiers ten opzichte van 2024 is toegenomen met 4,6%.

Die groei komt niet in gelijke mate tot uiting in de individuele cijfers van de luchthavens.

Ook al nam het aantal passagiers op Brussels Airport sneller toe dan het aantal vluchten, volstaan de 24,4 miljoen reizigers die via de nationale luchthaven zijn gereisd, niet om het record van 2019 (26,4 miljoen) te overtreffen; toch was de groei duidelijk merkbaar met 3,3% ten opzichte van 2024.

Hoewel het aantal passagiers op Brussels Airport nog altijd licht achterblijft bij de cijfers van vóór de pandemie, stijgt hun aantal op de luchthaven van Charleroi in 2025 eens te meer naar een nieuwe recordhoogte, ruim boven dat van 2019. In 2025 reisden meer dan 11,2 miljoen reizigers via de Waalse luchthaven, waarbij ze profiteerden van de voordelige aanbiedingen van lowcostmaatschappijen zoals Ryanair, Wizz Air, Pegasus Airlines en Air Corsica. Het betreft een toename met 6,6% in vergelijking met het vorige record van 2024, en vooral een 'sprong' voorwaarts van meer dan 30% ten opzichte van 2019, goed voor meer dan 2,6 miljoen bijkomende passagiers.

De luchthavens van Oostende en Antwerpen zetten een herstelbeweging in, na de verkeersbeperkingen die in 2024 hun weerslag hadden op het aantal passagiers, en groeiden beide met 15%, met respectievelijk 404.076 en 240.541 passagiers. Met 138.352 passagiers (-14%) sloot de luchthaven van Luik de rij.

In tegenstelling tot het passagiersvervoer draaide het vrachtvervoer op volle toeren op Liege Airport, dat met 1,32 miljoen ton vervoerde vracht het op één na beste resultaat in zijn geschiedenis neerzette, net na de piek in de activiteiten van 2021 als gevolg van de strijd tegen de pandemie (1,4 miljoen ton). Op langere termijn is de ontwikkeling van de vrachtactiviteiten op Liege Airport zonder meer spectaculair te noemen: zo is het vervoerde tonnage in tien jaar tijd meer dan verdubbeld en nog in 2025 liet de luchthaven de sterkste groeicijfers van de tien grootste Europese vrachtluchthavens optekenen. Die groei werd ondersteund door een toename van het aantal vrachtvluchten op de luchthaven met 6%.

Net als bij het passagiersverkeer stijgen de vrachtvolumes sneller dan het aantal vluchten. Dat geldt ook voor Brussels Airport, de tweede vrachtluchthaven van het land die in 2025 in totaal 795.000 ton vervoerde goederen telde, goed voor een stijging met 8,5% ten opzichte van 2024, terwijl het aantal vrachtvluchten daar slechts met 2,2% toenam. Dat volume oversteeg ook dat van 2019 met 19%, een tendens die de groeiende vraag naar vrachtvervoer op lange termijn bevestigt en die onder meer verband houdt met de opkomst van e-commerce en de intensivering van de wereldwijde handel.

Voor alle Belgische luchthavens samen bedraagt het totale volume aan vervoerde goederen in 2025 2,1 miljoen ton (+17% tegenover 2024). Die groei ligt ruim hoger dan die van het verkeer op de luchthavens (4%). Die trend kan op zijn beurt worden verklaard door het optimaliseren van de zogenaamde belly cargo in de laadruimtes van de passagiersvluchten en het inzetten van nieuwe, grotere en efficiëntere vliegtuigen, waardoor meer lading kan worden getransporteerd per vlucht.

De luchthaven van Oostende leverde met 22.899 ton een veel bescheidener bijdrage aan de totale stijging van het vrachtvervoer in België. Hoewel dit totaal goed is voor een toename met 26% ten opzichte van 2024, kan het de dalende cargoactiviteiten van de luchthaven aan de kust niet verhullen, waarvan de volumes zijn gehalveerd naar aanleiding van het vertrek van Qatar Cargo in 2023.

Service units

Als gevolg van de toename van het aantal IFR-vluchten, stegen in 2025 ook de *service units* die aan de luchtvaartmaatschappijen worden aangerekend voor het overvliegende luchtverkeer (en-route en nadering) en voor het verkeer op de luchthavens, in totaal met 8,5% (2.986.640 eenheden). De evolutie van het aantal service units kan verschillen van de evolutie van het aantal vluchten, aangezien de *service units* onder meer rekening houden met het gewicht van de toestellen en de afgelegde afstand in het luchtruim. De vliegtuigtypes, hun lading, hun bezettingsgraad en de verkeersstromen zullen dus van invloed zijn op de cijfers van de *service units*.

Voor de en-route- en naderingsdiensten – d.w.z. de diensten die door het CANAC 2- en het MUAC-verkeersleidingscentrum worden verleend – is het aantal service units (2.733.079) met 8,7% gestegen ten opzichte van 2024, meer dan de groei van het aantal vluchten (4%) dus. De stijging is ook aanzienlijk ten opzichte van 2019, met 4,2%, terwijl het aantal vluchten met 5% achterbleef. De en-route-service units zijn dus sneller toegenomen dan het aantal vluchten. Dat verschil kan worden verklaard door de strategie voor het optimaliseren van de (bezettings-)capaciteit van de vliegtuigen die al jaren door de luchtvaartmaatschappijen wordt toegepast, waardoor het gewicht van de vliegtuigen toeneemt. Een andere factor die mogelijk een rol heeft gespeeld, is de grotere afstand die in het Belgische luchtruim wordt afgelegd. Deze parameter hangt af van de keuze die de luchtvaartmaatschappijen maken om via bepaalde routes te vliegen op basis van verschillende beperkingen of voordelen. In om het even welke omstandigheden waken de luchtverkeersleiders van skeyes altijd over de vluchtefficiëntie en het ter beschikking stellen van tactische directe routes, in samenwerking met de militaire collega's, om de kwaliteit van de dienstverlening voor de klanten te maximaliseren. Een efficiënte dienstverlening die van invloed kan zijn op de vliegplannen van de luchtvaartmaatschappijen en hun routekeuzes.

Op Brussels Airport stegen de service units (156.103) met 4,2% ten opzichte van het jaar voordien, iets sneller dan de groei van het aantal vluchten (+3%). Ook al hebben de service units hun niveau van 2019 nog niet bereikt, het verschil met de periode vóór de crisis werd kleiner (-4,7%) dan voor het aantal IFR-vluchten (-13%).

Op de luchthaven van Charleroi evolueerden de service units (44.886) en het aantal IFR-vluchten minder contrastrijk: +7,2% ten opzichte van 2024 (+6,2% voor het IFR-ver-

keer) en +36,23% ten opzichte van 2019 (+30% voor het IFR-verkeer). Dat minder uitgesproken verschil tussen het aantal vluchten en de service units kan worden verklaard door het feit dat de lowcostmaatschappijen, die in Charleroi de boventoon voeren, door hun strategie en economisch model al een bezettingsgraad van de vluchten hebben bereikt die dicht bij het maximum aanleunt.

Op Liege Airport, dat ondanks een meer dan twee keer geringer aantal IFR-vluchten een hoger aantal service units (46.522) telt dan Charleroi, evolueerde het aantal service units (+9,4%) in snellere mate dan de evolutie van het IFR-verkeer in 2025 (+4%). Die trend blijkt nog sterker in vergelijking met 2019 (+22,4% vs. -5% voor het IFR-verkeer). De activiteiten van de luchthaven, die almaar meer op het vrachtvervoer zijn gericht, kunnen die evolutie verklaren.

Op de luchthavens in het Vlaams gewest werd de evolutie van het aantal *service units* ten opzichte van 2025 verstoord door de verkeersbeperkingen in 2024 (probleem van onderhoud van de vloot bij TUI Fly in Antwerpen en werken op de banen in Oostende). In Antwerpen stegen de service units met 5,1%, een totaal van 2.247, aanmerkelijk sneller dan het IFR-verkeer (-9%); ze hinken echter ruimschoots achterop bij het aantal van 2019 (-40%), meer nog dan het IFR-verkeer (-22%). Dat kan worden verklaard door de evolutie van Antwerpen als city airport die meer gericht is op de zakenluchtvaart, waarbij veel kleinere vliegtuigen worden ingezet. In Oostende is de situatie licht verschillend: met 3.802 service units in 2025 is de groei vergelijkbaar met die van het verkeer ten opzichte van 2024 (+27% en +28% voor het IFR-verkeer). In vergelijking met 2019 zijn de service units daarentegen sneller gedaald dan het IFR-verkeer (-19% vs. -10%), wat wijst op een algemene afname van de commerciële activiteit op de luchthaven.

2. PRESTATIEDOELSTELLINGEN VOOR HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHT- RUIM

De Europese Unie heeft een prestatieregeling ingevoerd die tot doel heeft de luchtvaartnavigatiedienstverlening in Europa voortdurend te verbeteren. Dit gemeenschappelijke kader moet de luchtvaartnavigatiedienstverleners ertoe aanzetten om een hoog veiligheidsniveau aan te houden, hun milieu-impact te verminderen, de capaciteit te vergroten en tegelijkertijd de vertragingen te beperken, en een efficiënt en transparant beheer van de middelen te garanderen.

In deze (prestatie)regeling leggen de Europese overheden gemeenschappelijke doelstellingen vast voor alle luchtvaartnavigatiedienstverleners. Vervolgens werkt elke lidstaat zijn nationale prestatieplan uit, waarin de maatregelen worden gedefinieerd om die doelstellingen te bereiken. De regeling werkt met referentieperiodes van vijf jaar. De vierde referentieperiode is in 2025 van start gegaan.

In de loop van de eerste drie referentieperiodes – 2012-2014, 2015-2019 en 2020-2024 – heeft skeyes ten volle bijgedragen aan het verwezenlijken van de Europese doelstellingen. De resultaten die tijdens deze referentieperiodes zijn behaald, worden gedetailleerd weergegeven in de jaarverslagen van skeyes en in de overeenstemmende beheersverslagen van de raad van bestuur.

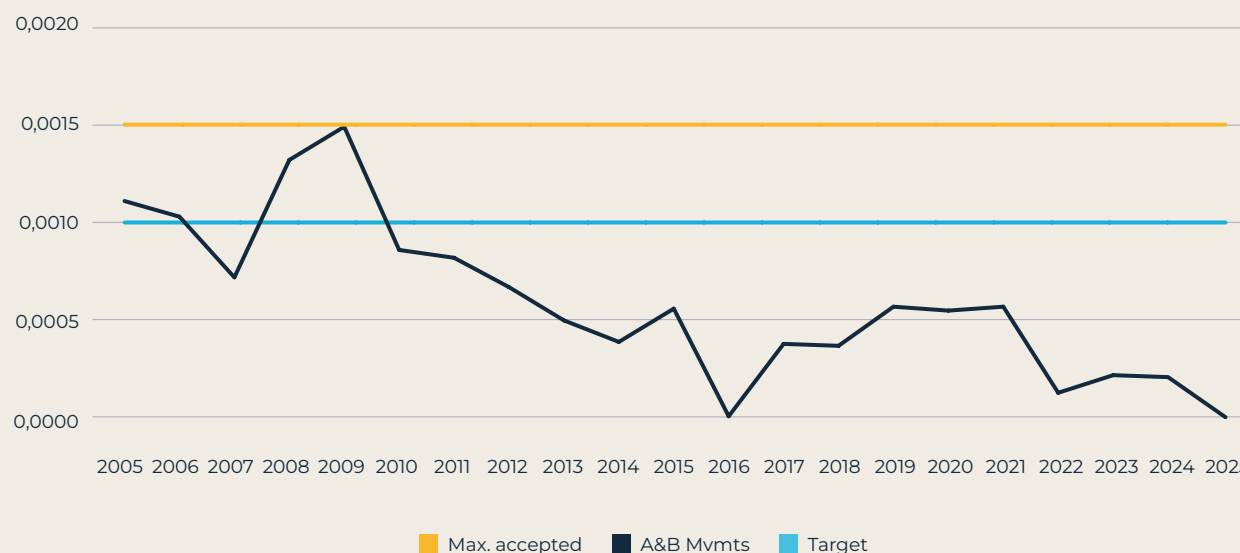
Voor de periode 2025-2029 diende België in oktober 2025 samen met de andere FABEC-lidstaten zijn prestatieplan in. De voorgestelde doelstellingen werden beoordeeld door het *Performance Review Body* (PRB) dat tot de conclusie is gekomen dat ze voldoen aan de geldende evaluatiecriteria.

3. VEILIGHEID: ANDERMAAL UITMUNTEND

De veiligheid van het luchtverkeer is de bestaansreden van skeyes. Dat is de ultieme doelstelling in het teken waarvan alle handelingen van zijn medewerkers, zij het operationele, technische of administratieve, staan.

De veiligheid van het luchtverkeer werd in de loop der jaren opgebouwd en versterkt. Sinds het ontstaan van het veiligheidsbeheersysteem – nu meer dan 20 jaar geleden – hebben het aanvaarden van de *Just Culture*, het vervolmaken van de procedures en het analyseren van de veiligheidsgerelateerde voorvallen bijgedragen aan het hoogste veiligheidsniveau dat we vandaag de dag genieten. Die voortdurende inzet voor de kerntaak van skeyes werd in 2025 opnieuw bekroond met een opmerkelijke prestatie. Die laatste is het resultaat van de betrokkenheid van alle medewerkers van skeyes, met uiteraard de luchtverkeersleiders ‘in de voorhoede’, en van al onze partners – piloten, luchtvaartmaatschappijen, grondafhandelingsdiensten, luchthavens – met wie we dag in dag uit samenwerken om de veiligheid te optimaliseren.

KEY PERFORMANCE INDICATOR ‘A&B’



Historisch record geëvenaard

Het jaar 2025 is een mijlpaal in de geschiedenis van skeyes. Het vestigde opnieuw een absoluut record op het vlak van veiligheid. Vorig jaar werd immers geen enkel incident in de categorieën met de hoogste ernstgraad (A en B) opgetekend. skeyes evenaart daarmee zijn prestatie en zijn historisch record uit 2016.

De wetgeving over het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim voorziet niet in een prestatie-indicator voor incidenten, maar skeyes heeft een interne prestatie-indicator gedefinieerd: maximaal 1 incident van categorie A of B per 100.000 bewegingen. In 2025 werd die indicator uiteraard behaald, met vlag en wimpel, aangezien er bij de meer dan een miljoen gecontroleerde vluchten geen enkel incident van categorie A of B te betreuren viel. Tegen de achtergrond van het toenemende verkeersvolume maakt dit resultaat de prestatie van 2025 des te opmerkelijker.

Minder ernstige incidenten en meer meldingen

Veiligheid is de topprioriteit van skeyes en de basis van zijn bedrijfscultuur. Zij wordt voortdurend geanalyseerd en ver-

beterd via permanente monitoring en een strikte en geformaliseerde analyse van de veiligheidsgerelateerde voorvallen en incidenten (*Safety Related Occurrences* of SRO's), alsook door het promoten van de systematische melding van elk voorval.

Het aantal door de luchtverkeersleiders gemelde veiligheidsgerelateerde voorvallen voor het jaar 2025 bedraagt 2.029, goed voor een duidelijke toename met 17% van de door de operationele teams gemelde voorvallen. Na analyse van al die meldingsverslagen werden 1.903 voorvallen geregistreerd als veiligheidsgerelateerd, wat neerkomt op een stijging met 18% ten opzichte van het jaar voordien. Hoewel die tendens op het eerste gezicht verontrustend lijkt, is niets minder waar: ze weerspiegelt eerder de goede gang van zaken van de veiligheidscultuur bij skeyes.

Deze cultuur van de veiligheid en systematische melding is sinds een vijftiental jaar duidelijk in opmars. In 2010 waren er twintig keer minder meldingsverslagen over de veiligheid dan vandaag, zonder dat er zich daadwerkelijk minder voorvallen voordeden. Ze werden gewoon niet systematisch gemeld. In 2015 steeg het aantal meldingen

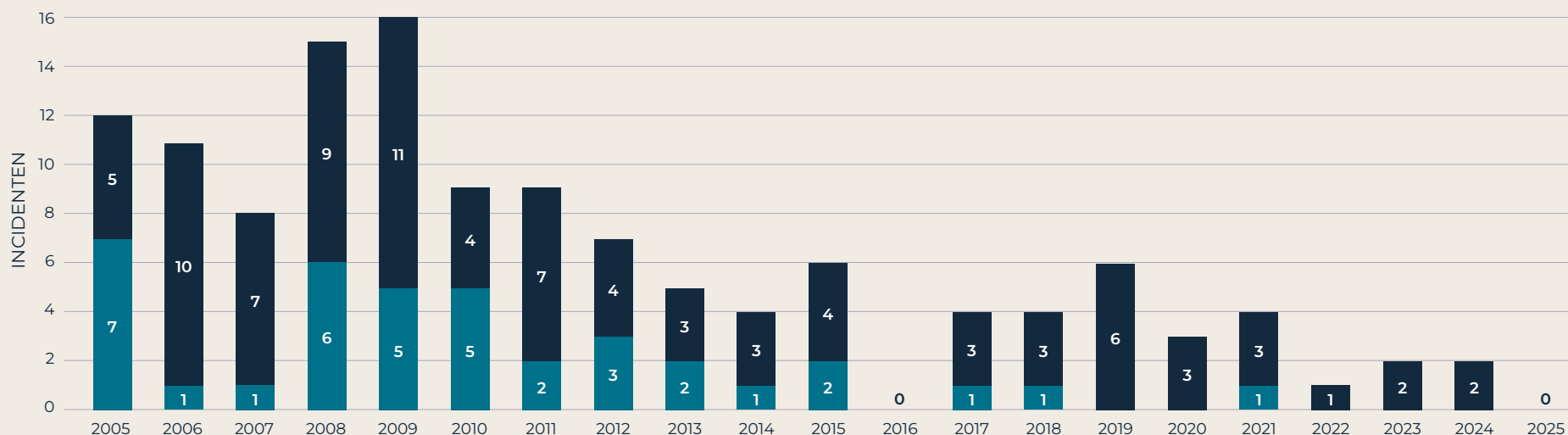
gevoelig, naar aanleiding van een wijziging in de Europese wetgeving; vanaf dan moest een brede waaier aan voorvallen, onder meer het 'aanvliegen' van wilde fauna, worden gemeld. Het leeuwendeel van de constante groei die sinds 2012 werd ingezet, is wel degelijk te danken aan de verankering van de veiligheidscultuur in de operationele diensten van skeyes en aan de systematische melding van alle veiligheidsgerelateerde voorvallen, zelfs degene die geen invloed lijken te hebben op het veiligheidsniveau.

De meeste veiligheidsgerelateerde voorvallen worden door de luchtverkeersleiders gemeld, maar ook onze partners en klanten melden er. In 2025 werden 381 meldingen ontvangen van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, andere luchtvaartnavigatiedienstverleners en het DGLV, wat neerkomt op een aanzienlijke stijging met 59% ten opzichte van 2024.

Dat kan worden verklaard door de zeer duidelijke toename, in 2025, van bepaalde veiligheidsgerelateerde voorvallen waarbij de luchtverkeersleiding geen betrokken partij was.

Het communiceren van die externe meldingsverslagen, die zeer nuttig zijn voor de analyse van de voorvallen, werd gestimuleerd door nauwere uitwisseling van informatie

SRO A ■ en B ■ (2005 - 2025)



tussen skeyes, de luchtvaartmaatschappijen, vliegclubs en -scholen. Tien jaar geleden werden half zoveel meldingsverslagen van externe bronnen ontvangen.

Aangezien het aantal gemelde voorvallen evenredig is met het verkeersvolume, is het aantal meldingsverslagen per 100.000 bewegingen uiteraard een nauwkeuriger criterium om de evolutie van het melden van de veiligheidsgerelateerde voorvallen te evalueren. Dat aantal liep op met 12% ten opzichte van 2024, bij een verkeerstoename van 4%. Er werden 200 meldingen opgetekend in 2025, tegenover 177 in 2024. Het aantal meldingsverslagen afhankelijk van het verkeer blijft echter al enkele jaren relatief stabiel, terwijl het in tien jaar tijd verdrievoudigd is! Daarmee wordt eens te meer aangetoond hoe solide de veiligheidscultuur is bij skeyes.

Na analyse blijkt dat het aantal bevestigde veiligheidsgerelateerde voorvallen per 100.000 bewegingen in 2025 187 bedraagt, wat neerkomt op een stijging met 13%.

Verantwoordelijkheid van skeyes en ernstgraad van de incidenten

In de overgrote meerderheid van deze veiligheidsgerelateerde voorvallen draagt skeyes geen enkele verantwoordelijkheid. Van de 1.903 bevestigde veiligheidsgerelateerde voorvallen in 2025 werd de betrokkenheid van skeyes vastgesteld bij amper 181 van die voorvallen, d.w.z. 9,5% van het totale aantal veiligheidsgerelateerde voorvallen (8,2% in 2024). Die verhouding blijft van jaar tot jaar stabiel en wijst op het sterke engagement van skeyes, als het op veiligheid en operationele uitmuntendheid aankomt.

Wat de ernstgraad van de 181 voorvallen met betrokkenheid van skeyes betreft, behoren 136 daarvan tot categorie E en worden ze daarom geacht geen enkele impact te hebben op het veiligheidsniveau en 45 tot categorie C (significant). Ter herinnering: in 2025 hoeft geen enkel voorval van categorie B (belangrijk), en categorie A, de hoogste ernstgraad, te worden betreurd. Ondanks de toename van het aantal veiligheidsgerelateerde voorvallen waarbij de luchtverkeersleiding betrokken is, staat de prestatie van 2025 opnieuw in het teken van een verbetering van het algehele veiligheidsniveau.

Die voortdurende verbetering waar skeyes jaar na jaar naar streeft, is het resultaat van het dagelijkse werk van de luchtverkeersleiders en alle medewerkers van skeyes voor wie veiligheid de topprioriteit is.

Meer concreet werpen het veiligheidsbeheersysteem (Sa-

fety Management System, SMS) dat in alle operationele departementen van het bedrijf is uitgerold, de open en alomtegenwoordige meldingscultuur en het Just Culture-concept hun vruchten af: die elementen maken het mogelijk om een maximale hoeveelheid data te verzamelen voor analyse en de veiligheid op een proactieve, reactieve, systematische en geformaliseerde manier te benaderen. Ze bieden een reeks processen om de veiligheid voortdurend te verbeteren, te evalueren en te monitoren.

Maturiteit van het veiligheidsbeheersysteem: boven de Europese prestatienormen

Het jaar 2025 markeert het begin van een nieuwe referentieperiode van vijf jaar (2025-2029) met betrekking tot de prestaties in het kader van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Op het vlak van veiligheid zijn de structuur en het aantal doelstellingen ongewijzigd gebleven ten opzichte van de vorige referentieperiode. De nadruk ligt nog altijd op vijf kerndoelstellingen: veiligheidsbeleid en -doelstellingen, veiligheidsrisicomanagement, veiligheidsgarantie, veiligheidsbevordering en veiligheidscultuur. Die doelstellingen worden onderverdeeld in deeldomeinen en gebundeld onder de EoSM-indicator - *Effectiveness of Safety Management*.

In 2025 werkte de *Corporate Safety Management Unit* (CSMU) van skeyes aan het realiseren van zes doelstellingen in de verschillende kerndomeinen, in overeenstemming met de veiligheidsdoelstellingen van FABEC.

Op het vlak van veiligheidsbeleid en -doelstellingen heeft de CSMU de veiligheidspolicy van skeyes verder versterkt en verduidelijkt. Dat document is voor het hele bedrijf toegankelijk en moet als leidraad dienen voor de acties en beslissingen van alle medewerkers op alle niveaus. Deze nieuwe veiligheidspolicy, die in december 2025 door de Raad van Bestuur werd goedgekeurd en in januari 2026 gepubliceerd, legt onder meer de nadruk op het voorrang geven aan de veiligheid - boven elke andere overweging -, op Just Culture en het aanmoedigen van het melden (van incidenten), op individuele verantwoordelijkheid en de responsabilisering van het management, op praktisch risicobeheer en op het stimuleren van innovatie en samenwerking met externe partners.

Wat de safety-normen en -doelstellingen voor de nieuwe referentieperiode betreft, wil skeyes een voortrekkersrol blijven vervullen. Daarom heeft het bedrijf al gewerkt aan de verbetering van de doelstellingen die op de vijf kerndomeinen zijn vastgesteld.



Meest voorkomende types van voorvallen die in 2025 werden gemeld: trends en waarnemingen

Bij de vijf vaakst gemelde types van voorvallen in 2025 bestaat de top vier uit voorvallen waarbij skeyes niet rechtstreeks betrokken is.

Het 'aanvliegen' van wilde fauna prijkt traditioneel boven aan de ranglijst met 337 voorvallen. Die voorvallen moeten worden gemeld op grond van de Europese wetgeving. Het zijn de luchthavens die de nodige maatregelen treffen om de activiteit van vogels en fauna op en in de nabijheid van de operationele zones te beheren. Zowel op Brussels South Charleroi Airport als op Brussels Airport nam die interactie tussen toestel en dier fors af.

De voorvallen waarbij luchtvaartuigen uit de algemene luchtvaart en militaire of staatsvliegtuigen een luchtruim ongeoorloofd binnendringen, nestelen zich op de tweede plaats, met 232 meldingsverslagen, goed voor een aanzienlijke toename met 30% ten opzichte van 2024. Ondanks de gezamenlijke inspanningen met het DGLV om de sector van de algemene luchtvaart van die problematiek bewust te maken, verdubbelden in Brussel en Charleroi de voorvallen waarbij een toestel een luchtruim ongeoorloofd binnendringt.

Een andere terugkerende bekommernis is het fenomeen waarbij piloten met laserpennen werden verblind. Dat misdrijf, dat van 2010 tot 2015 met meer dan 200 gemelde voorvallen per jaar steevast de ranglijst had aangevoerd, was tussen 2015 en 2024 sterk in aantal afgenomen dankzij de gecoördineerde inspanningen van skeyes, het DGLV, justitie en de politie.

In 2025 was het verschijnsel aan een onrustwekkende revival toe (+80%), met 169 gemelde incidenten, en bekleeft het voortaan de derde plaats van de meest gemelde veiligheidsgerelateerde voorvallen.

skeyes heeft, tot slot, geen enkele controle over de technische problemen van de toestellen die, met 148 voorvallen in 2025, goed voor een stijging met 17%, op de vierde plaats staan van de meest gemelde voorvallen.

Op de vijfde plaats staan voorvallen waarvoor skeyes verantwoordelijk zou kunnen worden gehouden, vermits het afwijkingen van de ATM-procedures betreft. Hun aantal nam met 26% toe in 2025 (107 voorvallen). Die afwijkingen kunnen zich voordoen op initiatief van de piloten of de luchtverkeersleiders of beide partijen. Het leeuwendeel betreft de *push-back* procedures waarbij vliegtuigen uit hun parkeerplaats worden geduwd, vooral op Brussels Airport. skeyes en Brussels Airport Company zetten hun opvolging en inspanningen gezamenlijk voort om die afwijkingen tot het minimum te beperken.

De andere voorvallen zijn vooral afwijkingen van de regels van de AIP (*Aeronautical Information Publication*) en voorvallen die worden veroorzaakt door dronepiloten tijdens toegestane vluchtuitvoeringen (te onderscheiden van het binnendringen van het luchtruim door niet-toegestane drones).

Veiligheidsafstanden: een beter besef van kielzegturbulentie

De voornaamste rol die de luchtverkeersleiders van skeyes vervullen, is erover te waken dat de minimumafstand tussen de luchtvaartuigen altijd wordt nageleefd. Dat is in het bijzonder van belang gedurende de naderingsfase, waar de vliegoperaties complexer zijn en afhangen van tal van factoren zoals het type van vliegtuig, de procedures van de luchtvaartmaatschappijen, de weersomstandigheden, de configuratie van de luchthaven en de beschikbare apparatuur, enz.

De voorbije jaren heeft skeyes de wijze waarop deze afstanden worden gemeten en bewaakt, verbeterd. Bijgevolg worden voortaan meer situaties gedetecteerd en gemeld. Ook al resulteert dat in een hoger aantal gemelde voorvallen, het draagt tevens bij aan een hoger veiligheidsniveau. Daarom is het aantal voorvallen in verband met het niet naleven van de minimale scheidingsafstanden toegenomen, van 51 in 2023 tot 67 in 2024 en 70 in 2025.

Runway & taxiway incursions: betere melding en beperkte impact

De *runway incursions* (iedere gebeurtenis op een door een verkeersleiding gecontroleerde luchthaven waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon zich onbedoeld in de beschermde zone van de baan bevindt, die wordt gebruikt voor starts of landingen van vliegtuigen) blijven een grote bron van bekommernis in het beheer van het luchtverkeer.

In 2025 werden 45 *runway incursions* gemeld, tegenover 37 in 2024 en 44 het jaar daarvoor, goed voor een lichte toename op de luchthavens met uitzondering van Luik en Charleroi, in een context van toenemend vliegverkeer.

De meeste daarvan, die zowel voertuigen als luchtvaartuigen kunnen betreffen, vallen nochtans niet onder de verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding, maar hebben plaatsgevonden als gevolg van een fout van een andere operator op de luchthaven. In 2025 werd de betrokkenheid van skeyes in die voorvallen slechts bevestigd voor 16 van die *incursions*, wat de opmerkelijke prestaties van skeyes bij de grondoperaties in de verf zet.

Een ander type van *incursion* betreft de manoeuvreerzones op de luchthavens, de taxibanen. De toename van het aantal taxibaanincidenten is algemeen op alle luchthavens, behalve op Liege Airport waar dat type van voorval is gehalveerd. In totaal werden 50 taxibaanincidenten opgetekend op de zes Belgische luchthavens samen, 14 meer dan in 2024. De redenen voor de toename van dat type van incident verschillen per luchthaven. Zo werd in Oostende, waar zich begin 2025 16 van die voorvallen voordeden, samen met de luchthaven en de lokale clubs die actief zijn in de algemene luchtvaart, een specifieke oorzaak geïdentificeerd en aangepakt.

Om het veiligheidsniveau van de operationele activiteiten op de luchthavens voortdurend te verbeteren, werkt skeyes samen met zijn partners in de *Local Runway Safety Teams* om de veiligheidsgerelateerde voorvallen te analyseren en maatregelen ter verbetering door te voeren.

Hoewel in 2025 het aantal veiligheidsgerelateerde voorvallen waarvoor skeyes verantwoordelijk zou kunnen worden gehouden, opliep, moet benadrukt worden dat de meeste van die voorvallen geen enkele impact hadden op het veiligheidsniveau en dat geen enkel daarvan het veiligheidsniveau ernstig heeft aangetast.

Er moet ook worden opgemerkt dat de toename van die voorvallen in 2025 deels toe te schrijven is aan een betere rapportage, +18% in absolute termen en +12% als rekening wordt gehouden met de groei van het verkeer.

Drones in het gecontroleerde luchtruim: een uitzonderlijke opmars

Het aantal niet-toegestane dronenvluchten in het gecontroleerde luchtruim nam in 2025, relatief gezien, het sterkst toe van alle veiligheidsgerelateerde voorvallen. Die opmars was toe te schrijven aan de incidenten met overvliegende niet-geïdentificeerde drones die in november 2025 de krantenkoppen haalden. Door die onwettige overvluchten nam het aantal meldingen van dit type van voorvallen een reuzensprong van 8 in 2024 naar 46 in 2025, goed voor een stijging met 475%. 24 van die 46 voorvallen waren rechtstreeks toe te schrijven aan de golf van overvliegende drones in november. De situatie normaliseerde vanaf december.

Informerende, delen en samenwerken met het oog op verbetering

Het delen van informatie, het verspreiden van kennis, ervaringen en beste praktijken vormen de essentie zelf van de veiligheid. Zonder dat deelproces is er geen ruimte voor verbetering.

Sinds haar oprichting heeft de Safety Management Unit platforms ingericht om de resultaten van haar – geanonimiseerde – analyses te delen met haar klanten en stakeholders.

Met haar belangrijkste klanten, uiteraard: de zes luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, TUI en DHL waarmee we werkgroepen – gericht op de veiligheid – hebben gevormd die regelmatig vergaderen. Maar ook met andere Europese dienstverleners en de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten (DGLV, BSA) en de militaire partners.

skeyes waakt erover dat de verspreiding van zijn onderzoeksresultaten, research en vooruitgang op het vlak van veiligheid al zijn stakeholders bereikt, zoals de luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartclubs en vliegscholen. Het onderhoudt bovendien rechtstreeks contact in geval van een incident.

skeyes neemt ook deel aan de activiteiten van de Network Manager (EUROCONTROL) bij het ontwikkelen van nieuwe tools, het uitwisselen van onderzoeksresultaten via EVAIR of bij het definiëren van de top 5 van de veiligheidsrisico's.

Business continuity en risicobeheer

Het 4^e beheerscontract van skeyes benadrukt de noodzaak om een omvattende risicostrategie te hanteren om

zijn maturiteitsniveau inzake veiligheid te garanderen. Die strategie is gestoeld op een geïntegreerde en integrale aanpak, waardoor beslissingen kunnen worden genomen op basis van de risicobeoordeling en een weloverwogen omgang met strategische risico's en organisatorische veerkracht, die borg moeten staan voor de toekomst van het bedrijf.

Sinds 2022 krijkt skeyes zijn maturiteitsniveau op het vlak van reactievermogen in noodsituaties op, waardoor een ordelijke en efficiënte overgang tussen de normale en noodoperaties, evenals de terugkeer naar normale operaties, worden gewaarborgd.

Het behouden van een hoog maturiteitsniveau is essentieel voor skeyes en wordt verzekerd door jaarlijkse herzieningen en regelmatige oefeningen.

In 2025 richtte skeyes zich in het bijzonder op een risk-based oefening – die het met succes voltooide – van zijn capaciteit om aan crisisbeheer in cyberveiligheid te doen, om de veerkracht te versterken en een efficiënte communicatie op te zetten met de stakeholders.

Daarnaast hebben we een volledig geïntegreerde, end-to-end operationele impactanalyse opgestart, die past binnen een multidisciplinaire aanpak van de risico's en veerkracht en ertoe bijdraagt dat aan de eisen van de ISO 27001-norm voor informatie- en communicatietechnologie (ICT) en de NIS 2-richtlijn op het vlak van business continuity wordt beantwoord. Het onlangs opgezette verzekeringsprogramma vormt een aanvulling op die aanpak door de stakeholders de redelijke zekerheid te bieden dat de doelstellingen op een doeltreffende manier worden bereikt en dat de kritieke processen blijvend onder controle worden gehouden.



Cybersecurity

De manier waarop skeyes zijn opdracht dag in dag uit uitvoert, steunt uiteraard op de competenties en expertise van zijn personeel, maar ook op de vele IT-tools en -systemen die data verwerken en uitwisselen met de buitenwereld.

De integriteit van die systemen is een conditio sine qua non om de veiligheid van het luchtverkeer te allen tijde te garanderen.

skeyes handhaaft cyberveiligheid als prioriteit bij het beheer van zijn IT-infrastructuur.

Daartoe werd in december 2025 met succes een tweede ISO-27001-certificeringscyclus opgestart, waarbij een certificeringsaudit kon staven dat deze prioriteit gehandhaafd blijft.

Dankzij die certificering en de afstemming van de beheersystemen, informatiebeveiliging en luchtvaartveiligheid voldoet skeyes aan de Europese uitvoeringsverordening (EU) nr. 2023/203, opgesteld door het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, wat betreft "eisen voor het beheer van risico's voor de informatiebeveiliging met mogelijke gevolgen voor de luchtvaartveiligheid". Die uitvoeringsverordening treedt begin 2026 in werking.

In 2025 zette skeyes de implementatiefase van zijn strategisch veiligheidsplan dat het aan de Raad van Bestuur in 2024 had voorgesteld, voort. Dit plan omvat maatregelen om het hoogste veiligheidsniveau te handhaven in een meer gespannen internationale context met toenemende cyberdreigingen. De ontwikkeling van een Security Operations Centre (SOC) vormt in dat verband een belangrijk project in 2025.

4. STIPTHEID: GROTE BEKOMMERNIS VOOR ONZE KLANTEN

De stiptheid hangt af van tal van factoren en vele actoren in de luchtvaartketen. Die keten verbindt het vertrekpunt van een vliegtuig, vanaf het beheer van zijn vliegplan, en het aankomstpunt op de luchthaven van bestemming.

De interventie van de luchtvaartnavigatiedienstverleners in de en-routestiptheid van de vluchten geeft hun capaciteit weer om aan de vraag naar verkeer te voldoen zonder hun toevlucht te nemen tot reguleringen die tot vertragingen verderop in de keten zullen leiden.

Op de luchthavens is het uitwisselen van informatie tussen

alle schakels in de keten van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op tijd landen en opstijgen. Aangezien er tal van factoren de stiptheid bij het vertrek van een vliegtuig beïnvloeden, weerspiegelen de prestaties van lokale luchtvaartnavigatiedienstverleners op luchthavens vooral hun bijdrage aan de stiptheid van aankomende vluchten.

skeyes draagt niettemin bij aan de algehele stiptheid van het luchtvaartnetwerk door actie te ondernemen voor de vliegtuigen bij vertrek. Dankzij zijn AMS-applicatie (*Airport Movement System*) stelt het de tools ter beschikking van alle actoren om de coördinatie te optimaliseren en te zorgen voor een maximale stiptheid bij de vertrekkende vluchten.

Of het nu het en-routeverkeer of de aankomsten op de luchthavens betreft, de luchtvaartnavigatiedienstverleners kunnen invloed uitoefenen op sommige factoren die relevant zijn voor de stiptheid. Die factoren staan bekend als CRSTMP (*C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events*). Andere factoren – zoals het weer – hebben ze daarentegen helemaal niet in de hand. Er wordt dus een onderscheid gemaakt tussen vertraging door alle oorzaken en vertraging door CRSTMP-oorzaken.

Als lid van FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) moet skeyes een gecijferde individuele bijdrage leveren aan de algemene prestaties van FABEC inzake en-routecapaciteit, zoals bepaald in het prestatieplan voor de vierde referentieperiode (2025-2029). De prestatie-indicator is de gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht (voor alle oorzaken samen), d.w.z. met inbegrip van de oorzaken van vertraging waarop de dienstverleners geen vat hebben, zoals de weersomstandigheden. Overigens moet skeyes ook een doelstelling behalen voor de stiptheid van de aankomende vluchten op Brussels Airport.

Stiptheid is een bijzonder belangrijke prestatie-indicator voor de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens. Voor de eerstgenoemde entiteiten staat ze synoniem met kostenoptimalisatie; voor laatstgenoemde draagt ze bij tot het imago en de efficiënte werking van de luchthavens, en verder, tot de aantrekkelijkheid ervan. Gezien het belang van de stiptheid voor zijn klanten maakt skeyes er werk van om positief bij te dragen aan de stiptheid van het luchtvaartnetwerk en de beste service op dat vlak te leveren.

Dat engagement komt andermaal tot uiting in de resultaten. In 2025 beheerde skeyes 99,98% van de vluchten stipt. Zo zet het jaar na jaar een stabiele prestatie van hoog niveau neer in zijn capaciteitsbeheer op de luchthavens.

En-routestiptheid: doelstelling ruimschoots behaald en opnieuw beste prestatie van FABEC

Wat de en-route betreft, behaalde skeyes in 2025 een stiptheid van 99,48%, wat 0,1% beter is dan in 2024. Met deze prestatie staat skeyes aan de top van de FABEC, waar dit percentage in 2025 88,6% bedroeg (-1,6% ten opzichte van 2024).

De prestatie-indicator voor en-routestiptheid is de gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht. De indicator omvat alle oorzaken van vertraging en niet alleen de oorzaken die de luchtverkeersleiding kan beheersen (CRSTMP). De doelstelling voor skeyes, die een bijdrage is aan de algemene FABEC-doelstelling, werd in het FABEC-prestatieplan voor het eerste jaar van de vierde referentieperiode (2025-2029) vastgesteld op 0,22 minuten per vlucht. De algemene doelstelling van FABEC, waaraan skeyes moet bijdragen, is vastgesteld op 0,63 minuten per vlucht. In vergelijking met de doelstellingen van de vorige referentieperiode (0,37 minuten per vlucht voor FABEC en 0,12 minuten voor skeyes) werden de eisen neerwaarts bijgesteld, op een realistischere en pragmatischere basis, rekening houdend met de operationele moeilijkheden in een complex en druk luchtruim zoals dat van FABEC.

In 2025 slaagde skeyes erin zijn uitstekende prestatie van 2024 te herhalen door de en-routevertraging die het genereert in het luchtruim onder zijn verantwoordelijkheid te beperken tot 0,08 minuten – hetzij 4,8 seconden – per vlucht, voor alle oorzaken samen. De doelstelling om 0,22 minuten per vlucht niet te overschrijden, is dus bereikt en skeyes tekent voor de beste prestatie van FABEC, ruim voor LVNL, de partner die de tweede plaats bekleedt met 0,13 minuten per vlucht.

Ter informatie: als enkel rekening wordt gehouden met de CRSTMP-oorzaken, bleef de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht, die door skeyes wordt veroorzaakt, beperkt tot 0,05 minuten of 3 seconden per vlucht. skeyes verbetert daarmee de stiptheid per vlucht – enkel onder zijn capaciteitsbeheer – met 0,6 seconden in vergelijking met het jaar voordien.

De zeven luchtvaartnavigatiedienstverleners in het functionele luchtruimblok van FABEC genereerden in 2025 samen een gemiddelde en-routevertraging van 1,66 minuten per vlucht voor alle oorzaken samen.

Om het streefcijfer in zijn prestatieplan te halen, had FABEC zijn vertraging moeten beperken tot 0,63 minuten per vlucht. Dat streefcijfer werd dus niet gehaald voor FABEC dat niettemin een lichte daling van de vertraging met

0,02 minuten per vlucht liet optekenen in vergelijking met 2024, ondanks een toename van het vliegverkeer.

Net als in 2024 lag de door FABEC opgetekende vertraging licht onder het gemiddelde van de *Network Manager*-zone (1,7 minuut per vlucht), terwijl 55,8% van de vluchten in die zone FABEC doorkruiste, waarin dus het leeuwendeel van het Europese vliegverkeer is geconcentreerd. Die verkeersdichtheid bemoeilijkt het beheer van de stiptheid. FABEC presteert dus iets beter dan het Europese gemiddelde (EUROCONTROL-zone), waar de gemiddelde en-routevertraging per vlucht in 2025 met 21% is afgenomen ten opzichte van 2024. De algemene doelstelling voor het Europese netwerk, inclusief alle FAB's, die is vastgesteld op maximaal 0,9 minuten per vlucht, is dus in 2025 evenmin gehaald.

Oorzaken van de en-routevertraging in 2025

Net als in 2024 was de voornaamste oorzaak van vertraging in het beheer van de verkeersstromen door skeyes – goed voor 44,5% van de totale en-routevertraging – in 2025 toe te schrijven aan technische apparatuur, met enkele storingen die weliswaar geen gevolgen hadden voor de veiligheid, maar die de capaciteit van de sectoren voor de en-routeluchtverkeersleiding wel deden afnemen. Die oorzaak wordt beschouwd als beheersbaar voor de dienstverlener (CRSTMP).

De weersomstandigheden waren in 2025 verantwoordelijk voor 35% van de en-routevertraging en vormden daarmee de op één na belangrijkste oorzaak.

De voornaamste oorzaak van de en-routevertraging bij skeyes in 2025 staat in schril contrast met die in FABEC en, ruimer beschouwd, in de zone van de EUROCONTROL-lidstaten (de *Network Manager*-zone). Voor FABEC als geheel was de capaciteit de overheersende factor, goed voor 44% van de en-routevertraging in 2025. Tel daar de *staffing* bij op (16%) en hun aandeel piekt naar 60%, vrijwel identiek aan dat van de *Network Manager*-zone, dat in 2025 58% bedraagt.

Wat FABEC gemeenschappelijk heeft met skeyes, is de tweede oorzaak van en-routevertraging in FABEC: net als in de ruimere EUROCONTROL-zone, is ze toe te schrijven aan de weersomstandigheden, die respectievelijk 26% en 28% van de totale vertraging voor hun rekening namen.

In 2025 is het relatieve belang van de weersfactor in de en-routevertraging in de *Network Manager*-zone over het algemeen afgenomen: in 2024 werden 43 dagen met moeilijke weersomstandigheden geregistreerd, tegenover



slechts 23 in 2025. Maar als men een langere en dus significantere periode in ogenschouw neemt, beweegt de trend in tegengestelde richting; de impact van de weersfactor op de en-routevertraging is sinds 2010 immers verviervoudigd en haast vertienvoudigd als je het jaar 2000 als ijkpunt neemt.

Van een marginale factor in 2000 is het weer 25 jaar later uitgegroeid tot een belangrijke factor die nu meer dan een kwart van de en-routevertraging vertegenwoordigt. Die almaar 'gewichtiger' bijdrage werd door EUROCONTROL benadrukt in zijn verslag over het vliegverkeer in 2024. De adempauze in 2025 mag niet verhullen dat het aantal weerswaarschuwingen op langere termijn toeneemt. Dit zijn zichtbare tekenen van de klimaatverandering, die almaar meer om zich heen grijpt en de vrees doet rijzen dat extreme weersomstandigheden vaker zullen voorkomen.

Bijdrage van de meteorologische dienst van skeyes aan de prestaties van het netwerk

Gedurende de zomer van 2025 heeft de meteorologische dienst van skeyes EUROCONTROL, de *Network Manager*, ondersteund door op te treden als coördinator van de

Cross Border Convection Forecast (CBCF). De CBCF is een grensoverschrijdende voorspelling van convectieve weersverschijnselen met een mogelijke impact op de luchtvaart en is het resultaat van een samenwerking tussen 25 Europese meteorologische diensten.

Het voorspellen en beheren van convectieve weertoestan- den zijn van vitaal belang om de impact van dergelijke weersverschijnselen op het netwerk tot een minimum te herleiden en dus ook om de algehele efficiëntie te doen toenemen.

Stiptheid op Brussel Nationaal

Brussels Airport is de enige Belgische luchthaven waar- voor een prestatiedoelstelling is opgenomen in het FA- BEC-prestatieplan voor de vierde referentieperiode van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (2025-2029). Die doelstelling betreft de ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht. Enkel de vertraging bij aankomst vormt een valabel criterium om de prestaties van de luchtverkeers- leiding te meten, aangezien te veel factoren — zoals de grondafhandelings- en passagiersbeheerdiensten op de luchthaven — de stiptheid bij het vertrek van een vliegtuig beïnvloeden.

In tegenstelling tot de doelstelling voor de en-route- ca- paciteit is die voor het terugdringen van de vertraging bij aankomst op Brussels Airport verstrengd ten opzichte van de vorige referentieperiode, en is er ook een belangrijke wijziging doorgevoerd: er wordt nu rekening gehouden met alle oorzaken van vertraging, en niet alleen met de- gene die door skeyes beheerst kunnen worden (CRSTMP). Voor 2025 werd de doelstelling ook vastgelegd met inacht- neming van de renovatiewerken aan baan 25L/07R die in de zomer gepland waren. Die nieuwe doelstelling hield in dat de vertraging per landing, voor alle oorzaken samen, niet meer dan 1,5 minuut mocht bedragen. Die limiet zal in 2026 worden verlaagd naar 0,75 minuten, in 2027 naar 0,70 minuten en in de laatste twee jaar van deze referentieperi- ode (2025-2029) naar 0,65 minuten.

skeyes haalt opnieuw zijn doelstelling op Brussels Airport door de vertraging bij aankomst te beperken tot 0,77 mi- nuten per vlucht, ofwel 46 seconden. Die prestatie is echter minder goed dan die van 2024 (0,28 minuten per vlucht, 17 seconden), voornamelijk als gevolg van de renovatiewer- ken aan baan 25L/07R, die niet onder de verantwoordelijk- heid van skeyes vallen maar wel moeten worden meege- nomen in de berekening van de vertraging bij aankomst.

Die werken hebben de capaciteit van de nationale lucht- haveninfrastructuur in 2025 in ruime mate doen afnemen, aangezien deze oorzaak van vertraging veruit de belang- rijkste was, goed voor 60% van de totale vertraging bij aan- komst (tegenover 27% in 2024); daarmee nam ze de plaats in van de weersomstandigheden, die traditioneel de eerste plaats bekleden.

De weersomstandigheden belanden dus op de tweede plaats van de oorzaken van vertraging bij aankomst, met 35% van het totaal, tegenover 64% in 2024.

De oorzaken die verband houden met de luchtverkeerslei- ding speelden in 2025 slechts een marginale rol en telden mee voor slechts 3,2% van de vertraging bij aankomst.

5. MILIEU-IMPACT TERUGDRINGEN

skeyes zet zich al vele jaren in om de impact op het milieu te verminderen, zowel in het luchtverkeersbeheer, in alle vluchtfasen als in de eigen exploitatie.

Het bevordert ook de ontwikkeling van windenergie door nieuwe locaties te valideren op basis van hun potentiële impact op de luchtvaarnavigatieapparatuur en het lucht- verkeer.

Wereldprimeur: skeyes sleept GreenATM-accre- ditatie van niveau 4 in de wacht

skeyes zag zijn inspanningen om de ecologische voetaf- druk van het luchtverkeer te verkleinen, eind 2025 beloond met de GreenATM-accreditatie van niveau 4, uitgereikt door CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*), de internationale organisatie van luchtvaarnavigatie- dienstverleners.

Die erkenning van het werk dat de teams van skeyes heb- ben verricht ten behoeve van de ontwikkeling van een duurzame luchtvaart, op bepaalde domeinen in partner- schap met Brussels Airport en Brussels Airlines, is des te opmerkelijker omdat skeyes de eerste luchtvaarnaviga- tiedienstverlener ter wereld is die dit niveau van accredi- tatie heeft behaald.

Na het behalen van niveau 3 in 2023, dat in 2024 werd ver- lengd, heeft skeyes zijn inspanningen voortgezet om ver- der te verbeteren en de luchtverkeersleiding milieuvrien- delijker en verantwoordelijker te maken en zo bij te dragen aan de luchtvaart van morgen.

Zeven maanden werk, meer dan 1000 materiële bewijzen,

de medewerking van 30 bijdragers uit de organisatie: al die elementen stelden ons in staat om betere resultaten in onze milieuprestaties aan te tonen, o.a. op het vlak van *governance*, technische infrastructuur, mobiliteit en uiter- aard het beheer van het luchtruim.

Met deze GreenATM-accreditatie van niveau 4, op een maximum van 5, heeft skeyes blijk gegeven van zijn inzet om de milieu-impact van het luchtverkeersbeheer te ver- minderen en van zijn vermogen om verder te gaan, niet alleen in het optimaliseren van zijn eigen werking, maar ook in het verbeteren van de structuur en het gebruik van het luchtruim ten behoeve van zijn klanten en gebruikers. Het bedrijf zet zich tevens in om de ontwikkeling van wind- energie te bevorderen door nieuwe vestigingsplaatsen te valideren op basis van hun potentiële impact op de lucht- vaarnavigatieapparatuur en het luchtverkeer.

Milieudoelstelling: horizontale en-route-vluchtef- ficiëntie

Het terugdringen van de impact van de luchtvaart op het milieu is een van de doelstellingen van de Europese wetgeving inzake het gemeenschappelijk luchtruim. Het FABEC-prestatieplan voorziet daarom in een prestatie-in- dicator die bestaat uit het meten van de horizontale effi- ciëntie van de en-routevluchten (KEA — *Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory*). Deze indicator is gebaseerd op een berekeningsmethode om het werkelijke traject dat door een vliegtuig wordt gevolgd, het geplande traject in het vliegplan en de kortste route die wordt aangereikt door de *Network Manager* te verge- lijken. Het resultaat is een score die overeenkomt met de horizontale vluchtefficiëntie in het Belgisch-Luxemburg- se luchtruim (het lagere beheerd door skeyes en het hoge- re beheerd door MUAC in Maastricht).

Voor deze prestatie-indicator is de te behalen doelstel- ling, in het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is, voor het eerste jaar van deze vierde referentieperiode neerwaarts bijgesteld. Het prestatieplan op het vlak van milieu-efficiëntie voor de komende vijf jaar is namelijk meer gericht op het netwerkbeheer en houdt meer reke- ning met lokale beperkingen, zoals de complexiteit en de dichtheid van het luchtruim. De maximumscore voor de horizontale inefficiëntie van de vluchten werd daarom op- getrokken tot 3,50%, tegenover 3,00% in 2024. De drem- pel die door FABEC als geheel moet worden gehaald, be- draagt 2,89%.



Doelstelling voor het eerst bereikt

De milieudoelstelling werd in 2025 voor het eerst bereikt door skeyes en MUAC, die het luchtruim van België en Luxemburg gezamenlijk beheren, aangezien de inefficiëntiescore naar 3,35% gedaald is (tegenover 3,48% in 2024)

Het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is en dat door skeyes (tot 24.500 voet) en MUAC (boven 24.500 voet) wordt beheerd, bereikte daarmee in 2025 een efficiëntie van 96,65%, tegenover 96,52% in 2024.

FABEC in zijn geheel scoorde beter dan België met 3,06% inefficiëntie en ging er licht op vooruit ten opzichte van 2024 (3,08%), zonder evenwel de doelstelling van 2,89% te halen.

Voor skeyes is de manoeuvreerruimte om de horizontale vluchtefficiëntie te verbeteren beperkt, vanwege de luchtruimstructuur die het beheert: klein, complex en beperkt tot het lagere luchtruim, wat de toepassing van het *Free Route Airspace* uitsluit.

skeyes neemt echter initiatieven om de horizontale efficiëntie van de en-routevluchten te optimaliseren door nauwer samen te werken met de militairen en door het luchtruim intenser te delen door de toepassing van het *Flexible Use of Airspace*.

De militaire zones in het Belgische luchtruim strekken zich verticaal uit tot in het bovenste luchtruim dat door MUAC wordt beheerd en daarboven. Dat is ook een van de fac-

toren die bijdragen aan de complexiteit van dit hogere luchtruim, naast de geografische ligging op het kruispunt van belangrijke verkeersstromen en de beperkte omvang ervan, waardoor elke afwijking van de ideale vliegroute onevenredig zwaar doorweegt in de berekening van het efficiëntiepercentage van de vluchten, in vergelijking met grote landen zoals Frankrijk of Duitsland.

skeyes en zijn FABEC-partners hebben het beter gedaan dan het jaar voordien, veel beter als je een langere periode in ogenschouw neemt. Die prestatie is des te opmerkelijker omdat de inefficiëntiescore, op Europees niveau dan, minder goed is dan in 2019 vóór de crisis, terwijl er in het luchtruim van FABEC en België wel degelijk sprake is van een verbeterde tendens. Na de heropleving van het verkeer die op vandaag bijna een voldongen feit is, presteren FABEC en België beter dan de rest van Europa.

Naast de prestatie-indicator van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim zijn de milieugerichte acties van skeyes opgenomen in zijn *Environmental Action Plan* en hebben zij betrekking op het terugdringen van het brandstofverbruik in alle vluchtfases en in het bijzonder bij het landen.

Groene landingen

CDO (*Continuous Descent Operation*) – ook bekend als groene landing - is een vliegoperatie waarbij het vliegtuig continu daalt, in de mate van het mogelijke met minimaal

motorvermogen, afhankelijk van de vluchtkenmerken en de luchtverkeerssituatie. Die procedure helpt de geluids-overlast, het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

De CDO is een vliegtechniek die wordt gefaciliteerd door de luchtverkeersleiding, maar waarvan de toepassing al dan niet in handen van de piloot blijft.

Het monitoren en bevorderen van de CDO's worden systematisch toegevoegd aan de agenda van de vergaderingen in het kader van het Airport CEM (*Collaborative Environmental Management*).

Voor de statistieken inzake CDO werden sinds 2023 nieuwe criteria gedefinieerd en toegepast. Zo worden enkel de aankomende vluchten in rekening genomen die relevant zijn voor de CDO's. Het totale aantal aankomende vluchten dat in aanmerking komt voor de CDO's, ligt dus lager dan het totale aantal aankomende vluchten.

In 2025 liep de ratio van het aantal aankomende vluchten met CDO op Brussels Airport licht terug met 0,6 procentpunten ten opzichte van 2024, tot een stabiele toestand van 80%.

Op Brussels South Charleroi Airport is de evolutie positief en merkbaar: 74,9% van de landingen volgde in 2025 een CDO-procedure (+2 procentpunten).

Net als op Brussels Airport werd op Liege Airport een relatieve stabiliteit opgetekend: in 2025 bedroeg het aandeel groene landingen daar 68,1%, tegenover 68,9% in 2024 (-0,8 procentpunt).

skeyes richt ook zijn blik naar de toekomst en heeft in nauwe samenwerking met de partners van het CEM nieuwe milieu-indicatoren voor de CDO's ontwikkeld om het analyseniveau van de prestaties van groene landingen te verbeteren. De "gemiddelde horizontale vliegtijd onder een bepaalde hoogte" (10.000 voet, 6.000 voet en 3.000 voet) bewaakt dus de tijd gedurende de welke de vliegtuigen horizontaal vliegen en die we trachten te beperken om onnodig bijkomend brandstofverbruik tijdens de naderingen te voorkomen.

Parallel met de groene landingen verbetert skeyes zijn procedures permanent en zet het projecten voort om de structuur van het Belgische luchtruim en het beheer ervan, onder meer samen met Defensie, te verbeteren. Dat gezamenlijke beheer moet een optimaal gebruik van het luchtruim voor zowel civiele als militaire doeleinden mogelijk maken.

Stap voor stap, samen met onze partners, naar een duurzame luchtvaart

Collaborative Environmental Management (CEM)

skeyes werkt samen met zijn partners strategieën verder uit om de milieuprestaties te verbeteren. Dat is het doel van het Collaborative Environmental Management (CEM). Het komt erop neer de samenwerking met luchtvaartmaatschappijen en luchthavens te versterken om gezamenlijke initiatieven te nemen die de milieu-impact van de operationele activiteiten op luchthavens helpen verminderen.

Het CEM, dat in 2018 op Brussels Airport, in 2020 op Liege Airport en in 2021 op Brussels South Charleroi Airport werd gelanceerd op basis van een samenwerking met skeyes, heeft zeer goede resultaten opgeleverd.

Voorbeelden daarvan zijn een toename van groene landingen (CDO), minder low-level holding, taxiën met één motor op de taxibanen van de luchthaven.

Performance Based Navigation

Performance Based Navigation (PBN) is de toekomst van de luchtvaartnavigatie. Die is gebaseerd op satelliettechnologie, terwijl conventionele luchtvaartnavigatie gebaseerd is op grondbakens en -apparatuur. In combinatie met technologieën aan boord stelt de satellietnavigatie vliegtuigen in staat zeer precieze trajecten te volgen van punt tot punt (waypoints), zowel lateraal als verticaal.

Op basis van de ICAO-richtlijnen en de Europese regelgeving is een nationaal plan voor de PBN-implementatie en -transitie ontwikkeld. Dit plan bevat de strategie voor de overgang van conventionele luchtvaartnavigatie naar PBN.

Dit plan bestaat uit twee fasen:

De eerste bestaat erin PBN-conforme omgevingen op alle Belgische openbare luchthavens te introduceren. Daartoe zullen de conventionele procedures worden vervangen door RNAV1- en RNP APCH-procedures.

Aangezien een vliegtuig veel brandstof verbruikt in manoeuvres op lage hoogte, brengt het optimaliseren van de naderingen snel aanzienlijke milieuvoordelen met zich mee.

In 2022 was de eerste fase van het plan in uitvoering op de luchthavens van Charleroi en Luik. Op Brussels Airport

en op de luchthavens van Antwerpen en Oostende werd ze in 2023 gelanceerd.

Het doel van de tweede fase is om van de Belgische luchthavens volledige PBN-omgevingen te maken. Alle conventionele procedures - tenzij ze nodig zijn voor redundantie - zullen worden ingetrokken en het Minimum Operating Network (MON) zal worden opgezet.

In 2024 werd verder gewerkt aan het finaliseren en implementeren van de procedures. In 2025 werd in Charleroi een volledige PBN-omgeving gerealiseerd door RNAV1-procedures toe te voegen aan de conventionele procedures op basis van navigatiehulpmiddelen op de grond. Die implementatie kadert in het Belgische nationale plan voor de PBN-implementatie en -transitie. Brussels South Charleroi Airport sloot zich daarmee aan bij Liege Airport en Kortrijk Airport als een geheel PBN-conforme luchthavenomgeving.

De monitoring van de resultaten na de implementatie van de PBN-procedures in Luik en Charleroi heeft de voordelen van de satellietnavigatie inzake de precisie van de naderingen aangetoond - met een vermindering van de laterale spreiding van de vluchten - alsook inzake het toepassen van de CDO's. Die evaluaties werden besproken gedurende de CEM-vergaderingen met de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen.

In Luik tonen de resultaten aan dat, dankzij de ervaring die is opgedaan bij het toepassen van de PBN-procedures, de satellietgestuurde vluchten (RNP) hun prestaties op het vlak van continue daling (CDO) verbeteren ten opzichte van de vliegtuigen die worden geleid door de conventionele ILS-procedures.

In Charleroi brengen de metingen aan het licht dat de gemiddelde tijd om een vliegtuig horizontaal te laten vliegen in de hogere vliegniveaus (FL 180 – FL 60, flight level) verkort en tonen ze aan dat 80% van de vliegtuigen op een hoogte van 2.500 voet helemaal niet in horizontale vliegmodus werd geplaatst.

In 2025 werden op de luchthaven van Oostende zes nieuwe RNAV1-instrumentvertrekprocedures (SID, Standard Instrument Departures) ingevoerd, waarmee de luchthaven aansloot bij de Europese strategie voor de transitie naar PBN. Sinds 30 oktober 2025 is de luchthaven van

Oostende een volledige PBN-omgeving. De luchthaven van Antwerpen zal naar verwachting eind 2026 volgen.

De PBN zal voordelen opleveren voor de veiligheid, de kostenefficiëntie en natuurlijk het milieu, waarbij zowel de uitstoot als de geluidsoverlast worden beperkt.

Merk op dat het vastleggen van de vliegprocedures behoort tot de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit. PBN-procedures worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de Staat. Voor elke publicatie van een procedure is de toestemming van de minister of de directeur-generaal van het DGLV vereist.

STARGATE – PBN-naderingsprocedures op Brussels Airport

Het STARGATE-project op Brussels Airport, waaraan skeyes deelneemt en dat wordt gefinancierd door de Europese Unie in het kader van het Europese Green Deal-programma, heeft tot doel de RNP-naderingsprocedures – Required Navigation Performance – te implementeren.

Een van de voordelen in vergelijking met de traditionele ILS-nadering (Instrument Landing System) schuilt in de grotere voorspelbaarheid, dankzij een reeks vooraf door de luchtverkeersleider opgegeven waypoints, van het dalpad door de piloten, die daardoor het continue dalprofiel (CDO) kunnen optimaliseren.

Van 2022 tot februari 2024 werden er twee reeksen tests met RNP-procedures uitgevoerd in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen. Het eindverslag, dat in oktober 2024 gepubliceerd werd, vermeldt de geluidsmetingen die door Brussels Airport Company werden verricht en de evaluaties inzake brandstofbesparing die werden gemaakt door drie van de maatschappijen die deelnemen aan het CEM (Brussels Airlines, TUI, EAT-DHL).

Die tests waren bedoeld om de milieu-impact van een frequenter gebruik van de PBN-procedures in kaart te brengen.

Daaruit bleek dat er onder bepaalde omstandigheden voordelen mogelijk zijn op het vlak van de voorspelbaarheid van de gevlogen routes en de verticale profielen, met een positieve impact op het milieu.

Zoals uit de monitoring op Liege Airport is gebleken, on-

derstrep de testresultaten ook dat het realiseren van tastbare verbeteringen op milieuvlak vaak een geleidelijk proces is en dat een nauwe samenwerking tussen de belangrijkste operationele partners cruciaal is voor het opzetten, opvolgen en evalueren van dergelijke veranderingen.

In overeenstemming met het nationale PBN-implementatieplan zet Brussels Airport grote stappen voorwaarts naar een volledige PBN-omgeving.

Een belangrijk mijlpaal werd bereikt met de invoering van een RNP-naderingsprocedure voor baan 07L.

Met het oog op een volledige conformiteit met de Europese regelgeving moet een beperkt aantal conventionele procedures nog worden omgezet in RNAVI-vertrekprocedures en RNP-naderingsprocedures. De uitrol van die procedures wordt momenteel afgerond.

HERON: een grootschalig project voor milieu-efficiëntie

skeyes is ook betrokken bij een grootschalig project met andere luchtvaartnavigatiedienstverleners, luchtvaartmaatschappijen en de industriële partners en dat wordt gefinancierd door het SESAR-programma van de EU: het HERON-project (Highly Efficient Green Operations). Dat project heeft tot doel een reeks ambitieuze streefdoelen om de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen en om maatregelen in dat verband voor te stellen, waaronder efficiëntere vliegoperaties, zowel in de lucht als op de grond.

In samenwerking met Brussels Airport Company en met de technische ondersteuning van EUROCONTROL en Airbus kreeg skeyes, als projectcoördinator, de opdracht om de zogenaamde ISGS-oplossing (Increased Second Glide Slope) op Brussels Airport te onderzoeken. Dat initiatief heeft tot doel om het geluid van de landende vluchten te verminderen, door het toepassen van grotere daalhoeken, van 3,2° en 3,5° in plaats van 3°. De tests kregen hun beslag in twee fasen in een volledig operationele omgeving op Brussels Airport tussen oktober 2024 en juni 2025.

Naast de voordelen met ecologische impact, werden in het kader van het experiment ook de effecten op het vlak van veiligheid, capaciteit en menselijk prestatievermogen geëvalueerd. Het HERON-project heeft interes-

sante operationele resultaten opgeleverd met het oog op het voortzetten van het project zelf en van het onderzoek naar milieuvriendelijkere naderingen in SESAR.

Duurzame luchtvaart vereist een optimaal gedeeld luchtruim

In een luchtruim zoals dat van België, dat zeer klein en druk is en waar militaire oefenzones mogelijk meer dan 50% van de ruimte innemen, moeten het delen en gecoördineerd gebruiken van die ruimte garanderen dat het vliegverkeer efficiënt verloopt.

Dag in dag uit zet skeyes zich, samen met Defensie, in voor die doelstelling. Zes jaar na het succesvolle opstart van de colokalisatie blijft deze structurele proximateit haar meerwaarde aantonen dankzij een versterkte coördinatie, een efficiënter besluitvormingsproces en een gemeenschappelijke visie op de toekomst van de luchtverkeersleiding. Het afgelopen jaar stond dan ook in het teken van het verdiepen en het verder vormgeven van deze samenwerking.

De werkzaamheden met betrekking tot het flexibel gebruik van het luchtruim (FUA) werden in 2025 voortgezet. De doelstelling ervan bestaat erin het gebruik van het luchtruim permanent te optimaliseren, door zowel civiele als militaire belangen op een evenwichtige en efficiënte manier te integreren.



6. OPERATIONELE EFFICIËNTIE: TECHNOLOGISCHE INNOVATIE, TECHNISCHE EVOLUTIE EN SAMENWERKING

Het verminderen van de milieu-impact van het luchtverkeer is een van de pijlers waarop de ontwikkelingsstrategie van skeyes rust. Het pad naar duurzaamheid in het luchtverkeer maakt deel uit van een breder traject dat efficiëntie, stiptheid en vooral veiligheid omvat.

Per definitie overschrijdt het luchtverkeer de landsgrenzen en is het efficiënte beheer ervan afhankelijk van een nauwe en intense internationale samenwerking. Sinds enkele jaren ondergaat het luchtruim ingrijpende veranderingen. Zo is er de heropleving van de vraag naar vliegverkeer, die door de pandemie en de gevolgen daarvan voor de mobiliteit tijdelijk werd afgeremd, maar inmiddels weer in volle gang is. Daarnaast is er de opkomst van nieuwe actoren en nieuwe types van verkeer, voortgestuwd door de snelle ontwikkeling van de onbemande luchtvaart. Het luchtruim van morgen, dat zal steunen op de veiligste en meest efficiënte integratie van deze twee vliegwerelden, is een bron van tal van uitdagingen waarop skeyes een antwoord biedt door de samenwerking op alle niveaus te intensiveren en door zowel technische en technologische als operationele vooruitgang te implementeren.

Samenwerken in FABEC voor een toekomst waarin efficiëntie en duurzaamheid centraal staan

Het jaar 2025 stond in het teken van de 15e verjaardag van het FABEC-verdrag, dat ondertekend werd door zes Europese landen – België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland – en waarmee de basis werd gelegd voor een van de meest ambitieuze projecten op het vlak van integratie van het luchtruim in Europa. Sinds de inwerkingtreding in 2013 heeft het functioneel luchtruimblok „Europe Central” zich geprofileerd als een essentieel coördinatieplatform in het hart van het initiatief voor het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim.

In 2025 hebben skeyes en zijn FABEC-partners dit langdurige engagement herbevestigd door voort te maken met de werken die een breed scala aan strategische prioriteiten bestrijken, waaronder het updaten van het RP4-prestatieplan (referentieperiode 4), het uitwerken van indicatoren voor prestatiebeheer, de civiel-militaire samenwerking en de initiatieven op het vlak van de sociale dialoog.

Het uitwerken van bruikbare prestatie-indicatoren voor het kader van de 5^e referentieperiode (2030-2034) blijft een essentiële prioriteit voor FABEC. Nauwe samenwerking met de stakeholders – onder meer de luchtruimgebruikers en de operationele experts – is essentieel en moet aansluiten bij de werkzaamheden van het *Performance Review Body* (PRB) en de Europese Commissie. Er wordt in het bijzonder de nadruk gelegd op het formuleren van concrete voorstellen in de volgende domeinen: de efficiëntie van de verticale vluchten, capaciteit, de ‘verspreiding’ van de vertragingen en de configuratie van sectoren.

De milieuprestaties en hun interactie met het capaciteitsbeheer, de vluchtplanning en datalink-operaties hebben in 2025 eveneens een prominente plaats ingenomen. De experts in ecologische duurzaamheid van de FABEC-luchtvaartnavigatiedienstverleners zijn constructieve gesprekken aangegaan met de leden van de *Airline Operators Group* (AOG) en de *Computer Flight Plan Service Providers Group* (CFSPG), waardoor een gemeenschappelijk en alomvattend begrip van die uitdagingen op zowel operationeel als strategisch niveau werd bevorderd.

Gezien de veranderende geopolitieke context bleek een sterkere militaire coördinatie, zowel op het niveau van de luchtvaartnavigatiedienstverleners als op het niveau van de staten, een prioriteit te zijn. De FABEC-lidstaten en de luchtvaartnavigatiedienstverleners hebben vastgesteld dat er nood is aan een meer geharmoniseerde aanpak inzake het hiërarchisch(er) maken van het luchtruim, evenals aan een versterkte coördinatie tussen de operationele actoren en de nationale overheden.

In dat verband heeft FABEC onlangs een coördinatiegroep opgericht die belast is met het uitwisselen van informatie over nieuwe vraagstukken die opduiken in verband met de ingebruikneming van de nieuwe generatie militaire gevechtsvliegtuigen. Deze toestellen stellen andere eisen aan het luchtruim, en het wordt almaar belangrijker om te voorzien in uitgestrektere oefenzones die meerdere landen bestrijken.

Operationele en technische synergieën met Defensie

Het delen van het luchtruim om zowel aan civiele als militaire behoeften te voldoen, is essentieel voor een efficiënt luchtverkeer. Maar de samenwerking houdt daar niet op. Ze staat ook borg voor een maximale interoperabiliteit in technische infrastructuurprojecten en voor het acceptatieproces van technologieën, terwijl de installatie- en ex-



ploiatiekosten worden verlaagd.

In 2025 werden de werkzaamheden inzake de *roadmap* voor radarsurveillance samen met Defensie voortgezet en bleken bijkomende aanpassingen noodzakelijk om rekening te houden met het inzetten van nieuwe militaire luchtvaartmiddelen.

Het voorbije jaar werden de radarstations van Bertem en Saint-Hubert gemoderniseerd en uitgerust met geavanceerde radarsystemen.

skeyes heeft Defensie ondersteund bij de inzet van nieuwe, geavanceerde radars met hoge resolutie voor niet-co-operatieve surveillance.

Om optimaal voordeel te halen uit de synergieën zet skeyes ook in op een strategische samenwerking met Defensie voor de modernisering van zijn meteorologische infrastructuur. Er loopt momenteel een gezamenlijk project voor de aanschaf van nieuwe systemen voor meteorologische waarnemingen op alle luchthavens waar skeyes en Defensie actief zijn. Om de toekomst voor te bereiden, verloopt het NG AWOS-project (*Next Generation Automated Weather Observing System*) volgens de voorziene planning. De voorbereidende werkzaamheden gaan uit van een implementatie in 2028, waarbij een nauwe samenwerking tot stand wordt gebracht om de civiel-militaire synergie optimaal te kunnen benutten.

Ten slotte werd een belangrijke mijlpaal bereikt met de ge-

zamenlijke en definitieve keuze voor TopSky, het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem. Met de ondertekening van het Memorandum of Understanding (MOU) is een solide basis gelegd voor het implementeren van dit gemeenschappelijke systeem. Inmiddels werden de eerste contacten gelegd tussen de civiele en militaire teams die instaan voor het project, wat een belangrijke stap is in de richting van een geïntegreerde aanpak en een succesvolle uitrol.

ATM NextGen: van modernisering van het ATM-systeem naar maximale integratie en interoperabiliteit

In 2025 zette skeyes de uitvoering van zijn ambitieuze ATM NextGen-programma voort, een geïntegreerde transformatie die meerdere jaren bestrijkt en tot doel heeft de operationele systemen te moderniseren, de veiligheid en efficiëntie te versterken en het Belgische luchtverkeersbeheer voor te bereiden op de uitdagingen van het komende decennium. Meerdere vlaggenschipprojecten hebben dit jaar significante vooruitgang geboekt; ze dragen allemaal bij aan een toekomstbestendige operationele omgeving.

Een van de grootste investeringsprojecten van skeyes bestaat uit het voorbereiden van de uitrol van een nieuw ATM-systeem (luchtverkeersbeheer), dat door alle luchtverkeersleiders van CANAC 2 en in de verkeerstorens zal worden gebruikt. In 2024 onderging het systeem een in-

grijpende update, genaamd MLU2 (Mid Life Upgrade 2).

In 2025 kwamen de voorbereidende werkzaamheden met het oog op de concrete verwezenlijking van het MLU3-programma, dat tot doel heeft over te schakelen van TopSky MLU2 naar TopSky MLU3 (TopSky ATC One-platform), in een stroomversnelling. De activiteiten inzake architecturaal ontwerp werden geïntensiveerd en de punten inzake operationele zichtbaarheid werden verfijnd in nauwe samenwerking met de luchtverkeersleiders en de technische experts. Die upgrade vormt de hoeksteen van het ATM Next-Gen-programma en biedt een robuustere, schaalbare en toekomstbestendige systeemarchitectuur. Naarmate de werkzaamheden vorderen (en versnellen), 'positioneert' de MLU3 skeyes om aan de toekomstige vraag naar verkeer te beantwoorden, nieuwe luchtruimgebruikers te integreren en aan de wettelijke vereisten te voldoen en innovaties te ondersteunen die zijn afgestemd op het SESAR-programma van de Europese Commissie.

Het nieuwe ATM-systeem zal ook door meerdere andere luchtvaartnavigatiedienstverleners en door (de Belgische) Defensie worden uitgerold, wat zorgt voor een maximale integratie en interoperabiliteit.

In de aanloop naar deze ingrijpende evolutie werden in 2025 belangrijke mijlpalen gerond, o.a. in de volgende domeinen: het beheer van de sequenties van aankomende vluchten (AMAN/XMAN), het elektronische stripsysteem (*E-strip*), het *ultimate* back-upsysteem dat de veerkracht van het luchtverkeersleidingssysteem moet waarborgen

(*Next Gen Ultimate ATM system*) en de modernisering van de beeldschermen van de luchtverkeersleiders, die borg staan voor een betere resolutie, ergonomie en grotere betrouwbaarheid.

Strategie van skeyes afgestemd op de Europese ontwikkelingsdoelen

De uitroldoelstellingen van het SESAR-programma, de technologische pijler van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, blijven een essentieel referentiekader voor de evolutie (op lange termijn) van het Europese luchtverkeersbeheer. skeyes waakt erover dat die doelstellingen in al zijn processen inzake strategische planning worden geïntegreerd. Die strategie van afstemming versterkt het engagement van de organisatie ten gunste van de veiligheid, de digitale transformatie, de interoperabiliteit, de duurzaamheid en samenwerking op Europees niveau. Zo wordt gegarandeerd dat vooruitgang in de toekomst op een coherente en strategisch homogene manier kan worden verwezenlijkt.

Over het algemeen stond het jaar 2025 in het teken van een sterke convergentie tussen het strategische moderniseringstraject van SESAR en de operationele en technologische evolutie van skeyes.

Door verder te werken aan belangrijke digitaliseringsprogramma's, de Europese interoperabiliteit te versterken en deel te nemen aan de SESAR-community, bleef skeyes

bijdragen (en vormgeven) aan een veiligere, efficiëntere en duurzamere toekomst voor de luchtverkeersleidingsdiensten in Europa.

Permanente modernisering van de technische infrastructuur

Om de samenhang met de grote internationale technologische convergentieprogramma's te waarborgen en dag in dag uit maximale efficiëntie na te streven, heeft skeyes in 2025 de modernisering van zijn technische systemen voortgezet, o.a. door de volgende realisaties.

In het domein van de surveillance op de luchthavens en het omliggende luchtruim nam skeyes rond de luchthavens van Luik een innovatief WAM-systeem (*Wide Area Multilateration*) in gebruik. Een WAM-systeem bestaat uit meerdere antennes die geografisch verspreid zijn. Dankzij deze architectuur worden de prestaties van het systeem minder beïnvloed door hoge obstakels, zoals windturbines, dan bij radars het geval is.

Nog in het domein van de luchthavensurveillance voert skeyes moderniseringsprojecten uit om de infrastructuur van het A-SMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*) op Brussels Airport te upgraden. Concreet hebben deze werkzaamheden betrekking op de modernisering van het datafusiesysteem en de vernieuwing van de grondradars.

Wat de infrastructuur van de navigatiehulpmiddelen betreft, heeft skeyes, om te verzekeren dat de veiligste naderingsprocedures onder alle omstandigheden beschikbaar zijn, zijn project bestendigd om tussen 2023 en 2030 alle *Instrument Landing Systems* (ILS) op de luchthavens waar het actief is te vernieuwen. Met de opkomst van de satellietnavigatie fungeert het ILS steeds meer als een back-upoplossing. In 2025 werd het ILS op de luchthaven van Oostende vernieuwd.

Er werd ook een nieuw project opgestart om in de komende jaren de RDF-systemen (*Radio Direction Finder*) op alle Belgische luchthavens te vernieuwen.

Door de evolutie van de navigatiemethodes van de vliegtuigen in het Belgische luchtruim zal de rol van de DVOR-radionavigatiebakens (*Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range*) in de toekomst eerder beperkt zijn. Daarom heeft skeyes het plan opgevat om zijn DVOR-radionavigatiebakens te rationaliseren. Die rationalisering wordt uitgerold zonder impact op de continuïteit van de dienstverlening.



In 2025 werd de DVOR op de luchthaven van Charleroi verplaatst naar een andere locatie om de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven mede mogelijk te maken.

Het AMS (*Airport Movement System*), dat intern door skeyes is ontwikkeld, wordt voortdurend uitgebreid met nieuwe functionaliteiten en wordt zo almaar belangrijker voor de luchtverkeersleiders op alle luchthavens. Momenteel wordt er gewerkt aan het integreren van het AMS in de toekomstige digitale omgeving van de verkeerstoren. Daardoor zouden de videobeelden kunnen worden gekoppeld aan informatie over de vliegplannen die afkomstig is van het AMS; op die manier krijgt de luchtverkeersleider een homogeen en 'verrijkt' totaalbeeld op zijn scherm.

Drones en U-space: ontwikkeling van de activiteiten op het vlak van facilitering en detectie

Ook in 2025 voerde skeyes zijn inspanningen op om een veilige integratie van drones in het Belgische luchtruim te bevorderen.

De activiteiten die het op dat vlak verrichtte kunnen in twee afzonderlijke categorieën worden ingedeeld: enerzijds het faciliteren van het dronegebruik en anderzijds het bestrijden van niet-toegestane drones. Die twee categorieën moet je beschouwen als nauw met elkaar verbonden: de inspanningen die je doet in de ene categorie, komen onrechtstreeks ten goede van de andere. In beide gevallen bestaat het hoofddoel van skeyes erin de veiligheid van de luchtvaart te garanderen en tegelijkertijd deze veelbelovende, nieuwe sector de kans te geven zich te ontwikkelen en een meerwaarde te bieden aan de Belgische samenleving.

Weten waar je mag vliegen en hoe je de noodzakelijke vliegtoelatingen kan verkrijgen, is de eerste stap voor elke droneoperator voordat hij met zijn toestel kan vliegen.

Droneguide is de digitale publicatietool voor alle geografische zones in België. In 2025 voerde skeyes een ingrijpende update van de tool door, waarbij de gebruikersinterface en de mobiele compatibiliteit vanuit het oogpunt van de mens-machine-interface werden verbeterd. Elke dag bezoeken meer dan 100 operatoren de website om zich ervan te vergewissen dat ze over de meest recente en geactualiseerde informatie over het luchtruim beschikken.

In verband met de activiteiten om het dronegebruik te faciliteren stelt skeyes al vele jaren het luchtruim rondom de luchthavens die het beheert, open voor deze toestel-

len. Daardoor kan skeyes de evolutie van het dronegebruik in België op de voet volgen. Op jaarbasis bedroeg het totale aantal toegestane dronevluchten 20.699, wat neerkomt op een stijging met 26% ten opzichte van het jaar voordien. Die significante toename kan voornamelijk worden verklaard door het frequenter inzetten van drones bij activiteiten als ordehandhaving en door het uitrollen van BVLOS-toepassingen (*Beyond Visual Line of Sight*). Bij BVLOS-vliegoperaties kan de piloot de drone niet rechtstreeks met zijn eigen ogen zien. Die werkingsmodus ontsluit het echte commerciële potentieel van de drones, doordat het mogelijk wordt om vluchten over langere afstanden uit te voeren.

De vliegoperaties met drones uitbreiden en tegelijkertijd de luchtvaartveiligheid vrijwaren vereisen dat nieuwe luchtruimstructuren en ecosysteemarchitecturen worden aangenomen. *U-space* is het kader dat op Europees niveau werd opgericht om complexere en almaar talrijkere vliegoperaties met drones te ondersteunen. In dat verband werd skeyes aangeduid als enige *Common Information Service Provider* (CISP) voor het hele toekomstige *U-space*-luchtruim in België.

Op 16 juni werd skeyes officieel gecertificeerd als *Common Information Service Provider* (CISP); die certificering zorgde ervoor dat de Belgische luchtvaartnavigatiedienstverlener de eerste organisatie in Europa werd die beschikt over een operationeel, geautomatiseerd en interactief platform dat een uitwisseling van informatie tussen de bemande en onbemande luchtvaart in real time mogelijk maakt.

Sinds november 2022 neemt skeyes een coördinerende rol op in het BURDI-project (*BeNe U-space Reference Design Implementation*). In september 2025 zijn de vliegactiviteiten in het kader van het project geëindigd. In de haven van Antwerpen en in de HTA 14-zone hebben de aan het project deelnemende partners dagelijks vliegoperaties met drones uitgevoerd, waaronder een belangrijk volume aan BVLOS-vliegoperaties. Dankzij de verleende *U-space*-diensten konden de vluchten worden uitgevoerd met behulp van vliegtoelatingen, een geolokalisatiedienst en informatie over het bemande en onbemande luchtverkeer in de omgeving. Na afloop van het project zullen de duurzame resultaten blijven bijdragen aan de Belgische drone-industrie. Het aanstellen van één gecertificeerde CISP en het realiseren van een volledige en gecoördineerde risicobeoordeling voor het *U-space*-luchtruim effenen het pad voor de eerste uitrol van *U-space*-luchtruim in Europa.



Veiligheidsincidenten met drones

In de loop van 2025 deden zich in heel Europa tal van veiligheidsincidenten met drones voor. In november onderonden skeyes en meerdere Belgische luchthavens operationele gevolgen naar aanleiding van meldingen van drones. De jarenlange ervaring in het ondersteunen van de integratie van de drones en van meerdere activiteiten inzake conceptvalidatie in het domein van de dronedetectie hielp skeyes om die incidenten op de meest geschikte manier te beheren, waarbij de luchtvaartveiligheid altijd het hoofddoel bleef.

De procedures, die al vele jaren in voege zijn, bewezen hun doeltreffendheid en flexibiliteit bij het integreren van nieuwe technologieën, zoals de drone-detectie via radiofrequentie.

Om beter het hoofd te kunnen bieden aan het toenemende aantal incidenten met drones, heeft skeyes snel een systeem voor dronesurveillance opgezet.

Dat systeem zorgt ervoor dat de drones worden bewaakt en maakt het mogelijk om, indien de dreiging bevestigd wordt, de procedure voor niet toegestane drones in gang te zetten. Elke dag worden verslagen over de gedetecteerde toestellen naar het nationale crisiscentrum doorgestuurd. Op basis daarvan kunnen algemene trends worden afgeleid en er kan, in overleg met de verschillende betrokken instanties, worden bepaald hoe het best met de dreigingen wordt omgegaan, terwijl de luchtvaartsector, zowel de bemande als de onbemande, wordt ondersteund.

Nog ter aanvulling van zijn activiteiten op het vlak van risicobeheer met betrekking tot drones ontving skeyes eind 2025 zijn eerste testinfrastructuur voor dronedetectie met meerdere sensoren. Het bedrijf bestelde ook apparatuur voor dronedetectie met meerdere sensoren, die bestemd is om uitgerold te worden op Brussels en Liege Airport. Die bijkomende sensoren moeten de beschikbare data over de dronedetectie voor de surveillance-activiteiten van skeyes verrijken.

Digitale torens: een belangrijke stap naar de indienststelling

In 2025 heeft skeyes significante vooruitgang geboekt in zijn programma voor digitale torens. Een belangrijke stap werd gezet met de voltooiing van het gebouw dat onderdak zal bieden aan de toekomstige digitale toren. Dit gebouw is nu klaar en zal in 2026 worden uitgerust met alle systemen die nodig zijn om de operationele activiteiten vanuit de site in Namen mogelijk te maken.

Parallel – en overeenkomstig de planning van het project – doorliep het digitaal torensysteem in het *development centre* in Steenokkerzeel intensieve test- en optimalisatiefases. De werkzaamheden waren onder meer gericht op

het optimaliseren van de beeldkwaliteit, het integreren van nieuwe schermen en het uitrollen van geavanceerde functionaliteiten zoals de integratie van labels en veiligheidsnetten in het SAAB-systeem.

Deze evoluties dragen ertoe bij dat het systeem matuurerd wordt op operationeel vlak en dat de opstart van de digitale toren in Namen onder de beste omstandigheden kan plaatsvinden

7. DUURZAME ONTWIKKELING WIJST DE WEG

Als organisatie is skeyes ervan overtuigd dat een harmonieuze ontwikkeling rekening moet houden met menselijke, ecologische en economische aspecten. Het evenwicht tussen deze drie fundamenten is niet alleen de sleutel tot een zo efficiënt mogelijk uitvoering van de opdracht van openbare dienstverlening, maar ook tot het bijdragen aan een rechtvaardigere en meer solidaire wereld, met respect voor toekomstige generaties.

Bijdragen aan de ontwikkeling van de windenergie

Een andere manier waarop skeyes milieuvriendelijk kan handelen, is dat het de belangen van windenergieparken

en het veilig beheer van het luchtverkeer harmonieus kan laten samenvloeien.

Concreet is het de bedoeling om meer windturbines te kunnen laten installeren op kortere afstand van de luchtverkeersleidingsapparatuur dan nu het geval is. skeyes werkt op twee fronten om dit doel te bereiken: enerzijds door nieuwe radartechnologieën uit te rollen die robuuster zijn tegen de negatieve effecten van de windturbines en anderzijds door het aantal radarsites drastisch en rationeel te verminderen, onder meer door infrastructuur te delen met Defensie, evenals door het aantal navigatiebakens op de luchthavens te doen afnemen.

In 2025 werden 447 dossiers ingediend voor de bouw van een nieuwe windturbine, goed voor een daling met 19% ten opzichte van 2024. In vergelijking met 2023 en met drie jaar geleden nam het aantal dossiers echter toe, met respectievelijk 2% en 15%, wat wijst op een groei van de sector op lange termijn.

Elk ingediend dossier wordt grondig geanalyseerd en skeyes heeft in 2025 een positieve beoordeling verleend voor 305 dossiers, waarvan sommige in 2024 waren ingediend, gezien de nodige verwerkingstijd. 91 aanvragen zijn nog in behandeling en voor 28 aanvragen is aanvullende informatie nodig.

De federale regering heeft al een subsidie van 6,75 miljoen EUR toegekend aan skeyes. Overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit heeft skeyes in januari 2023 een roadmap ingediend bij de minister van Mobiliteit. Daarmee wordt beoogd het arsenaal aan hernieuwbare energie in ons land uit te breiden.

Nadat de regering de gezamenlijke *roadmap* van skeyes en Defensie had goedgekeurd, stelden laatstgenoemde entiteiten ze op 20 juni 2024 aan de Belgische windenergiesector voor. Die *roadmap* moet het mogelijk maken dat de productie van windenergie op een groter aantal sites kan worden ontwikkeld, voor zover de veiligheid van het luchtruim prioritair en te allen tijde wordt nageleefd.

Parallel daarmee zet skeyes in op het uitrollen van een systeem met vaste antennes die op het hele grondgebied worden geplaatst en waarbij de posities van de vliegtuigen kunnen worden bepaald door triangulatie (*Wide Area Multilateration* - WAM). Zoals eerder aangeduid, is dat systeem veel minder gevoelig voor de interferentie door de windturbines. Het WAM-systeem werd in gebruik genomen rondom Liege Airport en de implementatie ervan wordt voortgezet over het hele grondgebied.



De ESG-strategie (*Environmental, Social, Governance*) komt tot stand

Een ESG-strategie (*Environmental, Social and Governance*) is een gestructureerd kader dat duurzame ontwikkeling en ethische praktijken centraal stelt in de activiteiten van het bedrijf om op lange termijn waarde te creëren, risico's te beheren en aan de verwachtingen van de stakeholders te beantwoorden. De strategie definieert concrete doelstellingen (minder uitstoot, meer diversiteit in het personeelsbestand, enz.) om de reputatie van het bedrijf te versterken en de conformiteit met kwaliteits- of internationale normen te garanderen. skeyes is alvast van start gegaan met zijn ESG-strategie.

Een van de eerste stappen in dit proces vormt het verichten van een materialiteitsbeoordeling. In 2025 heeft skeyes zijn dubbele materialiteitsbeoordeling (*Double Materiality Assessment*, DMA) succesvol afgerond. Deze beoordeling heeft zowel betrekking op impactmaterialiteit – d.w.z. de manier waarop zijn activiteiten mens en milieu beïnvloeden – als op financiële materialiteit – waarbij wordt onderzocht hoe risico's en kansen op het vlak van duurzame ontwikkeling zijn financiële prestaties kunnen beïnvloeden. Deze beoordeling stelt skeyes in staat om de ESG-uitdagingen die het meest relevant zijn voor zijn activiteiten in kaart te brengen en hiërarchisch te bepalen. De resultaten van die exhaustieve beoordeling werden formeel gevalideerd door de Raad van Bestuur.

Met die conclusies in het achterhoofd ging skeyes van start met het uitwerken van zijn nieuwe ESG-strategie; die laatste is erop gericht duurzaamheid nog sterker te verankeren in al zijn activiteiten, de betrokkenheid van de stakeholders te versterken en de initiatieven van het bedrijf te oriënteren naar meetbare resultaten op milieuen maatschappelijk vlak. Deze strategie zal de grondslag leggen voor toekomstige ESG-rapportage en dito acties, waardoor de conformiteit met de wettelijke vereisten en internationale beste praktijken wordt gewaarborgd.

Milieumanagementsysteem (MMS)

skeyes is van start gegaan met het implementeren van een milieumanagementsysteem dat voldoet aan de ISO 14001-norm, om zijn milieuprestaties te structureren en te verbeteren.

Het MMS voorziet in een systematische aanpak om de impact op het milieu in kaart te brengen en te beheren, waarbij rekening wordt gehouden met de operationele

activiteiten, de verwachtingen van de stakeholders en de wettelijke vereisten. Het sluit nauw aan bij onze ESG-strategie en onze GreenATM-accreditatie, waardoor de samenhang met onze algemene doelstellingen op het vlak van duurzame ontwikkeling wordt gewaarborgd.

Het MMS wordt geïmplementeerd op de schaal van de organisatie, waarbij de milieuverantwoordelijkheden worden opgenomen in de kernprocessen en worden ondersteund door kernprestatie-indicatoren (KPI) en regelmatige evaluaties om continue verbetering te verzekeren.

skeyes streeft ernaar om tegen 2027 de ISO 14001-certificering voor zijn exploitatiezetel te behalen. De certificering op bedrijfsniveau wordt beoogd tegen 2028-2029, waarmee de transparantie en duurzaamheid op lange termijn verder worden versterkt.

GreenATM Level 4: ook het resultaat van de optimalere interne werking

In 2025 ontving skeyes, als eerste luchtvaartnavigatiedienstverlener ter wereld, de GreenATM-accreditatie van niveau 4, uitgereikt door CANSO. Die belangrijke stap getuigt van de constante en meetbare vooruitgang die skeyes heeft geboekt om zowel zijn eigen ecologische voetafdruk als die van de gebruikers van het luchtruim te verkleinen.

Bij het optimaliseringstraject van zijn interne processen maakten de invoering van de ESG-strategie en het milieumanagementsysteem deel uit van de criteria die deze erkenning hebben bijgedragen. Dit omvat onder meer drie opeenvolgende jaren van dalende CO₂-uitstoot, ambitieuze milieudoelstellingen, ondersteund door een gestructureerde opvolging, het gebruik van 100% hernieuwbare elektriciteit en de voortdurende modernisering van de infrastructuur om de middelen efficiënter in te zetten. Deze internationale erkenning sterkt skeyes in zijn engagement ten gunste van de duurzame luchtvaart en betere milieuprestaties.

Productie van hernieuwbare energie, energiebesparing en -recuperatie

Sinds 2015 haalt skeyes zijn elektriciteit uit groene energiebronnen. In 2025 zette skeyes een nieuwe stap en maakte het voort met de projecten om zonnepanelen op de site in Steenokkerzeel te installeren. De aanbestedingsfase voor die installatie werd succesvol afgerond. Na

de evaluatie werd een aannemer geselecteerd en zijn de werken in 2026 van start gegaan. Zodra de panelen operationeel zijn, zullen ze bijdragen aan de productie van eigen, hernieuwbare elektriciteit voor skeyes; daarbij kan de koolstofuitstoot worden verminderd en het duurzaam energieverbruik worden bevorderd.

In 2025 zette skeyes grote stappen voorwaarts door het invoeren van duurzame maatregelen op zijn hoofdvestiging. Het installeerde 1.150 nieuwe led-armaturen, waarvan 205 voor de buitenverlichting, en verbeterde zijn energie-efficiëntie aanzienlijk op.

Ook de koolstofvoetafdruk is sterk verminderd dankzij doelgerichte innovatieve ingrepen. In het gebouw U waar nu de trainingszaal (*Phoenix*) is gevestigd, heeft skeyes het ventilatiebeheer geoptimaliseerd en luchtbehandelingsunits met warmteterugwinning geïnstalleerd. Bovendien werd er overgeschakeld van stookolieketels naar warmwaterpompboilers voor sanitair warm water. Al die maatregelen hebben geleid tot een spectaculaire daling van het stookolieverbruik: in 2025 bespaarde skeyes maar liefst 100.000 liter ten opzichte van 2019, wat neerkomt op een vermindering met 62%.

Gelijkaardige inspanningen hebben hun vruchten afgeworpen voor gebouwen die met gas worden verwarmd. Door het ventilatiesysteem fijner af te stellen en een gasketel te vervangen door een warmtepomp in het gebouw van het CANAC 2-verkeersleidingscentrum, wordt de restwarmte van de datacenters hergebruikt. Dat initiatief heeft in dit gebouw geleid tot een indrukwekkende daling van het gasverbruik met 70% ten opzichte van 2019.

Initiatieven ter bevordering van de biodiversiteit

skeyes en Natuurpunt sloten de handen in elkaar en organiseerden een boomplantdag in het Steentjesbos in Kampenhout. Medewerkers van skeyes en hun gezinsleden plantten meer dan 2.000 bomen aan, waardoor nieuwe habitats ontstonden en werd bijgedragen aan het herstel op lange termijn van de Vlaamse bossen.

Dit initiatief geeft uiting aan hoe skeyes, door middel van zijn milieu-, maatschappelijke en *governancebeleid* (ESG), zich voortdurend inzet voor de biodiversiteit en toont aan hoe maatschappelijke betrokkenheid en teamwerk een concrete impact op het milieu kunnen hebben. Dankzij deze vruchtbare samenwerking met Natuurpunt in Vlaanderen zal skeyes in 2026 zijn actieradius uitbreiden naar Wallonië via een partnerschap met Natagora.

Circulaire economie en beheer van elektronisch afval

In 2025 zette skeyes de samenwerking met *Out of Use* voort, een organisatie die gespecialiseerd is in het verantwoord beheer van elektronisch afval. Zo doen het hergebruik en de recyclage van elektronisch afval de milieu-impact afnemen en bevorderen ze een circulaire economie.

In totaal werd 16.804 kg elektronisch afval ingezameld, waarvan 16.801 kg werd gerecycled en 3 kg hergebruikt, waardoor 28.783 kg CO₂-uitstoot kon worden vermeden.

Het gebruik van wegwerpplastic terugdringen

In 2025 zette skeyes zijn inspanningen voort om wegwerpplastic te verminderen dankzij het gebruik van Dripl-drinkautomaten zonder verpakking.

Dankzij dit initiatief kon in de loop van het jaar de productie van 218.156 plastic artikelen worden vermeden, een verbetering met meer dan 41% in vergelijking met 2024.

Sinds de intrede van Dripl bij skeyes in 2021 zijn in totaal 649.122 plastic artikelen uit de (virtuele) afvalstroom afgevoerd.

Duurzame mobiliteit

Eind 2025 waren de milieuvriendelijke voertuigen goed voor 77% van de vloot van skeyes, waaronder 62% elektrische voertuigen, 12% hybride en 2% op CNG (*Compressed Natural Gas*). Dat betekent een stijging van 3 procentpunten ten opzichte van 2024. Het streefdoel voor 2025, een vloot die voor 50% bestaat uit milieuvriendelijke voertuigen, werd ruimschoots overtroffen.

skeyes bleef de duurzame verplaatsingen aanmoedigen dankzij zijn fietsleaseprogramma voor zijn medewerkers; zo wil het gezondere vervoermodi promoten en de koolstofuitstoot door de mobiliteit doen dalen.

Om de duurzame mobiliteit nog meer te promoten, vierde skeyes internationale Wereldfietsdag door deel te nemen aan de campagne 'Ik Fiets Naar Het Werk' (*Je vais au travail à vélo*). 75 van zijn medewerkers (vs. 34 in 2024) legden in dat verband in totaal 3.173 km af, of gemiddeld 42,31 km per deelnemer.

Opstart van het programma voor duurzaam aankopen

In september 2025 startte skeyes zijn programma voor duurzaam aankopen op met een workshop die de aanzet vormde van een 'transformatie' in onze aankooppraktijk.

ken. Dit programma sluit volledig aan bij de voornaamste uitdagingen die skeyes wil aangaan op het vlak van duurzame ontwikkeling, met een bijzondere aandacht voor milieu- en maatschappelijke verantwoordelijkheid in de bevoorradingsketen. Het is ook een toonbeeld van het engagement van skeyes om het gebruik van grondstoffen te verminderen en een degelijke aanpak van duurzaam aankopen op touw te zetten.

skeyes legde de fundamenten voor een volledig bevoorradingskader dat de ESG-criteria bevat.

Maatschappelijke verantwoordelijkheid ter harte nemen

Als overheidsbedrijf blijft skeyes begaan met de medemens en tracht het bij te dragen aan een beter dagelijks leven. Dat doet het uiteraard door zijn taak van openbare dienstverlening op het vlak van veiligheid ter harte te nemen, maar ook via maatschappelijke initiatieven waaraan het bedrijf zijn steun verleent. Zo droeg skeyes opnieuw bij aan liefdadigheidsprojecten als de 'Warmste Week' en 'Viva for Life', die onder meer kansarme kinderen in België een hart onder de riem willen steken.

Sportieve uitdagingen en andere evenementen werden georganiseerd voor de medewerkers. In totaal kon aan de genoemde goede doelen een bedrag van 15.343 EUR worden overhandigd, of 7.671,50 EUR aan elke organisatie. skeyes en Compass Group Belgium, zijn cateringpartner, sloegen de handen in elkaar om Operatie Thermos, een non-profitorganisatie die zich toelegt op het verstrekken van voedselhulp aan mensen in nood, opnieuw te steunen. Operatie Thermos verdeelt warme en volledige maaltijden in Brussel. skeyes riep eind 2025 zijn medewerkers op om mee te doen aan de actie die in januari 2026 was gepland.

Teams in volle ontwikkeling

skeyes hecht veel belang aan het welzijn en de ontwikkeling van zijn medewerkers. De interne vaardigheden van zijn medewerkers én medewerksters en hun motivatie vertegenwoordigen immers zijn meest waardevolle kapitaal. Het is dan ook logisch dat skeyes zijn investeringen in de human resources heeft voortgezet.

skeyes wierf in 2025 84 nieuwe medewerkers aan. Aansluitend op de twee wervingsexamens voor luchtverkeersleiders in 2024, begonnen 38 aspirant-luchtverkeersleiders met hun opleiding in 2025.

Om de operationele teams te blijven ondersteunen en de toekomst voor te bereiden organiseerde skeyes in 2025 opnieuw twee wervingsexamens.

skeyes richtte zijn blik ook op ervaren luchtverkeersleiders uit het buitenland om zijn operationele teams snel te versterken. Voor die nieuwe rekruten – met ervaring – werd eind 2021 een programma, "senior ATCO" genaamd, gelanceerd.

Zo werden in 2025 twee ervaren buitenlandse luchtverkeersleiders aangeworven; zij volgen dan een opleiding waarna ze operationeel aan de slag kunnen gaan in het luchtruim van skeyes.

In 2025 kwamen in totaal 15 nieuw opgeleide luchtverkeersleiders de operationele teams versterken. Onder hen zijn er 13 afkomstig van de wervingsexamens en 2 zijn ervaren luchtverkeersleiders uit het buitenland.

skeyes telde per 31 december 2025 1.006 medewerkers (734 mannen en 272 vrouwen) vergeleken met 982 in 2024.

Talent ontwikkelen

In 2025 hield skeyes zijn investeringen in de ontwikkeling van zijn medewerkers op peil. Daarmee stelt het zich tot doel hun competenties duurzaam te versterken en hun loopbaantraject binnen skeyes te ondersteunen. Bijzondere aandacht werd besteed aan doelgerichte opleidingsinitiatieven, afgestemd op de behoeften van de medewerkers en managers en op de operationele prioriteiten van de organisatie.

Er werden taalcursussen georganiseerd om de samenwerking en interne en externe communicatie te bevorderen. Bovendien werd voorzien in *digitalcoaching*-sessies om de medewerkers te begeleiden bij de evolutie van de digitale omgeving en in de ontwikkeling van hun digitale vaardigheden.

Aanvullend werden individuele opleidingssessies en development centres georganiseerd. Daardoor kunnen de kerncompetenties van de medewerkers worden geëvalueerd en versterkt en kunnen de pijlers waarop individueel of collectief vooruitgang kan worden geboekt in de verschillende departementen, in kaart worden gebracht. De ontwikkeling van het management werd versterkt om de besluitvorming te ondersteunen en bij te dragen aan een performante en duurzame organisatie.

In 2025 migreerden alle medewerkers van skeyes die geen deel uitmaken van de ATS-community, naar POLARIS, een applicatie voor digitale planning. POLARIS wordt

gebruikt voor het beheren en verwerken van aan- en afwezigheden zoals: het aanvragen van verlof, het recupereren van overuren, het aanvragen van telewerk, het registreren van gepresteerde uren en het raadplegen van persoonlijke tellers en aan- en afwezigheidsregisters van het team. Samen met de ARIS-applicatie voor de ATS-medewerkers hebben alle medewerkers van skeyes voortaan toegang tot een mobiele applicatie met dezelfde interface en tot de geautomatiseerde data-import en -export vanuit de voornaamste tool voor het inplannen van dienstroosters. Dit initiatief heeft bijgedragen aan efficiëntere en kwalitatief hoogstaande data, en tegelijk de medewerkerstevredenheid verhoogd.

Die initiatieven ondersteunen de transformatie van de organisatie, de continue aanpassing aan de technologische evolutie in de sector en het behoud van een hoog niveau van veiligheid en operationele prestaties. Ze dragen ook bij aan de sterkere betrokkenheid van de medewerkers en de duurzame versterking van de kerncompetenties van de organisatie.

Wat de gespecialiseerde opleiding en het talent development in de operationele en technische diensten betreft, werd beslist om de samenwerking tussen skeyes en Entry Point North (EPN) te hernieuwen. Daaraan ging een grondige analyse van de joint venture EPNB (Entry Point North Belgium) vooraf; zij staat immers in voor het beheer van alle opleidingen voor de luchtverkeersleiders,

Flight Information Service Officers (FISO) en Aerodrome Flight Information Service Officers (AFISO). Ook technici en ingenieurs volgen er opleidingen. Die hernieuwde samenwerking zal op bepaalde punten worden uitgebreid. EPNB 2.0 ziet het daglicht vanaf juli 2026 en zet zijn opdracht vijf jaar langer voort.

In 2025 verstrekke EPNB in totaal 960 dagen operationele opleiding in het domein van de luchtverkeersleiding (*continuous & development training*) en 128 simulatiesessies, naast de sessies die voorzien zijn in de standaardopleiding.

Om de opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders te optimaliseren, voorzag skeyes opnieuw in coachingssessies door hun ervaren collega's. Liefst 319 coachingssessies werden georganiseerd voor de studenten, parallel met het programma voor de opleiding tot luchtverkeersleider.

Wat de technische beroepen van skeyes betreft, brachten in totaal 272 opleidingssessies over systemen en apparatuur 805 ATSEP-deelnemers (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*) samen.

Verbonden blijven met partners, klanten en gebruikers

Net als de schakels van een keten, brengt de wereld van de luchtvaart vele actoren samen die elk hun rol moeten spelen om het luchtvervoer veilig en efficiënt te maken. Het uitwisselen en delen (van informatie, data enz.) ver-

sterken de schakels in de keten. Op basis van de ontvangen informatie kan iedereen acties ondernemen die voor verbetering vatbaar zijn en een impact hebben op het prestatieniveau van de hele keten.

De evolutie op velerlei vlakken die de luchtvaartsector transformeert, brengt ook nieuwe behoeften bij de klanten en gebruikers van de diensten van skeyes met zich mee. In dat verband herhaalde skeyes in 2025 zijn enquête naar de klantentevredenheid; daarmee wil het voortdurend peilen naar hun perceptie over de kwaliteit van de dienstverlening, hun verwachtingen beter begrijpen en kansen in kaart brengen.

Aansluitend op de verbintenissen uit het 4^e beheerscontract heeft skeyes skeyesConnect opgezet, een initiatief dat tot doel heeft het uitwisselen van informatie te faciliteren en de samenwerking op strategisch, financieel en operationeel vlak tussen skeyes en de verschillende actoren in de sector te versterken. In 2025 werden skeyesConnect-meetings georganiseerd met de Belgische luchthavens en de vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen om die dialoog te ondersteunen en de samenwerking in de sector te versterken.

skeyes blijft ook de inhoud van zijn klantenplatform, voortaan My skeyesConnect genaamd, verrijken. Het platform werd volledig herwerkt om een intuïtievriendelijke en gebruiksvriendelijkere ervaring te bieden, en verleent klanten en gebruikers toegang tot alle informatie met betrekking tot het dienstenaanbod van skeyes, de activiteiten en updates over de strategische projecten. My skeyesConnect zal blijven evolueren, met de geleidelijke toevoeging van nieuwe functionaliteiten en upgrades om zo goed mogelijk aan de behoeften van zijn gebruikers te voldoen.

8. KOSTENEFFICIËNTIE

In oktober 2025 werd het herziene ontwerp prestatieplan voor de 4^e referentieperiode (2025-2029) ingediend bij de Europese Commissie.

De *Performance Review Board* van de Commissie publiceerde op 3 maart 2026 zijn advies over de beoordeling van de herziene prestatieplannen. De PRB is van oordeel dat de doelstellingen inzake en-route kostenefficiëntie voor België-Luxemburg consistent zijn met de EU-doelstellingen.

De formele goedkeuring van het herziene prestatieplan voor de 4^e referentieperiode (2025-2029) door de Europese Commissie is op datum van 23 april 2026 nog niet gepubliceerd.



2. Financiële gegevens over het boekjaar 2025

BEDRIJFSOPBRENGSTEN

De omzet steeg ten opzichte van voorgaand boekjaar met 17,7 miljoen EUR of +5,27%. Deze stijging kan worden verklaard door de toename van het luchtverkeer (+9% en-route en +4% EBBR) in combinatie met een hoger eenheidstarief voor de en-route (+7%).

BEDRIJFSKOSTEN

De stijging van de bedrijfskosten met 9,6 miljoen EUR (+2,9% tegenover vorig boekjaar) is hoofdzakelijk te wijten aan de volgende elementen:

- gestegen personeelskosten (+9,7 miljoen EUR of +5,3%), voornamelijk door het *pro rata temporis* effect van de

indexering in 2024, die volledig doorwerkt in 2025, en de indexering in maart 2025. Het aantal medewerkers nam overigens ook toe (gemiddeld +15,4 VTE);

- gestegen algemene onkosten (+7,0 miljoen EUR of +5,7%) als gevolg van de toename van de externe ondersteuning die nodig is om ons investeringsplan tot een goed einde te brengen, de gestegen kosten voor onderhoud en aanvullende uitgaven inzake veiligheid. De bijdrage aan Eurocontrol voor de werking van MUAC en het Agentschap daalde met 1,5 miljoen EUR in 2025. De daling is vooral te verklaren door de daling van de Belgische verdeelsleutel bij MUAC (van 32,85% in 2024 naar 30,41% in 2025).
- lagere kosten van afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen (-6,2 miljoen EUR) vooral dankzij lagere kosten inzake de voorziening voor groot onderhoud. Per eind vorig boekjaar werd een voorziening aangelegd voor herstellingswerken aan gebouwen, dewelke in huidige boekjaar deels werd gebruikt en deels werd teruggenomen.
- daling in de andere bedrijfskosten en niet-recurrente bedrijfskosten (-0,9 miljoen EUR); vorig jaar werd een minderwaarde van 1,1 miljoen EUR geboekt op buitengebruikstelling van vaste activa.

Resultatenrekening in '000 EUR	2024	2025	Evolutie
Omzet	335.191	352.851	17.660
Geproduceerd vaste activa	0	0	0
Andere en niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	6.113	6.171	58
Bedrijfsopbrengsten	341.304	359.022	17.718
Handelsgoederen	0	0	0
Diensten en diverse goederen	122.179	129.171	6.992
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	182.783	192.473	9.691
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	18.355	12.185	-6.170
Andere en niet-recurrente bedrijfskosten	5.624	4.727	-897
Bedrijfskosten	328.940	338.555	9.615
Bedrijfsresultaat	12.364	20.466	8.103
Financieel resultaat	3.469	-1.866	-5.335
Belastingen op het resultaat	0	0	0
Resultaat van het boekjaar	15.832	18.601	2.768

FINANCIEEL RESULTAAT

Het financieel resultaat is afgenomen ten opzichte van voorgaand boekjaar met 5,3 miljoen EUR, voornamelijk door de waardevermindering geboekt op de SkeyDrone-participatie voor een bedrag van 4,2 miljoen EUR.

Voorts zijn de financiële opbrengsten 1,1 miljoen EUR lager dan voorgaand boekjaar.

RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR

In 2025 werd een winst van 18,6 miljoen EUR gerealiseerd, tegenover een winst van 15,8 miljoen EUR in 2024. Het gestegen resultaat (+2,8 miljoen EUR) is het gevolg van het toegenomen bedrijfsresultaat (+8,1 miljoen EUR), deels gecompenseerd door het lagere financieel resultaat (-5,3 miljoen EUR).

Balans

ACTIVA

De vaste activa dalen met 0,6 miljoen EUR. De toename van de materiële vaste activa met 3,6 miljoen EUR wordt meer dan gecompenseerd door de afname van de financiële vaste activa met 4,2 miljoen EUR.

De toename van de materiële vaste activa kan worden verklaard door de nieuwe investeringen (19,4 miljoen EUR), deels gecompenseerd door afschrijvingen geboekt in 2025 (-15,8 miljoen EUR).

De financiële vaste activa bevatten voornamelijk de twee participaties van skeyes in zijn dochterondernemingen, zijnde:

- voor 50% in het kapitaal van dochteronderneming SkeyDrone (5,6 miljoen EUR). In het boekjaar 2025 werd er een waardevermindering van 4,2 miljoen EUR geboekt op de participatie in SkeyDrone.
- voor 50% in het kapitaal van EPNB (200 kEUR).



Activa in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	Evolutie
Immateriële vaste activa	72	32	-40
Materiële vaste activa	137.234	140.851	3.617
Financiële vaste activa	5.797	1.565	-4.231
Vaste activa	143.103	142.449	-654
Vorderingen op meer dan één jaar	3.530	4.042	512
Vorderingen op ten hoogste één jaar	54.936	64.630	12.694
Geldbeleggingen	110.021	145.521	35.500
Liquide middelen	6.627	1.879	-4.748
Overlopende rekeningen	219.556	185.185	-34.374
Vlottende activa	394.670	404.254	9.584
Totaal activa	537.773	546.703	8.930

De vlottende activa zijn ten opzichte van voorgaand boekjaar met 9,6 miljoen EUR toegenomen.

De toename bij de vorderingen op ten hoogste één jaar (+12,7 miljoen EUR), wordt hoofdzakelijk verklaard door de vordering met betrekking tot de en-route facturatie (+6,4 miljoen EUR). Dit is enerzijds te wijten aan de hogere unit rate en anderzijds aan de hogere traffic in november en december 2025 versus dezelfde periode in 2024. Daarnaast zijn, bij de jaarafsluiting, de vorderingen op klanten gestegen door het overschakelen – voor één klant - van een kwartaalfacturatie naar een jaarlijkse facturatie in 2025. (+2,5 miljoen EUR).

Verder heeft skeyes eind 2025 ook een voorschot betaald aan SkeyDrone voor de bestelling van dronedetectiesystemen (1,2 miljoen EUR).

De belangrijkste stijging in de rubriek van de vlottende activa betreft de geldbeleggingen (+35,5 miljoen EUR), deels gecompenseerd door lagere liquide middelen (-4,7

miljoen EUR). De betere cashpositie wordt voornamelijk verklaard door een hogere facturatie ten gevolge van de toename van het luchtverkeer en de hogere tarieven, inclusief de correctiemechanismen met betrekking tot de COVID-periode.

Het totale correctiemechanisme voor zowel de en-route als de terminal-activiteiten bedraagt 160,1 miljoen EUR en vloeit voort uit het verschil tussen de aan de luchtvaartmaatschappijen gefactureerde bedragen en de erkende omzet op basis van het goedgekeurde prestatieplan. Dat verschil (= correctiemechanisme) werd geboekt als een vordering op de luchtvaartmaatschappijen in de overlopende rekeningen. Het grootste deel van dit bedrag heeft betrekking op de periode 2020-2021 (COVID) en de facturatie ervan wordt gespreid over een periode van 7 jaar (vanaf 2024 tot 2030). Het is precies die facturatie die de daling met 34,4 miljoen EUR verklaart op de overlopende rekeningen in vergelijking met eind 2024.

PASSIVA

De winst van het boekjaar bedraagt 18,6 miljoen EUR en wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves (zie ‘Bestemming van het resultaat’ hieronder).

De voorzieningen zijn met 3,1 miljoen EUR gedaald, voornamelijk door het aanwenden en terugnemen van voorzieningen voor grote onderhoudswerken.

De schulden op meer dan één jaar verminderen met 15,9 miljoen EUR. In 2020 en 2021 ging skeyes leningen van respectievelijk 20 en 110 miljoen EUR aan bij de Belgische Staat. Van de lening van 20 miljoen EUR werd de laatste schijf van 5 miljoen EUR per eind 2025 terugbetaald. Van de lening van 110 miljoen EUR heeft skeyes eind 2025 de 2de van 7 schijven van 15,7 miljoen EUR terugbetaald.

De overlopende rekeningen van het passief stijgen met 9,3 miljoen EUR. Die stijging wordt grotendeels verklaard door het correctiemechanisme voor het jaar 2025, naar aanleiding van het herziene prestatieplan voor RP4: het verschil tussen de facturatie in 2025 op basis van het in 2024 ingediende ontwerpplan voor RP4 en de omzet op basis van het in maart 2026 goedgekeurde plan, wordt via een correctiemechanisme terugbetaald aan de klanten.



BESTEMMING VAN HET RESULTAAT VAN 2025

De winst van het boekjaar (18,6 miljoen EUR) wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves.

in kEUR		
Te bestemmen winst van het boekjaar	18.601	
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	0	
Te bestemmen winst 2025	18.601	
Resultaatverwerking		
Toevoeging aan de wettelijke reserve		
Toevoeging aan de beschikbare reserves		18.601
Over te dragen winst (verlies)		0

Passiva in ‘000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	Evolutie
Kapitaal	170.000	170.000	0
Reserves	135.922	154.523	18.601
Kapitaalsubsidies	2.897	2.995	98
Eigen vermogen	308.819	327.517	18.699
Voorzieningen	24.240	21.102	-3.138
Schulden op meer dan één jaar	82.151	66.230	-15.921
Schulden op ten hoogste één jaar	88.519	88.495	-24
Overlopende rekeningen	34.045	43.359	9.314
Schulden	204.714	198.083	-6.630
Totaal passiva	537.773	546.703	8.930

GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Niet van toepassing.

BELANGRIJKE ONTWIKKELINGEN EN ONZEKERHEDEN

Voor een overzicht van belangrijke ontwikkelingen en onzekerheden wordt verwezen naar de “Toelichtingen bij de jaarrekening” opgenomen in VOL-kap 15.



Bezoldigingsverslag 2025

1. BEZOLDIGINGEN VAN DE LEDEN VAN DE BEHEERSORGANEN

Art. 17 §4 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat het Bezoldigingscomité jaarlijks een verslag opstelt betreffende de bezoldigingen van de leden van de beheersorganen dat in het beheersverslag zal worden ingevoegd.

Met het KB van 23 december 2021 werd de heer Johan Decuyper herbenoemd tot Gedelegeerd bestuurder voor een hernieuwbare periode van zes jaar. In een tweede KB van dezelfde datum werden de bestuurders benoemd voor een hernieuwbare periode van zes jaar, startend op 17 januari 2022.

Op 31 december 2025 was de Raad van Bestuur samengesteld als volgt:

1. De heer Laurent Vrijdaghs - Voorzitter van de Raad van Bestuur;
2. De heer Fons Borginon ;
3. De heer Luc Laveyne;
4. De heer Jean Leblon;
5. De heer Kurt Van Raemdonck;
6. De heer Renaud Lorand;
7. Mevrouw Julie Ludmer;
8. Mevrouw Sandra Stainier;
9. Mevrouw Liesbeth Van der Auwera;
10. De heer Johan Decuyper – Gedelegeerd bestuurder.



2. DE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR

De bezoldiging die de leden van de Raad van Bestuur genieten uit hoofde van hun mandaat als bestuurder wordt in toepassing van artikel 21 §2 van de wet van 21 maart 1991 vastgesteld door de Koning.

In de Raad van bestuur ontvingen de bestuurders (met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder) en de Voorzitter op basis van het KB van 18 november 2013 een jaarlijkse bruto bezoldiging van respectievelijk 11.155,20 EUR en 52.057,64 EUR die gekoppeld werd aan de spilindex 138,01.

De bestuurders ontvingen daarnaast een presentiegeld

voor hun aanwezigheid in de gespecialiseerde comités die binnen de Raad van Bestuur (Auditcomité, Bezoldigingscomité, Strategisch comité) werden opgericht en dit op basis van het KB van 3 mei 1999. Dat presentiegeld bedraagt 371,84 EUR, wordt niet geïndexeerd en het jaartotaal mag niet hoger zijn dan 1/3 van de jaarlijkse basisbezoldiging als bestuurder.

Voor het boekjaar 2025 zien de bruto vergoedingen (in euro) die de leden van de Raad van Bestuur ontvingen er als volgt uit:

Bestuurders	Bruto	Presentiegeld	Totaal
VRIJDAGHS Laurent (voorzitter)	92.143,72	6.693,12	98.836,84
BORGINON Fons	19.745,12	1.859,20	21.604,32
LAVEYNE Luc	19.745,12	3.718,40	23.463,52
LEBLON Jean	19.745,12	2.974,72	22.719,84
LORAND Renaud	19.745,12	2.974,72	22.719,84
LUDMER Julie	19.745,12	1.859,20	21.604,32
STAINIER Sandra	19.745,12	3.718,40	23.463,52
Van der AUWERA Liesbeth	19.745,12	3.718,40	23.463,52
Van RAEMDONCK Kurt	19.745,12	743,68	20.488,80
Totaal bestuurders	250.104,68	28.259,84	278.364,52

2. De heer Fons Borginon werd met ingang van 22 april 2022 (KB van 23 maart 2022) benoemd als bestuurder ter vervanging van mevrouw Elisabeth Matthys.

De aanwezigheidsgraad op de vergaderingen van de Raad van Bestuur bedroeg 93% (inclusief de Gedelegeerd bestuurder en de Regeringscommissaris). In 2025 kwamen de Raad van Bestuur en het Auditcomité respectievelijk 13 en 10 keer samen; het Bezoldigingscomité vergaderde 5 keer en het Strategisch comité 3 keer.

Aanwezigheden op de vergaderingen van de Raad van Bestuur en de comités				
	Raad (totaal 13)	Bezoldigingscomité (totaal 5)	Auditcomité (totaal 10)	Strategisch comité (totaal 3)
VRIJDAGHS Laurent	13/13	5/5	10/10	3/3
BORGINON Fons	11/13	5/5		
LAVEYNE Luc	13/13		8/10	3/3
LEBLON Jean	11/13	5/5		3/3
LORAND Renaud	13/13		8/10	
LUDMER Julie	12/13	5/5		
STAINIER Sandra	10/13		10/10	3/3
Van der AUWERA Liesbeth	10/13	5/5	8/10	
Van RAEMDONCK Kurt	11/13			2/3
DECUYPER Johan (CEO)	13/13	5/5	10/10	3/3
BRUYNSEELS Tanja <i>(regeringscommissaris)</i>	13/13		10/10	3/3



3. HET DIRECTIECOMITÉ

Het Directiecomité was in 2025 samengesteld uit 6 leden:

- 1. De heer Johan Decuyper, gedelegeerd bestuurder;
- 2. De heer Philippe Witpas, Chief Operations Officer (tot 30/10/25 waarnemend Chief Operations Officer);
- 3. De heer Geoffray Robert, Chief Strategy Officer;
- 4. De heer Christophe Wiel, Chief Information Officer;
- 5. De heer Thierry Genard, Chief Compliance Officer;
- 6. De heer Eric Philippart, Chief Finance Officer.

Overeenkomstig artikel 17 §4 van de wet van 21 maart 1991 worden de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de Gedelegeerd bestuurder en de leden van het Directiecomité beslist door de Raad van Bestuur op voorstel van het Bezoldigingscomité.

Bij de infunctietreding van elk lid van het Directiecomité heeft het bezoldigingspakket het voorwerp uitgemaakt van een bijzondere overeenkomst conform art. 21 van de wet van 21 maart 1991.

Wat de vaststelling van de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurder betreft, werd rekening gehouden met de richtlijnen die dienaangaande in 2013 door de Regering werden voorgeschreven. Op basis van deze richtlijnen en op voorstel van het Bezoldigingscomité werd door de Raad van Bestuur in de bijzondere overeenkomst van de gedelegeerd bestuurder een bezoldigingssysteem vastgelegd dat voorziet in de toekenning van een vast bruto jaarloon, een variabel brutoloon en een aantal bijkomende voordelen.

In zijn hoedanigheid van lid van de Raad van Bestuur ontvangt de gedelegeerd bestuurder geen specifieke vergoeding.

De bijzondere overeenkomst van de andere directieleden voorziet eveneens een bezoldigingspakket met een vast bruto jaarloon, een variabel brutoloon en een aantal bijkomende voordelen.

Variabele vergoeding met betrekking tot de prestaties 2024

De leden van het Directiecomité ontvingen in 2025 een variabele vergoeding die betrekking heeft op de prestaties van 2024. Het mandaat van de waarnemend COO, de heer Philippe Witpas, nam een aanvang op 1 oktober 2024. Betrokkene had voor het jaar 2024 geen recht op een variabele vergoeding.

De evaluatie is voor de gedelegeerd bestuurder voor 70% en voor de andere leden van het Directiecomité voor 50% gebaseerd op volgende gemeenschappelijke criteria: het aantal ongevallen en incidenten A en B, de effectiviteit van safety management, kostenbeheersing, ATCO-productiviteit, uitvoering van het investeringsplan en duurzaamheid. Daarnaast is de evaluatie gebaseerd op de verwezenlijking van individuele doelstellingen (voor 30% voor Gedelegeerd bestuurder en voor 50% voor de andere leden van het Directiecomité).

Bijkomende voordelen in 2025

De Gedelegeerd bestuurder en de andere leden van het Directiecomité genoten in 2025, zoals voorzien in de individuele contracten, van een aantal bijkomende voordelen zoals o.a. een bedrijfswagen en een hospitalisatieverzekering. De contractuele leden van het Directiecomité genoten tevens van een ‘inkomensverliesverzekering’ en een groepsverzekering.

In 2025 ontvingen de leden van het Directiecomité het volgende bezoldigingspakket :

4. DE REGERINGSCOMMISSARIS

Mevrouw Bruynseels werd vanaf 3 december 2020 benoemd tot Regeringscommissaris (KB van 25 november 2020). Ze ontving in 2025 een bruto vergoeding van 22.450,68 EUR.



Directiecomite	Vast loon (*)	Overige voordelen (**)	Totaal
Gedelegeerd bestuurder	325.912,09	68.981,42	394.893,51
Directeurs-Generaal	1.280.331,10	242.020,98	1.522.352,08
TOTAAL	1.606.243,19	311.002,40	1.917.245,59

(*) vast loon = loon + vakantiegeld + eindejaarspremie
(**) Inclusief variabele vergoeding uitbetaald in 2025 m.b.t. prestaties 2024

Geconsolideerd jaarverslag 2025

1. CONSOLIDATIEKRING

Op 27 februari 2018 hebben skeyes en Entry Point North Sweden de joint venture “Entry Point North Belgium (EPNB)” opgericht om opleidings- en administratieve diensten te verlenen aan de luchtverkeersleiders in België. Beide partijen verwierven 50% van de aandelen.

Op 10 februari 2020 werd SkeyDrone opgericht, op dat ogenblik een 100% dochteronderneming van skeyes. Op 31 januari 2022 werd beslist het kapitaal te verhogen met EUR 4.325.713,78, om het van EUR 5.579.000,00 te brengen op EUR 9.904.713,78, door inbreng in geld en met de uitgifte van 55.789 aandelen, waarvan de helft onmiddel-

lijk volstort werd door de nieuwe aandeelhouder “Brussels Airport Ventures NV” (KBO 0780.935.419) en de tweede helft begin 2023. skeyes behoudt 55.790 aandelen in SkeyDrone. Aangezien skeyes de controle behoudt, werd de integrale consolidatiemethode toegepast.

2025 is het vijfde jaar dat er een geconsolideerde jaarrekening opgemaakt werd.

De geconsolideerde jaarrekening over het boekjaar 2025 betreft een integrale consolidatie van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf skeyes met deze van zijn dochteronderneming SkeyDrone nv en een evenredige consolidatie met Entry Point North Belgium nv.



Consoliderende onderneming	skeyes	Ondernemingsnummer	Aandeel skeyes	Consolidatiemethode
In de consolidatie opgenomen ondernemingen	Entry Point North Belgium SA	0691.631.279	50%	Evenredig
	SkeyDrone SA	0743.488.073	50%	Integraal

2. ACTIVITEITENVERSLAG VAN DE DOCHTERONDERNEMING EPNB

In 2025 bleef skeyes de strategische partner en belangrijkste klant van EPNB.

Naast de traditionele operationele activiteiten stond het jaar 2025 vooral in het teken van de onderhandelingen tussen skeyes en EPN om de partnerschapsovereenkomst binnen EPNB te verlengen. Deze onderhandelingen hebben geleid tot het ondertekenen van een vernieuwde overeenkomst op 28 oktober 2025. Ze treedt in werking op 1 juli 2026 met een herziene scope en tarifiering.

In 2025 werd de samenwerking met Defensie voortgezet. EPNB ondersteunde de opleiding van de ATCC-luchtverkeersleiders. Een bijkomende samenwerking krijgt in 2026 een vervolg: de ondersteuning voor de nieuwe militaire promoties wordt geïntensiveerd, in het kader waarvan EPNB zal voorzien in bijkomende simulatorpiloten.

In totaal verstrekte EPNB in 2025 meer dan 206 cursussen met bijna 2.120 deelnemers. In 2025 genereert de *ATC Training* ongeveer 51% van de inkomsten (36,5% *Initial Training*, 12% *Unit Training* en 2,5% *Continuation Training*).

3. ACTIVITEITENVERSLAG VAN DE DOCHTERONDERNEMING SKEYDRONE

Tijdens zijn zesde jaar van activiteiten heeft het bedrijf zijn strategie geheroriënteerd en zijn productlijnen verder gecommercialiseerd:

Productlijn 1 (UTM-softwarediensten voor UAS-geozonemanagers): de UTM-software suite bleef operationeel en het bedrijf behield zijn positie als marktleider in dit segment in België. De uitrol van *U-space* in België bleef vertraging oplopen, wat een rem zette op de commercialisering van dit segment in 2025.

Productlijn 2 (*Drone Detection as a Service* voor de uitbaters van kritieke infrastructuur en de politie): de dronedetectie is de strategische hoofdpijler van het bedrijf geworden in 2025.

Het bedrijf is zijn detectienetwerk en productaanbod blijven ontwikkelen, met nieuwe contracten en klanten in de segmenten van de politie en uitbaters van kritieke infrastructuur.

Productlijn 3 (*U-space*-diensten voor het segment van de drone-exploitanten): de activiteiten van deze productlijn

werden teruggeschroefd in 2025. Het certificeringstraject als *U-space*-dienstverlener liep voort, maar de commerciële ontwikkeling bleef beperkt wegens de aanhoudende vertraging in de implementatie van de *U-space*.

Productlijn 4 (dronediensten): de drone-exploitatie-activiteiten werden teruggeschroefd in 2025. De BVLOS-exploitatievergunning (BVLOS, *Beyond Visual Line of Sight*) die het voorheen had verkregen bleef van kracht, maar het bedrijf besliste zijn middelen te concentreren rond zijn hoofdactiviteiten.

Het bedrijf blijft ook een actieve rol spelen in onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten op het vlak van *U-space* en stedelijke luchtmobiliteit (UAM/AAM). In 2025 zette het bedrijf zijn deelname aan de Europese onderzoek- en ontwikkelingsprojecten BURDI en DIOL voort.

In 2025 werd de alarmbelprocedure in gang gezet. De Raad van Bestuur heeft de algemene vergadering voorgesteld de activiteiten van het bedrijf voort te zetten en heeft een speciaal verslag gepresenteerd met daarin een gedetailleerde beschrijving van de corrigerende maatregelen die nodig zijn om de continuïteit van de activiteiten van het bedrijf te waarborgen. De voortzetting van de activiteiten werd goedgekeurd door de algemene vergadering van 17 april 2025.

De totale opbrengsten van het bedrijf voor het boekjaar 2025 bedragen EUR 1.699.281,45 (vs. EUR 2.419.820,63 in 2024). De omzet bedroeg EUR 1.262.957,19 (vs. EUR 1.434.619,10 in 2024).

De bedrijfskosten per 31 december 2025 bedragen EUR 3.853.833,30, goed voor een toename met 6% in vergelijking met boekjaar 2024. Deze kunnen voornamelijk worden toegeschreven aan een stijging van de indirecte kosten, de kosten voor freelance en engineering en aan hogere afschrijvingen.

Het resultaat vóór belastingen en interesten (EBIT) in de loop van het boekjaar 2025 bedraagt EUR -2.154.551,85 (vs. EUR -1.210.906,92 in 2024). In het boekjaar 2025 werd geen buitengewone opbrengsten of kosten geboekt.

De Raad van Bestuur besluit dat het nettoresultaat na belastingen voor het boekjaar 2025 EUR -2.158.236,80 bedraagt.



4. FINANCIËLE GEGEVENS OVER HET BOEKJAAR 2025

Balans en resultatenrekening

(in duizenden EUR)

Resultatenrekening	2024	2025	Evolutie
Omzet	334.159	351.405	17.246
Geproduceerde vaste activa	440	290	-150
Andere bedrijfsopbrengsten	5.370	5.157	-213
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	606	420	-186
Bedrijfsopbrengsten	340.575	357.273	16.698
Handelsgoederen grond- en hulpstoffen	280	211	-69
Diensten en diverse goederen	124.743	132.248	7.505
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	179.561	188.615	9.054
Afschrijvingen	15.621	16.355	734
Waardeverminderingen en voorzieningen	3.133	-3.661	-6.794
Andere bedrijfskosten	4.522	4.401	-121
Niet-recurrente bedrijfskosten	1.103	327	-776
Bedrijfskosten	328.963	338.496	9.533
Bedrijfsresultaat	11.612	18.777	7.165
Financieel resultaat	3.467	2.371	-1.096
Belastingen op het resultaat	135	117	-18
Geconsolideerd resultaat	14.944	21.031	6.087
Aandeel van derden in het resultaat	-610	-1.079	-469
Aandeel van de groep in het resultaat	15.554	22.110	6.556



Boekjaar 2025	kEUR
Netto resultaat van skeyes	22.832
Aandeel v/d groep in het resultaat van EPNB	357
Aandeel v/d groep in het resultaat van SkeyDrone	-2.158
Aandeel v/d groep in het geconsolideerde resultaat	21.031

De geconsolideerde jaarrekening sluit af met een winst van EUR 21,0 miljoen: het aandeel van de groep in het resultaat bedraagt EUR 22,1 miljoen, waarvan EUR 22,8 miljoen voor de moederonderneming skeyes, kEUR 357 voor



EPNB (50%) en een verlies van EUR -2,2 miljoen voor de dochteronderneming SkeyDrone (50%); het aandeel van derden in het resultaat betreft het aandeel van 50% van Brussels Airport Ventures nv in het verlies van SkeyDrone.

De geproduceerde vaste activa betreffen interne ontwikkelingen door SkeyDrone.

Het geconsolideerde balanstotaal bedraagt EUR 553 miljoen. Ook aan balanszijde vertegenwoordigt skeyes ongeveer 99% van de verschillende posten in de geconsolideerde balans.

Het belang van derden geeft aan welk deel van het geconsolideerde eigen vermogen niet in handen is van de moederonderneming skeyes, maar door derden (i.e. Brussels Airport Ventures nv) is ingebracht.

Voor de bespreking van de balans en resultatenrekening van de moeder- en dochterondernemingen verwijzen we naar de statutaire jaarrekening en het jaarverslag van de desbetreffende ondernemingen.

Gebeurtenissen na de balansdatum

Niet van toepassing.

Activa	2024	2025	Evolutie
Vaste activa	138.659	142.395	3.736
Vlottende activa	400.379	410.452	10.073
Totaal activa	539.038	552.847	13.809

Passiva	2024	2025	Evolutie
Eigen vermogen	308.142	330.350	22.208
Belangen van derden	1.797	718	-1.079
Voorzieningen	24.240	21.102	-3.138
Schulden	204.859	200.677	-4.182
Totaal passiva	539.038	552.847	13.809

Verslag van het College van commissarissen

Verslag van het College van commissarissen van de autonome overheidsonderneming skeyes over het boekjaar afgesloten op 31 december 2025

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, en meer bepaald, ingevolge artikel 25 van de Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (hierna genoemd “Wet van 21 maart 1991”) dat verwijst naar de artikelen 3:74 en 3:75 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, brengt het College van commissarissen u verslag uit in het kader van het mandaat van commissaris van skeyes (“het autonoom overheidsbedrijf”). Dit verslag omvat ons oordeel over de balans op 31 december 2025, de resultatenrekening afgesloten op 31 december 2025 en over de toelichting (alle stukken gezamenlijk de “jaarrekening”) en omvat tevens ons verslag betreffende de overige door wet- en regelgeving gestelde eisen. Deze verslagen zijn één en ondeelbaar.

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren, werden benoemd bij Ministerieel Besluit van respectievelijk 18 augustus 2023 en 20 oktober 2025. Deze benoeming geldt voor de duur die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controleactiviteiten van de boekjaren 2023, 2024 en 2025.

Op grond van artikel 25, §3 van de wet van 21 maart 1991 werden twee leden van het College van commissarissen benoemd door de algemene vergadering van het Rekenhof van respectievelijk 19 april 2023 en 30 augustus 2023.

Het College van commissarissen heeft de wettelijke controle van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf voor het derde jaar uitgevoerd.

VERSLAG OVER DE JAARREKENING

Oordeel zonder voorbehoud

Het College van commissarissen heeft de wettelijke controle uitgevoerd van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf skeyes, die de balans op 31 december 2025 omvat, alsook de resultatenrekening van het boekjaar afgesloten op die datum en de toelichting, met een balanstotaal van € 546.703.311,28 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van € 18.600.526,30.

Naar ons oordeel geeft de Jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en de financiële toestand van het autonoom overheidsbedrijf per 31 december 2025 alsook van haar resultaten over het boekjaar dat op die datum is afgesloten, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Basis voor het oordeel zonder voorbehoud

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens de internationale controlestandaarden (ISA's) zoals van toepassing

in België. Onze verantwoordelijkheden op grond van deze standaarden zijn verder beschreven in de sectie “Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening” van ons verslag. Wij hebben alle deontologische vereisten die relevant zijn voor de controle van de jaarrekening in België nageleefd, met inbegrip van deze met betrekking tot de onafhankelijkheid.

Wij hebben van het bestuursorgaan en van de aangestelden van het autonoom overheidsbedrijf de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan voor het opstellen van de jaarrekening

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen van de jaarrekening die een getrouw beeld geeft in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, alsook voor de interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van de jaarrekening die geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten.

Bij het opstellen van de jaarrekening is het bestuursorgaan



verantwoordelijk voor het inschatten van de mogelijkheid van het autonoom overheidsbedrijf om haar continuïteit te handhaven, het toelichten, indien van toepassing, van aangelegenheden die met continuïteit verband houden en het gebruiken van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuursorgaan het voornemen heeft om het autonoom overheidsbedrijf te liquideren of om de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of geen realistisch alternatief heeft dan dit te doen.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze doelstellingen zijn het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid over de vraag of de jaarrekening als

geheel geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten en het uitbrengen van een commissarisverslag waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoog niveau van zekerheid, maar is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de ISA's is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer die bestaat. Afwijkingen kunnen zich voordoen als gevolg van fraude of fouten en worden als van materieel belang beschouwd indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij, individueel of gezamenlijk, de economische beslissingen genomen door gebruikers op basis van deze jaarrekening, beïnvloeden.

Bij de uitvoering van onze controle leven wij het wettelijk,

reglementair en normatief kader dat van toepassing is op de controle van de jaarrekening in België na. Een wettelijke controle biedt evenwel geen zekerheid omtrent de toekomstige levensvatbaarheid van het autonoom overheidsbedrijf, noch omtrent de efficiëntie of de doeltreffendheid waarmee het bestuursorgaan de bedrijfsvoering van het autonoom overheidsbedrijf ter hand heeft genomen of zal nemen. Onze verantwoordelijkheden inzake de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling staan hieronder beschreven.

Als deel van een controle uitgevoerd overeenkomstig de ISA's, passen wij professionele oordeelsvorming toe en handhaven wij een professioneel-kritische instelling gedurende de controle. We voeren tevens de volgende werkzaamheden uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten, het bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden die op deze risico's inspelen en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Het risico van het niet detecteren van een van materieel belang zijnde afwijking is groter indien die afwijking het gevolg is van fraude dan indien zij het gevolg is van fouten, omdat bij fraude sprake kan zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten om transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle, met als doel controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet zijn gericht op het geven van een oordeel over de effectiviteit van de interne beheersing van het autonoom overheidsbedrijf;
- het evalueren van de geschiktheid van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van de door het bestuursorgaan gemaakte schattingen en van de daarop betrekking hebbende toelichtingen;
- het concluderen of de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is, en het concluderen, op basis van de verkregen con-

trole-informatie, of er een onzekerheid van materieel belang bestaat met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden die significante twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van het autonoom overheidsbedrijf om haar continuïteit te handhaven. Indien wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij ertoe gehouden om de aandacht in ons commissarisverslag te vestigen op de daarop betrekking hebbende toelichtingen in de jaarrekening, of, indien deze toelichtingen inadequaat zijn, om ons oordeel aan te passen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van ons commissarisverslag. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat het autonoom overheidsbedrijf haar continuïteit niet langer kan handhaven;

- het evalueren van de algehele presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening, en van de vraag of de jaarrekening de onderliggende transacties en gebeurtenissen weergeeft op een wijze die leidt tot een getrouw beeld.

Wij communiceren met het bestuursorgaan onder meer over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante controlebevindingen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing die wij identificeren gedurende onze controle.

OVERIGE DOOR WET- EN REGELGEVING GESTELDE EISEN

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de inhoud van het beheersverslag, voor het naleven van de wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften die van toepassing zijn op het voeren van de boekhouding, alsook voor het naleven van de Wet van 21 maart 1991, van de statuten en het beheerscontract van toepassing op het autonoom overheidsbedrijf.

Verantwoordelijkheden van het College van commissarissen

In het kader van onze opdracht en overeenkomstig de Belgische bijkomende norm (herziene versie 2020) bij de in België van toepassing zijnde internationale controlestandaarden (ISA's), is het onze verantwoordelijkheid om, in alle

van materieel belang zijnde opzichten, het beheersverslag over de Jaarrekening te verifiëren, alsook de naleving van bepaalde verplichtingen van de Wet van 21 maart 1991 en van de statuten te verifiëren, alsook verslag over deze aanlegenheden uit te brengen.

Aspecten betreffende het beheersverslag

Naar ons oordeel, na het uitvoeren van specifieke werkzaamheden op het beheersverslag over de Jaarrekening, zijn wij van oordeel dat dit Beheersverslag overeenstemt met de jaarrekening voor hetzelfde boekjaar en is opgesteld overeenkomstig de artikelen 3:5 en 3:6 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

In de context van onze controle van de jaarrekening, zijn wij tevens verantwoordelijk voor het overwegen, in het bijzonder op basis van de kennis verkregen in de controle, of het Beheersverslag een afwijking van materieel belang bevat, hetzij informatie die onjuist vermeld is of anderszins misleidend is. In het licht van de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd, dienen wij u geen afwijking van materieel belang te melden.

Vermelding betreffende de sociale balans

De sociale balans neer te leggen bij de Nationale Bank van België overeenkomstig artikel 3:12, § 1, 8° van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, bevat, zowel qua vorm als qua inhoud alle door dit Wetboek voorgeschreven inlichtingen, waaronder deze betreffende de informatie inzake de lonen en de vormingen, en bevat geen van materieel belang zijnde inconsistenties ten aanzien van de informatie waarover wij beschikken in het kader van onze opdracht.

Vermeldingen betreffende de onafhankelijkheid

Onze kantoren en onze netwerken hebben geen opdrachten verricht die onverenigbaar zijn met de wettelijke controle van de Jaarrekening en zijn in de loop van ons mandaat onafhankelijk gebleven tegenover het autonoom overheidsbedrijf.

Er werden geen bijkomende opdrachten die verenigbaar zijn met de wettelijke controle van de Jaarrekening bedoeld in artikel 3:65 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen en waarvoor honoraria verschuldigd zijn, verricht.

Andere vermeldingen

- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd in overeenstemming met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften en rekening houdend met specifieke wetgeving van toepassing, desgevallend afwijkend van de Belgische boekhoudwet, met in het bijzonder de Wet van 31 juli 2017 tot wijziging van artikel 176 van de wet van 21 maart 1991 dewelke stelt dat er geen boekhoudkundige voorzieningen moet worden aangelegd inzake voorzieningen voor risico's en kosten voor beschikbaarheid en verlof voorafgaand aan het pensioen van het personeel van skeyes.
- De resultaatverwerking stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.
- Wij hebben geen kennis van verrichtingen of beslissingen die in overtreding met de Wet van 21 maart 1991, de statuten, of het van toepassing zijnde beheerscontract zijn gedaan of genomen en die in ons verslag zouden moeten vermeld worden.

Brussel,

Het College van commissarissen

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren

Callens Vandelanotte & Theunissen BV,
Commissaris,
vertegenwoordigd door
Sara Steyaert, *Bedrijfsrevisor*

–
Forvis Mazars Bedrijfsrevisoren BV,
Commissaris,
vertegenwoordigd door
Romuald Bilem, *Bedrijfsrevisor*

Het Rekenhof vertegenwoordigd door

Olivier Hubert,
Raadsheer van het Rekenhof
–
Hilde François,
Eerste voorzitter van het Rekenhof

Verslag van het College van commissarissen van het autonoom overheidsbedrijf skeyes over het boekjaar afgesloten op 31 december 2025 (Geconsolideerde jaarrekening)

In het kader van de wettelijke controle van de geconsolideerde jaarrekening van skeyes

(de “Vennootschap” of “het autonoom overheidsbedrijf”) en haar filialen (samen “de Groep” en “de Geconsolideerde Jaarrekening”), legt het College van Commissarissen u haar verslag voor. Dit bevat haar verslag over de Geconsolideerde Jaarrekening en de overige door wet- en regelgeving gestelde eisen. Deze verslagen zijn één en ondeelbaar.

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren werden benoemd bij Ministerieel Besluit van 18 augustus 2023 en 20 oktober 2025. Deze benoeming geldt voor de duur die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controleactiviteiten van de boekjaren 2023, 2024 en 2025. Ze hebben de wettelijke controle van de Geconsolideerde jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf uitgevoerd gedurende twee boekjaren.

VERSLAG OVER DE GECONSOLIDEERDE JAARREKENING

Oordeel zonder voorbehoud

Het College van commissarissen heeft de wettelijke controle uitgevoerd van de Geconsolideerde Jaarrekening van de Groep, die de balans op 31 december 2025 omvat, alsook de resultatenrekening van het boekjaar afgesloten op die datum en de toelichting, met een balanstotaal van € 552.847.426 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van € 21.030.895.

Naar ons oordeel geeft de Geconsolideerde Jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en van de financiële toestand van de Groep per 31 december 2025, alsook van haar resultaten over het boekjaar dat op die datum is afgesloten, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Basis voor het oordeel zonder voorbehoud

We hebben onze controle uitgevoerd in overeenstemming met de International Standards on Auditing (“ISAs”). Onze verantwoordelijkheden uit hoofde van die standaarden zijn nader beschreven in het gedeelte “Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de Geconsolideerde Jaarrekening” van ons verslag.

Wij hebben alle deontologische vereisten die relevant zijn voor de controle van de Geconsolideerde Jaarrekening in België nageleefd, met inbegrip van deze met betrekking tot de onafhankelijkheid.

Wij hebben van het bestuursorgaan en van de aangestelden van het autonoom overheidsbedrijf de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan voor het opstellen van de Geconsolideerde Jaarrekening

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen van de Geconsolideerde Jaarrekening die een getrouw beeld geeft in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundige referentiestelsel en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften, alsook voor een systeem van interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van de Geconsolideerde Jaarrekening die geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten.

In het kader van de opstelling van de Geconsolideerde Jaarrekening is het bestuursorgaan verantwoordelijk voor het inschatten van de mogelijkheid van de Groep om haar continuïteit te handhaven; het toelichten, indien van toepassing, van aangelegenheden die met continuïteit verband houden en het gebruiken van de continuïteitsveronderstelling tenzij het bestuursorgaan het voornemen heeft om het autonoom overheidsbedrijf te vereffenen of om de bedrijfsactiviteiten stop te zetten of geen realistisch alternatief heeft dan dit te doen.



Onze verantwoordelijkheden voor de controle over de Geconsolideerde Jaarrekening

Onze doelstellingen zijn het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid over de vraag of de Geconsolideerde Jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten en het uitbrengen van een commissarisverslag waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoog niveau van zekerheid, maar is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de ISAs is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer die bestaat. Afwijkingen kunnen zich voordoen als gevolg van fraude of fouten en worden als van materieel belang beschouwd indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij, individueel of gezamenlijk, de economische beslissingen genomen door gebruikers op basis van de Geconsolideerde Jaarrekening beïnvloeden.

Bij de uitvoering van onze controle leven wij het wettelijk, reglementair en normatief kader dat van toepassing is op de controle van de Geconsolideerde Jaarrekening in België na. De wettelijke controle biedt geen zekerheid omtrent de toekomstige levensvatbaarheid van de Groep, noch omtrent de efficiëntie of de doeltreffendheid waarmee het bestuursorgaan de bedrijfsvoering van de Vennootschap ter hand heeft genomen of zal nemen. Onze verantwoordelijkheden inzake de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling staan hieronder beschreven.

Als deel van een controle uitgevoerd overeenkomstig de ISAs, passen wij professionele oordeelsvorming toe en handhaven wij een professioneel-kritische instelling gedurende de controle. We voeren tevens de volgende werkzaamheden uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de Geconsolideerde Jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of fouten, het bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden die op deze risico's inspelen en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Het risico van het niet detecteren van een van materieel belang zijnde afwijking is groter indien die afwijking het gevolg is van fraude dan indien zij het ge-

volg is van fouten, omdat bij fraude sprake kan zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten om transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeer voorstellen van zaken of het doorbreken van het systeem van interne beheersing;

- het verkrijgen van inzicht in het systeem van interne beheersing dat relevant is voor de controle, met als doel controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet zijn gericht op het geven van een oordeel over de effectiviteit van het systeem van interne beheersing van de Groep;
- het evalueren van de geschiktheid van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van de door het bestuursorgaan gemaakte schattingen en van de daarop betrekking hebbende toelichtingen;
- het concluderen van de aanvaardbaarheid van de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling, en op basis van de verkregen controle-informatie, concluderen of er een onzekerheid van materieel belang bestaat met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden die significante twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de Groep om de continuïteit te handhaven. Als we besluiten dat er sprake is van een onzekerheid van materieel belang, zijn wij ertoe gehouden om de aandacht in ons commissarisverslag te vestigen op de daarop betrekking hebbende toelichtingen in de Geconsolideerde Jaarrekening of, indien deze toelichtingen inadequaat zijn, om ons oordeel aan te passen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot op de datum van ons commissarisverslag. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de continuïteit van de Groep niet langer gehandhaafd kan worden;
- het evalueren van de algehele presentatie, structuur en inhoud van de Geconsolideerde Jaarrekening, en of deze Geconsolideerde Jaarrekening de onderliggende transacties en gebeurtenissen weergeeft op een wijze die leidt tot een getrouw beeld.
- het verkrijgen van voldoende en geschikte controle-informatie met betrekking tot de financiële informatie van de entiteiten of bedrijfsactiviteiten binnen de Groep

gericht op het tot uitdrukking brengen van een oordeel over de geconsolideerde jaarrekening. Wij zijn verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. Wij blijven ongedeeld verantwoordelijk voor ons oordeel.

Wij communiceren met het beheersorgaan en de aangelegden van het autonoom overheidsbedrijf, onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante controlebevindingen, waaronder



eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing die we identificeren gedurende onze controle.

OVERIGE DOOR WET- EN REGELGEVING GESTELDE EISEN

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de inhoud van het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening en de andere informatie opgenomen in het

jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening.

Verantwoordelijkheden van het College van commissarissen

In het kader van ons mandaat en overeenkomstig de Belgische bijkomende norm (herziene versie 2023) bij de in België van toepassing zijnde internationale controlestandaarden (ISA's), is het onze verantwoordelijkheid om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening en de andere informatie

opgenomen in het jaarrapport te verifiëren, alsook verslag over deze aangelegenheden uit te brengen.

Aspecten betreffende het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening en andere informatie opgenomen in het jaarrapport over de geconsolideerde jaarrekening

Na het uitvoeren van specifieke werkzaamheden op het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening, zijn wij van oordeel dat dit jaarverslag overeenstemt met de Geconsolideerde Jaarrekening voor hetzelfde boekjaar en is opgesteld overeenkomstig het artikel 3:32 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

In de context van onze controle van de Geconsolideerde Jaarrekening, zijn wij tevens verantwoordelijk voor het overwegen, op basis van de kennis verkregen in de controle, of het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening en de andere informatie opgenomen in het jaarrapport over de geconsolideerde jaarrekening een afwijking van materieel belang bevatten, hetzij informatie die onjuist vermeld is of anderszins misleidend is. In het licht van de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd, hebben wij geen afwijking van materieel belang te melden.

Vermeldingen betreffende de onafhankelijkheid

Wij hebben geen opdrachten verricht die onverenigbaar zijn met de wettelijke controle van de Geconsolideerde Jaarrekening en zijn in de loop van ons mandaat onafhankelijk gebleven tegenover de Groep.

Brussel, 28 april 2026

Het College van commissarissen

Callens, Vandelanotte & Theunissen BV,
Commissaris vertegenwoordigd door

Sara Steyaert, *Bedrijfsrevisor*

Voorzitter van het College van commissarissen

–

Forvis Mazars Bedrijfsrevisoren BV,
Commissaris vertegenwoordigd door
Romuald Bilem, *Bedrijfsrevisor*



Jaarrekening

Resultatenrekening in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	
Bedrijfsopbrengsten	341.303.849,21	359.021.642,72	
A. Omzet	335.191.053,55	352.850.957,41	REF A
B. Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering	–	–	
C. Geproduceerde vaste activa	–	–	
D. Andere bedrijfsopbrengsten	5.507.143,47	5.751.346,46	
E. Niet recurrente bedrijfsopbrengsten	605.652,19	419.338,85	
Bedrijfskosten	328.940.269,80	338.555.173,29	
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	–	–	
1. Aankopen	–	–	
2. Voorraad: afname (toename)	–	–	
B. Diensten en diverse goederen	122.178.893,54	129.170.688,43	
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	182.782.570,83	192.473.156,24	
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen	15.235.794,54	15.846.160,73	
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvord.	-163.678,30	-524.011,69	
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	3.282.561,30	-3.137.457,93	
G. Andere bedrijfskosten	4.520.941,92	4.399.670,88	
H. Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	–	–	
I. Niet recurrente bedrijfskosten	1.103.185,97	326.966,63	REF B
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	12.363.579,41	20.466.469,43	
Financiële opbrengsten	3.626.886,18	2.565.968,75	
Recurrente financiële opbrengsten	3.626.886,18	2.565.968,75	
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa	–	–	
B. Opbrengsten uit vlottende activa	181,41	100.650,75	
C. Andere financiële opbrengsten	3.626.704,77	2.465.318,00	
Niet recurrente financiële opbrengsten	–	–	
Financiële kosten	157.980,37	4.431.911,88	
Recurrente financiële kosten	157.980,37	200.429,09	
A. Kosten van schulden	103.784,38	27.336,96	
B. Waardevermindering op vlottende activa anders dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (Terugneming)	–	–	

C. Andere financiële kosten	54.195,99	73.092,13
Niet-recurrente financiële kosten	–	4.231.482,79
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting	15.832.485,22	18.600.526,30
A. Onttrekking aan de uitgestelde belasting	–	–
B. Overboeking naar de uitgestelde belasting	–	–
Belasting op het resultaat	–	–
A. Belastingen	–	–
B. Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	–	–
Winst (Verlies) van het boekjaar	15.832.485,22	18.600.526,30
Onttrekking aan de belastingvrije reserves	–	–
Overboeking naar de belastingvrije reserves	–	–
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	15.832.485,22	18.600.526,30

Resultaatverwerking in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
Te bestemmen winst (verlies)	–	–
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	–	–
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	–	–
Onttrekking aan het eigen vermogen	–	–
aan de inbreng	–	–
aan de reserves	–	–
Toevoeging aan het eigen vermogen	–	–
aan de inbreng	–	–
aan de wettelijke reserve	–	–
aan de overige reserves	–	–
Over te dragen winst (verlies)	–	–
Tussenkoms van de vennoten in het verlies	–	–
Uit te keren winst	–	–
Vergoeding van de inbreng	–	–
Bestuurders of zaakvoerders	–	–
Andere rechthebbenden	–	–

Activa in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
Oprichtingskosten	–	–
VASTE ACTIVA	143.103.197,75	142.448.917,57
Immateriële vaste activa	72.005,75	32.344,31
Materiële vaste activa	137.234.492,00	140.851.156,05
A. Terreinen en gebouwen	49.733.127,18	48.761.438,43
B. Installaties, machines en uitrusting	51.367.868,68	48.337.522,50
C. Meubilair en rollend materieel	2.620.984,88	2.411.157,02
D. Leasing en soortgelijke rechten	–	–
E. Overige materiële vaste activa	2.998.442,09	2.397.973,67
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	30.514.069,17	38.943.064,43
Financiële vaste activa	5.796.700,00	1.565.417,21
A. Verbonden ondernemingen	5.779.000,00	1.547.517,21
1. Deelnemingen	5.779.000,00	1.547.517,21
2. Vorderingen	–	–
B. Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	–	–
1. Deelnemingen	–	–
2. Vorderingen	–	–
C. Andere financiële vaste activa	17.700,00	17.900,00
1. Aandelen	–	–
2. Vorderingen en borgtochten in contanten	17.700,00	17.900,00

REF B

REF C

Activa in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
VLOTTENDE ACTIVA	394.670.245,05	404.254.393,71
Vorderingen op meer dan één jaar	4.340.303,72	3.530.042,00
A. Handelsvorderingen	–	–
B. Overige vorderingen	3.530.042,00	4.042.097,83
Vorraden en bestellingen in uitvoering	–	–
A. Voorraden	–	–
1. Grond- en hulpstoffen	–	–
2. Goederen in bewerking	–	–
3. Gereed product	–	–
4. Handelsgoederen	–	–
5. Onroerende goederen bestemd voor verkoop	–	–
6. Vooruitbetalingen	–	–
B. Bestellingen in uitvoering	–	–
Vorderingen op ten hoogste één jaar	54.935.826,20	67.630.085,65
A. Handelsvorderingen	12.158.824,02	18.412.510,43
B. Overige vorderingen	42.777.002,18	49.217.575,22
Geldbeleggingen	110.021.091,08	145.521.365,23
A. Eigen aandelen	–	–
B. Overige beleggingen	110.021.091,08	145.521.365,23
Liquide middelen	6.627.240,89	1.879.010,17
Overlopende rekeningen	219.556.044,88	185.181.834,83
TOTAAL VAN DE ACTIVA	537.773.442,80	546.703.311,28

Passiva in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	
EIGEN VERMOGEN	308.819.413,59	327.517.496,93	REF F
Kapitaal	170.000.000,00	170.000.000,00	
A. Geplaatst kapitaal	170.000.000,00	170.000.000,00	
B. Niet opgevraagd kapitaal	–	–	
Uitgiftepremies	–	–	
Herwaarderingsmeerwaarden	–	–	
Reserves	120.089.926,28	135.922.411,48	
A. Wettelijke reserves	17.000.000,00	17.000.000,00	
B. Onbeschikbare reserves	–	–	
1. Voor eigen aandelen	–	–	
2. Andere	–	–	
C. Belastingvrije reserves	–	–	
D. Beschikbare reserves	103.089.926,28	118.922.411,48	
Overgedragen winst of overgedragen verlies	15.832.485,22	18.600.526,30	
Kapitaalsubsidies	2.897.002,09	2.994.559,15	
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief	–	–	
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	24.240.139,25	21.102.420,72	
A. Voorzieningen voor risico's en kosten	24.240.139,25	21.102.420,72	
1. Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	4.217.044,91	4.726.585,90	
2. Belastingen	–	–	
3. Grote herstellings- en onderhoudswerken	15.456.653,56	11.671.118,61	
4. Milieuverplichtingen	–	–	
5. Overige risico's en kosten	4.566.440,78	4.704.716,21	
B. Uitgestelde belastingen	–	–	
SCHULDEN	204.713.889,96	198.083.393,63	
Schulden op meer dan één jaar	82.150.506,79	66.229.907,90	

Passiva in '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
A. Financiële schulden	81.140.915,41	65.451.161,76
1. Achtergestelde leningen	–	–
2. Niet achtergestelde obligatieleningen	–	–
3. Leasingschulden en soortgelijke schulden	–	–
4. Kredietinstellingen	–	–
5. Overige leningen	81.140.915,41	65.451.161,76
B. Handelsschulden	–	–
1. Leveranciers	–	–
2. Te betalen wissels	–	–
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	–	–
D. Overige schulden	1.009.591,38	778.746,14
Schulden op ten hoogste één jaar	88.518.638,50	88.494.519,22
A. Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	20.700.000,00	15.700.000,00
B. Financiële schulden	–	–
1. Kredietinstellingen	–	–
2. Overige leningen	–	–
C. Handelsschulden	35.861.766,84	38.865.235,29
1. Leveranciers	35.861.766,84	38.865.235,29
2. Te betalen wissels	–	–
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	–	–
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	30.525.644,66	29.398.756,93
1. Belastingen	6.848.277,74	6.999.091,42
2. Bezoldigingen en sociale lasten	23.677.366,92	22.399.665,51
F. Overige schulden	1.431.227,00	4.530.527,00
Overlopende rekeningen	34.044.744,67	43.358.966,51
TOTAAL VAN DE PASSIVA	537.773.442,80	546.703.311,28

Samenvatting van de waarderingsregels

ACTIVA

Oprichtingskosten

De oprichtingskosten en eerste vestigingskosten worden onmiddellijk ten laste genomen tijdens het boekjaar waarin zij werden gemaakt.

De herstructureringskosten worden geactiveerd wanneer het gaat om welbepaalde uitgaven die verband houden met een ingrijpende wijziging in de structuur of de organisatie van de vennootschap en deze uitgaven een blijvende en gunstige weerslag hebben op de rentabiliteit van de vennootschap.

Deze kosten maken het voorwerp uit van afschrijvingen in jaarlijkse schijven van 20%.

Immateriële vaste activa

De vergoedingen voor licenties en octrooien zijn opgenomen onder deze rubriek en zijn onderworpen aan een lineair afschrijvingspercentage van 20% per jaar.

Studies daarentegen worden via de betrokken kostenrekening direct ten laste genomen in de «Diensten en diverse goederen» (toegepast vanaf het jaar 2000).

Materiële vaste activa

De vaste activa worden opgenomen op het actief van de balans tegen hun aankoopwaarde, inclusief de bijkomende kosten. Voor de grote projecten omvatten de bijkomende kosten naast de niet-terugvorderbare belastingen en vervoerkosten, de erelonen voor architecten en studiebureaus (m.b.t. stabiliteit, speciale technieken, veiligheid en controle).

De afschrijvingen worden berekend per maand op lineaire wijze, volgens de percentages vermeld in de afschrijvingstabel, terwijl de maand van indienststelling overeen stemt met de eerste maandelijkse afschrijvingsschijf.

De vaste activa worden beschouwd als in dienst genomen hetzij op de datum van het proces-verbaal van de voorlopige

oplevering (op die datum kunnen ze gelicht worden uit de rubriek «Vaste activa in aanbouw» waarop ze geregistreerd waren en op hun specifieke rekening worden geboekt), hetzij op de datum van de levering van het goed.

Uitzonderlijk kan skeyes afschrijvingen voorzien op de «Vaste activa in aanbouw», wanneer de indienstneming plaats heeft voor de voorlopige oplevering; in een dergelijk geval wordt rekening gehouden met de werkelijke datum van de indienstneming.

De categorieën van de (im)materiële vaste activa werden in 2019 gereviewed, verder gedifferentieerd en verfijnd. In functie van de geraamde economische levensduur van de investeringen in de verschillende categorieën werden de afschrijvingspercentages bepaald. Voor een aantal categorieën wordt de afschrijvingsperiode langer, voor andere korter.

Financiële vaste activa

Verbonden ondernemingen

De financiële vaste activa worden geboekt op de actiefzijde van de balans tegen hun aankoopwaarde.

Op het einde van elk boekjaar, wordt de waardering herzien in functie van de toestand, de rentabiliteit of de vooruitzichten van de onderneming waarin de deelneming wordt gehouden.

Waardeverminderingen worden geboekt voor de financiële vaste activa waarvoor een duurzame minwaarde wordt vastgesteld of waarvan de terugbetaling in haar geheel of gedeeltelijk onzeker of in gevaar is.

Een terugname van de waardeverminderingen wordt doorgevoerd ten belope van de genoemde waardeverminderingen indien later een duurzame meerwaarde wordt vastgesteld.

Wanneer de geraamde waarde hoger is dan de waarde van de geboekte post wordt, in principe, geen verandering aangebracht aan de boekhoudkundige waarde.



Handelsvorderingen op meer dan één jaar

De vorderingen worden geboekt tegen hun nominale waarde of hun aankoopwaarde.

Een waardevermindering wordt doorgevoerd wanneer de realisatiewaarde op de dag van de afsluiting lager is dan de boekhoudkundige waarde - en voor zover het gaat om een duurzame waardevermindering - of wanneer de terugbetaling op de vervaldag, in haar geheel of gedeeltelijk onzeker of in gevaar is.

De waarderingsregels betreffende deviezen zijn hierop van toepassing.

Voorraden

De aangekochte goederen vertegenwoordigen een relatief onbelangrijk bedrag in vergelijking met het totaal van de rubriek «Bedrijfskosten». Ze worden daarom toegewezen aan de «Diensten en diverse goederen» en dus volledig ten laste genomen op het ogenblik van de levering.

Vorderingen op ten hoogste één jaar

De vorderingen worden geboekt tegen hun nominale waarde of hun aankoopwaarde en zijn aan dezelfde waarderingregels onderworpen als de vorderingen op meer dan één jaar.

Geldbeleggingen

- De geldbeleggingen op termijnrekeningen worden geboekt tegen hun aankoopwaarde;

- De beleggingen in verhandelbare titels worden gewaardeerd tegen de marktwaarde die op nuttige wijze het rendement van de belegging meet voor de gedekte periode op de datum van het verslag;
- De titels die een vaste aflossingswaarde hebben en niet verhandelbaar zijn op de markt, worden gewaardeerd als hadden ze een constant rendementsniveau tot op hun vervaldag.

Overlopende rekeningen van het actief

Deze rubriek omvat:

- Over te dragen kosten, d.w.z. de pro rata van kosten die werden gemaakt tijdens het boekjaar of vorig boekjaar, maar die ten laste van één of meer volgende boekjaren moeten worden gebracht;
- Verworven opbrengsten, d.w.z. de pro rata van opbrengsten die slechts in de loop van een volgend boekjaar worden geïnd, maar betrekking hebben op het verstreken boekjaar.

PASSIVA

Voorzieningen voor risico's en kosten

Oordelend met voorzichtigheid, oprechtheid en goede trouw, onderzoekt de Raad van Bestuur op het einde van elk boekjaar de aan te leggen voorzieningen om de te verwachten risico's en kosten te dekken, namelijk:

- de kosten die inherent zijn aan grote herstellings- en onderhoudswerken;
- de risico's die ontstaan zijn tijdens het boekjaar uit duidelijk omschreven toekomstige verliezen en kosten;
- de verliezen of kosten van duidelijk omschreven aard, ontstaan tijdens het boekjaar, maar waarvan het bedrag nog niet vaststaat;
- de verbintenissen ingevolge individuele overeenkomsten afgesloten met de personeelsleden, met een definitief karakter en die concreet de vorm aannemen van overeenkomsten afgesloten in het kader van herstructureringsmaatregelen;
- het risico op verliezen doordat skeyes gebonden is aan een prestatieplan waarin, voor het luik kostenefficiëntie, de tarieven voor de 'en route' activiteit vastgelegd worden voor een referteperiode. Op basis van jaarlijkse updates van de vooruitzichten van de verkeersevolutie berekenen we voor de resterende jaren in de referteperiode de verliezen die veroorzaakt worden door het verkeersrisico en die ten onze laste vallen.

De tijdens de vorige boekjaren aangelegde voorzieningen dienen te worden herzien en teruggenomen te worden in de resultaten indien ze niet meer geheel of gedeeltelijk noodzakelijk zijn.

Schulden op meer dan één jaar en schulden op ten hoogste één jaar

Deze schulden worden geboekt tegen hun nominale waarde.

De bezoldigingen en sociale lasten worden gewaardeerd overeenkomstig de geldende sociale en fiscale regelgeving en de akkoorden afgesloten met de representatieve organisaties van de werknemers.

De waarderingsregels betreffende deviezen zijn hierop van toepassing.

Overlopende rekeningen van het passief

De rubriek omvat:

- De toe te rekenen kosten, d.w.z. de pro rata van kosten die pas in een later boekjaar zullen worden betaald, maar die betrekking hebben op het verstreken boekjaar;
- De over te dragen opbrengsten, d.w.z. de pro rata van opbrengsten die in de loop van het boekjaar of van een vorig boekjaar zijn geïnd, doch geheel of gedeeltelijk op een later boekjaar betrekking hebben.

DIVERSEN

Algemene principes van toepassing op de waardering van de activa en passiva die in deviezen zijn uitgedrukt

De verrichtingen in vreemde munten worden omgezet in euro tegen de koers van de dag van de verrichting.

Op het einde van het boekjaar, worden zowel de vaste activa (immateriële, materiële of financiële) als de andere activa en passiva voor het gedeelte van het saldo van die rekeningen uitgedrukt of oorspronkelijk in deviezen, omgezet aan de wisselkoers van toepassing bij hun inboeking.

Toelichting: VOL 6.10. Bedrijfsresultaten - Pensioenen

In toepassing van artikel 85, alinea 2, van het KB van 30 januari 2001 hebben wij de rubriek «Personeelskosten – Ouderdoms- en overlevingspensioenen» in toelichting VOL 6.10 aangepast aan de eigen kenmerken van ons bedrijf. Deze post bevat de bijdrage van 35% betaald aan de

Staat, in functie van de actuele waarde van de verworven en de toekomstige rustpensioenrechten van de actieve statutaire personeelsleden.

Bijkomende vermeldingen bij TOELICHTING VOL.6.10 en bij de SOCIALE BALANS: VOL.6 «Werknemers waarvoor de onderneming een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die zijn ingeschreven in het algemeen personeelsregister»

skeyes heeft een DIMONA-aangifte ingediend voor zijn statutaire werknemers, die niet verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst (wat bijgevolg inhoudt dat de wet op de arbeidsovereenkomsten niet van toepassing is); sinds de oprichting van skeyes worden ze echter vermeld in de sociale balans als werknemers voor onbepaalde duur.

Toelichting bij de eindeloopbaankosten van de verkeersleiders

Luchtverkeersleiders kennen in België, net zoals in vele andere Europese landen, sedert lang een systeem waarbij zij voorafgaand aan het pensioen een aantal jaren in beschikbaarheid worden gesteld. In dat systeem wordt hen een belangrijk deel van hun wedde betaald zonder dat daar prestaties tegenover staan maar de ambtenaar blijft ter beschikking van skeyes. De kostprijs hiervan blijft ten laste van de onderneming die dit neemt in de kostenbasis die zij aan de klanten aanrekent.

De kosten van beschikbaarheid van de verkeersleiders worden sinds de oprichting van skeyes geboekt in de personeelskosten op het moment van de uitbetaling van deze vergoedingen (principe van de consistentie van de financiële rapportering).

Conform de Europese regelgeving van toepassing op de heffingen van luchtvaartnavigatiediensten, worden deze eindeloopbaankosten op hetzelfde moment gefinancierd via de facturatie aan de klanten. In toepassing van het boekhoudprincipe 'matching' is er een overeenstemming tussen de kosten (uitbetaalde vergoedingen aan de verkeersleiders) en de opbrengsten (doorfacturatie van de vergoedingen aan de klanten).

De Wet van 31 juli 2017 tot wijziging van artikel 176 van de wet van 21 maart 1991 bevestigt dat voor de verplichtingen inzake voorzieningen voor risico's en kosten voor beschikbaarheid en verlof voorafgaand aan het pensioen van zijn personeel skeyes geen voorziening moet aanleggen.

Toelichtingen bij de jaarrekening

REF A

TOELICHTING BIJ HET OMZETCIJFER (RUBRIEK 70)

De erkenning van het omzetcijfer van skeyes voor de en-route- en EBBR-activiteit berust op de EU-regelgeving die de tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen bepaalt en reguleert per referentieperiode van 5 jaar¹.

Het vorige boekjaar 2024 behoorde tot de derde referentieperiode (RP3) dat de jaren 2020 tot en met 2024 omvat. De tarieven voor 2024 werden toegepast op basis van het op 13 december 2023 door de Europese Commissie goedgekeurde prestatieplan. De in dit goedgekeurde plan opgenomen kostenbasis voor 2024 vormt de basis voor de gerapporteerde omzet in 2024.

Het afgelopen boekjaar 2025, evenals de vier volgende boekjaren, behoren tot de vierde referentieperiode (RP4) dat de jaren 2025 tot en met 2029 omvat.

In oktober 2025 werd het herziene draft prestatieplan voor de 4e referentieperiode (2025-2029) ingediend bij de Europese Commissie.

De "Performance Review Board" van de Commissie publiceerde op 3 maart 2026 haar opinie over de beoordeling van de herziene prestatieplannen. De PRB is van oordeel dat de en-route kostenefficiëntiedoelstellingen voor België-Luxemburg consistent zijn met de EU-doelstellingen, met een aanbeveling om de implementatie van de

voorgestelde capaciteitsmaatregelen nauw op te volgen en verdere inspanningen te leveren om de kosten van het "dispo"-regime voor luchtverkeersleiders te beheersen en de impact ervan op de luchtruimgebruikers te verlichten.

De formele goedkeuring van het herziene prestatieplan voor de 4e referentieperiode (2025-2029) door de Europese Commissie is op dit moment nog niet gepubliceerd.

De in dit goedgekeurde plan opgenomen kostenbasis voor 2025 vormt de basis voor de gerapporteerde omzet in 2025.

In het prestatieplan voor de 3^{de} referentieperiode werd door de Belgische Staat beslist om de kostenbasis van het Eurocontrol Agentschap met 3,5 miljoen EUR te verminderen (-0,5M€ in 2023 en -3M€ in 2024). skeyes draagt het Belgische deel van de werkingskosten van het Agentschap, maar kon ten gevolge van deze beslissing dit bedrag van 3,5 miljoen EUR niet doorrekenen aan de luchtvaartmaatschappijen. De onderhandelingen over de financiering van dit bedrag hebben niet veel vooruitgang geboekt. skeyes tracht de kwestie op de agenda te zetten voor bespreking met de regering en de nieuwe minister, maar er is geen zekerheid over de timing en de uitkomst van deze besprekingen. Vanuit het boekhoudkundige voorzichtigheidsprincipe werd bijgevolg beslist om hiervoor geen vordering te boeken bij de afsluiting op 31/12/2024 en 31/12/25.

BEROEP TOT NIETIGVERKLARING BIJ RAAD VAN STATE TEGEN KB BEHEERSCONTRACT M.B.T. TARIFERING OP DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL

KB 7^{de} avenant derde beheerscontract

Brussels Airlines, Lufthansa en Swiss dienden een vernietigingsberoep in tegen het KB van 21 december 2023 waarbij de zevende wijziging aan het derde beheerscontract tussen de Staat en skeyes werd goedgekeurd. Met deze wijziging wordt de nieuwe tarifiering op de luchthaven van Brussel-Nationaal ingevoerd. skeyes is geen partij in deze procedure.

De Raad van State heeft in februari 2025 2 prejudiciële vragen gesteld aan het Grondwettelijk Hof aangaande de rechtsmacht van de Raad van State om te kunnen oordelen over het beroep. Na ontvangst van de antwoorden van het Grondwettelijk Hof wordt de procedure bij de Raad van State hervat.

KB vierde beheerscontract

Brussels Airlines, Lufthansa en Swiss alsook DHL en EAT dienden een vernietigingsberoep in tegen het KB van 25 mei 2024 waarbij het vierde beheerscontract tussen de Staat en skeyes werd goedgekeurd. Het beroep is gericht tegen de tarifiering op de luchthaven van Brussel-Nationaal. skeyes is tussengekomen in deze procedure.

Het is wachten op het verslag van de auditeur.

In de huidige stand van de procedures is het onduidelijk wat de eventuele gevolgen voor skeyes zullen zijn.

¹ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/317 van 11 februari 2019, tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

REF B

TOELICHTING BIJ DE NIET-RECURRENTE BEDRIJFSKOSTEN (BUITENGEBRUIKSTELLING MATERIËLE VASTE ACTIVA) (RUBRIEK 66A)

In de loop van het jaar 2024 heeft skeyes een grondige inventariscontrole uitgevoerd van de vaste activa, waarbij de investeringsverantwoordelijken dienden te bevestigen of de geboekte investeringen (systemen, uitrusting, materiaal, ...) nog in gebruik zijn.

Op basis van deze controle werd de inventarislijst in overeenstemming gebracht met de realiteit; de systemen en uitrustingen die niet langer in gebruik zijn, werden na goedkeuring door de investeringsverantwoordelijken boekhoudkundig buiten gebruik gesteld.

In de cijfers van 2024 zijn de uitzonderlijke afschrijvingen op deze assets onder de rubriek "niet-recurrente bedrijfskosten" opgenomen.

REF C

TOELICHTING BIJ DE FINANCIËLE VASTE ACTIVA – DEELNEMING IN SKEYDRONE (RUBRIEK 280) EN NIET-RECURRENTE FINANCIËLE KOSTEN (RUBRIEK 66B)

SkeyDrone realiseerde in 2025 een verlies van 2,2 miljoen EUR, wat het totaal van de overgedragen verliezen op 7,2 miljoen EUR brengt. Op jaareinde is er een waardevermindering op de financiële deelneming in SkeyDrone geboekt van 4,2 miljoen EUR, wat de boekwaarde van de participatie op 1,3 miljoen EUR brengt.

De participatie van skeyes in SkeyDrone blijft voor skeyes een belangrijke strategische investering en SkeyDrone is een belangrijk instrument in de bredere strategie van skeyes.

Meer informatie over de beslissing van het bestuursorgaan van SkeyDrone om de waardering in de jaarrekening in continuïteit te behouden, is te vinden in de jaarrekening van SkeyDrone (VOL-kap 6.20).

skeyes verbindt zich in een brief aan de Raad van Bestuur van SkeyDrone ertoe om, rekening houdend met het

percentage van haar aandelenparticipatie, een gepaste financiële ondersteuning te bieden, hetzij onder de vorm van een inbreng, hetzij onder de vorm van een lening, hetzij onder een andere vorm van ondersteuning, teneinde de continuïteit van de activiteiten van SkeyDrone te garanderen voor een periode van 12 maanden (tot 1 april 2027).

Als meerderheidsaandeelhouder en via de bestuurders van SkeyDrone wordt de ontwikkeling van deze activiteiten en hun financiële impact op regelmatig opgevolgd.

REF D

TOELICHTING BIJ DE OVERIGE VORDERINGEN (RUBRIEK 41) EN OVER TE DRAGEN KOSTEN (RUBRIEK 492/3) – SUBSIDIE TE ONTVANGEN VAN DE STAAT

In de avenanten 9 en 10 bij het derde beheerscontract tussen de Belgische Staat en skeyes, die goedgekeurd werden bij Koninklijk besluit van 21 december 2022, kende de Staat 2 subsidies toe aan skeyes:

- Een subsidie van 2,7 miljoen EUR om projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector te financieren. Deze projecten zijn erop gericht om de concepten CCO (*Continuous Climb Operations*), CDO (*Continuous Descent Operation*) en "green approach" te promoten, en om een "groenere tarifiering" van de heffingen voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening te implementeren;
- Een subsidie van 6,75 miljoen EUR om de energietransitie te ondersteunen.

Tijdens het boekjaar 2025 werd 0,8 miljoen EUR van de ontvangen subsidies besteed aan initiatieven voor energietransitie. In totaal is er sinds 2023 4,03 miljoen EUR besteed van de subsidie voor energietransitie en 0,5 miljoen EUR van de subsidie voor verduurzaming van de luchtvaartsector.

Eind 2025 werden er 2 facturen ontvangen voor terugbetaling van 1,8 miljoen EUR m.b.t. het dossier 'verduurzaming van de luchtvaartsector' en 2,7 miljoen EUR m.b.t. 'energietransitie'. Hoewel deze facturen door skeyes gecontesteerd werden en er constructieve gesprekken met de FOD Mobiliteit lopende zijn, werden deze facturen voorzichtigshalve opgenomen in de schulden op 31/12/25.



TOELICHTING BIJ DE OVERLOPENDE REKENINGEN VAN HET ACTIEF EN PASSIEF (RUBRIEK 490/1 EN 492/3) – CORRECTIEMECHANISMEN EN ROUTE EN TERMINAL ACTIVITEIT

Actief

De overlopende rekeningen op het actief bevatten voor 160,1 miljoen EUR aan correctiemechanismen. Dit zijn veranderingen op de luchtvaartmaatschappijen die voortvloeien uit inflatie-, traffic- en kostenverschillen in toepassing van de Europese verordening over de prestatie- en heffingsregeling². In principe worden ze telkens verrekend in de unit rate van 2 jaar later. Voor 2020 en 2021 zijn de bedragen zeer materieel door de grote terugval in traffic. Deze bedragen worden - in toepassing van de uitzonderlijke maatregelen naar aanleiding van de COVID-pandemie³ - gespreid over 7 jaar aangerekend in de unit rate (van 2024 tot en met 2030). De daling van 35,3 miljoen EUR ten opzichte van eind 2024 kan verklaard worden door de tweede verrekening in 2025 van een deel van het correctiemechanisme van 2020 en 2021.

Passief

De overlopende rekeningen op het passief bevatten voor 27 miljoen EUR aan correctiemechanismen. Dit zijn bedragen die de luchtvaartmaatschappijen op 31/12/2025 tegoed hebben van skeyes ten gevolge van mogelijke inflatie-, traffic- en kostenverschillen. In principe worden ze telkens verrekend in de unit rate van 2 jaar later.

De stijging in het correctiemechanisme wordt grotendeels verklaard door de bedragen van het nieuwe correctiemechanisme en-route 2025 en Terminal 2025. Deze zijn op 31/12/2025 respectievelijk 18,9 miljoen EUR en 1,3 miljoen EUR en zullen grotendeels worden verrekend in de unit rate en facturatie van 2027. Deze bedragen zijn voornamelijk te verklaren door het verschil tussen de facturatie in 2025 (op basis van het draft ingediende RP4 plan) en de omzet erkenning in 2025 (is op basis van het in oktober 2025 ingediende en goedgekeurde plan).

	31/12/2024	31/12/2025	Evolutie
Correctiemechanisme en-route RP3	188.074	154.765	-33.309
Correctiemechanisme Terminal RP3	7.318	5.294	-2.024
Totaal CM Assets (k€)	195.392	160.060	-35.332

	31/12/2024	31/12/2025	Evolutie
Correctiemechanisme en-route RP3	-16.894	-5.357	11.537
Correctiemechanisme en-route RP4	0	-18.890	-18.890
Correctiemechanisme Terminal RP3	-1.715	-1.405	310
Correctiemechanisme Terminal RP4	0	-1.338	-1.338
Totaal CM Passief (k€)	-18.609	-26.991	-8.381

2. Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

3. Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie van 3 november 2020 inzake uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim ten gevolge van de COVID-19- pandemie.

TOELICHTING BIJ DE EVOLUTIE VAN HET EIGEN VERMOGEN (RUBRIEK 10/15)

De stijging in de kapitaalsubsidies heeft betrekking op de door skeyes gerealiseerde investeringsuitgaven gelinkt aan de ontvangen subsidies voor energietransitie en verduurzaming van de luchtvaartsector (cf. toelichting D).

De winst van het boekjaar (18,6 miljoen EUR) wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves.

in kEUR	Kapitaal	Wettelijke reserves	Beschikbare reserves	Overgedragen resultaat	Kapitaal subsidies	TOTAAL CP
Op 31/12/2024	170.000	17.000	118.601	0	2.897	308.819
Winst van het boekjaar 2025			18.601			18.601
Kapitaalsubsidies					369	369
In resultaat genomen kapitaalsubsidie					-272	-272
Op 31/12/2025	170.000	17.000	137.523	0	2.994	327.517



REF G

TOELICHTING BIJ DE SCHULDEN OP LANGE EN KORTE TERMIJN – LENING VAN DE BELGISCHE STAAT (RUBRIEK 174 EN 42)

skeyes ontving in 2021 naar aanleiding van de COVID-pandemie een niet-converteerbare lening van 110 miljoen euro van de Belgische Staat om de operationele en financiële continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen. De modaliteiten van terugbetaling zijn opgenomen in bijlage 7.3 bij het vierde beheerscontract tussen de Staat en skeyes (goedgekeurd bij KB van 25/05/2024), met name een jaarlijkse terugbetaling gespreid over 7 jaar. De tweede schijf van de lening (15,7 M€) werd in december 2025 terugbetaald.

REF H

TOELICHTING BIJ DE KOSTEN VAN DIENSTEN EN DIVERSE GOEDEREN EN OMZET – CONTRIBUTIE EN KOSTENBASIS MUAC EN AGENCY (RUBRIEK 61 EN 70)

skeyes betaalt elk trimester een bijdrage (contributie) voor de werkingskosten van het Eurocontrol-agentschap en van MUAC (= het Eurocontrol-verkeersleidingscentrum in Maastricht).

De in 2025 gefactureerde bedragen zijn gebaseerd op enerzijds een percentage van 2,6594% van de werkingskosten van het Eurocontrol Agentschap in Brussel en anderzijds op een percentage van 31,334% van de werkingskosten van het Eurocontrol-verkeersleidingscentrum in Beek (Maastricht).

Tot en met 2024 was de verdeelsleutel tussen landen gebaseerd op een jaarlijkse berekening voor elk jaar van de referentieperiode, afhankelijk van de prognose inzake het aantal luchtverkeersleiders (ATCO's) per sector/sectorgroep. Op vraag van skeyes en de Belgische Staat zijn er

werkgroepen geweest met de 4 Staten om het verdeelpercentage voor Maastricht te herbekijken om het aandeel van België te verkleinen en meer in overeenstemming te brengen met het luchtverkeer. Op basis van een vierstatenakkoord wordt de verdeelsleutel vanaf 2025 berekend op basis van werkelijke sectoropeningstijden. Op basis van historische gegevens werd het Belgisch percentage verlaagd naar 30,41% in het RP4 prestatieplan voor de facturatie van kosten aan de luchtvaartmaatschappijen van 2025 tot 2029. De wijziging werd echter in België nog niet formeel bekrachtigd; de ratificatie van het akkoord wordt verwacht in de loop van 2026 (met retroactieve toepassing vanaf 1/1/2025). Om die reden werden voor de facturatie in 2025 de contributies nog berekend op basis van de vroegere werkwijze en zal er na ratificatie een rechtzetting gebeuren door Eurocontrol. Hiervoor werd er eind 2025 een te ontvangen credit geboekt van 2 miljoen EUR.

In het MDMB (Maastricht *Decision Making Body*) van maart 2026 werd er opgemerkt dat de proportie van SOT (*Sector Opening Times*) in de Brusselse sector significant gestegen is, met een opmerkelijke verschuiving in 2025 toen het verkeer zich naar BRU verplaatste als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de verhoging van het eenheidstarief in Nederland (terwijl het aandeel in DECO en Hannover is gedaald). Een raming van het effect op de verdeelsleutel berekend op basis van de werkelijke sector openingstijden in 2025, geeft een stijging in de contributie van 5,7 miljoen EUR. Er is echter veel onduidelijkheid over de toepassing van deze stijging van de contributie en over de mogelijkheid om het effect (geheel of gedeeltelijk) door te rekenen aan de luchtvaartmaatschappijen via een correctiemechanisme in RP5. Omdat de waardering van het risico op dit moment onzeker is, werd er geen provisie of correctiemechanisme opgenomen in de jaarrekening van 2025. Het dossier wordt nauw opgevolgd en zal op regelmatige basis geëvalueerd worden.





member of FABEC
www.skeyes.be

Exploitatiezetel
Tervuursesteenweg 303
B-1820 Steenokkerzeel
Tél. +32 2 206 21 11

Maatschappelijke zetel
De MeeÛsquare 35
B-1000 Brussel

Foto's
Branislav Milić
Erwin Ceuppens
Adobe Stock

Grafisch ontwerp
Paf!
pafdesign.be