



Memorandum 2019

skeyes nice to
guide
you



SAMENVATTING VAN DE VRAGEN AAN DE OVERHEID	5
LUCHTVAARTVEILIGHEID	25
IMPACT VAN HET LUCHTVERKEER OP HET MILIEU	31
ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE LUCHTHAVENS	37
STIPTHEID VAN HET LUCHTVERKEER	43
GEBRUIK VAN DRONES	47
skeyes	51

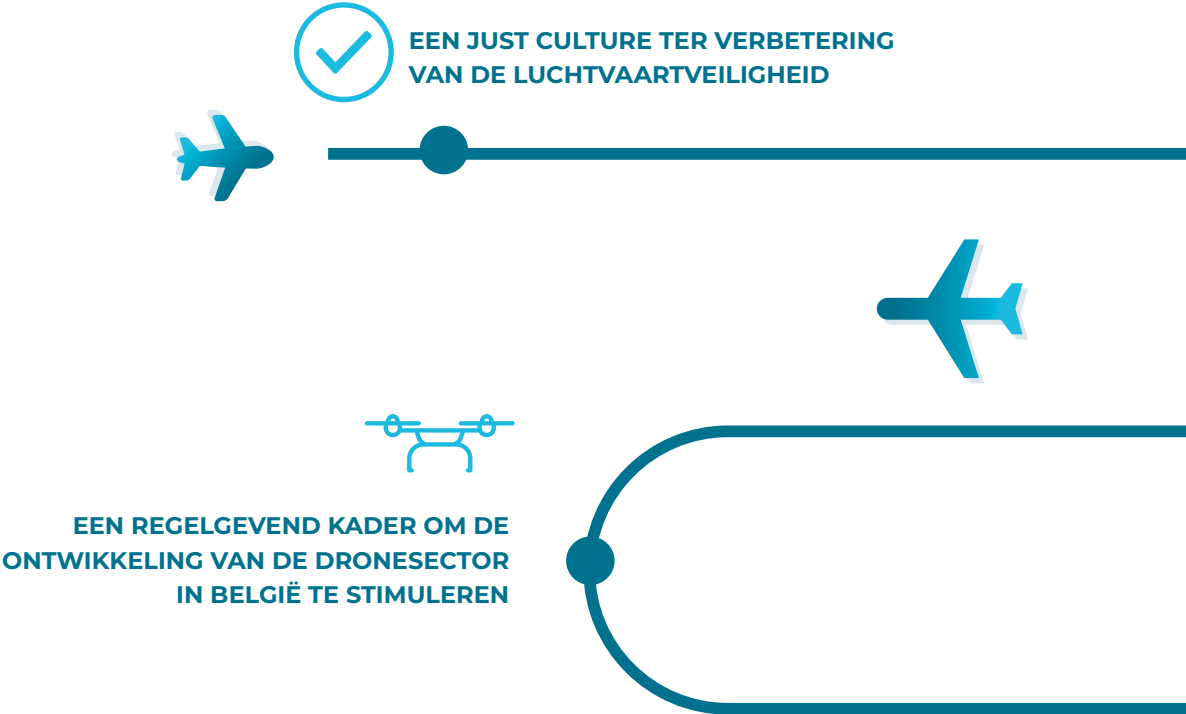
A white rectangular sign is positioned in the lower right quadrant of the image. The sign features the word "skeyes" in a bold, blue, lowercase sans-serif font. The letters 'e' and 'y' in the logo contain a white geometric pattern of intersecting lines. The background is a clear blue sky with several thin, white, intersecting lines forming a grid pattern. The sign is slightly tilted, and the lighting suggests it is outdoors.

skeyes

nice to
guide
you

SAMENVATTING VAN DE VRAGEN AAN DE OVERHEID

SKEYES VRAAGT AAN DE OVERHEID:





**EEN RECHTSKADER OM DE MILIEU-IMPACT VAN
HET LUCHTVERKEER TE OBJECTIVEREN EN TE
VERMINDEREN**

**EEN GEGARANDEERDE DIENSTVERLENING
OM DE ONTWIKKELINGEN VAN DE
BELGISCHE LUCHTHAVENS TE VERZEKEREN**



**EEN GEDEFRAGMENTEERD
EUROPEES LUCHTRUIM VOOR
EEN BETERE STIPTHEID**



**EEN MODERNE LUCHTVAARTNAVIGATIE-
DIENSTVERLENER TER ONDERSTEUNING VAN DE
ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE LUCHTHAVENS**

READY

TAKE

KEY FOR EFFECT





#001

VRAGEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR:

- blijven investeren in uitrusting en technologie waardoor de risico's op incidenten of ongevallen kunnen worden verminderd
- de just culture-principes in de Belgische wetgeving integreren om de luchtvaartveiligheid proactief te verbeteren

Het is cruciaal dat de operationele actoren worden aangemoedigd om veiligheidsgelateerde informatie te melden.

EEN JUST CULTURE TER VERBETERING VAN DE LUCHTVAARTVEILIGHEID

Naast investeringen in uitrusting en technologie vormen lering uit de praktijk en lessen die getrokken worden uit ongevallen en incidenten de belangrijkste drijfkrachten achter de verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart. Daarom is het cruciaal dat de operationele actoren (piloten, luchtverkeersleiders,...) worden aangemoedigd

om veiligheidsgelateerde informatie te melden. Daarbij is het nodig om een just culture ingang te doen vinden waarbij die operationele actoren niet worden bestraft voor acties, verzuim of beslissingen die



evenredig zijn met hun ervaring en hun opleiding, maar waarbij grof verzuim, opzettelijke nalatigheden en schade op generlei wijze worden getolereerd.



#002

VRAGEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR:

- een coherent beleid en een stabiel rechtskader vastleggen op basis waarvan het Belgische luchtruim zich kan ontwikkelen en waarbij rekening gehouden wordt met de economische en ecologische uitdagingen
- geschikte governancestructuren bepalen, waarbij een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de voorgeschreven opdrachten en de opdrachten die onder de verantwoordelijkheid vallen van de operationele actoren

EEN RECHTSKADER OM DE ONTWIKKELING VAN DE LUCHTHAVENS TE STIMULEREN EN DE MILIEU- EN GELUIDSIMPACT VAN HET LUCHTVERKEER TE OBJECTIVEREN EN TE VERMINDEREN

De structuur van het luchtruim en de vliegprocedures zullen de komende jaren moeten evolueren om de ontwikkeling van de Belgische luchthavens in de hand te werken in het belang van de hele nationale economie en daarbij de milieu- en geluidsimpact van het luchtverkeer terug te dringen.

Door die evoluties zal het nodig zijn om nieuwe technologieën aan te wenden, maar ze zullen ook een solide rechtskader en een geschikte governance vereisen om beter rekening te kunnen houden met de milieu-impact en de raadpleging van het publiek.

Nieuwe technologieën, een solide rechtskader en een geschikte governance zijn vereist.





#003

VRAGEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR:

- een gegarandeerde dienstverlening invoeren met inachtneming van de sociale dialoog om de continuïteit van de luchtvaartnavigatiediensten te verzekeren

EEN GEGARANDEERDE DIENSTVERLENING OM DE ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE LUCHTHAVENS TE VERZEKEREN

skeyes investeert voortdurend in systemen, procedures en middelen voor contingency (operaties voortzetten in geval van technische problemen) en voor business continuity (dienstverlening te allen tijde garanderen).

Bij sociale acties kan skeyes niet tijdig de impact ervan voorzien noch anticiperen op de effectieve



personeelsbezetting. Daarom is het bedrijf momenteel niet in staat om in alle omstandigheden een minimale luchtverkeersleidingsdienst aan te bieden, zelfs niet voor de bijstand aan luchtvaartuigen in nood en voor de humanitaire vluchten (conform de bepalingen in het derde beheerscontract). Anderzijds kunnen de luchtvaartmaatschappijen, doordat er geen prognoses beschikbaar zijn op het niveau van de verwachte luchtvaartnavigatiediensten in geval van staking, hun operaties niet aanpassen, met nadelige gevolgen voor zowel de passagiers als voor de logistieke

Een duidelijk omschreven en wettelijk verankerd kader voor gegarandeerde dienstverlening naar analogie met andere openbardienstverleners dringt zich op.

sector, maar bovendien met een niet te verwaarlozen socio-economische impact voor de regio's rond de luchthavens en internationale imagoschade voor de nationale luchtvaartsector.

Een duidelijk omschreven en wettelijk verankerd kader voor gegarandeerde dienstverlening naar analogie met andere openbardienstverleners dringt zich op.



#004

VRAGEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR:

- de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim versnellen door een grotere harmonisatie en integratie van de technische systemen
- erover waken dat de nationale economische en strategische belangen verdedigd worden in de internationale instanties door zich te verzekeren van een optimale connectiviteit tussen de Belgische luchthavens en het Europese luchtroutenetwerk
- de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding in België versnellen



Om de stiptheid van het luchtverkeer te verbeteren, moeten er verschillende initiatieven worden genomen, zowel op Europees niveau als op nationaal vlak

EEN GEDEFRAGMENTEERD EUROPEES LUCHTRUIM VOOR EEN BETERE STIPTHEID

De stiptheid van de vluchten in Europa ging erop achteruit de voorbije jaren, onder andere door de verzadiging van het luchtruim. Het luchtverkeer zou de komende jaren blijven groeien en er wordt tegen 2040 wereldwijd een verdubbeling van het luchtverkeer verwacht. Om de stiptheid van het luchtverkeer te verbeteren, moeten er verschillende initiatieven worden genomen, zowel op Europees niveau als op nationaal vlak om het luchtruim te defragmenteren en de veerkracht van de luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren.

Op Europees niveau moet de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim worden versneld dankzij meer harmonisatie en een solide en geïntegreerde technische architectuur.

Op nationaal vlak moet de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding worden versneld om het gebruik van het Belgische luchtruim te optimaliseren voor de verschillende civiele en militaire gebruikers.



#005

VRAGEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR:

- geharmoniseerde regels op Europees niveau uitwerken om de ontwikkeling van de dronesector te stimuleren, waarbij de luchtvaartveiligheid gewaarborgd blijft
- de samenwerking tussen de actoren op nationaal vlak versterken en bundelen om de geschikte voorwaarden te scheppen voor de ontwikkeling van deze nieuwe activiteitensector in België

EEN REGELGEVEND KADER OM DE ONTWIKKELINGEN VAN DE DRONESECTOR IN BELGIË TE STIMULEREN

De economische waarde van de dronesector voor ons land wordt geraamd op iets meer dan 400 miljoen euro. Het geschatte Europese marktpotentieel loopt op tot 10 miljard euro per jaar tegen 2035 en meer dan 15 miljard euro in 2050. Er is sprake van meer dan 100.000 nieuwe (directe) bijkomende jobs.



De nieuwe Europese regelgeving, die normaal in 2019 in werking zal treden, zal een eerste stap zijn in de richting van de creatie van een eengemaakte markt voor droneservices, met geharmoniseerde operationele regels voor operatoren van drones. Europa gaat daarbij uit van een liberalisering van het luchtruimbeheer voor

onbemand luchtverkeer. In tweede instantie moeten de luchtverkeersregels voor drones worden vervolledigd en moet een kader worden gecreëerd met minimale regels voor UTM-dienstverleners, onder meer op vlak van certificering.



#006

VRAGEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR:

- de partnershipstrategie van skeyes ondersteunen door het overheidsbedrijf om te vormen naar een naamloze vennootschap van publiek recht
- spoedig een nieuw beheerscontract tussen de staat en skeyes afsluiten
- het financieringssysteem van de luchtvaartnavigatiediensten moderniseren om een geschikt kader te scheppen voor de ontwikkeling van de Belgische openbare luchthavens

EEN MODERNE LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTVERLENER TER ONDERSTEUNING VAN DE ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE LUCHTHAVENS

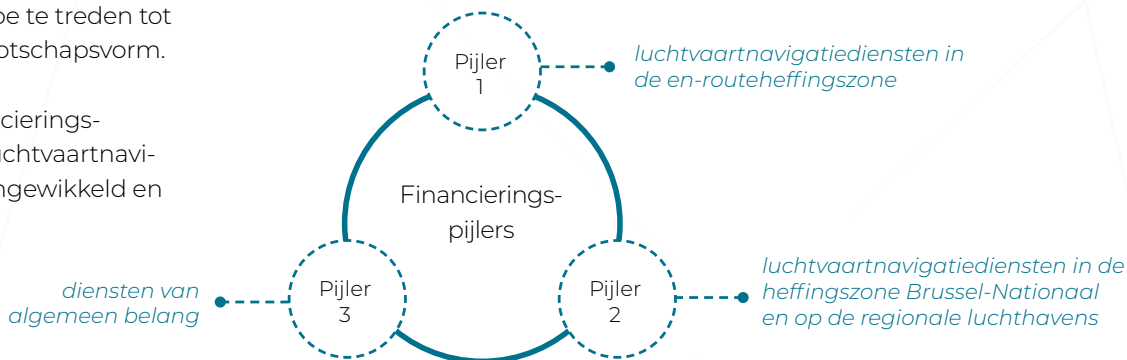
skeyes is momenteel het enige autonome overheidsbedrijf in de zin van de Wet van 21 maart 1991 dat nog niet naar een NV van publiek recht werd omgevormd. Die transformatie naar een naamloze vennootschap van publiek recht is vandaag nodig opdat het overheidsbedrijf zich kan aanpassen aan een nieuwe strategische omgeving (technologische, regelgevings- en marktrevolutie). Die transformatie zou onder meer de door het overheidsbedrijf gehanteerde strategie van partnerships kunnen versterken. In eerste instantie wordt de voorkeur gegeven aan publieke instellingen om toe te treden tot de nieuwe vennootschapsvorm.

Het huidige financieringssysteem van de luchtvaartnavigatiediensten is ingewikkeld en

moet worden gemoderniseerd ingevolge de ontwikkelingen op economisch, technologisch en regelgevend vlak. Het ontwerp van vierde beheerscontract tussen skeyes en de federale staat omvat een voorstel om de financiering en de tarifiering van de onderneming te stroomlijnen.

Als algemeen principe geldt dat de kosten van de door skeyes verleende diensten voor de opdrachten van openbare dienst volledig worden vergoed en worden toegewezen aan één van de volgende drie financieringspijlers:

De diensten van algemeen belang zijn de diensten die door de staat worden gedelegeerd of aan skeyes worden opgelegd. De staat vergoedt de onderneming rechtstreeks voor het verlenen van die diensten.





**SERVICE
GUIDANCE**

LET
YOU
TO
YOU







LUCHTVAARTVEILIGHEID

De luchtvaartveiligheid vormt de topprioriteit van skeyes. Om de veiligheid verder te verbeteren, vraagt skeyes aan alle actoren van de sector om te blijven investeren in uitrusting en technologie waardoor de risico's op incidenten of ongevallen worden verminderd.

Anderzijds vormen lering uit de praktijk en lessen die getrokken worden uit ongevallen en incidenten de belangrijkste drijfkrachten achter de verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart. Daarom is het cruciaal dat de operationele actoren (piloten, luchtverkeersleiders,...)

worden aangemoedigd om veiligheidsgerelateerde informatie te melden. Daarbij is het nodig om een just culture ingang te doen vinden waarbij die operationele actoren niet worden bestraft voor acties, verzuim of beslissingen die evenredig zijn met hun ervaring en hun opleiding, maar waarbij grof verzuim, opzettelijke nalatigheden en schade op generlei wijze worden getolereerd.

Om die cultuur ingang te doen vinden op alle niveaus die een invloed hebben op de luchtvaartveiligheid, stelt skeyes een plan voor aan de hand van 5 centrale thema's:

skeyes vraagt aan alle actoren om te blijven investeren in uitrusting en technologie waardoor de risico's op incidenten of ongevallen worden verminderd.

1. EEN RECHTSKADER VASTLEGGEN DAT JUST CULTURE BEVORDERT

In oktober 2016 keurde skeyes een charter voor just culture goed in overleg met de vertegenwoordigers van het personeel in het kader van ons veiligheidsbeheersysteem. Dat charter beschrijft hoe de just culture-principes worden gewaarborgd en toegepast binnen onze organisatie.

Die principes slaan echter niet louter op de interne werking van ons bedrijf, maar zouden ook moeten worden toegepast op burgerlijke of strafprocedures,



conform de geest van de Europese Verordening 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Met dat doel voor ogen stelt skeyes voor om bepaalde principes in de wet in te schrijven ter versterking van de bescherming van de kennisgevers en de in de betreffende voorvallenmeldingen vermelde personen en om die bescherming uit te breiden naar de burgerlijke of strafprocedures, in navolging van de door Nederland goedgekeurde bepalingen.

Met dat doel voor ogen stelt skeyes voor om bepaalde principes in de wet in te schrijven ter versterking van de bescherming van de kennisgevers.

Die principes hebben onder andere betrekking op:

- de verplichting om de luchtvaartveiligheidsgerelateerde voorvallen te melden;
- de bescherming van de persoonsgegevens van de kennisgevers en de in de voorvallenmeldingen vermelde personen;
- het verbod om rechtsvorderingen in te stellen met betrekking tot de niet met voorbedachte rade of onopzettelijk begane inbreuken op de wet, enkel omdat ze onder de aandacht van de staat komen omdat ze werden gemeld;
- het verbod op het gebruik van voorvallenmeldingen als bewijs tegen de kennisgevers in het kader van administratieve en strafprocedures.

In 2017 werden verschillende werkgroepen met de sector georganiseerd om de just

culture-principes in de Belgische wetgeving te integreren. Dankzij die werkgroepen konden twee ontwerpen van koninklijk besluit worden opgesteld die betrekking hebben op bepaalde just culturelementen. skeyes vraagt aan de overheid om die koninklijke besluiten zo snel mogelijk uit te vaardigen.

2. DE SAMENWERKING MET DE RECHTERLIJKE INSTANTIES VERSTERKEN EN FORMALISEREN VOOR DE TOEPASSING VAN JUST CULTURE

Bovenvermelde verordening 376/2014 bevordert de versterking en de formalisering van de samenwerking tussen de met de veiligheid belaste autoriteiten en de rechterlijke instanties, aan de hand van onderlinge voorafgaande overeenkomsten.

skeyes stelt voor om een overleg met de diensten van

de FOD Justitie te lanceren om de samenwerking met de rechterlijke autoriteiten vast te leggen en te formaliseren.

Die samenwerking kan onder andere vorm krijgen door het aanstellen van een gespecialiseerde onderzoeksrechter voor alle zaken die verband houden met de burgerluchtvaart, door middel van een omzendbrief ter attentie van het Parket waarin de basisprincipes van just culture worden uitgelegd, alsook door het organiseren van regelmatige overlegvergaderingen over voorvallemeldingen tussen de actoren van de luchtvaartsector en de rechterlijke instanties.

3. DE BETROKKEN ACTOREN SENSIBILISEREN EN OPLEIDEN OMTRENT DE PRINCIPES EN TOEPASSING VAN JUST CULTURE

Just culture vereist dat alle betrokken instanties worden gesensibiliseerd en opgeleid, van het Directoraat-generaal Luchtvaart tot de rechterlijke autoriteiten.

In dat kader stelt skeyes voor om die verschillende instanties regelmatig op te leiden en te sensibiliseren omtrent de principes en de toepassing van just culture, conform de goede praktijken die door EUROCONTROL worden aangeraden.



4. DE TRANSPARANTIE EN DE COMMUNICATIE TEN AANZIEN VAN HET PUBLIEK INZAKE VEILIGHEIDSGERELATEERDE VOORVALLEN VERBETEREN

De pers brengt regelmatig ongepast verslag uit van veiligheidsgerelateerde voorvallen omdat ze onmiddellijk nadat ze zich hebben voorgedaan geen feitelijke informatie ter beschikking heeft. Die publicaties kunnen soms twijfel teweegbrengen bij de publieke opinie omtrent het veiligheidsniveau van de luchtvaart in België.



Het is soms moeilijk voor een controle-instantie om na te gaan of alle geldende regels worden nageleefd, met volledige kennis van zaken.

skeyes wil beter communiceren naar het publiek omtrent het beheer van de luchtvaartveiligheid op de Belgische luchthavens. In dat kader stelt skeyes voor om proactief te communiceren met een beschrijving van de feiten en over de resultaten van het onderzoek voor bepaalde

types van voorvallen, zoals een verlies van scheidingsafstand of een runway incursion. Daarvoor is echter eerst vooruitgang nodig op het vlak van de eerste twee centrale thema's om de bescherming van de persoonsgegevens van de kennisgevers te kunnen garanderen.

5. PREVENTIEVE MAATREGELEN AANNEMEN

Het beheer van het luchtverkeer vereist dat talrijke, soms ingewikkelde, normen en regels worden nageleefd die op internationaal en nationaal vlak werden aangenomen. Daarom is het soms moeilijk voor een controle-instantie – rechterlijk of administratief – om na te gaan of alle geldende regels worden nageleefd, met volledige kennis van zaken.

In dat kader vraagt skeyes dat alle nationale regels duidelijk en ondubbelzinnig zouden worden geformaliseerd, om

ze te kunnen vertalen in de operationele procedures. Die verduidelijking en formalisering van de regels zouden moeten bijdragen tot de goede rechtsbedeling en de taak van de controle-instanties vergemakkelijken.

Anderzijds is het de topprioriteit van de luchtverkeersleiders om de veiligheid van de luchtvaartnavigatie te verzekeren. Om die prioriteit te vrijwaren, vraagt skeyes dat de regels inzake geluidsreducerende maatregelen (PRS, minimumhoogtes,...) niet het voorwerp uitmaken van strafrechtelijke bepalingen ten aanzien van de luchtverkeersleiders, maar wel van administratieve bepalingen ten aanzien van het overheidsbedrijf, in navolging van de situatie in Nederland.





IMPACT VAN HET LUCHTVERKEER OP HET MILIEU

Elk beleid, gericht op een duurzaam geluidshinderbeheer van het luchtverkeer, is tot mislukken gedoemd door de afwezigheid van enig rechtskader.



EEN SOLIDE RECHTSKADER VOOR HET LUCHTRUIM

De structuur van het luchtruim zal de komende jaren moeten evolueren om de ontwikkeling van de Belgische luchthavens te ondersteunen in het belang van de hele nationale economie, waarbij de milieue- en geluidsimpact van het luchtverkeer beperkt zal worden.

Vandaag de dag bestaat er geen solide rechtskader dat die evoluties kan omkaderen. De vliegprocedures worden gewijzigd op basis van rechterlijke en politieke beslissingen zonder duidelijke criteria voor de evaluatie van de impact of voor de raadpleging van het publiek. Die wijzigingen naargelang van de beslissingen

van de rechtbanken zijn schadelijk, zowel voor de omwonenden als voor de luchtvaartsector omwille van de onzekerheid en de operationele instabiliteit die ze met zich meebrengen. Anderzijds is elk beleid gericht op een duurzaam geluidshinderbeheer van het luchtverkeer tot mislukken gedoemd door de afwezigheid van enig rechtskader.

skeyes vraagt naar een coherent beleid en stabiel rechtskader opdat de operationele actoren het Belgische luchtruim kunnen doen evolueren om de economische, sociale en ecologische uitdagingen beter aan te gaan, waarbij de

veiligheid van het luchtverkeer als absolute topprioriteit zal gelden. Dat rechtskader zal ook geschikte governancestructuren vastleggen, met een duidelijk onderscheid tussen de voorgeschreven opdrachten en de opdrachten die onder de verantwoordelijkheid van de operationele actoren vallen.

DE IMPACT VAN HET LUCHTVERKEER OP HET MILIEU BEPERKEN

Dankzij glijvluchtlandingen (of 'groene landingen') kunnen broeikasgassen en geluidshinder afkomstig van het luchtverkeer worden verminderd. De voorbije jaren heeft skeyes verschillende initiatieven uitgewerkt in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen om groene landingen te faciliteren en hun aantal te verhogen.

Het Collaborative Environmental Management (CEM) van de



luchthavens bestaat erin om een discussieplatform op te richten tussen de operationele actoren om de milieu-impact te analyseren en projecten ter verbetering van de luchthavenoperaties te ontwikkelen.

Na de vruchtbare implementatie van een CEM-platform op de luchthaven van Brussel-Nationaal, wil skeyes dat concept uitbreiden naar de

andere Belgische luchthavens in samenwerking met de luchthavenuitbaters.

DE TRANSITIE NAAR EEN DUURZAME ENERGIE ONDERSTEUNEN

De federale en regionale overheden hebben ambitieuze objectieven vooropgesteld inzake de uitrol van windenergie om de Europese energiedoelstellingen te halen. Om actief mee te werken aan het uitbouwen van die vorm van alternatieve energie in ons land, zoekt skeyes voortdurend naar mogelijkheden om de luchtverkeersveiligheid te verzoenen met de ecologische doelstellingen die de verschillende overheden in ons land nastreven.

skeyes analyseert elke adviesaanvraag voor windturbines met betrekking tot hun potentiële impact op de technische installaties die skeyes

Om actief mee te werken aan het uitbouwen van windenergie in ons land, zoekt skeyes voortdurend naar mogelijkheden om de luchtverkeersveiligheid te verzoenen met de ecologische doelstellingen die de verschillende overheden in ons land nastreven.

beheert, onder andere die voor communicatie, navigatie en surveillance. Bijkomend wordt nagegaan of de inplanting van die windturbines op de gevraagde locatie de operaties, met specifieke aandacht voor de visual reporting points en de holding locations en de vluchtprocedures, niet verstoort voor de luchthavens die skeyes controleert.

Bijkomend heeft skeyes een globale surveillancestudie gelanceerd om de meest innovatieve (radar)

technologieën te identificeren. De bedoeling is om op termijn meer ruimte vrij te geven waar windenergie kan worden ontwikkeld.

Nauw overleg met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en met de nationale toezichthoudende instantie van

de luchtvaartnavigatiediensten zal noodzakelijk zijn bij de certificatie van deze nieuwe radars.

De beschermingscriteria (de bufferzones) van de luchtvaartadvieskaart moeten verfijnd worden, voornamelijk rond de luchthavens in de 0 meter-zone. skeyes heeft een voorstel uitgewerkt, dat voor validatie werd overgemaakt aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De nodige stappen moeten nog

worden ondernomen bij het NGI (Nationaal Geografisch Instituut) en de regionale entiteiten om de adequate luchtvaartadvieskaart zo snel mogelijk te gebruiken.

skeyes werkt ook aan vernieuwde analyse-tools (QGIS, open source geografisch informatiesysteem) om de doorlooptijd van de adviesaanvragen te verkorten.

DE OMWONENDEN INFORMEREN OP EEN TRANSPARANTE MANIER

In 2015 lanceerden skeyes en Brussels Airport samen de website batc.be met gegevens in real time over het baangebruik op Brussels Airport, achtergrondinformatie en statistieken over het PRS, vliegroutes, invloed van het weer, de technische installaties op de luchthaven, ...



skeyes zal de ontwikkelingen blijven opvolgen die de verdere verbetering van batc.be mogelijk maken en de website tijdig vernieuwen en aanvullen met bijkomende functionaliteiten.

Na een benchmark door de Universit  Libre de Bruxelles met meer dan 80 gelijkaardige websites en na een bevraging van omwonenden kwam in 2019 de vernieuwde versie van batc.be online. De real time-gegevens werden uitgebreid met de meteorologische waarnemingen en weersvoorspellingen. De statistieken worden op een duidelijkere manier weergegeven. Radargegevens met vliegtuigtrajecten zijn voortaan beschikbaar met

slechts 15 minuten vertraging in plaats van 60 minuten vroeger. skeyes zal de ontwikkelingen blijven opvolgen die de verdere verbetering van batc.be mogelijk maken en de website tijdig vernieuwen en aanvullen met bijkomende functionaliteiten. skeyes zal overlegvergaderingen met de omwonenden blijven organiseren, ook over andere onderwerpen dan batc.be.

Via deze middelen wil skeyes geïnteresseerden en belanghebbenden inzicht doen

krijgen in het beslissingsproces over het baangebruik en de vliegroutes. Op die manier kan er een breder draagvlak ontstaan voor de activiteit van de luchthavens.

Desgevallend kunnen voor de regionale luchthavens gelijkaardige trajecten opgezet worden. De steun van de bevoegde overheden kan dergelijke initiatieven alleen maar versterken.







ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE LUCHTHAVENS

EEN ECONOMISCHE KATALYSATOR

De groei van het luchtverkeer in Europa heeft positieve effecten in België: de luchtvaartsector is een belangrijke actor, de tweede groeipool van ons land. De luchtvaartactiviteit is een economisch zwaargewicht in België, zowel in termen van toegevoegde waarde (meer dan zes miljard euro of 1,5% van het bruto binnenlands product van België) als in termen van werkgelegenheid (63.000 voltijdse equivalenten volgens de laatste studie van de Nationale Bank gewijd aan de economische sector van de Belgische luchtvaart die dateert van 2015).

Vorig jaar zetten de Belgische luchthavens enkele nieuwe

records neer: ze verwelkomden meer dan 34 miljoen passagiers en verwerkten meer dan 1,6 miljoen ton vracht. De groei van het luchtverkeer blijft duren en de actoren verwachten dat ze in 2019 nog meer nieuwe records zullen behalen.

skeyes draagt niet enkel bij tot jobcreatie in België, maar stimuleert ook het goederenvervoer en de export en import. skeyes fungeert als motor voor de Belgische economie.

Door 24/7 een zeer hoog niveau van veiligheid en efficiëntie voor het luchtverkeer te verzekeren, bevordert skeyes het handelsverkeer. Bovendien versterkt het bedrijf de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die er actief zijn. Het biedt hoogkwalitatieve diensten en garandeert een vlotte toegang tot het dichte Europese netwerk van luchtroutes.

Elk jaar beheert skeyes meer dan een miljoen vliegbewegingen. De luchtverkeersleiders begeleiden meer dan 3.000 vliegtuigen per dag. Het merendeel van de vluchten wordt beheerd door het CANAC 2-centrum dat het Belgische en Luxemburgse luchtruim bewaakt tot een hoogte van 7.500 meter. skeyes heeft een van de beste en-routestiptheidscijfers in Europa. In 2018 werd 98,3 % van de vluchten beheerd zonder ook maar de minste vertraging door skeyes.

Als bevoorrechte partner van de luchthavens draagt skeyes



bij tot hun aantrekkelijkheid door in nauwe samenwerking met hen te investeren in de technologieën van de toekomst: moderne technische installaties, grondradars met veiligheidsnetten van de laatste generatie, digitale controletorens, ... Met twee doelstellingen voor ogen: de veiligheid en efficiëntie van de operaties garanderen en de beste dienstverlening aan zijn klanten bieden.

DIGITALE CONTROLETORENS

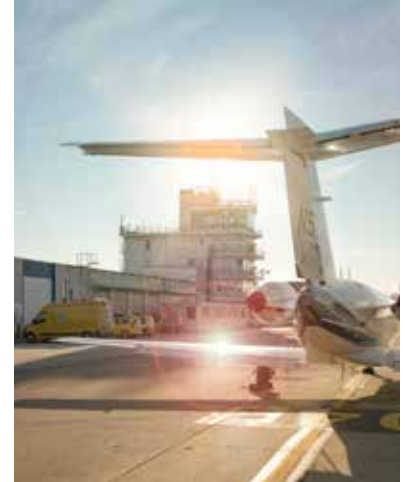
Net zoals in andere sectoren evolueren de luchtvaartnavigatiediensten naar meer automatisering en digitalisering. skeyes surft mee op die technologische golf door te investeren in een centrum voor digitale torens voor de luchthavens van Luik en Charleroi. Dankzij dat nieuwe centrum zullen de continuïteit en de efficiëntie van de aan de regionale luchthavens verleende diensten worden

versterkt. skeyes vraagt aan de regeringen om de verwezenlijking van dat ambitieuze project te ondersteunen en te faciliteren.

In een tweede fase zal het concept van de digitale controletorens ook worden overwogen voor de Vlaamse luchthavens.

OP SATELLIETTECHNOLOGIE GEBASEERDE VLIEGPROCEDURES TER VERSTERKING VAN DE LUCHTVAARTVEILIGHEID

Overeenkomstig de Europese regelgeving moeten de landingsbanen van de Belgische luchthavens uitgerust zijn met op satelliettechnologie gebaseerde naderingsprocedures om de veiligheid van de luchtvaartoperaties te versterken. skeyes heeft zulke procedures ontwikkeld en gepubliceerd voor alle banen van de Belgische luchthavens,



met uitzondering van banen 07R en 07L van de luchthaven van Brussel-Nationaal. Om de luchtvaartveiligheid te versterken en zich te schikken naar de internationale verplichtingen, vraagt skeyes aan de overheden dat zij onverwijld zulke procedures publiceren voor alle banen en/of die banen uitrusten met een precisiessysteem voor de landingen van het ILS-type.

PARTNERSCHAPPEN MET LUCHTHAVENS

Op internationaal vlak wint de idee van partnerschappen tussen luchtvaarnavigatiedienstverleners

en luchthavens veld. Zo werd in het kader van de twaalfde ACI Airport Exchange Conference & Exhibition van 28 november 2018 in Oslo onder meer voorgesteld om contractuele relaties tussen de luchthavens en luchtvaartnavigatiedienstverleners tot stand te brengen die het uitwisselen van informatie en van de gezamenlijke processen (inclusief gezamenlijke doelstellingen) mogelijk maken.

Het Single Sky Comitee heeft op 17 december 2018 een ontwerp van uitvoeringsverordening goedgekeurd, getiteld *Commission Implementing Regulation laying down a performance and charging scheme in the Single European Sky and repealing Implementing Regulations (EU) No 390/2013 and (EU) No 391/2013*. Een effectief operationeel partnerschap tussen de luchtvaartnavigatiedienstverlener en de luchthavenbeheerder,

gekoppeld aan een coöperatief besluitvormingsproces, wordt in overweging 26 van deze uitvoeringsverordening genoemd als van essentieel belang voor het bereiken van de prestatiedoelstellingen van de netwerkfuncties.

skeyes is ervan overtuigd dat een nauwe samenwerking met de luchthavenbeheerders op langere termijn onontbeerlijk is om het hoogste niveau van veiligheid te bereiken terwijl de aantrekkingskracht van de luchthavens en hun duurzame ontwikkeling worden gepromoot. skeyes wenst daartoe 10 jaar-contracten af te sluiten met alle luchthavens.

skeyes vraagt aan de federale overheid om deze samenwerkingen ten volle te steunen en ervoor te zorgen dat, voor de volledige duurtijd van de strategische partnerschappen met de luchthavens, de aanduiding



van skeyes als verlener van luchtverkeersleidings- en meteorologische diensten gegarandeerd blijft.

EEN GEGARANDEERDE DIENSTVERLENING

De luchtverkeersleidingsdiensten moeten continu, regelmatig en zonder onderbreking kunnen verzekerd worden. skeyes investeert voortdurend in systemen, procedures en



Naar analogie met andere openbare dienstverleners en met inachtneming van de sociale dialoog dringt een duidelijk omschreven kader zich op, met een wettelijke verankering voor een gegarandeerde dienstverlening.

middelen voor contingency (operaties voortzetten in geval van technische problemen) en voor business continuity (dienstverlening ten allen tijde garanderen). Dat continuïteitsprincipe moet blijven gelden in geval van staking, zonder dat daarbij echter wordt ingegrepen in het stakingsrecht waarover elk personeelslid beschikt. De uitoefening van het individuele



stakingrecht moet vrij en ongehinderd blijven.

Nu is skeyes verplicht om een minimale luchtverkeersleidingsdienst te verlenen in alle omstandigheden voor de bijstand aan luchtvaartuigen in nood en voor de humanitaire vluchten (conform de in het derde beheerscontract vastgelegde bepalingen). In geval van sociale acties rust die minimumdienst tegenwoordig op de goede wil van het personeel. Daardoor is het bedrijf momenteel niet in staat om die minimumdienst in alle omstandigheden te garanderen.

Anderzijds hebben onderbrekingen in de luchtverkeersleidingsdienst door stakingsacties een grote impact op de luchtvaartmaatschappijen, de passagiers en het vrachttransport, en bovendien een niet te verwaarlozen socio-economische impact voor de regio's rond de

luchthavens en internationale imagoschade voor de nationale luchtvaartsector. Die impact kan worden getemperd wanneer het verwachte dienstniveau vooraf wordt bekendgemaakt. Zo kunnen de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenactoren hun operaties reorganiseren om de invloed op de passagiers en de economie zo beperkt mogelijk te houden.

Om de minimumdienst te garanderen en de operaties te plannen moet het bedrijf op voorhand weten welke personeelsleden er aan de staking deelnemen in het kader van een aanzegging die door de vakbondsorganisaties wordt ingediend.

Naar analogie met andere openbare dienstverleners en met inachtneming van de sociale dialoog dringt een duidelijk omschreven kader zich op, met een wettelijke verankering voor een gegarandeerde dienstverlening.





STIPTHEID VAN HET LUCHTVERKEER

EEN NIEUWE VISIE OP HET BELGISCHE LUCHTRUIM

Het Belgische luchtruim staat bekend om zijn hoge complexiteit. Het bevindt zich op het kruispunt met het Europese luchtruim met een hoge verkeersdichtheid afkomstig van de zes Belgische luchthavens, maar ook met de grote Europese luchthavenplatformen (Londen, Frankfurt, Amsterdam, Parijs). Bovendien moeten talrijke gebruikers ons luchtruim delen: burgerluchtvaart, militaire oefenvluchten, economische en recreatieve activiteiten.

Het Belgische luchtruim heeft momenteel zijn capaciteitslimiet bereikt: het hogere luchtruim is verzadigd en de vliegprofielen naar en van de Belgische luchthavens zijn niet optimaal. Anderzijds maken nieuwe gebruikers, zoals drones of nieuwe militaire platformen, hun opmars, elk met hun eigen nieuwe behoeften.

De voornaamste actoren van het luchtruim (skeyes, Defensie, het DGLV en EUROCONTROL-MUAC) zijn zich bewust van deze uitdagingen en hebben een nieuwe visie ontwikkeld voor het Belgische luchtruim: tegen 2030 zal het Belgische luchtruim worden beschouwd als een flexibel en homogeen volume, dat volledig geïntegreerd zal zijn in het gemeenschappelijk Europees luchtruim:

1. De structuur van het luchtruim zal flexibel en dynamisch zijn, waardoor de gebruikers van het luchtruim optimale trajecten zullen kunnen volgen met zo min mogelijk beperkingen.
2. Dankzij het beheer van het luchtruim zal het flexibel kunnen worden gebruikt en aangepast aan de behoeften van de civiele en militaire gebruikers ervan.
3. Er zullen geïntegreerde luchtvaartnavigatiediensten



worden verleend aan de civiele en militaire gebruikers, met een hogere mate van betrouwbaarheid en efficiëntie.

EEN GEDEFRAGMENTEERD BELGISCHE LUCHTRUIM

De laatste jaren hebben Defensie en skeyes hun samenwerking versterkt, onder andere door het beheer van het civiele en militaire luchtverkeer te verzekeren vanuit een gezamenlijk verkeersleidingscentrum. Om die samenwerking nog te verdiepen, vraagt skeyes aan de regering om de nodige initiatieven voor een doorgedreven integratie van de civiele en militaire

luchtverkeersleidingsdiensten in te leiden en te ondersteunen. De drie luchtvaartnavigatiedienstverleners in het Belgische luchtruim beschikken momenteel over hun eigen systeem om het luchtverkeer te beheren. Om de betrouwbaarheid en de efficiëntie van de luchtvaartnavigatiediensten voor de gebruikers te verbeteren, willen skeyes, EUROCONTROL en Defensie hun luchtverkeersbeheersysteem poolen tegen 2024. skeyes vraagt aan de Belgische staat om dit ambitieuze project ten volle te ondersteunen in de besluitvormingsorganen van EUROCONTROL.

EEN EUROPEES LUCHTROUWNETWERK TEN DIENSTE VAN DE BELGISCHE LUCHTHAVENS

België heeft een voortrekkersrol gespeeld in de verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

door het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten in het hogere luchtruim aan EUROCONTROL (MUAC) over te dragen. Dat luchtruim is momenteel verzadigd, wat een opmerkelijke stijging van de vertragingen voor de luchtvaartmaatschappijen met zich meebrengt, maar waaronder ook de toegankelijkheid van de Belgische luchthavens via de luchtroutes te lijden heeft. skeyes vraagt aan de Belgische staat om erover te waken dat die nationale economische en strategische belangen worden verdedigd in de internationale instanties door te zorgen voor een optimale connectiviteit tussen de Belgische luchthavens en het Europese netwerk van luchtroutes.

VERSTERKING VAN DE SAMENWERKING BINNEN DE BENELUX

De markt tussen luchtvaartnavigatiedienstverleners voor bepaalde

subdomeinen van het luchtverkeersbeheer wordt alsmaar competitiever. Om voldoende sterk te staan in deze concurrentiële omgeving, is het belangrijk dat skeyes de bestaande partnerschappen binnen de Benelux intensifieert en daarvoor de nodige politieke ruggensteun van de Belgische staat krijgt.

Deze vraag wordt nog versterkt in het licht van de bijkomende tendens om een grotere rol toe te kennen aan de Netwerkbeheerder. Die streeft onder meer naar een optimalisatie van de verkeersstromen in het Europese luchtruim. Deze optimalisatie geschiedt ten opzichte van het Europese netwerk. De optimalisatie van het Europese netwerk kan echter zowel operationeel als financieel een negatieve impact hebben op skeyes. Een goede samenwerking tussen de diverse spelers in het luchtruim van de Benelux kan hierin een positieve rol spelen.





GEBRUIK VAN DRONES

Het is onze opdracht om dat nieuw type vliegverkeer op een veilige manier te integreren in het traditionele luchtverkeer.

in eigen land wordt toegepast. Daarvoor werken we nu al mee in enkele vooruitstrevende projecten.

Op vandaag zijn er in Europa al meer dan 1 miljoen recreatieve drones. Geschat wordt dat dat er meer dan 5 miljoen zullen worden tegen 2020 en 7 miljoen tegen 2050. In 2020 zouden 400.000 drones ingezet worden voor commerciële en gouvernementele doeleinden. De economische waarde

van de dronesector voor ons land wordt geraamd op iets meer dan 400 miljoen euro. Het geschatte Europese marktpotentieel loopt op tot

Het aantal drones in het luchtruim blijft spectaculair toenemen en dat zal nog vele jaren zo blijven. Toepassingen met drones openen ontelbare mogelijkheden op vlak van dienstverlening. Drones kunnen ook mee bijdragen aan oplossingen voor mobiliteitsproblemen (Smart Mobility). skeyes ondersteunt de sector volop omwille van zijn economische waarde. Het is onze opdracht om dat nieuw type vliegverkeer op een veilige manier te integreren in het traditionele luchtverkeer. Wij willen dan ook klaar zijn om als UTM-dienstverlener op te treden eens de Europese regelgeving op punt staat en





10 miljard euro per jaar tegen 2035 en meer dan 15 miljard euro in 2050. Er is sprake van meer dan 100.000 nieuwe (directe) bijkomende jobs.

De nieuwe Europese regelgeving, die normaliter in 2019 in werking zal treden, zal een eerste stap zijn in de richting van de creatie van een eengemaakte markt voor droneservices, met geharmoniseerde operationele regels voor operatoren van drones. Europa gaat daarbij uit van een liberalisering van het luchtruimbeheer voor onbemand luchtverkeer.

In tweede instantie moeten de zogenaamde luchtverkeersregels voor drones vervolledigd worden en moet een kader worden gecreëerd met minimale regels voor UTM-dienstverleners, onder meer op vlak van certificering.

skeyes zal nieuwe businessactiviteiten (diensten, producten) en nieuwe concepten voor het beheren van onbemand luchtverkeer ontwikkelen in nauwe samenwerking met potentieel toekomstige klanten en regelgevers zodat het een

skeyes zal nieuwe businessactiviteiten en concepten ontwikkelen in nauwe samenwerking met potentieel toekomstige klanten en regelgevers zodat het een rol als UTM Service Provider kan spelen in België en in andere Europese landen.

rol als UTM Service Provider kan spelen in België en eventueel in andere Europese landen. Onze opgedane kennis en ervaring kunnen mee de basis vormen voor de totstandkoming van nationale (en Europese) regelgeving.

skeyes vraagt het engagement van de volgende regering om skeyes te ondersteunen in zijn inspanningen voor het beheren van het UTM-verkeer.

The image shows a white rectangular sign with the word "skeyes" printed in a bold, blue, lowercase sans-serif font. The sign is positioned in the lower right quadrant of the frame. The background is a clear, vibrant blue sky. Overlaid on the sky are several thin, white, intersecting lines that form a grid or network pattern, extending across the entire image. The lines are most prominent in the upper half and create a sense of depth and connectivity.

skeyes

nice to
guide
you

skeyes

We will bring the most safe, sustainable and unique experience to every single airspace user.

De missie van skeyes vat vele doelstellingen en opdrachten samen in één duidelijke slagzin. Die zin is de uitkomst van een zoektocht naar een nieuwe identiteit voor het bedrijf. skeyes bouwt verder aan zijn toekomst. Onze opdracht blijft altijd om de veiligheid van het luchtverkeer op de Belgische luchthavens en in het Belgische luchtruim te verzekeren. Maar ook om de luchtvaartsector in ons land verder te helpen uitbouwen. Daarom houden we meer dan ooit rekening met de belangen van onze stakeholders en klanten.

Die belangen kunnen we verzoenen met de maatschappelijke ontwikkelingen die ons te

wachten staan of zich al volop aan het voltrekken zijn. Veel van die uitdagingen hangen samen met duurzaamheid in de breedste zin van het woord. skeyes gaat ook op dat vlak zijn verantwoordelijkheden niet uit de weg. Al wie de uitdagingen wil aangaan die zich rondom ons maar ook wereldwijd aandienen, zal daarvoor in skeyes een partner vinden.

OMVORMING NAAR NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

skeyes is een centrale speler in de luchtvaartsector. Om zijn doelstellingen te realiseren zal het niet alleen zelf alle mogelijke inspanningen leveren maar ook samenwerken met partners, zowel bestaande als

nieuwe. Dat gebeurt bovenop de formele overeenkomsten met de evidente stakeholders van het bedrijf (overheden en luchthavens).

De strategie van het bedrijf is om partnerschappen met andere ANSP's, luchthavenuitbaters of gespecialiseerde actoren te ontwikkelen.



**Om de
partnershipstrategie
te versterken, moet
het statuut van het
overheidsbedrijf
evolueren naar een
naamloze vennootschap
van publiek recht.**



Dankzij die partnershipstrategie kan de positie van het bedrijf worden versterkt en de dienstverlening geoptimaliseerd. Ook kan skeyes een beroep doen op de industriële of commerciële expertise die nodig is om het bedrijf te versterken in zijn rol als efficiënte en performante dienstverlener, waarbij het het hoogste veiligheidsniveau van de luchtvaartnavigatie blijft verzekeren.

Om die partnershipstrategie te versterken, moet het statuut van het overheidsbedrijf evolueren naar een naamloze vennootschap van publiek recht. In eerste instantie wordt de voorkeur gegeven aan publieke instellingen om toe te treden tot de nieuwe vennootschapsvorm.

VIERDE BEHEERSCONTRACT

Het derde beheerscontract tussen de staat en Belgocontrol

werd afgesloten op 11 april 2014, trad in werking op 1 juli 2014 voor een duur van vijf jaar en verstrijkt op 30 juni 2019. Het directiecomité van skeyes heeft, zoals wettelijk vastgesteld, 6 maanden voor het verstrijken van de termijn een ontwerp van nieuw beheerscontract overgemaakt aan de uittredende minister.

Het nieuwe beheerscontract bevat tal van nieuwigheden om tegemoet te komen aan de evoluties in de luchtvaart en de maatschappelijke context.

skeyes wil rekening houden met de technologische uitdagingen die zich nu al stellen, maar in de komende jaren nog aan belang zullen winnen. Het is de bedoeling om in het kader van de fysieke beveiliging en de cybersecurity een globaal beveiligingsplan uit te werken. In het kader van zijn digitaliseringsstrategie zal skeyes in nauw overleg met



de luchthavenexploitanten het concept van digitale controletorens uittekenen. De onderneming volgt ook de evoluties inzake dronetechologieën op de voet op en wenst hier een actieve en prominente rol in te spelen, zoals eerder uiteengezet. Hiervoor zal ook een nieuwe visie op het luchtruim noodzakelijk zijn.

In het nieuwe beheerscontract wordt fors ingezet op het concept van maatschappelijk verantwoord ondernemen en op het versterken van de regels inzake just culture. De omvorming van skeyes tot een NV van publiek recht wordt voorzien in het beheerscontract alsook de versterking van

de partnerschappen met onder andere Defensie, de luchthavenexploitanten en de Benelux. skeyes wil de besprekingen met de regering over dit vierde beheerscontract zo snel mogelijk opstarten en afronden zodat er een duidelijk kader is waarbinnen het bedrijf kan opereren.

EEN MODERN FINANCIERINGSSYSTEEM VOOR DE LUCHTVAART- NAVIGATIEDIENSTEN

Het huidige financieringssysteem van de luchtvaartnavigatiediensten is ingewikkeld en moet worden gemoderniseerd ingevolge de ontwikkelingen op economisch, technologisch en regelgevend vlak.

skeyes vraagt de federale regering en de regionale overheden het financieringssysteem te

moderniseren om een kader te scheppen dat de ontwikkeling van de Belgische openbare luchthavens bevordert. Het ontwerp van vierde beheerscontract tussen skeyes en de federale staat omvat een voorstel om de financiering en de tarifiering van de onderneming te stroomlijnen. Als algemeen principe geldt dat de kosten van de door skeyes verleende diensten voor de opdrachten van openbare dienst volledig worden vergoed en worden toegewezen aan één van de volgende drie financieringspijlers:

- Pijler 1: luchtvaartnavigatiediensten in de en-routeheffingszone;
- Pijler 2: luchtvaartnavigatiediensten in de heffingszone Brussel-Nationaal en op de regionale luchthavens;
- Pijler 3: diensten van algemeen belang.



De diensten van algemeen belang zijn de diensten die door de staat worden gedelegeerd of aan skeyes worden opgelegd. De staat vergoedt de onderneming rechtstreeks voor het verlenen van die diensten.

NAAR EEN NEUTRALE Koolstofuitstoot

skeyes vindt het als autonoom overheidsbedrijf zijn verantwoordelijkheid om op vlak van bedrijfsvoering en klimaat het voorbeeld te

geven inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen. skeyes verbindt zich ertoe een koolstofbalans van zijn activiteiten op te maken en een 'koolstofneutraal bedrijf' te worden.

KRITIEKE INFRASTRUCTUREN EN CYBERDREIGING

Het luchtverkeer is een geliefkoosd doelwit voor terrorisme en cybercriminaliteit. Om die risico's te beheren, ontwikkelt

skeyes een beveiligingsplan dat de aspecten van fysieke beveiliging en van cybersecurity dekt door rekening te houden met de aanduiding van bepaalde van zijn infrastructuren als Kritieke Infrastructuur.

skeyes vraagt de ondersteuning van de overheden (in het bijzonder van het OCAD en het Centrum voor Cybersecurity Belgium) om de geschikte strategieën te bepalen om het hoofd te bieden aan die risico's.

skeyes nice to
guide
you