

Veiligheid ten top



Veiligheid ten top



Inleiding	1
Voorwoord	2
Johan Decuyper, Gedelegeerd Bestuurder	2
Renaud Lorand, Voorzitter van de Raad van Bestuur	4
Activiteitenverslag 2016	6
Feiten & cijfers 2016	8
Missie, Visie, Strategie	9
Veiligheid ten top	10
Bewegingen - Een moeilijk jaar voor België en Brussels Airport	12
Veiligheid - Een absoluut record	14
Interview - Alain Du Bois	18
Capaciteit en stiptheid - Gemengde resultaten	20
Interview - Erol Cetiner	22
Milieu - Stevig op koers	24
Interview - Dirk Vuerinckx	27
Kostenefficiëntie - Een zeer ambitieus tariefverminderingplan	28
Interview - André Berger	31
Onze ambities vleugels geven	32
Jaarverslag 2016	42
Corporate Governance	44
Beheersverslag van de Raad van Bestuur	48
Verslag van het College van Commissarissen	54
Jaarrekening 2016	56
Glossarium	64



Belgocontrol is een autonoom overheidsbedrijf dat in 1998 werd opgericht met als belangrijkste missie de veiligheid te waarborgen van de luchtvaarnavigatie en dus ook van de passagiers en de overvlogen bevolking in het burgerlijke luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is. Belgocontrol koppelt zijn opdracht van openbare dienst aan de hoge kwaliteit van zijn prestaties door kostenbeheersing, optimalisatie van de capaciteit, de vlotte doorstroming en de stiptheid van het luchtverkeer en duurzame ontwikkeling van de luchtvaart.

De activiteitenzone van Belgocontrol is één van de meest complexe luchtruimen van Europa en strekt zich uit van de grond – de controle van de bewegingen op de luchthavens van Brussel-Nationaal, Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende – tot op vliegniveau 245 of ± 7.500 meter boven België en tussen vliegniveaus 145/165 en 245 voor het Groothertogdom Luxemburg. De sectoren boven het vliegniveau 245 vallen onder de bevoegdheid van het EUROCONTROL-luchtverkeersleidingscentrum in Maastricht (Nederland), waaraan België het beheer van het luchtverkeer in dit hogere luchtruim overgedragen heeft.

Belgocontrol biedt tal van andere diensten aan die onontbeerlijk zijn voor het waarborgen van een veilig luchtverkeer zoals het verlenen van precieze en betrouwbare in real time luchtvaart- en meteorologische informatie. Het bedrijf is tevens verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur en voor alle systemen op het vlak van ATM-gegevensverwerking (Air Traffic Management), communicatie, navigatie en surveillance (radarbewaking) die noodzakelijk zijn voor zijn eigen activiteiten en die van zijn klanten: luchtvaartmaatschappijen en andere luchtruimgebruikers, de Belgische luchthavens en de overheid. Het bedrijf levert ook opleidings- en consultancydiensten aan zijn externe klanten.

Als verlener van geïntegreerde diensten speelt Belgocontrol een actieve rol in de luchtvaartsector en valoriseert het zijn deskundigheid op internationaal vlak, volledig in lijn met de filosofie van een eengemaakt Europees luchtruim. De herschikking daarvan in functionele luchtruimblokken (FAB's: Functional Airspace Blocks) waartoe de lidstaten van de Europese Unie zich hebben verbonden, is één van de meest zichtbare resultaten van de verordeningen in het kader van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Samen met zijn partners uit Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, heeft Belgocontrol het gemeenschappelijk luchtruimblok FABEC opgericht (FAB Europe Central) met als doel de efficiëntie van de luchtvaarnavigatie in het hart van Europa te verbeteren.

“We zetten heel hard in op veiligheid, zowel op vlak van procedures als van systemen”.

Johan Decuyper
Gedelegeerd Bestuurder

Voorwoord

Vijf vragen aan **Johan Decuyper**

Gedelegeerd Bestuurder

2016 was uiteraard het jaar van de aanslagen in ons land. Hoe hebt u dat voorbije jaar beleefd?

Van de dag zelf en de dagen nadien herinner ik mij vooral de enorme solidariteit in de luchtvaartgemeenschap. Op menselijk vlak in eerste instantie maar ook professioneel. Iedereen gaf spontaan het uiterste van zichzelf om alle activiteiten zo snel mogelijk weer op te starten en dat onder emotioneel niet evidente omstandigheden. Het was symbolisch een zeer sterk signaal om aan te tonen hoe veerkrachtig wij zijn als luchtvaartgemeenschap en als land en dat terrorisme ons niet klein zal krijgen.

Ik ben bijzonder fier dat onze mensen bij Belgocontrol ook hebben bijgedragen aan

het herstel door op korte termijn heel wat vluchten van Brussel Nationaal over te nemen op de regionale luchthavens. De verhuis van die vliegtuigen heen en weer alleen al was een huzarenstukje.

Wat onthoudt u voor Belgocontrol uit het afgelopen jaar?

Het cijfer 0. Normaal is dat geen score om fier over te zijn, maar voor ons is het dat deze keer wel. Het is namelijk het aantal incidenten van categorie A en B in 2016 veroorzaakt door Belgocontrol. Dat is historisch en ook een prestatie die uiterst zeldzaam is in de rest van Europa.

Dat komt vooral door het puike werk van onze luchtverkeersleiders. Wijd en zijd worden zij geprezen omwille van hun professionalisme, en terecht.

Maar we zetten natuurlijk ook heel hard in op veiligheid, zowel op vlak van procedures als van systemen. Die investeringen werpen hun vruchten af. Met de invoering van Just Culture rapporteren onze luchtverkeersleiders en technici nog nauwgezetter over incidenten zodat we daar de nodige lessen kunnen uit trekken. De wetenschap dat er voor hen geen sancties volgen, stelt hen gerust om die incidenten te blijven melden.

Dat resultaat is misschien uitzonderlijk maar ook de voorbije jaren scoorde Belgocontrol zeer goed op vlak van veiligheid. Dat zal ons streven blijven voor de toekomst. De lat ligt hoog.

Welke doelen stelt u voor Belgocontrol in 2017?

Op financieel vlak doen we het de laatste jaren weer goed. Dat laat ons toe om investeringen te doen in mensen en systemen. Tot 2019 liggen de plannen klaar voor een bedrag van 97 miljoen euro. Die investeringen zullen onze werking verder blijven verbeteren.

Maar we moeten ook durven de evoluties in de sector onder ogen zien. Om concurrentieel te blijven binnen de internationale luchtvaartsector moeten ook wij onze werking aanpassen. Dat vraagt inspanningen van iedereen, ook van onze partners op de Belgische luchthavens. Via strategisch overleg bepalen we onze gezamenlijke doelstellingen en hoe we die kunnen halen.

Welke doelen stelt u voor zichzelf in 2017?

Het aanhalen van partnerships is niet alleen een beleidskeuze van Belgocontrol. Ik zie het ook als mijn persoonlijke opdracht. Enkele gebeurtenissen van de voorbije jaren hebben aangetoond hoe sterk de activiteiten in de luchtvaartsector van elkaar afhankelijk zijn. Duidelijke afspraken maar ook goede menselijke contacten kunnen op cruciale momenten doorslaggevend zijn. Daar moeten we samen met al onze partners werk van maken. Belgocontrol wil daartoe zelf initiatieven nemen maar staat ook open voor voorstellen van anderen. We moeten



komen tot structurele samenwerkingen die alle betrokken partijen ten goede komen.

Welke verwezenlijking van 2016 zou Belgocontrol in 2017 moeten herhalen/ verbeteren?

Ik vermeldde eerder al het aantal incidenten en de goede financiële resultaten.

Maar minstens even belangrijk is onze business continuity. We zijn nu meer dan vroeger in staat om onze dienstverlening ten allen tijde te blijven garanderen. Daarvoor hebben we al grote inspanningen geleverd en dat blijven we ook in 2017 nog doen. Onze partners, klanten en de vele passagiers moeten altijd op ons kunnen rekenen.



Voorwoord

Vijf vragen aan Renaud Lorand

Voorzitter van de Raad van Bestuur

2016 was uiteraard het jaar van de aanslagen in ons land. Hoe hebt u dat voorbije jaar beleefd?

Wat vroeger veraf leek, is sinds 22 maart 2016 schrikwekkend dichtbij gekomen. Het heeft ons land toch wel veranderd: veiligheid is een belangrijk topic geworden dat ook zichtbaar is in het straatbeeld en voelbaar op plaatsen waar veel mensen bijeenkomen. Dat laatste is bijvoorbeeld ook het geval op onze luchthavens. Toch mogen we ons daardoor niet laten afschrikken en moeten we de draad zo goed als mogelijk weer oppikken. En dat lukt behoorlijk. Zowel onze luchthavens als de luchtvaartmaatschappijen noteren weer goede cijfers. Dat doet ook ons als Belgocontrol veel plezier. We mogen stellen dat wij daar mee aan bijdragen en

“De co-locatie met Defensie zal ons al op korte termijn voordelen opleveren doordat ons eigen luchtruim vereenvoudigd wordt en optimaler zal kunnen benut worden”.

Renaud Lorand

Voorzitter van de Raad van Bestuur

anderzijds laat het ons ook toe om onze activiteiten verder uit te bouwen.

Wat onthoudt u voor Belgocontrol uit het afgelopen jaar?

Het jaar 2016 was een bijzonder belangrijk jaar op sociaal vlak daar wij onze rekruteringsactiviteiten van aspirant-luchtverkeersleiders hebben kunnen opvoeren. De geplande aanwervingen van 45 nieuwe luchtverkeersleiders in 2016 en 2017 geven blijk van onze wil te investeren in menselijk kapitaal en constant te waken over de veiligheid van het luchtverkeer.

Anderzijds werd het dossier van de vliegroutes weer actueel. Al heel lang vraagt Belgocontrol een stabiel juridisch kader dat bepaalt hoe vliegroutes en baangebruik moeten vastgelegd worden. We blijven er bij de bevoegde overheden op aandringen om hier werk van te maken.

Welke doelen stelt u voor Belgocontrol in 2017?

We moeten de toekomst nu voorbereiden. Dat doen we al door intern orde op zaken te stellen en dat lukt aardig, zowel op financieel vlak als wat onze activiteiten betreft. Maar Europa en de wereld staan niet stil. Binnen de bestaande Europese samenwerkingsverbanden nemen wij onze verantwoordelijkheden op en wij presteren meer dan behoorlijk in vergelijking met onze buurlanden. De concurrentie om luchtruim en verkeer is echter hard en daar moeten we ons tegen wapenen.

De herinrichting van ons luchtruim bijvoorbeeld speelt daarin een voorname rol. De co-locatie met Defensie zal ons op dat vlak al op korte termijn voordelen opleveren doordat ons eigen luchtruim vereenvoudigd wordt en optimaler zal kunnen benut worden.

Welke doelen stelt u voor zichzelf in 2017?

Belgocontrol stelt zich de laatste jaren veel opener op. Ik merk nu al dat dat positieve gevolgen heeft voor ons imago, hoewel dat nog altijd beter kan. We moeten daar ook als Raad van Bestuur aan meewerken. Onze werking is goed en dat wordt ook door vele partners erkend, maar is nog onvoldoende doorgedrongen bij het brede publiek. Door ons nog meer als een partner te profileren en te blijven zoeken naar oplossingen die de economische belangen van de luchthavens en de leefbaarheid voor de omwonenden ervan verzoenen, kunnen we nog meer naar alle betrokkenen toe groeien.

Welke verwezenlijking van 2016 zou Belgocontrol in 2017 moeten herhalen/ verbeteren?

We moeten de strategische lijnen die zijn uitgezet verder blijven uitwerken: financieel gezond blijven, investeren in mensen en technologie, partnerships aangaan, transparant communiceren. We hebben daarvoor de mensen en de kennis in huis. Nu komt het erop aan ons achter die principes te blijven scharen en er consequent naar te handelen. Dan heeft Belgocontrol een mooie toekomst voor zich.





Activiteitenverslag 2016

8	Feiten & cijfers
9	Missie, Visie, Strategie
10	Prestaties 2016
12	Bewegingen
14	Veiligheid
20	Capaciteit en stiptheid
24	Milieu
28	Kostenefficiëntie
32	Strategie 2016
34	Onze ambities vleugels geven

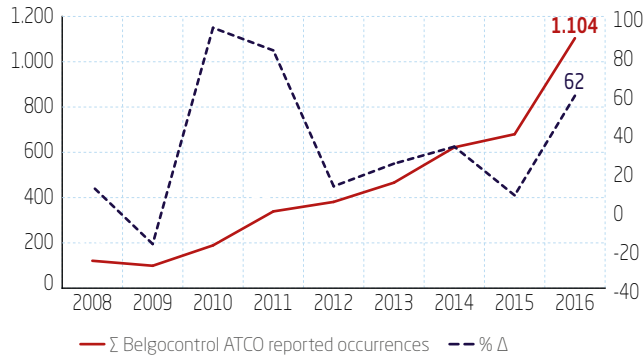
Feiten & cijfers 2016

0 incident van categorie A en B bewegingen werden door Belgocontrol beheerd

1.040.994 bewegingen werden door Belgocontrol beheerd

0,11 minuten gemiddelde vertraging per aankomst op Brussel-Nationaal

Aantal gerapporteerde incidenten (per jaar) door de luchtverkeersleiders van Belgocontrol.



De grote toename van het aantal gerapporteerde incidenten betekent niet dat er meer incidenten zijn, maar dat ze systematischer worden gerapporteerd door de luchtverkeersleiders.

04 februari

Een volledig vernieuwde versie van de AIP is beschikbaar op de Belgocontrol-portal en -website. De inhoud van de AIP werd grondig aangepakt en er werden talrijke verbeteringen en correcties in aangebracht. Ook de lay-out onderging een update.

22 maart

Gevolgen van de aanslagen Door de terroristische aanslagen die Brussels Airport ongemeen hard treffen, moeten veel vluchten worden omgeleid of geannuleerd. De luchthaven wordt gedwongen om haar activiteiten twaalf dagen lang stop te zetten, waardoor Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende extra luchtverkeer te verwerken krijgen.

10 mei

Technische investeringen Installatie van een nieuwe radar in Florennes en vervanging van het ILS-precisielandingssysteem (*Instrument Landing System*) op baan 05R van de luchthaven van Luik met een prijskaartje van in totaal negen miljoen euro. Tussen 2014 en 2020 plant Belgocontrol 97 miljoen euro aan investeringen in zijn technische installaties.

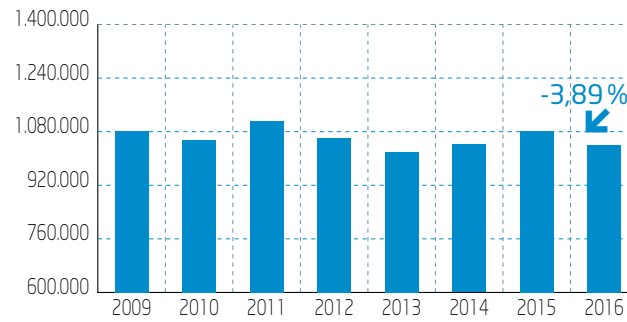
04 augustus

Nieuwe luchtverkeersleiders Belgocontrol kondigt verschillende aanwervingsgolven voor luchtverkeersleiders aan. In de loop van 2016 en 2017 worden er uit de 3700 deelnemers aan het examen 45 kandidaten geselecteerd die hun opleiding mogen aanvatten.

14 september

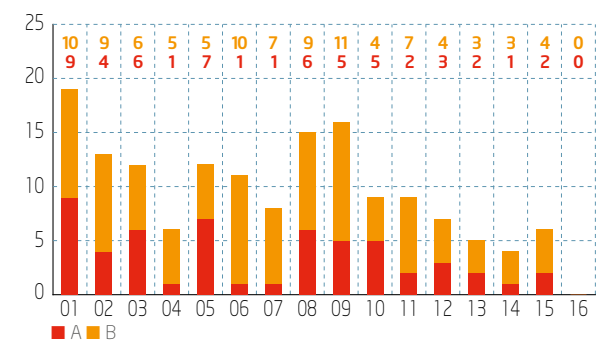
AIM Belgium Belgocontrol en Defensie poolen hun luchtvaartinformatie. Voor de eerste keer in de geschiedenis van ons land wordt er één enkel gemeenschappelijk document gepubliceerd, voor zowel burgerlijke als militaire luchtvaartgebruikers. Het kreeg de naam *Aeronautical Information Management Belgium* mee.

Evolutie van het aantal bewegingen beheerd door Belgocontrol



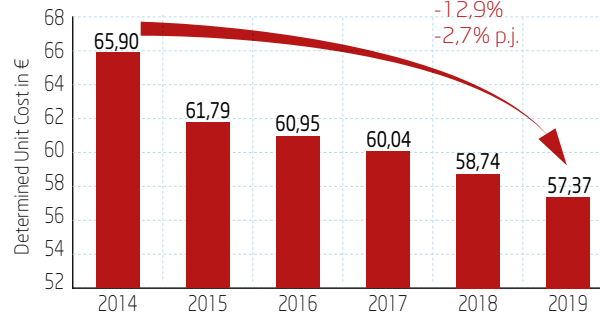
In 2016 behandelde Belgocontrol 1.040.994 bewegingen, 3,89% minder dan in 2015.

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



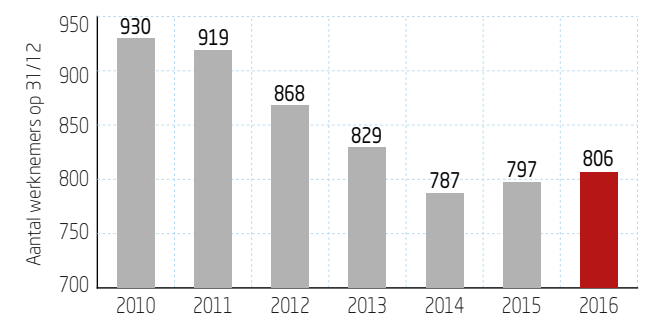
Absoluut record: geen enkel incident van categorie A (ernstig) en B (belangrijk) waarin Belgocontrol een aandeel heeft.

Daling van de Determined Unit Cost (DUC) (2015-2019) voor en-route-dienstverlening



Verslag van de DUC voor en-route dienstverlening in reële termen (2009) zoals voorgesteld door België-Luxemburg in het financiële luik van het prestatieplan dat werd voorgelegd aan de Europese Commissie.

Evolutie aantal werknemers



Missie

“Belgocontrol staat in voor de veilige en vlotte doorstroming, de capaciteit en de stiptheid van het luchtverkeer in overvlucht en bij nadering en beheert de bewegingen op de vijf openbare Belgische luchthavens.”

Visie

De luchtverkeersleidingssector in Europa is in constante evolutie op economisch, technologisch en operationeel vlak. Belgocontrol wil proactief inspelen op deze evoluties en de omgeving van morgen mee vorm geven door de verwezenlijking van de volgende visie: **“Belgocontrol wil een belangrijke rol blijven spelen in het luchtverkeer in het hart van het Europese luchtruim en voor de Belgische luchthavens, door een performante en innovatieve dienstverlening in overleg met zijn stakeholders.”**

Met deze visie wil Belgocontrol de geprivilegieerde partner van de luchtruimgebruikers en de luchthavens blijven door hun kwaliteitsvolle, performante en innovatieve diensten te verlenen.

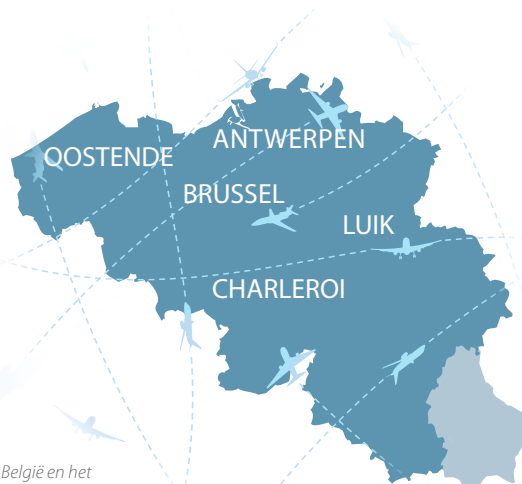
Strategie

Om de visie te verwezenlijken wil Belgocontrol **zijn diensten snel laten evolueren in overleg met zijn klanten** met een drieledige strategie:

- 1) Sterke partnerships:** actief partnerships ontwikkelen met de andere actoren van de luchtverkeersleiding in België en in Europa.
- 2) Betrouwbare en efficiënte dienstverlening:** nieuwe werkmiddelen en werkmethodes ontwikkelen, waarbij innovatie, pro-activiteit, verantwoordelijkheid nemen en transparantie centraal staan.
- 3) Flexibele en participatieve organisatie:** samen bouwen aan een werkomgeving waarin iedereen het beste van zichzelf kan geven, waarbij het accent wordt gelegd op persoonlijke ontwikkeling, en waarbij medewerkers trots zijn op het bedrijf.

Wil deze strategie slagen, dan zullen het engagement en de bijdrage van alle medewerkers nodig zijn.

Luchtruim (≤ FL245) boven België en het Groothertogdom Luxemburg



15 september

RAAS
Het *Runway Allocation Advisory System* wordt bij wijze van test geïnstalleerd in de controletoren van Brussel-Nationaal. Het systeem is operationeel sinds 1. februari 2017. Deze tool staat de luchtverkeersleiders bij in de keuze van de banen. Het RAAS heeft zijn strepen al verdiend op de luchthavens van Bazel-Mulhouse -Freiburg en van Schiphol.

30 september

Continuïteit
De contingencyprocedure voor de luchthavens van Charleroi en Luik wordt van kracht. In geval van een storing, worden de door Belgocontrol geleverde luchtverkeersleidingsdiensten overgeheveld naar zijn collega's van de Franse DSNA en de Duitse DFS zodat de continuïteit van de luchthavenactiviteiten verzekerd blijft. Zo'n procedure zal in 2017 in voege treden in Oostende en wordt momenteel voorbereid voor Antwerpen en Brussel.

02 oktober

Open Bedrijvendag
Opendeurdag op de site van Steenokkerzeel: maar liefst 27.000 mensen waren geïnteresseerd om een kijkje te komen nemen achter de schermen van ons bedrijf. Geen wonder dat de 1.200 beschikbare plaatsen in een mum van tijd de deur uitvlogen. Het brede publiek maakt gebruik van de zeldzame gelegenheid om te ontdekken hoe het luchtverkeer in België beheerd wordt.

16 november

Op prestaties gebaseerde navigatie
Belgocontrol voert RNP-landingsprocedures in (*Required Navigation Performance*) op de luchthaven van Charleroi. Antwerpen kwam al eerder aan de beurt. RNP is gebaseerd op gps-technologie, waardoor er nog preciezere naderings- en landingsprocedures kunnen worden toegepast.

30 december

Groene landingen
Begin van een testfase voor CDO-procedures (*Continuous Descent Operations*) op de luchthavens van Luik en Charleroi. Een CDO is een vliegtechniek waarbij het vliegtuig een daling uitvoert met zo weinig mogelijk tussenstappen, waardoor de geluidshinder beperkt wordt en er minder broeikasgassen worden uitgestoten.



Veiligheid ten top

In 2016 vestigde Belgocontrol een nieuw record: er viel geen enkel ernstig of belangrijk incident te betreuren in het luchtruim waarvoor het verantwoordelijk is. De veiligheid van het luchtverkeer heeft dus een nieuw hoogtepunt bereikt. Maar de dramatische gebeurtenissen van 22 maart 2016, die Brussels Airport ongemeen hard troffen en die een niet te onderschatten invloed hadden op het luchtverkeer, herinneren ons eraan dat de veiligheid, in al haar aspecten, broos is en de inzet van een dagelijkse strijd vormt. Daarom verbindt Belgocontrol zich ertoe zijn inspanningen voort te zetten om zijn veiligheidsopdracht nog beter uit te voeren, maar ook om diensten op topniveau te verlenen en de continuïteit ervan te waarborgen en daarbij ook de kosten te beheersen.

Een moeilijk jaar voor België en Brussels Airport



Na twee opeenvolgende jaren van groei, zette het aantal door Belgocontrol beheerde bewegingen opnieuw een daling in. Over heel 2016 controleerde Belgocontrol 1.040.994 bewegingen, alle verkeer in beschouwing genomen, tegenover 1.083.128 in 2015, wat een daling met 3,89 % betekent.

De aanslagen van 22 maart 2016 brachten onze nationale luchthaven een mokerslag toe, waardoor zijn activiteiten zich maar mondjesmaat konden herstellen en de bewegingen over 2016 sterk terugvielen (met 6,54%).

Het luchtverkeer, beheerd in het CANAC 2-verkeersleidingscentrum, werd minder hard getroffen gezien het aantal bewegingen slechts terugviel met 0,6%. De regionale luchthavens verwerkten van hun kant echter beduidend minder vluchten dan in 2015, maar de vliegtuigen waren wel groter, wat een positief teken is voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in België.

Veerkracht van de nationale luchthaven

In vergelijking met 2015 zag Brussels Airport zijn luchtverkeer over het volledige jaar 2016 met 6,54% afnemen. 2016 was onder een goed gesternte begonnen en zette de groei van 2015 voort. En toen kwam de terreuraanslag roet in het eten gooien... De cijfers van de maanden maart (-26,84%) en april (-39,16%) spreken op dat vlak boekdelen. De luchthaven bleef 12 dagen gesloten. De activiteiten werden slechts geleidelijk aan hervat en in juni draaide de luchthaven opnieuw op volle toeren. In de daaropvolgende maanden stelden we vast dat het aantal vluchten daalde, met uitzondering van de maand december (+1,91%), wat wijst op de grote veerkracht van onze nationale luchthaven. Vooral het passagiersverkeer had te lijden onder de gebeurtenissen van de maand maart (-7,5%). De passagiersaantallen (21,8 miljoen) kelderden in dezelfde mate als het aantal vluchten (-7%). Het vrachtverkeer slaagde er in 2016 echter in een forse groeicurve (+7,6%) aan te houden.

De gebeurtenissen van maart hebben uiteraard de evolutie (-5,6%) van het aantal *service units* op Brussels Airport beïnvloed.

CANAC 2: groei op lange termijn

Het CANAC 2-verkeersleidingscentrum, dat het overvliegend en naderend luchtverkeer beheert, werd minder hard getroffen. In het aantal bewegingen voltrok zich een lichte krimp met 0,6%, van 569.043 bewegingen in 2015 naar 565.573 in 2016. Het aantal *service units* nam daarentegen toe met 1,9% in 2016.

In tegenstelling tot Brussels Airport waarvan het luchtverkeer tot zijn bodemniveau van 2010 terugviel – inzake aantal vluchten vergelijkbaar met het niveau van 1994, bleef het CANAC 2-verkeersleidingscentrum in de afgelopen zeven jaar almaar groeien (+6,7 % ten opzichte van 2010).

De sinds vele jaren aanhoudende groei in de activiteiten van het CANAC 2-verkeersleidingscentrum en de aanzet tot de

heropleving van het luchtverkeer op Brussels Airport vormen positieve signalen voor Belgocontrol, de Belgische economie en de luchtvaartsector.

Continue ontwikkeling van de regionale luchthavens

De regionale luchthavens blijven uitbreiden. Terwijl die luchthavens vroeger vooral een trekpleister waren voor de kleine luchtvaart, met uitzondering van Charleroi met Ryanair, tonen de luchtvaartmaatschappijen er nu steeds meer interesse voor en vliegen ze er op nieuwe bestemmingen.

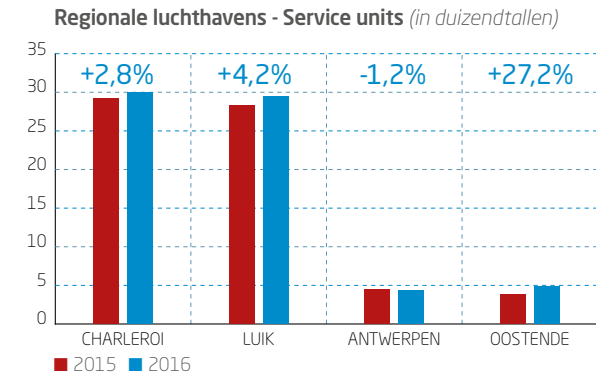
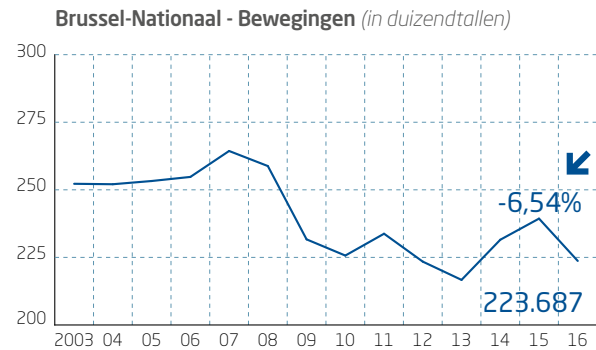
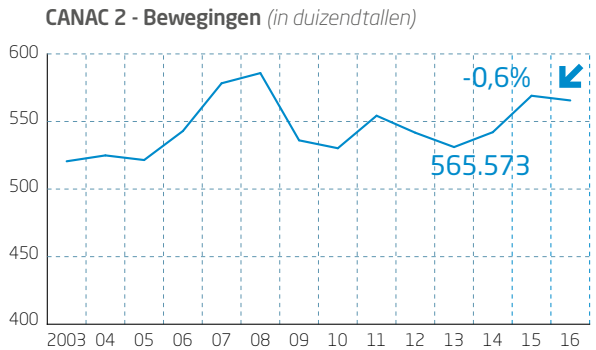
Die evolutie is duidelijk merkbaar in het stijgend aantal service units; die houden immers rekening met het gewicht van de toestellen. In 2016 nam het aantal service units op de luchthaven van Oostende indrukwekkend toe (+27,2%) en konden ook Luik (+4,2%) en Charleroi (+2,8%) mooie groeicijfers voorleggen. Enkel te Antwerpen gleed het aantal service units lichtjes terug (-1,3%).

Groei in het FABEC

Het FABEC had in 2016 5.791.229 vluchten op de teller, goed voor een stijging met 3,2% ten opzichte van 2015.

Het aantal door de verschillende verkeersleidingscentra gecontroleerde bewegingen schommelt sterk, van -0,6% voor CANAC 2 tot +4,6% voor het MUAC van Maastricht dat het hogere luchtruim boven België, Luxemburg, Nederland en het noordwesten van Duitsland beheert. Het verkeersniveau van een centrum zoals CANAC 2 dat het lagere luchtruim controleert, is sterker afhankelijk van het verkeersniveau op de Belgische én naburige luchthavens.

Natuurlijk was de situatie op de luchthaven van Brussel-Nationaal een pijnlijk unicum in 2016, wat een weerslag had op de door CANAC 2 beheerde verkeersvolumes. Ook de gemiddelde groei van de aankomsten op de 83 luchthavens van het FABEC werd getemperd. In 2016 werden 2,51 miljoen landingen uitgevoerd, dat is 2% meer dan het jaar ervoor.



Een absoluut record

- > **0 incidenten van categorie A en B** waarin Belgocontrol een aandeel heeft.
- > De **veiligheidscultuur ging er met rase schreden op vooruit**: in 2016 steeg het aantal meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen (SRO - Safety Related Occurrences) met 62% in vergelijking met 2015.
- > De **score van Belgocontrol** in de jaarlijkse Safety Maturity Survey steeg met **3 punten ten opzichte van de score in 2015**.

In 2016 liet Belgocontrol voor de eerste keer in zijn geschiedenis geen enkel incident van de ernstigste categorieën (A en B) optekenen in het luchtruim waarvoor het verantwoordelijk is. Aan de basis van dat historische record liggen de competentie van onze luchtverkeersleiders en vele jaren werk om het veiligheidsbeheersysteem op punt te stellen. De technische verbeteringen, systematische meldingen van incidenten, analyses en correctieve maatregelen, interne bevordering van de veiligheid, Just Culture,... zorgden er mee voor dat we dit uitzonderlijke resultaat konden neerzetten.

De 3 actiedomeinen van het SMS

Het veiligheidsbeheersysteem (SMS) steunt op 3 actiedomeinen, met een proactieve en reactieve insteek.

1. De systematische analyse van het risico verbonden aan verandering (proactief)

Alle nieuwe systemen, procedures, technologieën, uitrustingen en operationele concepten worden grondig geanalyseerd met de veiligheid als invalshoek.

In 2016 werden er 65 veranderingen bekendgemaakt aan de BSA-ANS. Een aantal daarvan waren de RNP-naderingen (*Required Navigation Performance*) in Luik en Brussel-Nationaal waarvoor ook een nieuwe procedure voor gemiste naderingen werd bekendgemaakt, alsook de evaluatie van het RAAS (*Runway Allocation Advisory System*).

2. De permanente audit van het veiligheidsniveau (proactief)

Er worden interne en externe audits uitgevoerd om de processen met een

verhoogd risico te identificeren en correctieve acties te ondernemen.

3. Het systematisch rapporteren over en analyseren van veiligheidsgerelateerde voorvallen (SRO - Safety Related Occurrences) (reactief)

Elk incident wordt gemeld en geïnventariseerd. Vervolgens wordt het geanalyseerd om er nuttige lessen uit te trekken en te vermijden dat een gelijkaardig incident zich nog voordoet.

In 2016 werden er 1.104 incidenten gemeld. Daarbij draagt Belgocontrol een verantwoordelijkheid in 55 incidenten, waarvan geen enkel van categorie A (ernstig), geen enkel van categorie B (belangrijk), 8 van categorie C (betekenisvol) en 44 van categorie E (zonder impact op de veiligheid). Er werden ook 3 onbepaalde incidenten (categorie D) geregistreerd.

Geen enkel incident van categorie A en B

In 2016 heeft Belgocontrol zijn veiligheidsopdracht perfect uitgevoerd: er was immers geen enkel incident van categorie A (ernstig) en B (belangrijk) waarvoor het verantwoordelijk kon worden gesteld. Dat historische record kon worden gesteld. Dat historische record kon alleen maar worden neergezet dankzij de competentie en de waakzaamheid van onze luchtverkeersleiders en het werk van continue verbetering doorheen alle processen van het bedrijf die rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden zijn aan de veiligheid.

Belgocontrol hanteert een prestatie-indicator waarbij het bedrijf zichzelf als doelstelling oplegt dat de limiet van 1 incident van categorie A of B per 100.000 gecontroleerde bewegingen niet mag worden overschreden – of minder dan 0,0010%. Dankzij het mooie resultaat in 2016 kan Belgocontrol de perfecte score van 0% voorleggen.

De veiligheidscultuur: steeds meer verankerd

Voor het 7^e opeenvolgende jaar nam het aantal gerapporteerde incidenten toe. Terwijl er nog 680 incidenten werden gemeld in 2015, bedroeg dat aantal al 1.104 in 2016. Die toename met 62% betekent niet dat er meer incidenten zijn, maar dat ze systematischer worden gerapporteerd door de luchtverkeersleiders. Er werden evenveel incidenten zonder enige impact op de veiligheid (categorie E) gemeld als in 2015. Dat toont aan dat de verkeersleiders zich almaar meer bewust zijn van de noodzaak om elk incident te melden, hoe klein ook.

Sinds Belgocontrol het veiligheidsbeheersysteem in 2004 invoerde, gaat de veiligheidscultuur er voortdurend op vooruit. Hoewel het systeem al een bepaalde graad van maturiteit verworven heeft, blijft die cultuur groeien, vooral dankzij betere reporting tools, een

snelle opvolging en de toepassing van de Just Culture-principes door het management.

Op 15 november 2015 werd immers een nieuwe Europese richtlijn van kracht (Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2015/1018). Daarin is een lijst van voorvallen opgenomen die verplicht moeten gemeld worden. In 2016 heeft Belgocontrol zijn *reporting tools*, *e-Watchbook* en *e-SRO*, aangepast opdat de verkeersleiders en supervisors nog gemakkelijker incidenten zouden kunnen melden.

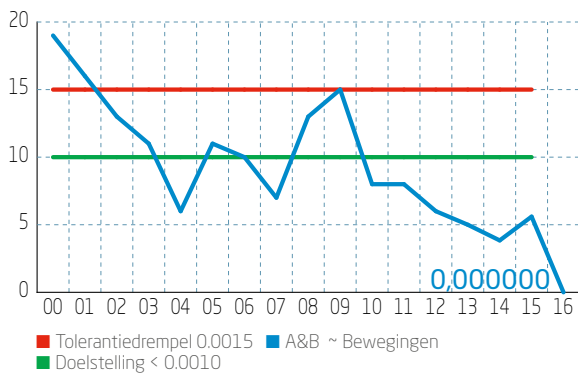
Het promoten van Just Culture

De Just Culture wil bevorderen dat luchtverkeersleiders veiligheidsgerelateerde voorvallen gaan rapporteren. Ze berust op het principe dat de eerstelijnsactoren – luchtverkeersleiders, technici,... – niet gesanctioneerd zullen worden voor acties, verzuim of beslissingen die overeenstemmen met hun ervaring en opleiding.

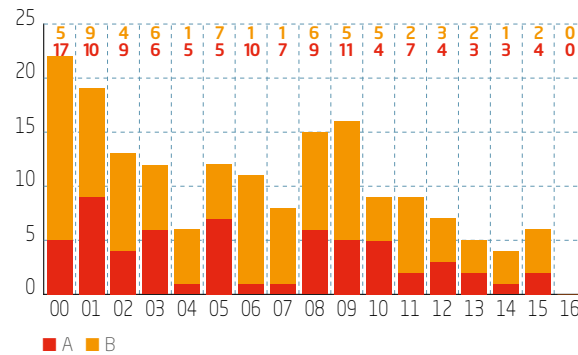
Op initiatief van het Directiecomité werd begin 2016 een paritaire werkgroep opgericht om de *Just Culture* nog meer te verankeren in het bedrijf. Er werd een *Just Culture Policy* en een Gedragscode voor de onderzoekers voltooid en gepubliceerd.

In 2016 werden er ook tal van communicatiecampagnes op touw gezet om de *Just Culture* toe te lichten en te promoten binnen het bedrijf. Die cultuur is niet enkel cruciaal met het oog op een betere *reporting* van elk veiligheidsgerelateerd voorval, maar ook om een vertrouwensrelatie op te bouwen tussen de eerstelijnsactoren en de onderzoekers die de oorzaken van de incidenten moeten nagaan en er de nodige lessen uit trekken. Zo staat een gloednieuwe rubriek op de intranetportal van Belgocontrol volledig in het teken van de *Just Culture*. Het is de verzamelplaats voor allerhande informatie over het onderwerp, zoals de *Just Culture Flash* die feitelijke informatie bevat over de integratie van de veiligheidscultuur, evenals getuigenissen en ervaringen van medewerkers die dagelijks in die omgeving werken.

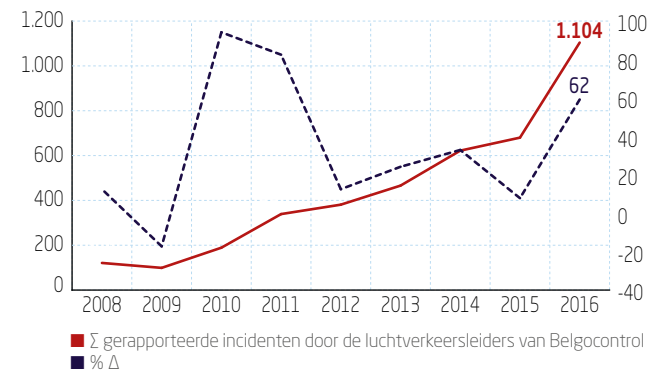
Evolutie van het aantal incidenten van categorie A en B in verhouding tot het aantal bewegingen (%)



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



Aantal gerapporteerde incidenten (per jaar) door de luchtverkeersleiders van Belgocontrol



Veiligheidsbeheersysteem (SMS) wint aan maturiteit

Elk jaar werkt Belgocontrol mee aan de *Safety Maturity Survey* (EoSMS - *Effectiveness of Safety Management*). Dat is een audit die tot doel heeft de efficiëntie van zijn veiligheidsbeheer te meten. Zo worden er 26 doelstellingen, verdeeld over 11 domeinen, onder de loep genomen en wordt er een score van 1 tot 5 (van laag naar hoog) aan toegekend. In 2016 heeft Belgocontrol een score van 3 gekregen voor 5 van de 26 doelstellingen, een score van 4 voor 13 doelstellingen en een score van 5 voor 8 doelstellingen. Dat is een aanzienlijke verbetering vergeleken met 2015 gezien er 3 punten zijn bijgekomen.

Belgocontrol zal zijn veiligheidsbeheersysteem blijven ontwikkelen om minstens een score van 4 te behalen voor alle doelstellingen, zoals opgelegd door de Europese Commissie voor 31 december 2019.

Maar Belgocontrol wil verder gaan dan enkel maar conform te zijn met de Europese doelstellingen op het gebied van veiligheid. Het bedrijf wil een score van 5 behalen voor zo veel mogelijk doelstellingen en zelfs de beste van de klas zijn in de mate van het mogelijke.

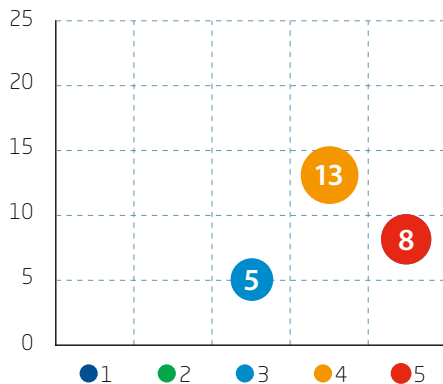
Naast de prestaties verbetert Belgocontrol continu zijn processen om de veiligheid, die steeds zijn absolute prioriteit blijft, te verhogen.

Business Continuity: gegarandeerde dienstverlening in alle omstandigheden

In 2016 maakte Belgocontrol volop werk van zijn *business continuity plan*. Het bedrijf ontwikkelde daarvoor het 'Main-Fallback-Ultimate'-concept om een redundantie op meerdere niveaus te garanderen en dus een bepaald niveau van dienstverlening in alle omstandigheden te verzekeren. De systemen van Belgocontrol zullen grondig doorgelicht worden; daarbij wordt hun kritieke aard beoordeeld en hun (geografische) redundantie georganiseerd om de risico's verbonden aan fysieke vernietiging te voorkomen. De aanpak van Belgocontrol inzake gegarandeerde

dienstverlening heeft niet enkel betrekking op de technische systemen, maar ook op de processen en de medewerkers die ze moeten toepassen. Hij is er dus op gericht de dienstverlening permanent operationeel te houden. De dienstencatalogus die uit dat methodische werk zal voortvloeien, zal het voorwerp uitmaken van een *Service Level Agreement* (SLA) met de klanten om de veiligheid, de capaciteit en een vooraf bepaald niveau van dienstverlening te kunnen verzekeren in geval van incident.

Maturiteit van het SMS (Safety Management System)
Aantal doelstellingen per maturiteitsniveau



Alain Du Bois

Safety and Quality Advisor

Geen enkel incident van categorie A of B in 2016, hoe heeft Belgocontrol dat puike resultaat neergezet?

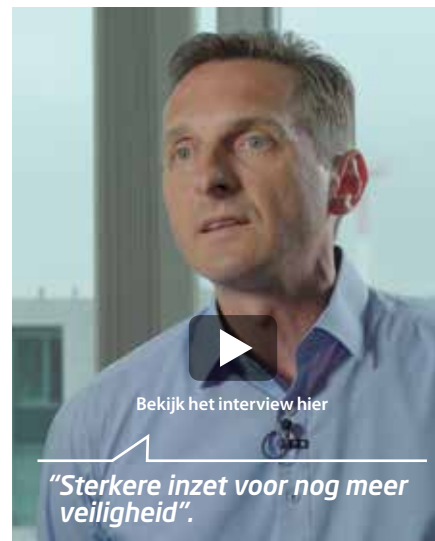
Inderdaad, er was geen enkel incident van categorie A of B, dat is een knap staaltje. Het is de eerste keer in het bestaan van Belgocontrol dat we dit meemaken. Hierbij moet worden benadrukt dat we het hier over incidenten hebben waarin Belgocontrol een aandeel heeft. Er hebben zich wel degelijk incidenten van categorie A en B voorgedaan, maar daarin droeg Belgocontrol geen enkele verantwoordelijkheid. Dat mooie resultaat is moeilijk te verklaren, maar één ding staat vast: het is eerst en vooral de verdienste van alle luchtverkeersleiders en supervisors die er 24/7 staan om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren. Ik wil ook wel toevoegen dat het niet zozeer het resultaat is dat telt, maar wel de neerwaartse trend van het aantal waargenomen incidenten sinds 2012.

Werd zo'n resultaat al vastgesteld bij andere verkeersleidingsorganisaties in Europa?

Het zou moeilijk zijn om de vergelijking te maken met andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Elke verkeersleidingsorganisatie heeft immers zijn eigen omgeving en moet een luchtruim van wisselende complexiteit beheren met verschillende verplichtingen. Maar dat neemt natuurlijk niet weg dat ons resultaat uitzonderlijk is. Andere verkeersleidingsorganisaties hebben het ook al meegemaakt, maar het gebeurt zeker niet elk jaar.

Welke rol spelen het SMS en de SMU in de veiligheidsopdracht die Belgocontrol vervult?

De opdracht van Belgocontrol is duidelijk: de veiligheid verzekeren van het luchtverkeer, de piloten, de passagiers en iedereen die betrokken zou kunnen zijn in een mogelijk



ongeval. Wanneer wij het hebben over veiligheid, moeten we meegeven dat er twee types zijn: ten eerste, de veiligheid die dagelijks wordt verzekerd door de operationele diensten die ervoor verantwoordelijk zijn. Daar speelt elke medewerker van Belgocontrol een rol op zijn niveau. Voor de verkeersleiders en de supervisors, maar ook voor de technici die de installaties onderhouden, is die band met veiligheid zeer rechtstreeks en ook zeer duidelijk afgelijnd. Maar elke medewerker van Belgocontrol draagt ook onrechtstreeks bij tot onze veiligheidsprestaties.

Ten tweede beschikken wij over een *Safety Management System* (een systeem voor het beheer van de veiligheid of SMS) dat een pakket procedures invoert om beslissingen te helpen nemen in functie van de opgespoorde risico's. Het is de taak van de SMU (*Safety Management Unit*) om dat SMS te

ontwikkelen door de laatste internationale normen te volgen en door zich te laten inspireren door de *good practices* die andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten toepassen. De SMU is dus verantwoordelijk voor de toepassing van het SMS en de ontwikkeling ervan. Ze is het zenuwcentrum van alle veiligheidsgerelateerde activiteiten.

De voorbije 10 jaar is de veiligheid enorm geëvolueerd. Waaraan hebben we die positieve ontwikkeling te danken?

Als we terugblikken op de voorbije tien jaar, vallen mij meteen twee grote verschillen op met de huidige situatie. Ten eerste zijn er nu de *Common requirements* die uitgaan van de Europese Unie, waarbij we verplicht werden om een veiligheidsbeheersysteem in te voeren. Met dat systeem is het voor iedereen mogelijk om zich achter de veiligheid te scharen. Het Directiecomité moedigt dit principe aan en heeft maatregelen genomen om het toe te passen. Onze medewerkers kunnen elk veiligheidsgerelateerd feit vrijuit melden. Wij registreren die meldingen, brengen het management ervan op de hoogte, voeren vervolgens een onderzoek en maken een analyse op van de gerapporteerde feiten.

Een andere grote verandering heeft te maken met de cultuur. Tien jaar geleden werden er slechts een honderdtal veiligheidsgerelateerde voorvallen gemeld per jaar. Vandaag de dag zijn dat er meer dan 1.000! Dat bewijst dat de medewerkers zich vrij voelen en er meer voor open staan om veiligheidsgerelateerde feiten te melden en dat zorgt er op zijn beurt dan weer voor dat

ze zich meer gaan inzetten om bij te dragen aan de luchtvaartveiligheid in het algemeen.

Welke initiatieven bestaan er in de samenwerking met onze partners en klanten om de veiligheid te verbeteren?

Het is erg belangrijk om samen te werken met onze omgeving, onze partners en onze klanten. Verleners van luchtvaarnavigatiediensten kunnen nu eenmaal niet handelen vanop hun eigen eilandje. Alles verloopt via een nauwe samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de luchtverkeersleidingsorganisaties. Op het niveau van de veiligheid gaat het vooral om het actief uitwisselen van informatie over een gemeld probleem of over de voorbereiding van een verandering aan een gegeven systeem. De systemen veranderen vrijwel dagelijks omwille van een wijziging, een verbetering of een interne of externe aanpassing, zoals bijvoorbeeld werken op de luchthaven, of door bijzondere omstandigheden zoals het bezoek van de president van de Verenigde Staten. Dat vergt veel voorbereiding en ook ons systeem voor het beheer van het luchtverkeer moet worden aangepast. Wij moeten dus een geschikt antwoord bieden opdat iedereen op de goede manier kan handelen.

Waarop gaat Belgocontrol de komende jaren zijn aandacht richten om de veiligheid nog meer te verbeteren?

Wij gaan alles in het werk stellen om de veiligheid te verbeteren door ons toe te spitsen op meerdere factoren.

Ten eerste gaan wij inzetten op de opkomende risico's, zoals de drones die op steeds meer belangstelling kunnen rekenen.

Ten tweede zullen we ons ook toelagen op de IT-beveiliging, die ook een steeds belangrijker element wordt in onze omgeving.

Ten derde zullen wij ook ons SMS blijven verbeteren.

Heden ten dage worden er, dankzij een doorgedreven implementatie van Just Culture, meer dan 1.000 veiligheidsgerelateerde voorvallen gemeld. Dat aantal zal nog stijgen in de toekomst. Wij moeten ons dus voorbereiden om nog meer meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen te kunnen verwerken, nog meer analyses uit te voeren en om feedback te kunnen geven aan de medewerkers die die voorvallen hebben gemeld.

Wij gaan ook onze *Operational Safety Unit* (OSU) verder uitbouwen als versterking van de proactieve acties naast de reactieve acties door nog meer *safety surveys* te organiseren. Die *safety surveys* zijn acties om proactief na te gaan wat er reilt en zeilt in de operaties zonder een incident af te wachten, om te gaan kijken wat er werkt en om verbeteringen voor te stellen.

Een laatste aspect waar wij aandacht aan zullen besteden, zijn de menselijke prestaties. Vorig jaar gingen wij een samenwerking aan met de KU Leuven en droegen wij bij tot een leerstoel over *Human Factors and Leadership in Aviation Safety*. Die samenwerking loopt nog steeds en wij

hebben ook interne competenties opgebouwd op dat gebied. Ten slotte moeten wij in onze omgeving een beroep doen op heel wat externe actoren, zoals leveranciers. Aangezien Belgocontrol op elk moment

de verantwoordelijkheid behoudt voor het goede verloop van zijn operaties, gaan wij ons ook toespitsen op de controle van die externe partijen.



Gemengde resultaten

- > **Brussel-Nationaal nog altijd zeer stipt:** *Alle prestatiedoelstellingen inzake stiptheid werden behaald op Brussel-Nationaal. De kwaliteit van de diensten die Belgocontrol aan de nationale luchthaven verleent, is nog altijd een troef voor de ontwikkeling ervan.*
- > **Het weer, de hoofdfactor voor vertragingen op Brussel-Nationaal:** *meer dan 80% van de vertragingen op Brussels Airport is te wijten aan de weersomstandigheden.*



Minder en-routevertraging: een gemeenschappelijke doelstelling voor het FABEC

Om de capaciteitsprestaties in deze tweede referentieperiode (2015-2019) te meten, heeft de Europese Commissie als indicator de gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht vooropgesteld. Vertragingen brengen immers hoge kosten met zich mee voor de luchtvaartmaatschappijen en hebben een negatieve invloed op het milieu doordat er nodeloos brandstof verspild wordt.

De *Performance Review Body* van de Europese Commissie evalueert de capaciteitsprestaties op FAB-niveau (*Functional Airspace Blocks*) op basis van hun prestatieplan. De prestaties van het FABEC in zijn geheel zullen worden beoordeeld in het licht van twee aparte doelstellingen: enerzijds de en-routevertraging waarbij alle oorzaken samen worden beschouwd en anderzijds de en-routevertraging waarvan de oorzaak uitsluitend toe te schrijven is aan CRSTMP (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events) waarop de dienstverleners een invloed kunnen uitoefenen. Die laatste doelstelling is gelinkt aan een systeem van financiële stimulansen. Voor 2016 had het FABEC als doelstelling vooropgesteld om de 0,49 minuten en-routevertraging per vlucht niet te overschrijden, alle oorzaken samen beschouwd. De doelstelling toegespitst op CRSTMP-oorzaken, werd vastgelegd op 0,38 minuten per vlucht. Die doelstelling is een bijdrage van het FABEC tot de

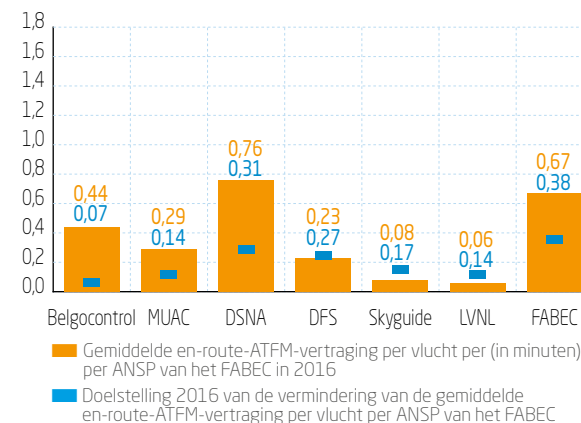
algemene Europese doelstelling die 0,5 minuten per vlucht bedraagt.

Het FABEC haalt zijn doelstelling niet

Het FABEC heeft aan het begin van deze tweede referentieperiode (2015-2019) zijn doelstelling niet bereikt aangezien zijn gemiddelde gecumuleerde en-route-ATFM-vertraging 1,07 minuten per vlucht bedroeg, alle oorzaken samen beschouwd, terwijl het zijn doelstelling was de 0,49 minuten niet te overschrijden. Kijk je uitsluitend naar de CRSTMP-oorzaken, dan komt het FABEC dichterbij in de buurt van zijn streefdoel zonder het evenwel te halen: 0,67 minuten per vlucht in plaats van 0,38.

Belgocontrol is er evenmin in geslaagd zijn bijdrage tot de FABEC-doelstelling te bereiken. Voor 2016 moest het bedrijf de gemiddelde en-routevertraging zien te beperken tot 0,08 minuten per vlucht, alle oorzaken samen beschouwd, en tot 0,07 minuten per vlucht voor de oorzaken waarop het, in zekere mate, vat heeft (CRSTMP-oorzaken). Belgocontrol is er niet in geslaagd de door het CANAC 2-

Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht per ANSP van het FABEC



verkeersleidingscentrum gegenereerde en-routevertraging te beperken tot minder dan 0,48 minuten per vlucht, alle oorzaken samen beschouwd, en tot minder dan 0,44 minuten per vlucht voor de CRSTMP-oorzaken.

In 2016 was de hoofdoorzaak – goed voor zo’n 75% - van de gecumuleerde en-routevertraging in het door Belgocontrol beheerde luchtruim de Staffing, m.a.w. een ongepland tekort aan operationeel personeel. De capaciteit, een structureel staffingprobleem, is de tweede grootste oorzaak van de vertraging (14%), net voor het weer (9%). Vanaf 2015 heeft Belgocontrol alle nodige maatregelen genomen om zijn luchtverkeersleidingsteams te versterken door meerdere wervingsexamens te organiseren. Die zorgden ervoor dat er in 2016 28 kandidaat -luchtverkeersleiders aan hun opleiding begonnen.

Veiligheid is én blijft de toprioriteit voor Belgocontrol en zijn FABEC-partners.

Ze is echter ook een beperkende factor om op elk gegeven moment een maximale capaciteit te kunnen bieden. In bepaalde omstandigheden hebben de Traffic Managers geen andere keuze – om een optimale veiligheid te verzekeren – dan het aantal vluchten te beperken in sommige sectoren van het luchtruim en, bijgevolg, verderop wat vertraging te creëren.

Vertraging bij aankomst op de luchthavens van Brussel en Luik

Sinds 2015 werd er een prestatiekernindicator ingevoerd op het vlak van capaciteit: de gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op de luchthavens. Voor Belgocontrol zijn enkel Brussels Airport en de luchthavens van Luik betrokken. Er werden twee afzonderlijke doelstellingen vastgelegd: het niet overschrijden van 0,12 minuten vertraging per vlucht op Brussels Airport en van 0,06 minuten in Luik. Enkel de CRSTMP-oorzaken, m.a.w. die waarop Belgocontrol een invloed heeft, worden in

aanmerking genomen voor die aan een financiële stimulans gelinkte indicator. Brussel-Nationaal bereikte die doelstelling in 2016 gezien de gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst slechts 0,11 minuten bedroeg.

De luchthaven van Luik haalde die doelstelling echter niet. De gemiddelde vertraging per vlucht bedroeg er 0,19 minuten. Ook daar was een staffingprobleem de achterliggende reden.

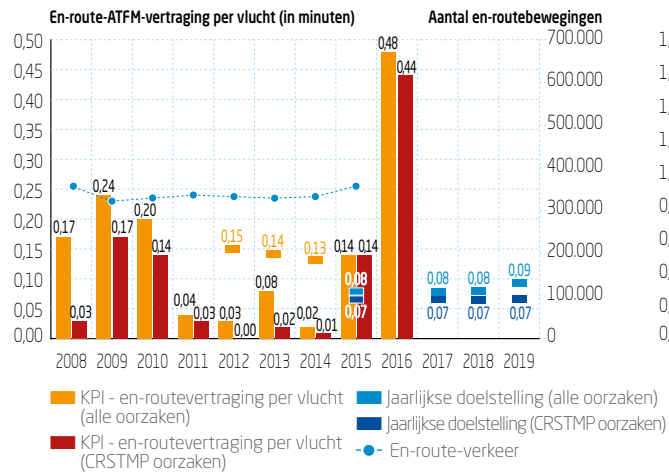
Stiptheid op Brussel-Nationaal

In het licht van de ontwikkeling van de luchthavens en een optimale dienstverlening aan de luchtvaartmaatschappijen die er hun activiteiten ontplooiën is stiptheid een cruciaal gegeven. Naast de nieuwe Europese indicatoren die op aankomsten betrekking hebben, heeft Belgocontrol indicatoren behouden ter beoordeling en verbetering van de stiptheid van de vertrekken op Brussels Airport.

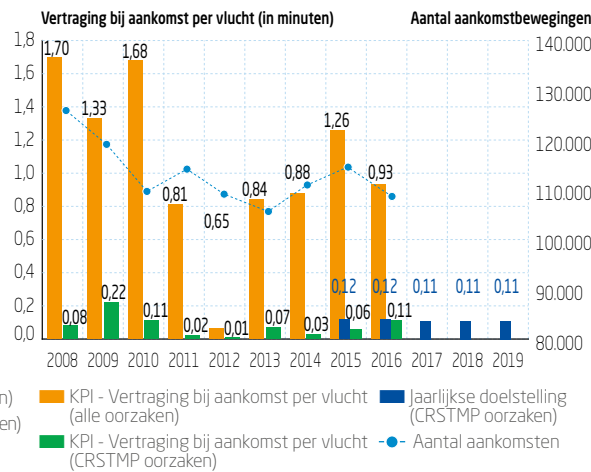
Het beheer van de stiptheid op Brussels Airport rust grotendeels op het Airport Movement System (AMS), het door Belgocontrol ontwikkelde torenluchtverkeersleidingssysteem, waarmee niet enkel de controletorens van de vijf openbare luchthavens uitgerust zijn, maar ook de Flight offices van die luchthavens en het CANAC 2-verkeersleidingscentrum. Het AMS implementeert het Collaborative Decision Making-concept (CDM) en zorgt voor een permanente informatie-uitwisseling tussen de verschillende actoren in de keten van luchthavenactiviteiten om de stiptheid optimaal te beheren.

Zo bedroeg de taxitijd in 2016 minder dan 15 minuten voor 98,01% van de vluchten (96,59% in 2015) terwijl de doelstelling 90% bedroeg en vond 94,03% van de take-offs plaats binnen de tolerantiedrempel van 3 minuten in vergelijking met het voorziene uurrooster (94,07% in 2015) met een doelstelling van 80%.

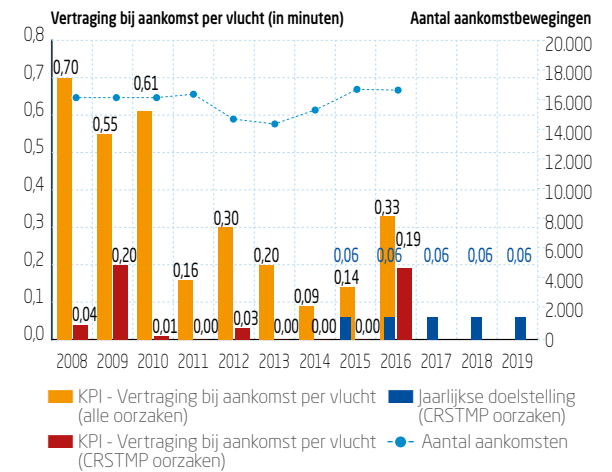
Gemiddelde en-routevertraging per vlucht - Jaarlijkse prestatie



Gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op Brussels Airport



Gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst te Luik



Erol Cetiner

Meteoroloog

Welke weersverschijnselen zijn gevaarlijk voor de luchtvaart?

Sommige weersomstandigheden kunnen zeer gevaarlijk zijn voor de luchtvaart. In een op vijf ongevallen speelt het weer een bepalende rol. Zo zijn er bijvoorbeeld onweders waarbij er plotse windstoten kunnen optreden in de cruciale naderings- of landingsfasen. Hagelstormen kunnen een vliegtuig heel wat schade toebrengen. Een ander vaak voorkomend gevaar is ijsvorming. Het ijs kan zich vastzetten op de vleugel wanneer het vliegtuig verschillende types wolken doorvliegt in bepaalde omstandigheden. Daarbij gaat het water, waarvan de temperatuur onder het vriespunt ligt maar dat nog vloeibaar is, een vaste vorm aannemen doordat het in contact komt met de buitenkant van het vliegtuig. Dat ijs kan een invloed hebben op de aerodynamica van het toestel en zijn draagkracht. Door turbulentie en fenomenen van windschering kan het toestel door elkaar worden geschud, waarbij de inzittenden de indruk hebben dat ze op een golfplaat aan het rijden zijn. Je moet er ook rekening mee houden dat hoe kleiner het vliegtuig is,

hoe gevoeliger het zal zijn voor de weersomstandigheden. Veel van onze klanten zijn VFR-piloten of ballonvaarders die erg onderhevig zijn aan bepaalde weersomstandigheden die voor de commerciële luchtvaart geen enkel probleem zouden zijn.

In welke zin heeft het weer een invloed op de veiligheid van het luchtverkeer? En welke rol speelt het in de positieve evolutie van de veiligheid de voorbije jaren?

De computers die de digitale weermodellen berekenen zijn hoe langer hoe krachtiger. Ze assimileren steeds meer gegevens en voeren de berekeningen alsnog sneller uit. De waarnemingsinstrumenten, vooral die uitgerust met teledetectie, zijn krachtiger en de weerkundige gegevens steeds nauwkeuriger, zowel in de ruimte als in de tijd.

Men heeft het trouwens over *now casting*, omdat de voorspellingen op zeer korte termijn, zelfs onmiddellijk, worden aangeleverd. We kunnen zones lokaliseren waar er een risico op ijsvorming is, waar er turbulentie optreedt, windschering of blikseminslagen.

We kunnen dus erg nauwkeurige *warnings*, waarschuwingen, verspreiden en zo onze bijdrage leveren aan een veilige luchthavenomgeving waarbij de capaciteit gehandhaafd kan blijven.

De informatie die de meteodienst van Belgocontrol aan de luchtverkeersleiders levert, zoals de *Severe Weather Assessment*, die zich toespitst op weersverschijnselen die de normale voortgang van een vlucht beïnvloeden, kan rechtstreeks worden gebruikt door de *Traffic Manager* om een maximale



capaciteit te verzekeren. Hij kan dan zo veel mogelijk vliegtuigen in de veiligste omstandigheden door het luchtruim loodsen.

Sinds enkele jaren wordt er ook meer gecoördineerd en meer informatie uitgewisseld tussen de meteorologische centra. Dat gebeurt binnen België, dankzij het gebruik van de meteororadars van het KMI

(Koninklijk Meteorologisch Instituut), maar ook met de buurlanden. Zo is er de coördinatie bij het opstellen van waarschuwingsberichten over de gevaarlijke weersverschijnselen voor de en-routeluchtvaart. Zo worden bijvoorbeeld de door de piloten opgestelde verslagen over turbulentiezones via dat netwerk doorgestuurd en verspreid. De coördinatie op lokaal niveau is ook verbeterd dankzij de Meteo Meetings. Daarbij zitten de dienstdoende *Meteo* en *Tower Supervisors* en een vertegenwoordiger van Brussels Airport enkele keren per dag samen voor een stand van zaken over het weer.

Hoe wordt de weersinformatie naar onze klanten doorgestuurd?

Voor de algemene luchtvaart, de zogenaamde 'kleine' luchtvaart, verloopt alles vooral via onze *AIM-Meteo briefing*-website waarop de piloot zijn vliegplan registreert en een uitgebreid aanbod aan pertinente weersinformatie kan raadplegen.

Voor de commerciële luchtvaart bereidt Belgocontrol vliegdossiers voor waarin kaarten vervat zitten, opgemaakt op maat volgens het vliegplan, die gegevens bevatten aangeleverd door het *World Area Forecast Center (WAFC)* van Londen. Die kaarten bieden informatie over de wind en de temperatuur op grote hoogte en over belangrijke weersverschijnselen die vooral van nut zijn voor de piloten van de luchtvaartmaatschappijen. De vliegdossiers van Belgocontrol worden naar handlingmaatschappijen verspreid via onze *Handlers briefing*-webapplicatie. Wat ook nuttig kan

zijn voor de luchtvaartmaatschappijen zijn de lokale weersverschijnselen in de buurt van de luchthavens. Het Met Office van Brussel of de regionale bureaus bieden de nodige ondersteuning voor de verschillende klanten (luchthavenautoriteiten, luchtvaartmaatschappijen, enz.).

Het Met Office van Belgocontrol biedt de piloten 24/7 weersinformatie per telefoon.

Hoe kan de weersinformatie nog worden verbeterd ten gunste van de veiligheid?

Op technologisch vlak is mode-S een zeer interessante piste. Mode-S is een uitwisseling van digitale gegevens tussen de secundaire radar en de transponder van het vliegtuig, die zo een hele reeks informatie kan leveren, waaronder bijvoorbeeld de windsnelheid op verschillende hoogtes. Dan wordt het vliegtuig als het ware gebruikt als meet- en waarnemingsinstrument voor weersverschijnselen. Zo zal die informatie kunnen worden verzameld en verspreid naar de andere gebruikers.



Stevig op koers

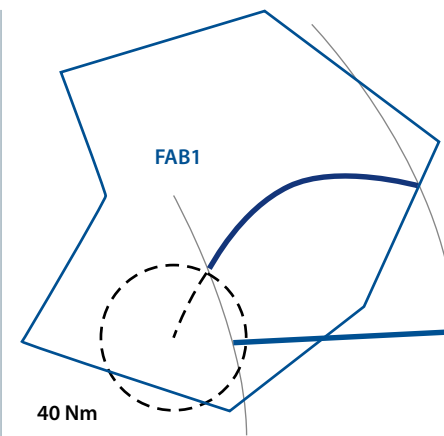
- > Om te evalueren hoe efficiënt vliegtuigen hun traject afleggen, is de **indicator** nog altijd de horizontale en-route-vluchtefficiëntie (KEA - Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory)
- > **Doelstelling: het verschil tussen de kortste route en de werkelijk gevlogen route herleiden tot maximaal 2,96% tegen eind 2019. Doelstelling voor 2016: maximaal 3,22%.**
- > In 2016 bedroeg het verschil tussen de ideale route en de werkelijk gevlogen route slechts **3,40%, wat dus al zeer dicht in de buurt komt van de doelstelling en van de ideale route.**
- > In 2016 werd een gemiddelde vlucht in het FABEC 15 km ingekort dankzij **'tactical directs'**, dat zijn kortere routes waarvoor de piloten toestemming kregen van de luchtverkeersleiders. Daarmee werd in totaal zowat 278.000 ton brandstof uitgespaard.
- > **7% van alle landingen op Brussel-Nationaal** kregen een toestemming van de naderingsverkeersleiding om een **Continuous Descent Operation (CDO)** uit te voeren.
- > In 2016 werd een **nieuwe tool** ontwikkeld waarmee de werkelijke **CDO's** nauwkeurig kunnen worden gemeten. Hij wordt momenteel gevalideerd met de luchtvaartmaatschappijen.

Doelstelling: de door de vliegtuigen afgelegde afstanden verminderen

Een van de beste manieren om de impact van het luchtverkeer op het milieu te verminderen is om de door de vliegtuigen gevlogene afstanden te verkleinen zodat ze minder brandstof verbruiken en ook hun uitstoot terugdringen.

De prestatie-indicator op milieuvlak is de gemiddelde horizontale en-route-efficiëntie van het werkelijke traject (KEA - Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory). Dat is het verschil tussen de werkelijk gevlogene afstand in de en-route-fase van een vliegtuig en de theoretisch kortste afstand. Die minimale afstand heet de Great Circle Distance (GCD).

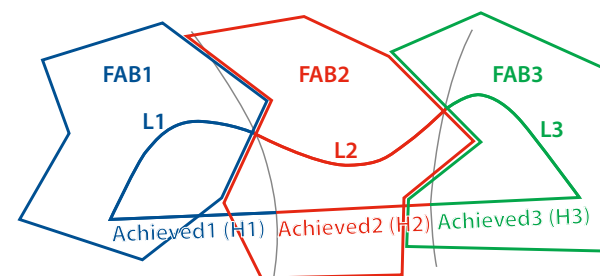
Die prestatie-indicator wordt geëvalueerd op FABEC-niveau, het functionele luchtruimblok dat de luchtruimgedeeltes van België, Nederland, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland omvat. Er werd geen enkele individuele bijdrage van de Staten, en dus evenmin van de ANSP's die lid zijn van het FABEC, vastgelegd.



Alle vluchten die het FABEC-luchtruim doorkruisen, worden mee in rekening genomen tijdens hun en-route-fase. De vliegtrajecten in een straal van 40 nautische mijl rond de luchthaven van vertrek en/of bestemming worden niet in aanmerking genomen voor de berekening.

Dicht bij de ideale route

In 2016 bedroeg het verschil tussen de ideale route en de door de vliegtuigen afgelegde en-routeafstand gemiddeld 3,40% in het FABEC-luchtruim terwijl de tussentijdse doelstelling voor 2016 op 3,22% vastgelegd werd.



De gemiddelde horizontale en-route-efficiëntie wordt gemeten door het procentuele verschil tussen de werkelijk afgelegde route (L) en de theoretisch kortste afstand, de achieved distance (H).

Hoewel het FABEC dus boven de doelstelling tot vermindering van de door de vliegtuigen afgelegde en-routeafstand strandt, bedraagt het gemiddelde verschil per vlucht slechts 9 km voor een gemiddelde afstand van 513 km, of 1,7% verschil.

Net als in 2015 werd de doelstelling dus niet gehaald. De redenen daarvoor zijn velerlei, maar in het bijzonder halen we de implementatie van een nieuw luchtverkeersleidings-systeem aan in het verkeersleidingscentrum van Brest in Frankrijk, dat voor capaciteitsproblemen zorgde en dus veel trajectwijzigingen en omleidingen in het FABEC-luchtruim veroorzaakte. Tal van stakingen bij het operationele personeel in Frankrijk wogen ook op de capaciteit, met gelijkaardige gevolgen voor de vluchtefficiëntie.

Beperkingen van de ideale route

De ideale route is de theoretisch kortste afstand, maar ze houdt geen rekening

met omleidingen ten gevolge van de weersomstandigheden – waarbij vliegtuigen gevaarlijke zones omzeilen - met militaire activiteiten, minimale scheidingsafstanden die de vliegtuigen moeten naleven, windparameters die een invloed kunnen hebben op de voortgang van een vlucht en op het brandstofverbruik.

Er moet ook rekening worden gehouden met andere factoren, zoals de vraag van de luchtvaartgebruikers om volgens de goedkoopste route te kunnen vliegen. Zij komt niet altijd overeen met de kortste route, ondanks de brandstofbesparing.

'Tactical directs' goed voor het milieu

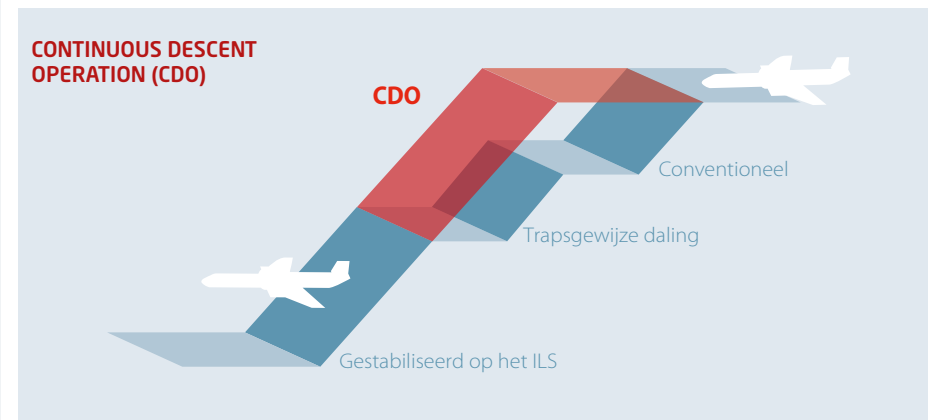
In hun dagelijkse werkzaamheden stellen de luchtverkeersleiders de piloten voor om rechtstreekse routes te volgen die niet in het vliegplan staan. Die routes heten *tactical directs*. Zo slaagden de piloten erin, met instemming van de luchtverkeersleiders,

de afgelegde afstand per vlucht met gemiddeld 15 km in te korten, in vergelijking met de routes van de vliegplannen. Op die manier daalde de gemiddeld afgelegde en-routeafstand in het FABEC-luchtruim van

528 km tot 513 km in 2016. In termen van brandstofbesparing vertegenwoordigt dat 278.000 ton kerosine. Dankzij de *tactical directs* konden we de ecologische voetafdruk met 938.000 ton CO₂ verkleinen.

Continuous Descent Operations: continue verbetering

De *Continuous Descent Operations*-procedures (CDO's), of groene landingen, zijn sinds juni 2015 van kracht op alle banen van Brussels Airport.



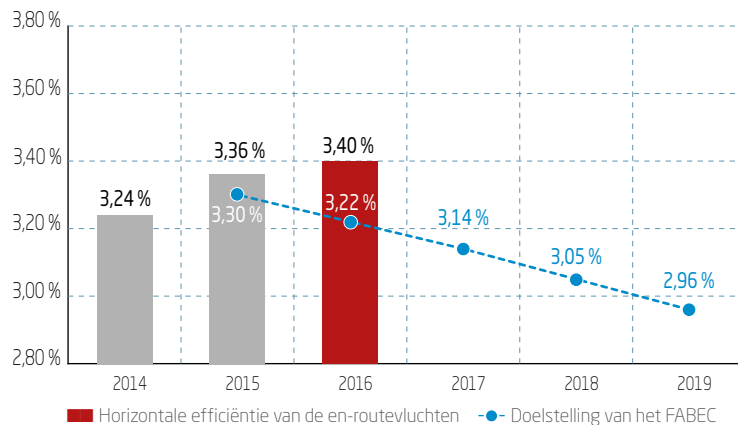
CDO (Continuous Descent Operation) is een operatie waarbij het vliegtuig continu daalt, in de mate van het mogelijke met minimale motorkracht, in functie van de kenmerken van de vlucht en de situatie van het luchtverkeer. Daardoor kunnen zowel de geluidshinder als het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen worden teruggedrongen.

Voor de tweede referentieperiode (2015-2019) vormen CDO's niet langer een restatie-indicator. Maar de toepassing van CDO's is nog voor verbetering vatbaar, wat niet enkel bijzonder voordelig is voor de luchtvaartmaatschappijen, maar ook het milieu en de omwonenden van de luchthavens ten goede komt. Hoe hoger een CDO namelijk wordt ingezet, hoe meer er op brandstofverbruik wordt bespaard en

hoe sterker de geluidshinder afneemt. Het complexe luchtruim en de verkeersdichtheid zijn factoren die de toepassing van CDO's ook beïnvloeden. Daarom zullen parallel gevoerde projecten, zoals *Precision Based Navigation* (PBN), bijdragen tot de toename van het aantal CDO's en de efficiëntie ervan.

In 2016 kon, na de invoering van een nieuw meetinstrument, ongeveer 70%

KPI - Horizontale efficiëntie van de en-routevluchten in het FABEC



van de landingen te Brussel-Nationaal in CDO worden uitgevoerd (Continuous Descent Operation). Tot nu toe werd er altijd aangenomen dat het aantal CDO's veel lager lag want de gebruikte methode om de CDO's te verwerken was niet efficiënt. Dat kon een student luchtvaartkunde aan de ULB aantonen die zijn thesis heeft gewijd aan het verbeteren van CDO's op Brussel-Nationaal. Hij heeft de piloten en de verkeersleiders bevroegd en heeft een aantal beperkende factoren voor de uitvoering van CDO's geïdentificeerd, zoals het verkeersleidingsjargon, de veiligheidsaspecten of het gebrek aan opleiding.

In 2016 ontwikkelde de dienst AMS van Belgocontrol een nieuwe tool voor het berekenen van statistieken. Dankzij die tool kan je het aantal uitgevoerde CDO's in functie van hun verticaal profiel berekenen. Het instrument werd volledig intern ontwikkeld en kan dus worden aangepast aan de specifieke behoeften van Belgocontrol, maar ook aan de ontwikkelingen op dat vlak. Belgocontrol heeft immers actief deelgenomen aan de *CDO Task Force* van Eurocontrol die gemeenschappelijke parameters wil identificeren waarmee de CDO's op dezelfde manier kunnen worden gemeten in heel Europa.

CDO's op de regionale luchthavens

In 2016 werd een samenwerking op touw gezet tussen Belgocontrol en de luchthavens van Luik en Charleroi waaraan de verschillende betrokken actoren deelnamen om een implementatieplan voor de CDO's uit te werken. De drie belangrijkste luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven van Charleroi – Ryanair, TUI fly en Wizzair – en van Luik – ASL (ex-TNT), TUI fly en Cal-cargo – verlenen hun medewerking aan die initiatieven om het gebruik van CDO's te bevorderen.

Van overheidswege zijn het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), de *Service public de Wallonie* (SPW) en de *Société Wallonne des Aéroports* (SOWAER) betrokken bij het project. De ACNAW (*Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne*, die de geluidshinder van luchthavens in het Waalse Gewest controleert) neemt deel als waarnemer.

Begin 2017 werden de eerste tests opgestart.



Dirk Vuerinckx

Luchtverkeersleider en Supervisor ACC

Wat is de opdracht van de luchtverkeersleider?

Eerst en vooral moet hij de veiligheid van het luchtverkeer verzekeren door de minimale scheidingsafstanden tussen de vliegtuigen te doen naleven. Verder moet hij ervoor zorgen dat het verkeer vlot en efficiënt verloopt. Dat zijn de twee belangrijkste elementen in de opdracht van de luchtverkeersleider.

In de torenluchtverkeersleiding moet hij er tevens over waken dat er zich geen aanrijdingen voordoen tussen de vliegtuigen en/of de voertuigen op de start- en landingsbanen en taxibanen van de luchthaven.

Er deed zich geen enkel incident van categorie A (ernstig) en B (belangrijk) voor. Hoe verklaar je die mooie prestatie van Belgocontrol?

Alle in CANAC2 actieve luchtverkeersleiders zijn zeer ervaren professionals. Momenteel zijn er geen nieuwkomers met een beperkte operationele ervaring. Alle luchtverkeersleiders kennen elkaar dus door en door en hebben de gewoonte om samen te werken. Misschien hadden we ook wat geluk, maar alle elementen waren aanwezig om die prestatie te verwezenlijken.

Ook de weergoden waren ons gunstig gezind. In 2016 waren extreme weersomstandigheden veeleer een uitzondering.

We moeten echter op onze hoede blijven; een dergelijk resultaat betekent niet dat we gewonnen spel hebben. Tien jaar lang kan je incidentvrij blijven en dan moet je plots met twee ernstige incidenten op een tijdsspanne van twee maanden afrekenen. Voortdurend waakzaam blijven is de boodschap en permanent investeren in technologie en mensen een noodzaak. Een beroep kunnen doen op uitsluitend ervaren professionals die goed op elkaar ingespeeld zijn, heeft ook een keerzijde: je moet ze kunnen vervangen en erover waken dat hun *workload* niet te zwaar wordt, noch dat ze te vermoeid raken.

Hebben de veiligheidscultuur en de Just Culture een rol gespeeld?

Die factor helpt zeker! Het feit dat je een incident makkelijker kan melden, zonder je bloot te stellen aan sancties voor een legitieme fout, zorgt ervoor dat de luchtverkeersleider zich comfortabeler voelt om incidenten te melden. Je kan immers uit elk veiligheidsgerelateerd voorval (SRO – *Safety Related Occurrence*, n.v.d.r.) lessen trekken. Uiteraard is de veiligheidscultuur nog voor verbetering vatbaar, vooral dan op vlak van feedback aan de luchtverkeersleiders. Na de onderzoeken naar incidenten die potentieel gevaarlijke operationele situaties aan het licht brengen zouden ze (meer) informatie moeten krijgen. Maar, de *Just Culture* (of *No Blame Culture*, n.v.d.r.) is een stap vooruit om zoveel mogelijk situaties te kunnen onderzoeken en er lessen uit te trekken.



Merk je een verandering sinds de Just Culture ingevoerd werd?

Absoluut! De *No Blame Culture* gaf echt een positieve impuls, niet alleen aan het aantal meldingen van incidenten, maar ook aan de efficiënte aanpak van het onderzoek om de oorzaken te achterhalen. Het vertrouwen is gegroeid.

Vroeger - en ik ben er zelf het slachtoffer van geweest - konden ze je van alles in de schoenen schuiven. En dat stimuleerde allerminst om een incident te melden. Uit dat oogpunt is de verandering echt ingrijpend.

Elk SRO, zelfs het meest onbeduidende, maakt het voorwerp uit van een onderzoek, dat toevertrouwd wordt aan een speciale eenheid, de *Operational Safety Unit* (OSU), of aan onderzoekers uit de *ops-room* omdat ze beter kunnen vaststellen welke elementen aan de basis liggen van de beslissing van een luchtverkeersleider die tot het incident leidde. Een luchtverkeersleider kan bogen op de vereiste kennis inzake routines,

procedures, 'kleine' gewoontes... en daarom zal het voor hem/haar des te makkelijker worden om de 'big picture' te duiden die ten grondslag ligt aan het voorval.

Ook daar heeft de *Just Culture* een passend vertrouwensklimaat geschapen om de oorzaken van wat zich voorgedaan heeft te achterhalen.

Vind je in je dagelijkse activiteit makkelijk een evenwicht tussen veiligheid en andere prestaties zoals capaciteit?

Veiligheid blijft de topprioriteit. Met betrekking tot het vlot laten verlopen van het luchtverkeer en het terugdringen van vertragingen kan je de situatie als volgt samenvatten: "een goede luchtverkeersleider is een luie luchtverkeersleider". Dat betekent dat, als de verkeerssituatie goed voorbereid en gepland is, je niet voortdurend hoeft bij te sturen. Je moet een goed overzicht bewaren over de volledige sector die je beheert en de opeenvolging van vluchten goed organiseren; dan loopt het luchtverkeer op spreekwoordelijke wieltjes. Hoe eenvoudiger je de verkeerssituatie maakt, des te meer tijd je hebt om het vervolg te organiseren en des te minder tijd je verliest aan het corrigeren. Je kan een moeilijke situatie oplossen d.m.v. 1 instructie of 10 instructies, maar in dat laatste geval verlies je kostbare tijd om het vervolg van het verkeer zo eenvoudig en doeltreffend mogelijk te organiseren.

Het luchtverkeer overzichtelijk beheren en eenvoudig organiseren bevorderen tevens de coördinaties met de collega's, op de juiste manier en op het juiste ogenblik. Vandaar het belang van ervaring en teamwork die samen leidden tot het uitzonderlijke resultaat in 2016.

Een zeer ambitieus tariefverminderingplan



- > Dankzij zijn zeer ambitieus tariefverminderingplan kroont België-Luxemburg zich tot de goedkoopste en-routedienstverlener van het FABEC.
- > In het luik 'kostenefficiëntie' van het prestatieplan hebben België en Luxemburg zich ertoe verbonden om de eenheidskost voor en-route-luchtvaarnavigatiediensten (Determined Unit Cost, kortweg DUC) in hun luchtruim te doen dalen met gemiddeld **2,6% per jaar** tot in 2019 (in reële termen).
- > In 2016 bedroeg de DUC van de en-routedienstverlening **€ 60,95** (in reële termen, prijzen van 2009), in vergelijking met de startwaarde van € 65,90 in 2014, goed voor een daling met 7,5%.
- > In 2016 lag het werkelijke verkeersvolume iets hoger dan de Statfor-ramingen van EUROCONTROL.

Determined Unit Cost: Belgocontrol bereikt de opgelegde doelstellingen

Het eenheidstarief stemt overeen met de prijs van een luchtverkeersleidingseenheid in een bepaald luchtruim. Conform de regelgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim was de DUC van België-Luxemburg, die als basis dient voor de facturatie van de en-routedienstverlening van Belgocontrol, al gedaald met 10,1% (-3,5% per jaar) na afloop van de eerste referentieperiode eind 2014.

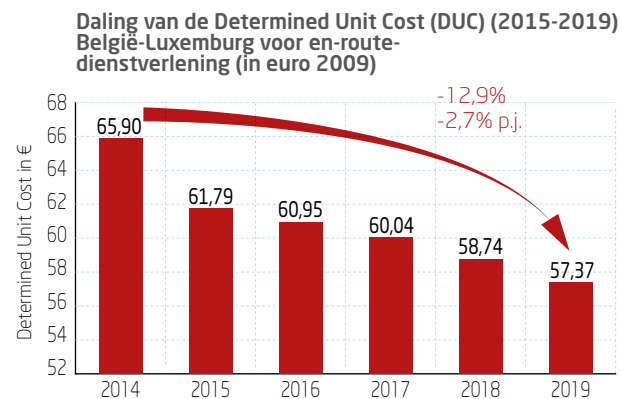
Een nieuwe reeks tariefverminderingen ging van start in 2015. Daarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde daling met 2,7% per jaar tot in 2019.

Elke Staat moet een lager tarief in rekening brengen om zo een passende bijdrage te leveren tot de algemene doelstelling. Bij gebrek aan een gemeenschappelijk

eenheidstarief voor de FABEC-lidstaten werd beslist om de prestatie inzake kostenefficiëntie op nationaal niveau te behouden. De FABEC-lidstaten dienden dus samen met het gezamenlijke prestatieplan ook nog een individueel luik in, gewijd aan de kostenefficiëntie.

In 2016 bedroeg de DUC van de en-routedienstverlening voor België-Luxemburg € 60,95, in vergelijking met de startwaarde van € 65,90 in 2014 (in reële termen, prijzen van 2009), goed voor een daling met 7,5%.

Neem je de inflatiefactor en het correctiemechanisme in rekening, dan krijg je een gefactureerd eenheidstarief van € 65,41 (tegenover € 70,68 in 2015). Daarmee kroont België-Luxemburg zich tot de goedkoopste en-routedienstverlener van het FABEC, voor Nederland (€ 67,00), Frankrijk (€ 67,54), Duitsland (€ 82,59) en Zwitserland (113,69 CHF).



Determined Unit Rate en risk sharing

Wat fundamenteel veranderd is in de wetgeving over het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, is dat het principe van kostenrecuperatie (*full cost recovery*) vervangen werd door dat van *risk sharing*.

Voordat de nieuwe reglementering van kracht werd, werden de eenheidstarieven elk jaar berekend op basis van de verhouding tussen de geraamde kosten voor het daaropvolgende jaar en het geraamde verkeersvolume, uitgedrukt in *service units*. Er werd een correctiemechanisme in de berekening ingebouwd om over- of onderfacturatie bij te sturen, zodat de dienstverlener al zijn kosten zou recupereren.

In het nieuwe systeem werd het eenheidstarief tot *Determined Unit Cost* (DUC) omgedoopt. De DUC werd in 2014 vastgelegd voor de vijf jaar van de tweede referentieperiode (2015-2019), nog altijd op basis van een raming van de kosten gedeeld door een raming van het verkeersvolume, opgesteld door Statfor (EUROCONTROL). Het is in die bewerking dat België-Luxemburg de daling met 3,5% heeft meegenomen, conform het prestatieplan.

$$\text{D.U.C.} = \frac{\text{Geraamde kosten}}{\text{Raming van de service units}}$$

Aangezien het eenheidstarief vastligt, is het risico dubbel: als de werkelijke kosten de gebudgetteerde kosten overschrijden, dan tekent Belgocontrol verlies op. Hetzelfde geldt als het verkeersvolume lager is dan geraamd. Omgekeerd, als de werkelijke kosten onder de ramingen blijven of als de toename van het luchtverkeer hoger blijkt dan verwacht, dan boekt Belgocontrol winst.

In tegenstelling tot het kostengerelateerde risico dat ten laste is van Belgocontrol, wordt het aan het verkeersvolume verbonden risico gedeeld door Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen, of het nu gaat om winst of verlies. Op die manier is de eerste 2% verschil tussen de verkeersraming en het werkelijke verkeersniveau volledig ten laste van Belgocontrol. Elk verschil tussen 2 en 10% hoger wordt gedeeld door Belgocontrol (30%) en de luchtvaartmaatschappijen (70%). Elk verschil boven 10% wordt volledig door de luchtvaartmaatschappijen gedragen.

Verdeling van het verkeersrisico

	Belgocontrol	Luchtruimgebruikers
+ of - verschil tussen het geraamde en het werkelijke verkeer: $\leq 2\%$	100%	0%
$> 2\% \leq 10\%$	30%	70%
$> 10\%$	0%	100%

Verdeling van het verkeersrisico over de luchtvaartmaatschappijen en Belgocontrol. Het risico verbonden aan onze kosten is volledig ten laste van Belgocontrol.

Resultaat van het systeem voor verkeersrisicospreiding in 2016

Ten opzichte van 2015 nam het aantal en-route *service units* in het Belgisch-Luxemburgse luchtruim in 2016 met 1,9% toe.

Voor 2016 lagen de verkeersramingen die de Statfor-dienst van EUROCONTROL in 2014 opstelde, iets boven het werkelijke verkeersvolume. Het verschil tussen die ramingen en het werkelijke verkeersvolume bedroeg amper 0,4%.

Tariefdalings voor de dienstverlening op de luchthavens

Los van het Europese prestatieplan voorziet het 3^e beheerscontract van Belgocontrol een daling van de eenheidskost met gemiddeld 2,5% per jaar voor het leveren van terminaldiensten over de periode van 2015 tot 2019. Die kost wordt uitgedrukt in reële termen.

Bovendien moet de daling van die *unit cost* minstens gemiddeld 1,5% bedragen over een periode van 5 jaar voor elke heffingszone, m.a.w. per luchthaven.

In 2015 deed zich een eerste veelbetekende daling voor vermits de gemiddelde gewogen eenheidskost van de terminaldiensten (in reële termen) in vergelijking met het basisjaar 2014 met 7,3% daalde.

Na een eerste aanzienlijke daling in 2015 was de gemiddelde gewogen eenheidskost

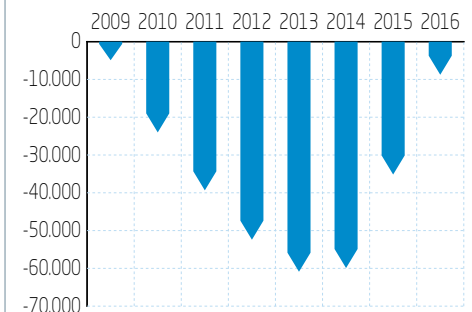
voor terminaldiensten (in reële termen) gedaald met 0,5% in 2016.

Structurele financiering van Belgocontrol opnieuw in evenwicht

Tot in 2014 had Belgocontrol nog te lijden onder de gevolgen van zijn structureel financieringsprobleem dat sinds 2010 een schaduw wierp op zijn resultaten. Een groot deel van de terminaldiensten werd toen niet vergoed, wat leidde tot aanzienlijke verliezen.

Vanaf januari 2015 kon Belgocontrol, dankzij de toepassing van het 3^e beheerscontract en het Koninklijk Besluit van 19 december 2014 houdende vaststelling van nadere regels tot de financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening, dat deel van de kosten voor de terminaldiensten dat niet aan de gebruikers kan worden doorgerekend, factureren aan de Belgische Staat.

Overgedragen verlies (in duizenden €)



Zo werd een structurele oplossing geboden voor de jarenlange verliezen in de dienstverlening aan de luchthavens en is de financiering van de terminalactiviteit in overeenstemming gebracht met de Europese reglementering.

Dankzij de winst die het in 2016 boekte, kan Belgocontrol het overgedragen verlies van € 35 miljoen terugbrengen tot € 9 miljoen.

Toekomstgericht investeren

Het (boek)jaar 2016 werd afgesloten met een winst van € 26,4 miljoen, als gevolg van een hoger omzetcijfer. De stijging van dat omzetcijfer had zowel betrekking op de en-route- als op de terminaldienstverlening. Het en-route-omzetcijfer, goed voor 73% van de totale activiteit, groeide door een toename van het aantal *service units* (+2%), die gedeeltelijk gecompenseerd werd door een lager en-route-heffingstarief.

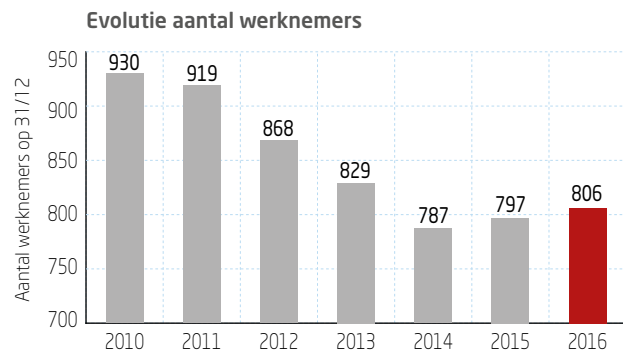
De terminaldienstverlening maakte voor 26% deel uit van het omzetcijfer.

Doordat de financiële stabiliteit weergekeerd is en er opnieuw groeiperspectieven voor het luchtverkeer zijn, kan Belgocontrol een punt zetten achter het restrictieve investeringsbeleid dat het bedrijf sinds 2010 noodgedwongen voerde. De investeringen werden al jarenlang beperkt tot het strikte minimum om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren en aan de reglementaire vereisten en externe verplichtingen te voldoen. 2015 gaf de aanzet tot een hernieuwd actief investeringsbeleid om gelijke tred te houden met de technologische ontwikkelingen (SESAR-programma, *Pilot Common Projects*) en om in lijn te blijven met de strategie van het bedrijf inzake partnerships, het nastreven van efficiëntie en het verzekeren van een continue dienstverlening.

In het investeringsplan 2014-2020 staat een bedrag van € 97 miljoen ingeschreven, waarvan € 37 miljoen voor 2017.

Het aantal personeelsleden dat tussen 2010 en 2014 met 15% afgenomen was, vertoonde sinds 2015 opnieuw een groeicurve en klokte af op 797 op het einde van dat jaar. Ook in 2016 werd verder in human resources geïnvesteerd, enerzijds

om de dienstverlening te verbeteren en de continuïteit ervan te garanderen en anderzijds om de veiligheid te verhogen. Per eind 2016 telde het personeelsbestand 806 medewerkers. In 2016 organiseerde Belgocontrol twee wervingsexamens voor luchtverkeersleiders: de 28 geselecteerde kandidaat-luchtverkeersleiders vatten hun opleiding aan om de operationele verkeersleidingsdiensten te versterken.



André Berger

Piloot en Director Flight Operations
TUI fly België en Nederland

Hoe belangrijk is Safety voor u als piloot?

Safety is het allerbelangrijkste als piloot. Dat is een van de redenen waarom wij in de cockpit zitten uiteraard. We hanteren de veiligheid samen met de luchtverkeersleiding, die zorgt dat wij niet tegen andere vliegtuigen vliegen – met andere woorden dat de separatie voldoende is op elk moment.

Hoe is Safety georganiseerd binnen uw luchtvaartmaatschappij?

Er is eerst en vooral een belangrijke reglementering, die vastgelegd is door EASA, de Europese regelgever. Die legt ons op om een bepaald Safety Management System te hebben. Daar voldoen we natuurlijk aan, maar we gaan veel verder dan dat. We proberen van al onze medewerkers zoveel mogelijk rapporten binnen te krijgen. Zodanig dat we met al die informatie aan de slag kunnen om onze luchtvaartmaatschappij nog veiliger te maken.

Er is ook een cultuur die heel belangrijk is voor ons: in staat zijn om zonder schuldgevoel – ook al heb je zelf iets verkeerd gedaan – daarover vrij te kunnen rapporteren.

Deze cultuur, die wij in de luchtvaart de Just Culture noemen, is essentieel om een veilige luchtvaartmaatschappij te hebben.

Piloten zitten in de cockpit; luchtverkeersleiders in torens of control centers. Welk type relaties onderhouden jullie?

Eerst en vooral is het een heel professionele relatie. We gebruiken geïjkte termen om met mekaar te communiceren. Die communicatie is natuurlijk heel belangrijk om ten eerste de nodige vluchtgegevens te hebben en ten tweede het luchtverkeer zo veilig en zo vlot mogelijk te laten verlopen. Daartoe hebben we alle twee een belangrijke taak: de luchtverkeersleider heeft het overzicht en kan ons in functie daarvan instructies geven. Het is dan aan ons piloten om die op een correcte manier uit te voeren. Daardoor is communicatie ongelofelijk belangrijk.

In de cockpit is er veel veiligheidsapparatuur. Wat is de toegevoegde waarde van de mensen van Belgocontrol?

De apparatuur aan boord is helemaal niet in staat om "sequencing" te doen, dus



bijvoorbeeld de volgorde van de vluchten te bepalen en is ook niet in staat om vliegtuigen uit elkaar te houden, dus om de separatie te verzorgen. Apparatuur die wij aan boord hebben in verband met andere vliegtuigen dient eigenlijk alleen maar – mocht alles mislopen – als een laatste redmiddel om een ongeval te vermijden. Eigenlijk werkt die apparatuur liefst nooit. Luchtverkeersleiders zorgen voor een zo veilig en vlot mogelijk vluchtverkeer. Dat kan absoluut niet met apparatuur aan boord van een vliegtuig.

Hoe tevreden bent u met de dienstverlening van Belgocontrol?

Ik denk dat iedereen binnen TUI en alle piloten die op Brussel vliegen heel tevreden zijn over de dienstverlening van Belgocontrol. In die zin dat het een vrij complexe luchthaven is en dat het verkeer toch altijd in goede banen wordt geleid. Dat bewijzen

de statistieken, dat bewijst ook ons Safety Management System. En dat is absoluut een pluim op de hoed van de mensen die daarvoor instaan.

Waar we het iets moeilijker mee hebben, is dat als je instructies geeft, dat je dat doet in functie van de veiligheid, maar dat er ook een bepaalde kostprijs aan verbonden is. In ons geval is dat brandstofverbruik. We wensen op een zo economisch mogelijke manier te kunnen aanvliegen of vertrekken. Daar vinden we dat de verkeersleiding nog meer onze partner kan zijn. Het vraagt ook meer samenwerking tussen de verschillende verkeersleidingscentra. En daar is nog werk aan de winkel, denken we.

Vindt u dat er genoeg strategische contacten zijn tussen uw luchtvaartmaatschappij en Belgocontrol?

Dat is de laatste tijd sterk verbeterd. We hebben altijd contact gehad op veiligheidsvlak. Onze Safety Manager is altijd in contact geweest met het Safety departement van Belgocontrol. Maar we merken de voorbije maanden dat er ook op operationeel vlak veel meer contact is. We worden door Belgocontrol uitgenodigd om te praten over hoe de luchtverkeersleiding volgens ons in mekaar moet zitten. Dat vinden we een héél positieve evolutie.



Onze ambities vleugels geven

Onze ambities vleugels geven, dat is er enerzijds voor zorgen dat de hele luchtvaartsector in België een hoge vlucht kan nemen en anderzijds onze economie en heel het netwerk van bedrijven die van het luchtvervoer gebruikmaken, ondersteunen. In het licht daarvan moet je kunnen rekenen op een efficiënte dienstverlening op elk ogenblik. Een betrouwbare dienstverlening ook, die perfect inspeelt op de behoeften van de klanten. Laat dat nu net de strategische doelstelling van Belgocontrol zijn. Om die strategie te verwezenlijken gaat Belgocontrol de dialoog aan met zijn klanten, optimaliseert het zijn systemen en processen en waakt het over de professionele ontwikkeling van zijn medewerkers. Belgocontrol spitst zich toe op hoogtechnologische projecten en knoopt sterke partnerships aan om het luchtverkeer efficiënter te maken.

Onze ambities vleugels geven

- > *Belgocontrol geeft de aanzet tot ruimte voor dialoog en overleg met zijn belangrijkste klanten, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, om hun behoeften te identificeren en projecten te coördineren.*
- > *Belgocontrol en Defensie publiceren gezamenlijk een document dat de civiele en militaire luchtvaart-informatie bundelt, getiteld Aeronautical Information Management Belgium.*
- > *Het Runway Allocation Advisory System (RAAS) wordt in de verkeerstoren van Brussel-Nationaal geïnstalleerd.*
- > *Ten gevolge van de oproep tot het indienen van voorstellen door het Innovation & Network Executive Agency (kortweg INEA) in 2015, diende Belgocontrol 2 nieuwe projectvoorstellen in, in het kader van de implementatiefase van het SESAR-programma (Single European Sky ATM Research). Een van de voorstellen werd goedgekeurd in 2016 en zal worden gesubsidieerd door de Europese Unie.*
- > *Precisienaderingen en -landingen: Belgocontrol neemt RNP-landingsprocedures (Required Navigation Performance), gebaseerd op GPS-technologie, in gebruik op de luchthaven van Charleroi.*
- > *In 2016 versterkten 58 nieuwe medewerkers het personeelsbestand van Belgocontrol.*
- > *Na afloop van de in 2016 georganiseerde wervings-examens vatten 28 kandidaat-luchtverkeersleiders hun opleiding aan.*

Solide partnerships voor een sterkere economie

Eén van de sleutelementen om de economische ontwikkeling van een land te bestendigen is de uitbouw van een efficiënt verkeersnetwerk. In dat verband neemt de luchtvaart momenteel een almaar prominenter plaats in. In België is de luchtvaartsector goed voor meer dan 2% van de economie en van de tewerkstelling. 80.000 jobs hebben rechtstreeks of onrechtstreeks met de luchtvaart te maken.

Vlot luchtverkeer, rechtstreekse en veilige routes zijn evenzoveel garanties voor de vitaliteit van tal van economische sectoren in België. Vermits de luchtvaart echter per definitie een supranationale vervoermodus is, kan België niet op eigen houtje handelen. Internationale samenwerking is dus essentieel, in het bijzonder met zijn buurlanden en partners. Dat volstaat evenwel niet, want de samenwerking start op nationaal vlak tussen Belgocontrol, de Belgische Staat, de Gewesten en de militairen (Defensie) en betreft ook de luchthavenautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen om een gezamenlijke visie op het Belgische luchtruim te ontwikkelen. Die visie moet erop gericht zijn de toegankelijkheid van de luchthavens te maximaliseren, efficiënte diensten te verlenen en op de behoeften van zowel burger- als militaire luchtvaart in te spelen. Die nationale en internationale samenwerking is cruciaal voor de toekomst van een belangrijk segment in onze nationale economie. Daarom heeft Belgocontrol een strategie ontwikkeld waarmee solide partnerships kunnen worden opgezet waarmee we de uitdagingen zullen kunnen

aangaan die worden gesteld door de evolutie van het beheer van het Europese luchtruim.

Open communicatie met de klanten

Een dienstverlenend bedrijf als Belgocontrol is het aan zichzelf verplicht de behoeften van zijn klanten op zijn duimpje te kennen. Een cruciaal aspect als de evolutie die Belgocontrol doormaakte van overheidsadministratie naar openbare dienstverlener, werd echter lange tijd over het hoofd gezien.

Belgocontrol, dat momenteel beschikt over een afdeling voor klantenrelatiebeheer, gaf de aanzet tot ruimte voor een continue dialoog – de *Strategic Customer Consultation Meeting*. Daarin zetelen sinds september 2016 de vertegenwoordigers van de 5 Belgische openbare luchthavens en de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen die er actief zijn. Het doel van die *Meeting* bestaat erin de communicatielijnen permanent open te houden, gehoor te hebben voor de behoeften van de klanten en hun punten van kritiek, projecten te coördineren om de impact ervan op de operaties tot het minimum te beperken en een interactie op te zetten tussen de eerstelijnsactoren zoals de piloten en de luchtverkeersleiders. Kortom, er wordt gestreefd naar een synergie van de hele luchtvaartsector.

Dat initiatief helpt ons de ontwikkeling van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen efficiënt te ondersteunen en een kwaliteitsvolle dienstverlening te garanderen, die op de behoeften van de klanten inspeelt en waarvan de continuïteit verzekerd is.

Methodische aanpak van de *business continuity*

De stroompanne van 27 mei 2015, die zich voordeed omwille van een omschakelings-oefening op een elektrische noodgenerator, trof de installaties van het CANAC 2-luchtverkeersleidingscentrum en legde het luchtverkeer urenlang lam.

Belgocontrol nam de gelegenheid te baat om lessen te trekken uit dat incident.

Naar aanleiding van de audits van de verschillende systemen en van de acties die worden gevoerd om te vermijden dat een dergelijke incident zich opnieuw voordoet, heeft Belgocontrol het Business Continuity-concept (Main / Fallback / Ultimate) uitgewerkt. Dat concept omvat 3 *service levels* die steunen op een systeemarchitectuur die de – ook geografische - redundantie ervan waarborgt en de continuïteit van de dienstverlening verzekert.

Belgocontrol wierf tevens een *Business Continuity Manager* aan en startte een *Business Impact Analysis* op om de kritieke aard van zijn verschillende systemen in kaart te brengen. Elk systeem wordt geëvalueerd en gerangschikt in functie van de tijd gedurende dewelke het kan worden gemist zonder de operaties in het gedrang te brengen. Het (her)bepalen van een architectuur in overeenstemming met het Business Continuity Management plan.

Systemen, medewerkers, processen: 3 pijlers die de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening ondersteunen

Niet alleen de technische systemen moeten ervoor zorgen dat de dienstverlening betrouwbaar blijft en continu uitgevoerd wordt. Twee andere pijlers, medewerkers en processen, zijn al even essentieel. Enerzijds moeten de medewerkers de systemen gebruiken en onderhouden en anderzijds dragen de processen die de medewerkers tot in de puntjes kennen, ertoe bij dat op elke situatie adequaat gereageerd wordt. Dat is dus een algemene systemische aanpak die Belgocontrol voorstelt om in alle omstandigheden op de behoeften van zijn klanten in te spelen.

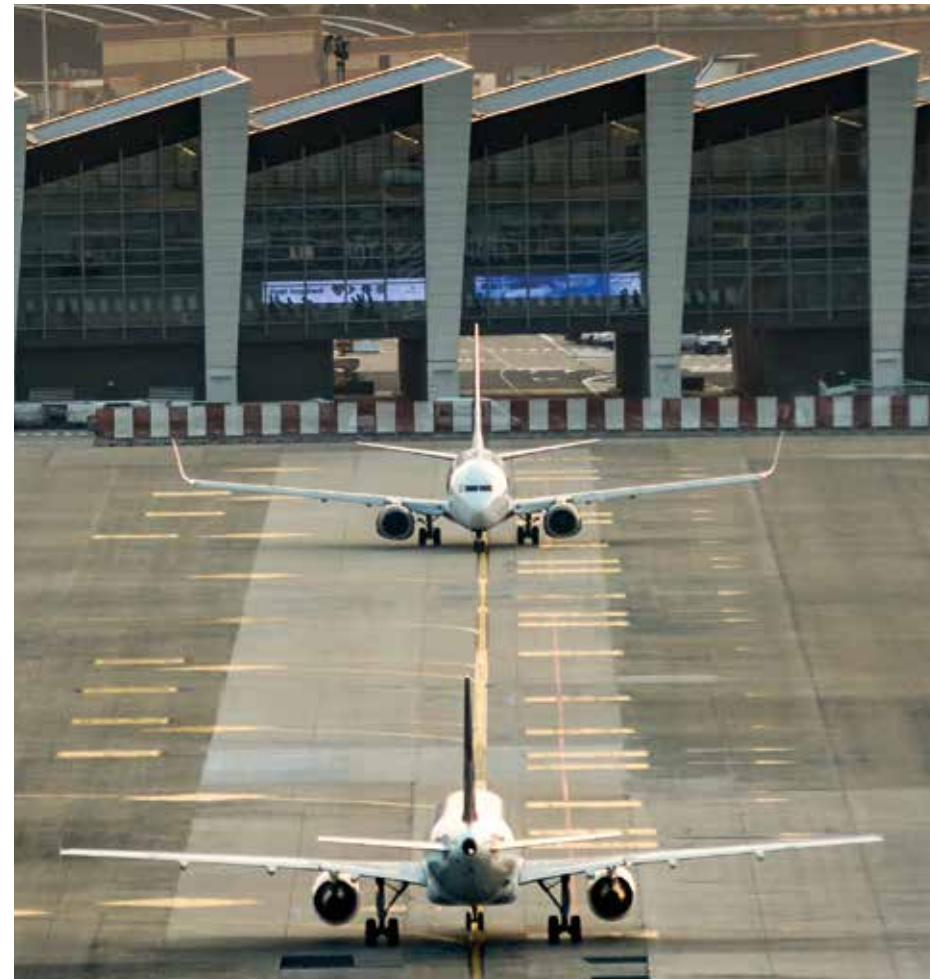
Belgocontrol profileert zich als een dienstgericht bedrijf, waarbij het zijn diensten op een zeer gestructureerde manier beheert. Uitgaand van de behoeften van zijn klanten, hanteerde het in 2016 een aanpak gericht op redundante en up-to-date systemen, degelijk opgeleid en bekwaam personeel en geteste en geïntegreerde processen.

Hoogtechnologische systemen

Belgocontrol maakte in 2016 verder werk van het inventariseren van al zijn technische systemen om een maximale beschikbaarheid, stabiliteit en betrouwbaarheid ervan te garanderen onder alle omstandigheden.

De IT-, radio-, en netwerkinfrastructuur werd geauditeerd en in 2016 werden er verbeteringsprojecten opgestart. In zijn investeringsplan 2014-2020 schreef

Belgocontrol €97 miljoen in, waarvan €37 miljoen voorzien is voor het vernieuwen van de systemen in 2017.



Onze klanten overal ondersteunen

Luik: Belgocontrol stuurt een project aan ter vervanging van het ILS (*Instrument Landing System*) op de banen 23L (momenteel cat. III) en 05R (momenteel cat. I) in samenwerking met het Waals Gewest en Liege Airport. Die laatste baan zal dan worden uitgerust met een ILS van categorie III, in beide richtingen, waardoor ook bij slecht zicht veilig kan worden geland. De openbare aanbesteding werd opgestart in 2014, de bestelling geplaatst in 2015. In mei 2016 werd de installatie voltooid voor baan 05R; voor 2017 staat baan 23L gepland.

Charleroi en Luik: Belgocontrol startte de aankoopprocedure op voor de implementatie van een A-SMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*). Het A-SMGCS bestaat uit een geheel van uitrustingen, zoals grondradars of stop-bars, die deel uitmaken van een geautomatiseerd systeem dat de piloten moet begeleiden op de taxibanen van de luchthaven bij alle mogelijke zichtomstandigheden. Dat systeem wordt beheerd door middel van een torenluchtverkeersleidingssoftware die door Belgocontrol ontwikkeld werd – het *Airport Movement System* (AMS). Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met het Waals Gewest.

Samenwerking met Defensie: efficiëntie troef

In hun gezamenlijk streven naar maximale vluchtefficiëntie is een prominente rol

Eind 2016 ging op de luchthavens van Luik en Charleroi een testfase van start in het kader van de groene landingsprocedures, of *Continuous Descent Operations* (CDO). Een CDO is een vliegtechniek waarbij het vliegtuig een daling uitvoert met een minimaal aantal tussenhoogtes om de geluidshinder en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

Nieuwe contingencyprocedures die ervoor moeten zorgen dat de luchthavens van Luik en Charleroi normaal blijven functioneren, wanneer zich een probleem voordoet in het CANAC 2-verkeersleidingscentrum, werden verder uitgewerkt. In dat geval wordt een beroep gedaan op de verkeersleidingscentra van onze Franse en Duitse partners (DSNA en DFS).

Charleroi: Belgocontrol neemt RNP-landingsprocedures (*Required Navigation Performance*) in gebruik op de luchthaven van Charleroi. Eerder was de luchthaven van Antwerpen al aan de beurt. Door die op GPS-technologie gebaseerde procedures kunnen naderingen en landingen nog preciezer uitgevoerd worden.

Het CANAC 2-verkeersleidingscentrum: Belgocontrol lanceerde in 2016 een programma ter vervanging van de volledige

weggelegd voor zowel Belgocontrol als Defensie. Het militaire luchtruim beslaat immers bijna 50% van het Belgische luchtruim. Het gebruik ervan voor de burgerluchtvaart wordt geregeld door de

hardware waarmee het CANAC 2-verkeersleidingscentrum uitgerust is. De installatie van die nieuwe hardware zal worden voltooid in 2017 en getest en gevalideerd in 2018.

Brussel-Nationaal, geobjectiverde baankeuze: de beslissing om een specifieke baan op de luchthaven te gebruiken hangt af van tal van factoren: de weersomstandigheden, de windkracht en -richting, de verkeersintensiteit, de capaciteit of nog de beschikbaarheid van de banen. Met al die elementen moeten de luchtverkeersleiders rekening houden alvorens een beslissing te nemen. Het nieuwe RAAS (*Runway Allocation Advisory System*) bundelt alle beschikbare informatie en beveelt de beste baan aan de luchtverkeersleiders aan. Zo vormt het RAAS een onmisbaar hulpmiddel in het keuzeprocess van de luchtverkeersleider en biedt het zelfs de optie om gedocumenteerde verslagen over het baangebruik te genereren. Het RAAS verdiende al zijn sporen op de luchthavens van Bazel-Mulhouse-Freiburg en Schiphol en moet bijdragen tot het objectiveren van het werk van de luchtverkeersleiders.

regels van het *Flexible Use of Airspace* (FUA), waarvan de toepassing van land tot land kan verschillen. Het doel is om het gebruik van het luchtruim zo flexibel mogelijk te maken dat de efficiëntie van de burgervluchten en

van de militaire missies gewaarborgd blijft.

Met de ondertekening van een intentieverklaring op 21 april 2015 hebben Belgocontrol en Defensie beslist om een concrete studie te verrichten naar de colokalisatie en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding in de installaties van Belgocontrol. Die integratie zou leiden tot schaalvoordelen en een efficiënter luchtruimbeheer.

De studie in kwestie, waaraan 75 personeelsleden van beide partijen meewerkten, werd tussen mei en december 2015 verricht. Er werden 27 samenwerkingsopportunititeiten geïdentificeerd in verschillende domeinen zoals luchtverkeerbeheer (ATM), technische diensten voor Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS), meteorologie, luchtvaartinformatie (AIM), alsook ondersteunende diensten. De resultaten van de studie werden aan de regering overgemaakt, opdat we groen licht zouden krijgen om de geïdentificeerde synergieën vanaf 2016 stapsgewijs in te voeren.

Een ander concreet resultaat van de toenadering tussen Belgocontrol en Defensie vormde de publicatie, in september 2016, van het *Aeronautical Information Management Belgium*, het eerste gezamenlijke luchtvaartinformatiedocument van beide dienstverleners. Die gezamenlijke publicatie komt de veiligheid van het luchtverkeer onbetwistbaar ten goede. Door de uniforme informatie wordt het risico van inbreuken op de vliegverkeersregels door piloten uit de burger- en militaire luchtvaart tot het minimum herleid.

Een ander voordeel van het civiel-militaire samenwerkingsakkoord dat in 2016 afgerond werd, is de installatie van de naderingsradar in Florennes die operationeel zal zijn in 2017. Die radar wordt zowel gebruikt voor burger- als militaire luchtvaartdoeleinden: in casu de nadering tot de luchthaven van Charleroi en de militaire basis van Florennes.

Onlangs werd een nieuwe stap gezet naar een nauwere samenwerking met Defensie naar aanleiding van de ondertekening van het protocolakkoord tussen de minister van Mobiliteit, François Bellot, en zijn collega bij Defensie, Steven Vandeput, over de integratie van de militaire luchtverkeersleiding. Voortaan kan concrete actie ondernomen worden om in 2019 de militaire luchtverkeersleiding te verwelkomen op de site van Belgocontrol in Steenokkerzeel.

Bilaterale samenwerking opvoeren

Luxemburg: de historische samenwerking tussen Belgocontrol en ANA-Lux, zijn Luxemburgse tegenhanger, kreeg een nieuw elan vanaf 2015; er werd een gezamenlijke regeerverklaring afgelegd en een haalbaarheidsstudie omtrent mogelijke synergieën in zoveel mogelijk domeinen werd opgestart. Bovendien werden er, met de medewerking van toren- en naderingsverkeersleiders van ANA-Lux, simulaties van contingencyprocedures gehouden op het test- en opleidingsplatform van het CANAC2-verkeersleidingscentrum. Belgocontrol en ANA-LUX hebben in 2016 een *Memorandum of Understanding* ondertekend dat de samenwerkingsdomeinen moet vastleggen.

Nederland: de eerste stappen naar een nauwere samenwerking met de Nederlandse luchtverkeersleidingsorganisatie LVNL werden in 2016 gezet. Belgocontrol en LVNL brachten de operationele domeinen in kaart waarin een intensere samenwerking beide partijen ten goede zou komen. Vanaf 2017 zouden de Belgische en Nederlandse staat rond de tafel moeten gaan zitten om besprekingen op te starten, met de medewerking van Belgocontrol en LVNL.

Frankrijk en Duitsland: om de continuïteit van zijn dienstverlening te blijven verzekeren wanneer er zich een panne voordoet, heeft Belgocontrol zijn samenwerking met de luchtvaarnavigatiedienstverleners van de buurlanden opgevoerd. Zo sloot het voor de regionale luchthavens van Charleroi en Luik contingency-overeenkomsten af met zijn Franse en Duitse tegenhanger, DSNA en DFS. Doet er zich een panne voor in het CANAC2-verkeersleidingscentrum, dan wordt de naderingsverkeersleiding overgenomen door de torens van Charleroi en Luik, in coördinatie met de Franse en Duitse verkeersleidingscentra in Lille en Langen. In 2017 is een gelijkaardige procedure in werking getreden voor de regionale luchthaven van Oostende. Ook voor de luchthavens van Antwerpen en Brussel wordt een procedure voorbereid. Samen met EUROCONTROL stelde Belgocontrol tevens een 'nooddossier' op met aangepaste vliegroutes en -profielen.

Meteo 2020

In de luchtvaart zijn nauwkeurige en betrouwbare weerkundige gegevens van kapitaal belang. Om zijn klanten nog beter te dienen en in te spelen op hun voortdurend evoluerende behoeften, startte Belgocontrol Meteo 2020 op, een strategisch toekomstgericht proces. In de nabije toekomst worden de meteorologen van Belgocontrol meer dan scherpzinnige analisten van weersverschijnselen. Ze stemmen hun dienstverlening gericht af op de behoeften en verwachtingen van de luchthavens en piloten en profileren zich als eerder als adviseur. Bovendien zal Belgocontrol intensere samenwerkingsverbanden aangaan met andere leveranciers van meteodiensten, zoals de MeteoWing van Defensie, het KMI en MetAlliance om de kwaliteit van de dienstverlening voortdurend op te drijven.

SESAR, start van de uitrolfase

Het SESAR-programma (*Single European Sky ATM Research*) is de technologische

pijler van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Het is een ambitieus programma dat in 2004 werd opgestart met als doel om het beheer van het luchtverkeer in Europa fundamenteel om te vormen, waardoor het veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker wordt door moderne en meer geharmoniseerde Europese ATM-systemen. SESAR geeft concreet gestalte aan de noodzaak tot samenwerking om op grote schaal resultaten te boeken. Maar liefst 70 organisaties hebben hun krachten gebundeld om het luchtverkeer een ander aanzien te geven.

De periode 2014-2016 vormde een cruciale fase voor het SESAR-programma. Er werden opmerkelijke vorderingen gemaakt, zoals de nieuwe versie van het Europese *ATM Master Plan*, gepubliceerd in het laatste kwartaal van 2015, of de lancering van het tweede deel van de onderzoeks- en ontwikkelingsfase van het programma, genaamd *SESAR 2020*, onder leiding van de *SESAR Joint Undertaking* (SJU) waarin een vijftiental organisaties (industrie, luchthavens en ANSP's) zetelen waaronder twee van onze



bevoorrechte partners: DFS (Duitsland) en DSNA (Frankrijk). Sinds 2011 is Belgocontrol geassocieerd partner bij de SESAR Joint Undertaking via een contract met de DSNA. In dat verband hebben talrijke experts van Belgocontrol deelgenomen aan uiteenlopende activiteiten van de SJU, in het bijzonder op gebied van ATFCM/ASM, beheer van aankomsten en vertrekken, CDO's of nog de mens-machine-interface van de werkposten van de verkeersleiders.

Belgocontrol werd ook betrokken bij de onderzoeks- en ontwikkelingsfase van SESAR (SESAR 1) via zijn deelname aan het EUMETNET-consortium. Een expert van de meteorologische dienst van Belgocontrol nam de rol van coördinator op zich om de ATM-behoefte i.v.m. weerkundige informatie te verzamelen.

De activiteiten in SESAR 1-fase werden afgerond in de loop van 2016. Als kroon op het werk van deze fase werd de *SESAR Solutions Catalogue* gepubliceerd.

Hoewel de tweede onderzoeks- en ontwikkelingsfase van SESAR 2020 van start gegaan is, zijn we nu ook in de uitrolfase van het programma beland, waarbij men nieuwe systemen en technologieën voor het beheer van het luchtverkeer wil industrialiseren en implementeren. Tijdens die uitrolfase zullen gezamenlijke projecten (*common projects*) worden uitgevoerd. Die laatste leggen de luchtvaarnavigatiedienstverleners op om bepaalde functionaliteiten te implementeren die als essentieel worden beschouwd in het SESAR-programma en die op geharmoniseerde wijze moeten worden uitgerold. Een eerste reeks gemeenschappelijke projecten, de *Pilot*

Common Projects (PCP), werd verplicht door de Europese Commissie in 2014.

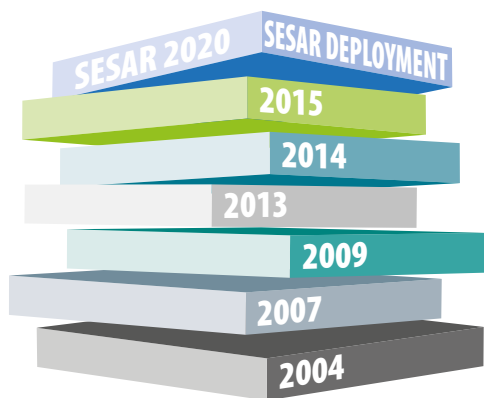
De Commissie heeft ook een beheerder aangesteld voor de uitrol van SESAR (*SESAR Deployment Manager* - SDM) en heeft een financieringsmechanisme geactiveerd, gebaseerd op subsidies. De toekenning van die subsidies gebeurt d.m.v. evaluaties van projectvoorstellen die aan het Europese agentschap INEA (*Innovation & Network Executive Agency*) worden voorgelegd. Zowel in 2014 als in 2015 werd opgeroepen tot het indienen van voorstellen. Na de oproep in 2014 heeft Belgocontrol begin 2015 negen projectvoorstellen ingediend. Zes van die projecten kregen groen licht en zullen worden gefinancierd met Europees geld.

Een eerste concreet resultaat dat in 2016 behaald werd, vormt de publicatie van

de RNP-naderingsprocedures (*Required Navigation Performance*) voor baan 07L te Brussel-Nationaal; dergelijke procedures werden eveneens uitgerold in 2016 op de luchthaven van Charleroi.

Belgocontrol ging ook in op de oproep tot het indienen van voorstellen in 2015 en diende 2 nieuwe projecten in. Een van die twee projecten had betrekking op de implementatie van een netwerk voor de uitrol van het *System Wide Information Management* (SWIM) en werd in 2016 voor een Europese financiering geselecteerd.

We volgden ook alle activiteiten van het SESAR Deployment Program 2016 op door te zetelen in het *SESAR Consultation Platform* en door deel te nemen aan specifieke werkgroepen binnen CANSO, FABEC en EUMETNET.



- 2004** Oprichting van SESAR als technologische pijler van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (SES).
- 2007** Oprichting van de SESAR Joint Undertaking (SJU) voor het coördineren en concentreren van alle relevante inspanningen op het gebied van onderzoek & ontwikkeling in ATM in de EU.
- 2009** Resolutie van de Raad omtrent de bekrachtiging van het Europese ATM Master Plan.
- 2013** Aanlevering van een eerste reeks door de SJU uit te rollen SESAR-oplossingen.
- 2014** Oprichting van de SESAR Deployment Manager (SDM).
- 2015** - Publicatie van de laatste uitgave van het Europese ATM Master Plan.
- Begin van de grootschalige uitrol van SESAR doorheen Europa.

SESAR: projecten Belgocontrol	Toepassingsgebied
<i>Implementation of RNP Approaches with Vertical Guidance at Brussels Airport (EBBR)</i>	Ontwikkeling en invoering van precisienaderingsprocedures voor de luchthaven van Brussel
<i>MPLS WAN Project</i>	Implementatie van een operationeel netwerk gebaseerd op IP voor alle sites van Belgocontrol
<i>Initial WXXM Implementation on Belgocontrol systems</i>	Implementatie van een nieuwe methode voor de uitwisseling van meteogegevens
<i>Enhancement of Airport Safety Nets for Brussels Airport (EBBR)</i>	Implementatie van veiligheidsnetten in het AMS om <i>runway incursions</i> te vermijden
<i>LARA integration into CANAC 2</i>	Integratie in het Eurocat-~systeem van het LARA-systeem voor een burgerlijk en militair beheer van het luchtruim
<i>Implementation of RNP Approaches with Vertical Guidance at the Belgian civil aerodromes outside the Brussels TMA</i>	Ontwikkeling en invoering van precisienaderingsprocedures voor de regionale luchthavens (Oostende, Luik en Charleroi)
<i>NewPENS stakeholders contribution for the procurement and deployment of NewPENS</i>	Implementatie van het netwerk voor de uitrol van het <i>System Wide Information Management</i> (SWIM)

Een almaar opener en transparanter bedrijf

Een belangrijk deel van de nieuwe strategie van Belgocontrol staat in het teken van een nieuwe aanpak van de relatie met de buitenwereld. Het devies luidt: transparant communiceren; ook in 2016 werd het ruim opgevolgd, zowel in de communicatie met de stakeholders als met de pers en het brede publiek.

Inzake de geluidshinderproblematiek wil Belgocontrol zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid doen gelden door het debat over de economische belangen van de luchtvaartsector en de levenskwaliteit in de nabijheid van de luchthavens met objectieve informatie te verrijken. Enerzijds publiceert het via de website www.batc.be in alle transparantie informatie over de keuze van de banen in gebruik op Brussels Airport en anderzijds neemt het op alle niveaus deel aan overlegorganen.

Het autonoom overheidsbedrijf nam ook een nieuw instrument in gebruik, het RAAS (*Runway Allocation Advisory System*), dat de baankeuze helpt te objectiveren volgens operationele criteria. Tijdens een persmoment werden journalisten uitgenodigd om met eigen ogen vast te stellen hoe het systeem werkt op de luchthaven van Bazel-Mulhouse. Belgocontrol vroeg ook aan Eurocontrol om zijn audits i.v.m. de baankeuze online te publiceren.

Het nodigde eveneens actiecomités van omwonenden uit op een informatiesessie over het RAAS.

Niet alleen de geluidshinderproblematiek kwam aan bod in de communicatie met het brede publiek en de pers. Tal van onderwerpen zijn de revue gepasseerd: het sociaal akkoord over de beschikbaarheid, de werken aan baan 19, de wervingscampagnes van luchtverkeersleiders of nog, het incident

van 5 oktober 2016, toen een botsing tussen twee toestellen vermeden werd. Een onderzoek wees inmiddels uit dat Belgocontrol geen schuld treft in dit incident.

Belgocontrol is ook prominenter aanwezig op de sociale media, met verschillende doelstellingen al naargelang van het platform: zo maakt het gebruik van LinkedIn om zijn rekruteringscampagnes kracht bij te zetten, van Twitter om nieuws heet van de naald te verspreiden naar de pers en van Facebook om het meer menselijke aspect van de verkeersleiding te belichten en een blik in de coulissen te gunnen. Belgocontrol verwelkomende tevens enkele bloggers die hun relaas deden over hun bezoek aan de site en tal van installaties.

Ten slotte lieten we het brede publiek al evenmin in de kou staan. Belgocontrol nam immers voor de tweede keer deel aan de Open Bedrijvendag waarop, dankzij een voortreffelijke organisatie,

meer dan 1.200 bezoekers de kans kregen om de site van Steenokkerzeel te bezoeken en op een actieve manier kennis te maken met het reilen en zeilen van de luchtverkeersleiding.

Een HR-strategie om vleugels te geven aan onze ambities

Belgocontrol is een dienstverlenend bedrijf. De competentie, opleiding en motivatie van het personeel zijn dus van het grootste belang voor de kwaliteit van zijn dienstverlening.

Het beheer van het menselijk kapitaal moet de nieuwe bedrijfsstrategie en de ontwikkeling ervan ten volle ondersteunen. Er werd een strategisch HR-plan uitgedokterd in het licht van de globale strategie van het bedrijf, van externe factoren en van de resultaten van de tevredenheidsenquête die eind 2013 werd afgenomen bij het personeel.



Dat HR-plan moet ervoor zorgen dat Belgocontrol tot een flexibel en participatiever bedrijf omgevormd wordt, dat voor een optimale dienstverlening borg staat. Het bevat 7 grote strategische assen om een nieuw HR-beleid te ontwikkelen:

1. modernisering van het HR-beleid
2. aanwerving en beheer van talenten
3. persoonlijke ontwikkeling
4. de juiste persoon op de juiste plaats
5. invoeren van een bedrijfscultuur waar iedereen wordt gestimuleerd om het beste van zichzelf te geven
6. verbeterde tools voor het bedrijfsbeheer
7. optimalisatie van de technische en ondersteunende diensten

De eerste fase bestond erin het kader van de nieuwe *People Strategy* vast te leggen en de organisatiestructuur van het bedrijf af te stemmen op de strategie van Belgocontrol en de uitvoering ervan. In 2016 werd voortgegaan op de ingeslagen weg: het HR-beleid werd verder gemoderniseerd en er werden nieuwe verantwoordelijkheden en functies opgezet binnen de Directoraten-generaal.

Het HR-beleid in een moderner kleedje

Hier is het doel om elk proces onder de loep te nemen (aanwerving, einde loopbaan, beheer van loopbanen en opleidingen, verloning,...) en het af te stemmen op de behoeften van het bedrijf en zijn medewerkers. Die modernisering van alle HR-diensten stoelt op transparantie en flexibiliteit.

Belgocontrol schonk (én schenkt) bij het analyseren en updaten van zijn HR-processen

meer aandacht aan de menselijke factor, en dat in het bijzonder in de operationele diensten, waar die menselijke factor rechtstreeks invloed kan hebben op de veiligheid. In dat domein werkt Belgocontrol samen met de KUL en levert het een financiële bijdrage aan het onderzoek.

In 2015 werd een project op touw gezet om de toegang tot HR-informatie te vergemakkelijken. Alle HR-gerelateerde informatie en documenten werden onder de loep genomen en vervolgens overzichtelijk gebundeld in thematische fiches op het intranetportaal. Die fiches bevatten al de nuttige informatie over een bepaald HR-thema (Loon & Voordelen, Afwezigheden, Carrière, Verzekeringen,...), alsook de daarbij horende documenten en formulieren. De nieuwe 'HR Portal' ging begin 2016 online.

De modernisering heeft niet alleen betrekking op de processen die moeten worden afgestemd op de behoeften van de medewerkers. Ook de werkomgeving speelt een niet te verwaarlozen rol bij de

productiviteit van de personeelsleden. Begin 2015 werd de aanzet gegeven tot een restyling-project van de werkomgeving en de gebouwen. Zodra de voorbereidende fase van het project voltooid was, konden de werken begin 2016 van start gaan.

Rekrutering: nieuw talent aantrekken

Belgocontrol voerde jarenlang een restrictief rekruteringsbeleid, voornamelijk omwille van zijn toentertijd beperkte financiële slagkracht. Dat beleid was op termijn evenwel niet houdbaar.

De menselijke middelen en de interne competenties spelen een sleutelrol in zijn strategie.

In 2016 kwamen 58 nieuwe medewerkers de rangen van Belgocontrol versterken (tegenover 43 in 2015 en 10 in 2014). Bovendien veranderden 34 personeelsleden van functie. Daaruit blijkt duidelijk dat er een nieuwe, positieve dynamiek schuilt in de rekruterings-en

talent management-processen, waarmee Belgocontrol de interne mobiliteit van zijn competenties stimuleert volgens zijn leidraad 'de juiste persoon op de juiste plaats'.

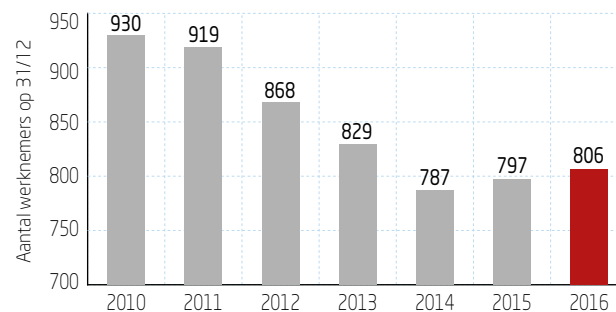
Ten gevolge van de wervingsexamens voor luchtverkeersleiders die in 2016 plaatsvonden, ving 28 kandidaten hun opleiding aan. Op de rekruteringsagenda van Belgocontrol staat binnenkort weer een nieuw examen, ditmaal om zijn operationele teams te versterken.

In 2016 besteedde Belgocontrol 42.148 uren opleiding aan zijn personeel (33.296 uren in 2015). Zowat een derde van die uren had betrekking op de opleiding van de kandidaat-luchtverkeersleiders. Een eerste groep vatte zijn opleiding aan in september 2015, een tweede in juli 2016 en de derde in november 2016.

De resterende uren werden besteed aan opleidingen die ervoor moeten zorgen dat alle medewerkers van Belgocontrol over de noodzakelijke kennis en competenties beschikken om hun opdracht in een constant evoluerende omgeving te vervullen en de continuïteit van de operaties te kunnen verzekeren.

Op 13 december 2016 zag Belgocontrol zijn certificering als ATC-opleidingsinstelling conform de Europese reglementering hernieuwd. Die nieuwe certificering is het resultaat van een nauwe samenwerking met de BSA-ANS, de toezichhoudende instantie voor luchtvaartnavigatiediensten.

Evolutie aantal werknemers



De bedrijfscultuur, een onontbeerlijke strategische pijler

Het ontwikkelen van een nieuwe bedrijfscultuur en van een werkomgeving waar iedereen het beste van zichzelf kan geven is een *conditio sine qua non* voor het welslagen van de strategie van Belgocontrol.

Een bedrijfscultuur bestaat uit een aantal expliciete en impliciete, geschreven en ongeschreven regels, die de manier bepalen waarop mensen met elkaar, met klanten en stakeholders omgaan, werken en samenwerken.

Om zijn strategie te doen slagen wenst Belgocontrol een bedrijfscultuur in te voeren die klant- en resultaatgerichtheid hoog in het vaandel draagt, evenals proactiviteit, flexibiliteit en een positieve houding. Een nieuwe bedrijfscultuur ingang doen vinden is een werk van lange adem en geen tijdelijk project. Dat proces moet weerklank vinden bij heel het bedrijf.

Vermits managers een centrale rol vervullen in het gestalte geven aan de bedrijfscultuur startte Belgocontrol een *leadership*-opleidingsprogramma op.

In 2016 werd het *Initial Leadership Program* op een vrijwillige basis opengesteld voor alle personeelsleden die konden bogen op minstens 7 jaar professionele ervaring. Een tweede, het *Senior Potential Program*, spitste zich toe op medewerkers die al ervaring hadden in het aansturen van een team en op termijn zouden moeten kunnen doorgroeien naar managementfuncties.

In die beide programma's wordt ernaar gestreefd de talenten van Belgocontrol proactief te ontwikkelen en te beheren, door hun competenties en vaardigheden te identificeren, evenals hun potentieel om er nieuwe te ontwikkelen. In de eerste plaats is het een programma waar ruimte wordt geboden voor persoonlijke en professionele ontwikkeling en die de deelnemer ertoe kan aanzetten om *leadership* te tonen in zijn dagelijkse omgeving.

Leden van het directiecomité en het managersteam werden evenmin aan hun lot overgelaten. Zij konden een specifiek opleidingsprogramma volgen dat toegespitst is op de vaardigheid van het feedback geven. Zo moeten managers bewustgemaakt worden van het belang van feedback aan de leden van hun team en kunnen nieuwe gewoontes op dat vlak ingang vinden.

Die opleiding vormde een goede waarde-meter voor het *Goal*-project dat eind 2016 volgde en waarin de doelstellingen voor 2017 bepaald werden.

Ook communicatie bepaalt de bedrijfscultuur en geeft er mede vorm aan. Transparante, duidelijke en efficiënte interne communicatie moet ertoe bijdragen dat de cultuur zich ontwikkelt en sterk verankert in de organisatie. Het intranetportaal is het middel bij uitstek voor een intensere interne communicatie.

Preventie

Veiligheid is het belangrijkste item in de luchtvaart. Wanneer men aan veiligheid denkt binnen Belgocontrol, zal men wellicht

in eerste instantie denken aan alles wat luchtvaartveiligheid aanbelangt. Maar net zoals elke onderneming is Belgocontrol ertoe gehouden actief mee te werken aan het welzijn van de werknemers op het werk.

Hoewel in het verleden de veiligheid op het werk vooral uit technisch oogpunt benaderd werd, krijgen de psychosociale risico's nu almaar meer aandacht. Belgocontrol staat daarin voor een heuse uitdaging; een technisch probleem vergt immers vooral een technische oplossing, terwijl een kant-en-klare oplossing voor psychologische problemen niet altijd voor de hand ligt. Daarom hield Belgocontrol een bedrijfswijde enquête over welzijn op het werk. Gelet op de hoge participatiegraad, kunnen we besluiten dat de resultaten representatief waren en dat het initiatief bij de medewerkers op grote steun kon rekenen. In eerste instantie werden de resultaten bekendgemaakt aan het volledige personeel. Op die basis werd een actieplan voorbereid dat in 2017 zal worden uitgevoerd.

Op basis van de risicoanalyse inzake brandbeveiliging in 2015 werden opleidingen georganiseerd omtrent evacuatie- en preventieprocedures.

De problematiek van het werken op hoogte droeg ook onze bijzondere aandacht weg. Belgocontrol beschikt immers over tal van installaties in masten of op daken. In samenwerking met de technische diensten werd een programma op touw gezet om de ladders en veiligheidsuitrusting te inventariseren en stelselmatig te keuren.

Net als in 2015 werd er in 2016 regelmatig overleg gepleegd met de sociale partners. Dat overleg verliep in een constructieve sfeer. In een geest van samenwerking wil Belgocontrol de sociale partners immers zo nauw mogelijk betrekken bij de verschillende beleidsacties om samen te kunnen bouwen aan het nieuwe Belgocontrol en aan een zeer aangename en stimulerende werkomgeving voor allen.





Jaarverslag 2016

44	Corporate Governance
44	De Raad van Bestuur
46	De Gedelegeerd Bestuurder en het Directiecomité
47	Het Directiecomité
47	Het College van Commissarissen
47	De Regeringscommissaris
48	Beheersverslag van de Raad van Bestuur
54	Verslag van het College van Commissarissen
56	Jaarrekening 2016
56	Balans na winstverdeling
58	Resultatenrekening
59	Resultaatverwerking
60	Samenvatting van de waarderingsregels

Het bestuursmodel van Belgocontrol

De Raad van Bestuur



1. RENAUD LORAND
2. JOHAN DECUYPER
3. FONS BORGINON
4. LAURENT DE BRIEY
5. GÉRALD DUFFY
6. LUC LAVEYNE
7. JULIE LUDMER
8. CLAUDE MELEN
9. HUGO VAN BEVER
10. LIESBETH
VAN DER AUWERA

Het bestuursmodel van Belgocontrol

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

Het bestuursmodel van Belgocontrol 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.

De Raad van Bestuur is samengesteld als volgt:

Bestuurders	Functie
Renaud Lorand	Voorzitter
Johan Decuyper	Gedelegeerd Bestuurder
Fons Borginon	Bestuurder
Laurent de Brier	Bestuurder
Gérald Duffy	Bestuurder
Luc Laveyne	Bestuurder
Julie Ludmer	Bestuurder
Claude Melen	Bestuurder
Hugo Van Bever	Bestuurder
Liesbeth Van der Auwera	Bestuurder

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.

De Raad van Bestuur is samengesteld uit tien leden, de Gedelegeerd Bestuurder en de Voorzitter inbegrepen. Het KB van 18 november 2013 stelt de Raad van Bestuur samen en ten minste één derde van de leden behoren tot het andere geslacht. Verder zijn er evenveel Franstalige als Nederlandstalige leden. De bestuurders werden benoemd voor een termijn van zes jaar.

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 2016 kwam de Raad van Bestuur veertien keer samen.

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 Comités werden goedgekeurd tijdens de vergadering van de Raad van Bestuur van 28 november 2013. 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 2016 was het Auditcomité samengesteld als volgt:

- > De heer Fons Borginon, Voorzitter,
- > Mevrouw Claude Melen, mevrouw Liesbeth Van der Auwera en de heer Laurent de Brier.

De Regeringscommissaris en de Voorzitter van de Raad van Bestuur worden uitgenodigd en hebben raadgevende stem. In de praktijk wordt de Gedelegeerd Bestuurder eveneens uitgenodigd.

46 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 zesmaandelijks en jaarlijkse financiële balansen, het vijfjarenplan en de belangrijke investeringsdossiers te controleren. Het Comité bereidt deze dossiers voor ter goedkeuring van de Raad van Bestuur 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. Voor 2015 werd dat gedaan in maart op basis van een risicoanalyse uitgevoerd door PwC en voorgesteld in het Auditcomité in november 2014. 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 verslag uit van zijn vergaderingen aan de

Raad van Bestuur en de notulen ervan worden overhandigd aan alle bestuurders.

Het Auditcomité kwam in 2016 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 samengesteld uit zes leden van de Raad van Bestuur:

- > De heer Renaud Lorand, Voorzitter,
- > Mevrouw Julie Ludmer, de heren Johan Decuyper, Luc Laveyne, Hugo Van Bever en Laurent de Briey.

De Regeringscommissaris wordt eveneens uitgenodigd op de vergaderingen.

Ter volledigheid kan meegedeeld worden dat begin 2014 de Raad van Bestuur beslist heeft om het Strategisch Comité uit te breiden met twee nieuwe leden: de Commandant bij de Luchtcomponent van Defensie en de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Tevens vonden in 2015 de eerste strategische panels plaats waar het Strategisch Comité ervaringen deelt met keynotesprekers uit diverse sectoren en panelgesprekken plaatsvinden over welgekozen thema's.

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 heeft in 2016 zesmaal vergaderd. Daarnaast vonden drie strategische panels plaats.

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 samengesteld uit vier bestuurders aangeduid door de Raad van Bestuur:

- > De heer Renaud Lorand, Voorzitter,
- > De heren Gérald Duffy, Hugo Van Bever en Luc Laveyne.

Bevoegdheden en werking

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 2016 werd opgenomen op pagina 52.

Het Bezoldigingscomité vergadert op uitnodiging van zijn Voorzitter die bovendien de dagorde vaststelt. In 2016 is het Bezoldigingscomité zes keer samengekomen.

De Gedelegeerd Bestuurder en het Directiecomité

De Gedelegeerd Bestuurder

Met het Koninklijk Besluit van 2 oktober 2013 werd de heer Johan Decuyper benoemd tot Gedelegeerd Bestuurder van Belgocontrol met ingang van diezelfde datum 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).

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 benoemt de Raad van bestuur de leden van het Directiecomité, met uitzondering van de Gedelegeerd bestuurder.

Naast de Gedelegeerd Bestuurder is het Directiecomité samengesteld uit de volgende leden:

- > De heer Johan Decuyper, Gedelegeerd bestuurder,
- > Mevrouw Peggy Devestel, Directeur-generaal Operaties a.i.,

Het Directiecomité



1. JOHAN DECUYPER, *Gedelegeerd Bestuurder*
2. CHRISTIAN BERLANGER, *Directeur-generaal Internationalisering en Externe Relaties*
3. ALAIN VANDENABEELE, *Directeur-generaal Training en Digitalisatie*
4. PEGGY DEVESTEL, *Directeur-generaal Operaties a.i.*
5. HILDE VAN DEN HOUTEN, *Directeur-generaal Financiën en Support*
6. YOUCHA MACKELBERT, *Directeur-generaal Systemen, Program et Project Delivery a.i.*

- > De heer Alain Vandenabeele, Directeur-generaal Training en digitalisatie,
- > De heer Christian Berlangier, Directeur-generaal Internationalisering en Externe Relaties,
- > Mevrouw Hilde Van den Houten, Directeur-generaal Financiën & Support,
- > De heer Youcha Mackelbert, Directeur-generaal Systemen, *Program & Project Delivery a.i.*

Bevoegdheden en werking

Het Directiecomité is belast met het dagelijks beheer en de vertegenwoordiging inzake dit beheer, alsook 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 2016 heeft het Directiecomité 43 maal vergaderd.

Het College van Commissarissen

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 Belgocontrol, 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 Belgocontrol.

Het College van Commissarissen is op 31 december 2016 samengesteld uit:

- > KPMG Vias BV/NV, Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door de heer Joris Mertens, Voorzitter van het College van Commissarissen;
- > Burg. BVBA Joiris, Rousseaux & C°, bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door de heer Sébastien Gonet, Bedrijfsrevisor;
- > De heer Philippe Roland, Eerste Voorzitter van het Rekenhof;
- > De heer Ignace Desomer, Raadsheer bij het Rekenhof.

De Regeringscommissaris

Als autonoom overheidsbedrijf valt Belgocontrol onder de controlebevoegdheid van de Minister onder wie het ressorteert, in casu de Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol. 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.

De regeringscommissarissen waren in 2016 openvolgend:

- > mevrouw Dominique Offergeld tot en met 17 juli 2016;
- > de heer Michaël Vanloubbeeck vanaf 18 juli 2016.

Beheersverslag van de Raad van Bestuur

over het boekjaar 2016

Hieronder vindt u het verslag over de toestand en de resultaten van het autonoom overheidsbedrijf voor het boekjaar 2016 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen. et werd opgesteld in toepassing van artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

1. Belangrijkste activiteiten van de onderneming in 2016

Het markante feit van 2016 is de terreuraanslag die België op 22 maart 2016 trof. Hoewel die dramatische gebeurtenissen het hele land diep beroerden, deelde Brussels Airport hard in de klappen.

De activiteiten op Brussels Airport mogen dan wel het hardst getroffen zijn, het dalende aantal vluchten is een algemene tendens in 2016. Zo beheerde Belgocontrol in totaal 1.040.994 bewegingen, ten opzichte van 1.083.128 in 2015, een daling met 3,89%.

In vergelijking met 2015 zag Brussels Airport zijn luchtverkeer over het volledige jaar 2016 met 6,54% afnemen. 2016 was onder een

goed gesternte begonnen en zette de groei van 2015 voort. En toen kwam de terreuraanslag roet in het eten gooien... De cijfers van de maanden maart (-26,84%) en april (-39,16%) spreken op dat vlak boekdelen. De luchthaven bleef 12 dagen gesloten. De activiteiten werden slechts geleidelijk aan hervat en in juni draaide de luchthaven opnieuw op volle toeren. In de daaropvolgende maanden stelden we vast dat het aantal vluchten daalde, met uitzondering van de maand december (+1,91%), wat wijst op de grote veerkracht van onze nationale luchthaven. Vooral het passagiersverkeer had het meest te lijden onder de gebeurtenissen van de maand maart (-7,5%), het vrachtverkeer slaagde er in 2016 in een aanzienlijke groeicurve (+7,6%) aan te houden. De gebeurtenissen van maart hebben uiteraard de evolutie (-5,6%) van

het aantal *service units* op Brussels Airport beïnvloed.

Het CANAC 2-verkeersleidingscentrum, dat het overvliegend en naderend luchtverkeer beheert, werd minder hard getroffen. Het aantal *service units* nam daar toe met 1,9% in 2016. In tegenstelling tot Brussels Airport waarvan het luchtverkeer tot zijn bodemniveau van 2010 terugviel - inzake aantal vluchten vergelijkbaar met het niveau van 1994 - bleef het CANAC 2-luchtverkeersleidingscentrum in de afgelopen zeven jaar alsmaar groeien (+6,7% ten opzichte van 2010).

De sinds enkele jaren aanhoudende groei in de activiteiten van het CANAC 2-luchtverkeerscentrum en de aanzet tot het herstel van het luchtverkeer op Brussels Airport vormen positieve signalen voor Belgocontrol en de Belgische economie.

Wat het verkeersniveau op de regionale luchthavens betreft, groeide het aantal *service units* in belangrijke mate in Oostende (+27,2%), Luik (+4,2%) en Charleroi (2,8%). In Antwerpen stelden we een lichte terugval vast (-1,3%).

Prestaties: veiligheid scheert hoge toppen

Belgocontrol zette een uitzonderlijke prestatie neer en vestigde een nieuw record. Dat record kan nu echter niet meer worden gebroken, want de Belgische luchtvaartnavigatiedienstverlener liet over het volledige jaar 2016 geen enkel incident van categorie A en B optekenen waarvoor het de verantwoordelijkheid draagt. Het vorige record dateert van 2014 en toen vielen slechts 4 incidenten van categorie A en B te betreuren. In categorie

A en B worden de ergste incidenten die zich kunnen voordoen opgenomen, op een totaal van 5 categorieën van A tot E.

Uiteraard wijst de interne prestatie-indicator, die oplegt dat de doelstelling van 1 incident van categorie A en B per 100.000 gecontroleerde bewegingen niet mag overschreden worden, op een foutloos parcours (0%). Een prestatie die Belgocontrol te danken heeft aan zijn luchtverkeersleiders in de eerste plaats, maar ook aan zijn veiligheidsbeheersysteem (SMS, *Safety Management System*) en aan alle medewerkers die er dag in dag uit toe bijdragen. Die structuur die uitgerold werd in alle operationele afdelingen van het bedrijf, pakt de veiligheid aan op een proactieve, reactieve, systematische en geformaliseerde wijze en reikt een geheel van processen aan om de veiligheid permanent te verbeteren, evalueren en controleren. Sinds de invoering ervan in 2002 deed het SMS het veiligheidsniveau in hoge mate toenemen. Voor het jaar 2000 bijvoorbeeld telde Belgocontrol maar liefst 22 incidenten van categorie A en B. Belgocontrol beschouwt het uitzonderlijke resultaat van 2016 niet als een eindpunt maar eerder als een aanmoediging om de voortdurende inspanningen om de veiligheid nog verder te verbeteren aan te houden.

Het FABEC-prestatieplan legt zowel gezamenlijke als individuele bijdragen op voor de luchtvaartnavigatiedienstverleners, met het oog op het bereiken van de algemene doelstellingen van de *Single European Sky* in 4 domeinen: veiligheid, capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. 2016 is het tweede jaar van de tweede referentieperiode die loopt van 2015 tot 2019.

In het Europees prestatieplan zijn er drie veiligheidsgerelateerde doelstellingen waaraan Belgocontrol moet voldoen. Twee ervan hebben betrekking op de kwaliteit: het gebruik van de *Risk Analysis Tool* om de incidenten te rangschikken naar hun graad van ernst en de toepassing van het *Just Culture*-principe. Die twee doelstellingen werden behaald: enerzijds wordt het *Just Culture*-beleid toegepast bij Belgocontrol en maakte het overigens het voorwerp uit van een omvangrijke 'promotiecampagne' die in 2016 aanving. Anderzijds is de *Risk Analysis Tool* in gebruik sinds 2010 om het niet-naleven van de minimale scheidingsafstanden en *runway incursions* correct in te schatten en sinds 2014 wordt hij ook gehanteerd voor technische incidenten.

De derde doelstelling, met een kwantitatieve insteek, heeft betrekking op de maturiteit van het veiligheidsbeheersysteem (SMS). Belgocontrol werkt mee aan de *Safety Maturity Survey (EoS) – Effectiveness of Safety Management*, een audit waarmee de efficiëntie van zijn veiligheidsbeheer wordt gemeten. Zo worden er 26 doelstellingen, verspreid over 11 domeinen, onder de loep genomen en wordt er een score van 1 tot 5 (van laag naar hoog) toegekend. In 2016 verbeterde Belgocontrol zijn score met drie punten, zoals vooropgesteld in de doelstellingen, en ligt het op koers om een score van ten minste 4 te behalen voor alle doelstellingen, zoals opgelegd door de Europese Commissie tegen 31 december 2019.

Het SMS staat ook in voor het promoten van de veiligheidscultuur binnen het bedrijf. Sinds 15 november 2015 is een nieuwe Europese richtlijn van kracht geworden (*EC Regulation (EU) No 2015/1018*). Zij bepaalt een aantal

incidenten die verplicht moeten worden gerapporteerd. In 2016 stuurde Belgocontrol zijn *reporting tools* - e-Watchbook en e-SRO - bij om het melden van incidenten door luchtverkeersleiders en supervisors te vereenvoudigen. Resultaat: in 2016 maakte de veiligheidscultuur opnieuw een grote stap voorwaarts. Het aantal gemelde incidenten steeg van 680 in 2015 naar 1.104 in 2016, een toename met 62%. Het is meteen het zevende opeenvolgende jaar dat het aantal gemelde incidenten steeg. Die indrukwekkende stijging met 62% betekent niet dat er meer incidenten zijn, maar wel dat ze systematischer worden gemeld door de luchtverkeersleiders.

Naast de prestaties verbetert Belgocontrol voortdurend zijn procedures om de veiligheid verder te verhogen. Veiligheid blijft immers de absolute prioriteit.

Business Continuity Plan

Naar aanleiding van de technische incidenten en de dienstonderbrekingen van de voorbije jaren, werkte Belgocontrol een globaal plan uit om op elk moment de dienstverlening te verzekeren. In 2016 werd dit plan verder in uitvoering gebracht. Daarmee gingen aanzienlijke investeringen gepaard, zowel op vlak van personeelsinspanningen als in technische systemen. Dat alles uiteraard gericht op de belangen van de klanten van Belgocontrol die volledig terecht verwachten om ten allen tijden op onze diensten te kunnen rekenen.

Economische efficiëntie: gedurfde kostenverminderingen

Tot slot, op vlak van de kostenefficiëntie van de En-route-dienstverlening, voorziet het door België-Luxemburg ingediende prestatieplan in een daling van de *Determined Unit Cost* (DUC)

van België-Luxemburg die wordt gebruikt als basis voor de facturatie van de door Belgocontrol verleende En-routediensten, met 12,9% tussen 2014 en 2019. De DUC van 2016 daalde met 1,35% in vergelijking met het jaar voordien (DUC 2015 = € 61,79 vs DUC 2016 = € 60,95, uitgedrukt in reële termen 2009). In 2016 lag het reële verkeersniveau 0,4% lager dan de prognoses van EUROCONTROL bij het opmaken van het in 2015 herziene prestatieplan.

Op vlak van economische efficiëntie voor de terminalactiviteiten verlaagde Belgocontrol verder de kosten voor de dienstverlening op de luchthavens om zo de doelstelling van de jaarlijkse vermindering van 2,5% gewogen gemiddelde te halen voor de periode 2015-2019.

Stiptheid altijd gegarandeerd op Brussel Nationaal

Naast de nieuwe Europese indicatoren die betrekking hebben op de aankomsten behield Belgocontrol enkele indicatoren om de stiptheid van de vertrekken op Brussels Airport te evalueren en te verbeteren. Zo bedroeg de taxitijd in 2016 minder dan 15 minuten voor 98,01% van de vluchten (96,59% in 2015) terwijl de doelstelling op 90% was gepikt. 94,07% van de *take-offs* vonden plaats binnen de tolerantiedrempel van 3 minuten in vergelijking met het voorziene uurrooster (94,09% in 2014) terwijl het doel daar 80% was.

FABEC mist zijn doelstellingen

Drie van de vier domeinen uit het FABEC-prestatieplan (veiligheid, capaciteit en milieu) worden a posteriori geëvalueerd door de *Performance Review Body* van de Europese Commissie voor het geheel van de zes FABEC-

lidstaten (België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland). Belgocontrol moet, op zijn beurt, een becijferde individuele bijdrage leveren tot de algemene prestaties van het FABEC.

Inzake capaciteit is een eerste indicator de gemiddelde En-route-ATFM-vertraging per vlucht. Voor de doelstellingen verbonden met die indicator is er enerzijds een algemene FABEC-doelstelling die oplegt dat de gemiddelde En-routevertraging voor 2016 moet worden beperkt tot 0,49 minuten per vlucht (alle oorzaken samen beschouwd) en tot 0,38 minuten per vlucht voor de CRSTMP-oorzaken (*C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events*), m.a.w. de oorzaken waarop de dienstverlener een invloed kan uitoefenen. En anderzijds is er een individuele bijdrage van de dienstverleners tot de globale doelstelling. Voor Belgocontrol bestond die eruit om in 2016 de gemiddelde En-route-ATFM-vertraging te beperken tot 0,08 minuten per vlucht voor alle oorzaken van vertraging samen beschouwd en tot 0,07 minuten per vlucht voor enkel de CRSTMP-oorzaken.

In 2016 tekende het FABEC een gemiddelde vertraging van 1,07 minuut per vlucht op terwijl de maximumdoelstelling op 0,49 minuten lag. Wat de CRSTMP-oorzaken betreft, kon het FABEC 0,67 minuten per vlucht voorleggen, terwijl de doelstelling maximaal 0,38 minuten bedroeg. De twee doelstellingen werden dus niet bereikt. Ook Belgocontrol slaagde er niet in zijn individuele bijdrage tot de globale FABEC-doelstelling te behalen. De gemiddelde en route-vertraging per vlucht bedroeg immers 0,44 minuten (CRSTMP-oorzaken) terwijl dat niet meer dan 0,07 minuten per vlucht

had mogen zijn. Let wel: Belgocontrol heeft net als voor de eerste referentieperiode met voorsprong de meest ambitieuze individuele bijdrage van FABEC.

Om de prestaties inzake capaciteit te evalueren wordt sinds verleden jaar een andere indicator gehanteerd: de gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst. Belgocontrol kreeg twee doelstellingen opgelegd die betrekking hebben op de luchthavens van Brussel en Luik: de gemiddelde vertraging per vlucht (enkel de CRSTMP-oorzaken) beperken tot 0,12 minuten op Brussels Airport en tot 0,06 minuten te Luik. Voor eerstgenoemde luchthaven werd de doelstelling bereikt met een gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst van 0,11 minuten. Meer dan 80% van de vertraging op Brussels Airport is te wijten aan de weersomstandigheden. In Luik daarentegen werd de doelstelling niet behaald: daar bedroeg de gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst 0,19 minuten. Dat cijfer kan worden verklaard door enerzijds de sociale acties in de nasleep van de disponibilitets- en ziektedossiers (57%) en anderzijds de weersomstandigheden (43%).

Inzake milieu, wordt als indicator nog steeds de horizontale efficiëntie van de En-routevluchten gehanteerd (KEA – Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory) om de efficiëntie van de vliegtrajecten te beoordelen. Die indicator is gebaseerd op een berekeningsmethode om een vergelijking te maken tussen het door een vliegtuig afgelegde traject en de kortst mogelijke route tussen de luchthaven van vertrek en die van aankomst. De Europese Commissie heeft voor deze 2^e referentieperiode (2015-2019) de notie van *achieved distance* ingevoerd, waarmee lokale

efficiëntieverliezen (lokale prestaties van het FABEC) kunnen worden onderscheiden van de efficiëntieverliezen die voortvloeien uit het netwerk (binnen- of buitenvliegen in het FABEC-luchtruim).

Het FABEC-prestatieplan heeft als doelstelling vastgelegd dat het verschil tussen de kortste route en de werkelijk gevlogen route moet worden teruggedrongen tot maximaal 2,96% tegen eind 2019. De tussentijdse waarde voor 2016 werd vastgelegd op 3,22%. Er werd geen enkele individuele bijdrage van de FABEC-lidstaten tot deze gezamenlijke doelstelling vastgelegd.

In 2016 bedroeg het verschil tussen de ideale route en de door de En-route vliegtuigen afgelegde route gemiddeld 3,40% in het FABEC-luchtruim. Het doel werd dus net niet gehaald, net als in 2015. De oorzaken voor dat verschil zijn meervoudig: o.a. de implementatie van een nieuw luchtverkeersleidingssysteem in het luchtverkeersleidingscentrum van Brest (Frankrijk), waardoor capaciteitsproblemen ontstonden die op hun beurt leidden tot tal van routewijzigingen en omwegen in het FABEC-luchtruim. Ook de talrijke stakingen van de operationele medewerkers in Frankrijk wogen op de capaciteit, met gelijkaardige gevolgen voor de vluchtefficiëntie.

2. Financiële gegevens over het boekjaar 2016

ACTIVA	31/12/2015	31/12/2016	Evolutie
Vaste activa	105.729	95.657	-9,5%
Vlottende activa	126.841	150.694	18,8%
Totaal activa	232.571	246.350	5,9%

Het bedrag van de vaste activa is 9,5% lager dan eind 2015 omdat de afschrijvingskosten (14 miljoen €) in 2016 groter waren dan het bedrag van de nieuwe investeringen (4,3 miljoen €).

De vlottende activa stegen sterk tegenover eind 2015 door een verbetering van de cashpositie van Belgocontrol.

(in duizenden euro)

PASSIVA	31/12/2015	31/12/2016	Evolutie
Eigen vermogen	161.554	187.958	16,3%
Voorzieningen	15.449	16.037	3,80%
Schulden	55.568	42.356	-23,8%
Totaal passiva	232.571	246.350	5,9%

Het eigen vermogen verhoogde met 26,4 miljoen € als gevolg van de in 2016 gerealiseerde winst.

Vanaf 2010 tot en met 2014 werd een groot deel van onze plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening niet vergoed, terwijl de regelgeving ons verplichtte ze te verstrekken. Dit leidde tot belangrijke verliezen in het verleden.

Vanaf januari 2015 kwam hierin verandering. Door toepassing van het derde beheerscontract en de KB's van 19 december 2014 en 26 december 2015 met betrekking tot de financiering van de kosten van de Terminal dienstverlening, werd het deel van de kosten voor de Terminal dienstverlening dat niet aan de gebruikers aangerekend werd, gefactureerd aan de Belgische Staat.

Op die manier is een structurele oplossing geboden voor de inkomstentekorten uit

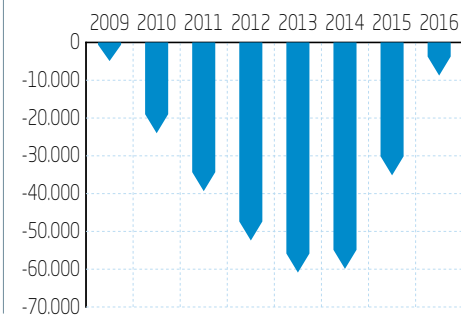
het verleden en is de financiering voor de Terminalactiviteit van Belgocontrol in overeenstemming gebracht met de Europese regelgeving. Bovendien voorziet het derde beheerscontract dat alle luchthavens, inclusief de regionale, onderworpen zijn aan de Europese verordening over het heffingenstelsel, zodat de kostentransparantie voor elke luchthaven gegarandeerd wordt en de vereiste informatie ter beschikking gesteld wordt aan de luchtvaartgebruikers en de bevoegde instanties.

In de volgende grafiek worden de gecumuleerde verliezen van 2009 tot 2016 weergegeven:

Belgocontrol kan dankzij de gerealiseerde winst van 2016 het overgedragen verlies reduceren van 35 miljoen € naar 9 miljoen €.

Belgocontrol moet te allen tijde zijn opdracht van openbare dienst vervullen en is niet verplicht om art.96 §1, 6^e van het Wetboek van Venootschappen na te leven. Niettegenstaande de gecumuleerde verliezen, gaan we bij het opstellen van de rekeningen uit van een waardering in de veronderstelling van continuïteit van de onderneming. Er zijn immers geen achterstallige betalingen aan de RSZ, de

Overgedragen verlies



bedrijfsvoorheffing, de BTW en aan de leveranciers.

Uit een analyse van de liquiditeitsvooruitzichten blijkt dat er zich geen liquiditeitstekorten zullen stellen in 2017.

Tevens werden de modaliteiten voor de financiering van de Terminalactiviteiten voor het jaar 2017 geconcretiseerd in een KB (25 december 2016 – publicatie Belgisch Staatsblad 29 december 2016), waardoor er ook voor 2017 geen verlies op deze activiteit verwacht wordt.

De daling in de rubriek 'schulden' is hoofdzakelijk het gevolg van een belangrijke daling in de leveranciersschulden en in de overlopende rekeningen van het passief.

In 2016 werd een winst behaald van 26,4 miljoen € tegenover een winst van 24,7 miljoen € in 2015.

De omzetstijging situeert zich zowel in de En-route als in de Terminal-dienstverlening. De En-route-omzet vertegenwoordigt 73% van de totale activiteit en steeg door een stijging van het aantal service units (+2%), deels gecompenseerd door de toepassing van een lager En-route facturatietarief. De Terminal dienstverlening is goed voor 26% van de omzet.

Aan de kostenzijde verhoogt de rubriek 'Diensten en diverse goederen' hoofdzakelijk door het afsluiten van nieuwe ondersteuningscontracten.

Na de dalende trend in het personeelsbestand (2010-2014), steeg het aantal personeelsleden in 2016 tot 806.

Belgocontrol ging over tot aanwervingen op enkele sleutelposities, meer bepaald om de operationele diensten te versterken. In 2016

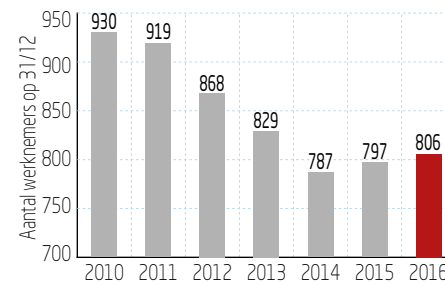
(in duizenden euro)

Resultatenrekening	2015	2016
Omzet	215.285	224.038
Andere bedrijfsopbrengsten	1.682	2.605
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	2.552	400
Bedrijfsopbrengsten	219.519	227.043
Diensten en diverse goederen	62.891	67.330
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	113.239	116.058
Afschrijvingen	15.013	14.005
Waardeverminderingen en voorzieningen	1.161	459
Andere bedrijfskosten	2.529	2.887
Niet-recurrente bedrijfskosten	5	7
Bedrijfskosten	194.837	200.745
Bedrijfsresultaat	24.681	26.298
Financieel resultaat	67	106
VERLIES/WINST VAN HET BOEKJAAR	24.749	26.404

werden twee aanwervingsexamens georganiseerd voor luchtverkeersleiders. Daardoor konden 28 kandidaat-luchtverkeersleiders aan hun opleiding beginnen.

In de komende jaren zullen er verdere inspanningen geleverd worden om het personeelsbestand te verhogen tot het gepaste niveau.

Evolutie aantal werknemers



Binnen de onderneming werd in 2015 en 2016 een debat gevoerd over het effect van de toekomstige eindloopbaankosten van de verkeersleiders (disponibiliteit en verlof voorafgaand aan pensioen), en de impact ervan op de rekeningen van Belgocontrol. Om de transparantie te garanderen, worden de effecten toegelicht in de jaarrekening in VOL. 6.1.9.

Resultaatverwerking 2016

(in duizenden euro)

RESULTAATVERWERKING	31/12/2016
Te bestemmen winst 2016	26.404
Overgedragen verlies vorig boekjaar	-35.169
Over te dragen verlies	-8.765

De winst van het boekjaar 2016 wordt toegevoegd aan het overgedragen verlies van het vorige boekjaar, wat het totaal op 9 miljoen € brengt.

Gebeurtenissen na balansdatum

De wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven inzake de toekenning door Belgocontrol van disponibiliteit met wachtgeld en van verlof met wachtgeld voorafgaand aan het pensioen, werd op 11 april 2017 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Deze wetswijziging maakt het mogelijk om elke nieuwe vorm van disponibiliteit met wachtgeld of van verlof met wachtgeld voorafgaand aan het pensioen toegestaan door Belgocontrol aan zijn personeelsleden benoemd in de graden die op de loopbaan van luchtverkeersleider betrekking hebben, bij koninklijk besluit vast te stellen.

Het ontwerp Koninklijke Besluit tot het bepalen van de voorwaarden tot toekenning van een disponibiliteit met wachtgeld en een verlof voorafgaand aan het pensioen met wachtgeld, dat het collectief akkoord van 12 april 2016 vertaalt, is goedgekeurd door de Ministerraad en zal binnenkort gepubliceerd worden.

Op 31 maart 2017 keurde de Ministerraad op voorstel van de Minister van Mobiliteit een voorontwerp van wet goed m.b.t. de voorzieningen voor risico's en kosten bij Belgocontrol.

Het voorontwerp verduidelijkt dat Belgocontrol geen voorziening moet vormen voor de eindloopbaankosten van haar personeel, nl. disponibiliteit en verlof voorafgaand aan het pensioen. Dit voorstel moet zorgen voor de vereiste rechtszekerheid en financiële transparantie.

3. 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.

In het KB van 2 oktober 2013 werd de heer Johan Decuyper vanaf 2 oktober 2013 benoemd tot gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol voor een termijn van zes jaar. Daarnaast werden met het KB van 18 november 2013 de voorzitter en de leden van de Raad van Bestuur van Belgocontrol benoemd voor een termijn van zes jaar aanvangend op 22 november 2013.

In de Raad van Bestuur van 11 februari 2014 werden de leden van het Directiecomité benoemd, dat uitgebreid werd met een Directeur-Generaal Internationalisering en Externe relaties en een Directeur-Generaal Human Resources.

Voor het boekjaar 2016 zien de bezoldigingen (in EUR) die de leden van de Raad van Bestuur ontvingen er als volgt uit:

Bestuurders	Bezoldigingen	Presentiegeld	Totaal
LAVEYNE Luc	15.163,44	3.718,40	18.881,84
VAN BEVER Hugo	15.163,44	4.833,92	19.997,36
LORAND Renaud (voorzitter)	70.763,34	10.411,52	81.174,86
LUDMER Julie	15.163,44	1.487,36	16.650,80
BORGINON Fons	15.163,44	3.718,40	18.881,84
de BRIEY Laurent	15.163,44	4.833,92	19.997,36
DUFFY Gerald	15.163,44	4.833,92	19.997,36
MELEN Claude	15.163,44	2.974,72	18.138,16
Van der AUWERA Liesbeth	15.163,44	3.346,56	18.510,00
	192.070,86	40.158,72	232.229,58

Vervolgens besliste de Raad van Bestuur dat de Directeur-Generaal Human Resources vanaf 26 oktober 2015 geen deel meer uitmaakt van het Directiecomité en dat de functie van Directeur-Generaal *Program & Project Delivery* bijkomend toegevoegd wordt aan het Directiecomité.

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 sinds 22 november 2013 nieuw geïnstalleerde Raad van Bestuur ontvangen 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 € en 52.057,64 € die gekoppeld wordt aan de spilindex.

De bestuurders ontvangen 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 €, wordt niet geïndexeerd en het jaartotaal mag niet hoger zijn dan 1/3 van de jaarlijkse basisbezoldiging als bestuurder.

De aanwezigheidsgraad op de vergaderingen van de Raad van Bestuur was 88,89%.

Het Directiecomité

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 vaste gedeelte van die vergoeding het voorwerp uitgemaakt van een bijzondere overeenkomst conform art. 21 van de wet van 21 maart 1991. Het Bezoldigingscomité heeft op dat moment de hoogte en de samenstelling van die vergoeding vastgelegd en heeft zich voor elk geval apart gebaseerd op een benchmarkstudie omtrent vergelijkbare verantwoordelijkheidsniveaus.

Wat de vaststelling van de bezoldiging van de nieuwe gedelegeerd bestuurder eind 2013 betreft werd rekening gehouden met de richtlijnen die dienaangaande 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 jaarloon, een variabel loon en een aantal bijkomende voordelen.

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

Variabele vergoeding met betrekking tot de prestaties 2015

De leden van het Directiecomité ontvingen in 2016 een variabele vergoeding die betrekking heeft op de prestaties van 2015.

Bijkomende voordelen 2016

De gedelegeerd bestuurder en de andere leden van het Directiecomité genoten in 2016 van een aantal bijkomende voordelen zoals een bedrijfswagen en een hospitalisatieverzekering. De contractuele leden van het Directiecomité genoten tevens van een "inkomensverliesverzekering" en een groepsverzekering.

Voor het boekjaar 2016 zien het vast loon, de vergoedingen en de overige voordelen (in EUR) die de leden van het Directiecomité ontvingen er als volgt uit:

De Regeringscommissaris

Van 16 maart 2015 tot 17 juli 2016 bekleedde mevrouw Dominique Offergeld de functie van regeringscommissaris, waarvoor zij in 2016 een vergoeding ontving van 10.912,97 €. De heer Michaël Vanloubbeek werd vanaf 18 juli 2016 benoemd tot regeringscommissaris. Hij ontving in 2016 een vergoeding van 9.968,73 €.

4. Toekomstperspectieven

Ook in 2017 blijft veiligheid voor Belgocontrol de absolute prioriteit waar de hoogste aandacht naartoe gaat. In dat kader werkt het bedrijf verder de Just Culture uit en past die ook toe. Het concept van Just Culture is gebaseerd op transparantie en het delen van informatie. Daarnaast werkt Belgocontrol verder langs enkele uitgezette lijnen: efficiënte dienstverlening, klantgerichte organisatie en sterke partnerships.

Het investeringsprogramma wordt in 2017 versneld uitgevoerd. De geplande investeringen in mensen en middelen ten belope van 7 miljoen € zijn allemaal gericht op een betere dienstverlening voor onze klanten.

Inzake luchtverkeersleiding op basis van prestaties (PBN of Performance Based Navigation), zullen op alle banen van de vijf Belgische luchthavens RNP-naderingsprocedures toegepast worden (Required Navigatoin Performance). In 2015, 2016 en 2017 paste Belgocontrol deze procedures al gedeeltelijk toe op de luchthavens van Charleroi, Antwerpen, Luik en Brussel Nationaal. In de loop van dit jaar

Voor het boekjaar 2016 zien het vast loon, de vergoedingen en de overige voordelen (in €) die de leden van het Directiecomité ontvingen er als volgt uit:

Directiecomité	Vast loon (*)	Variabele vergoeding en overige voordelen	Totaal
Gedelegeerd bestuurder	206.251,92	90.658,18	296.910,10
Directeurs-Generaal	920.868,82	189.876,57	1.110.745,39
TOTAAL	1.127.120,74	280.534,75	1.407.655,49

(*) Vast loon = gewoon loon + vakantiegeld + eindejaarspremie (in functie van de begin- en einddatum van het mandaat)

volgen nog de banen 19 en 07R in Brussel, baan 29 in Antwerpen, baan 08 in Oostende en banen 05R et 05L in Luik.

Om de dienstverlening te kunnen blijven garanderen in geval van technische storingen of gelijkaardige incidenten, wordt in 2017 een business continuityprocedure uitgewerkt voor de luchthavens van Oostende, Antwerpen en Brussel Nationaal. Daartoe worden overeenkomsten afgesloten met luchtverkeersleidingscentra uit de buurlanden zodat vliegtuigen kunnen blijven landen en opstijgen van onze luchthavens (zij het met een beperkt aantal bewegingen), en hun weg verderzetten. Voor Charleroi en Luik werden eerder al dergelijke overeenkomsten afgesloten met de Franse en Duitse luchtverkeersleidingdiensten.

In Luik en Charleroi worden CDO-landingen (Continuous Descent Operations) eerst uitvoerig getest en bij een positieve evaluatie definitief ingevoerd. Daarmee toont Belgocontrol nogmaals aan dat het alle mogelijkheden onderzoekt en benut om de economische belangen van de luchtvaart te verzoenen met de leefbaarheid rond de luchthavens.

Op vlak van human resources gaat ook in 2017 de aanwerving van nieuwe luchtverkeersleiders voort. Belgocontrol plant twee campagnes waarbij telkens 15 kandidaat-luchtverkeersleiders aan hun opleiding kunnen beginnen. Ondertussen gaat de eerste 'nieuwe lichting' al operationeel aan de slag nadat ze hun opleiding succesvol voltooid hebben.

In 2016 werden de banden met de klanten al nauwer aangehaald via onder andere strategische directiecomités. Bedoeling is deze samenwerking nu structureel uit te bouwen in een strategisch partnership.

Wij willen ook onze klanten bewust maken van het belang van veiligheid in al zijn aspecten en hen bij onze werking betrekken. Daarom organiseren we in de loop van het jaar enkele workshops rond de verschillende onderdelen van veiligheid van het luchtverkeer waarop we een heel brede groep stakeholders uitnodigen.

Belgocontrol en Defensie ondertekenden begin 2017 een samenwerkingsovereenkomst. Eén van de grootste uitdagingen voor dit jaar wordt de co-locatie en op termijn integratie met de militaire luchtverkeersveiligheidsdiensten. Zij vervoegen dit jaar Belgocontrol op de site in Steenokkerzeel. Dit project heeft zowel financiële, logistieke als operationele voordelen. Belangrijk hierbij is een optimalere benutting van het Belgische luchtruim.

Belgocontrol onderzoekt bovendien ook de mogelijkheden voor samenwerkingen met andere Europese dienstverleners in de luchtvaart. Zo zijn er acties lopende om op

vlak van training en meteo samenwerkingsverbanden af te sluiten.

Tot slot investeert Belgocontrol verder in de transparante communicatie met het groot publiek. Begin 2017 werd RAAS (Runway Allocation Advisory System) geïnstalleerd op Brussel Nationaal, een nieuw instrument dat ondersteuning biedt bij de beslissingen over het baangebruik. Deze tool, ontwikkeld door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) werd begin februari voorgesteld aan de verschillende actiegroepen en zal op termijn toelaten om nog meer informatie te verstrekken aan de omwonenden over het baangebruik. Daarnaast wil Belgocontrol samen met de luchthavenuitbater de website met informatie voor omwonenden verder uitwerken en aanvullen. Een nieuwe release van de website www.batc.be is voorzien in het eerste semester 2017.

Wie een kijkje wil nemen achter de schermen van de luchtverkeersleiding in ons land, krijgt dit jaar 2 keer de kans om Belgocontrol te bezoeken: tijdens de Luchtvaartdag (Steenokkerzeel, Antwerpen en Oostende) en tijdens de Open Bedrijvendag (Steenokkerzeel, Luik en Charleroi).

Opgesteld te Steenokkerzeel op 28 april 2017, Namens de Raad van Bestuur

Renaud Lorand
Voorzitter van de Raad van Bestuur

Johan Decuyper
Gedelegeerd Bestuurder

Verslag van het College van Commissarissen

aan de Raad van Bestuur van het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol over de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2016

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, en meer bepaald, in gevolge artikel 25 van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (hierna "de Wet van 21 maart 1991") dat verwijst naar de artikelen 143 en 144 van het Wetboek van vennootschappen, brengt het College van Commissarissen u verslag uit in het kader van ons mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons verslag over de jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2016, zoals hieronder gedefinieerd, en omvat tevens ons verslag betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde eisen.

Verslag over de jaarrekening - Oordeel met voorbehoud volgens de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen

Verslag over de jaarrekening - Oordeel zonder voorbehoud volgens de vertegenwoordigers van het Rekenhof, leden van het College van Commissarissen

Het College van Commissarissen heeft onderling een verschil in opinie met betrekking tot één specifiek deel van de jaarrekening, namelijk het al dan niet aanleggen

van een provisie voor de kosten van het disponibiliteitsregime van de verkeersleiders. Om die reden formuleren de beide bedrijfsrevisoren als leden van het College van Commissarissen van Belgocontrol, een voorbehoud, daar waar er voor de vertegenwoordigers van het Rekenhof, als leden van het College van Commissarissen van Belgocontrol, geen reden is om dit voorbehoud te onderschrijven.

Het College van Commissarissen heeft de controle uitgevoerd van de jaarrekening van het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol ("het autonoom overheidsbedrijf") over het boekjaar afgesloten op 31 december 2016, opgesteld in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel. Deze jaarrekening omvat de balans op 31 december 2016, de resultatenrekening voor het boekjaar afgesloten op die datum, evenals de toelichting. Het balanstotaal bedraagt EUR 246.350.158,30 en de resultatenrekening sluit af met een winst van het boekjaar van EUR 26.404.072,84.

Verantwoordelijkheid 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 het implementeren van een interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van een jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang bevat, die het gevolg zijn van fraude of van fouten.

Verantwoordelijkheid van het College van Commissarissen

Het is de verantwoordelijkheid van het College van Commissarissen een oordeel over deze jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van zijn controle. Het College van Commissarissen heeft zijn controle volgens de internationale controlestandaarden (ISAs), zoals deze in België worden aangenomen, uitgevoerd. Die standaarden vereisen dat wij aan de deontologische vereisten voldoen alsook de controle plannen en uitvoeren om een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de in de jaarrekening opgenomen bedragen en toelichtingen. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de beoordeling door het College van Commissarissen, met inbegrip van diens inschatting van de risico's van een afwijking van materieel belang in de jaarrekening als gevolg van fraude of van fouten. Bij het maken van die risico-inschatting neemt het College van Commissarissen de interne beheersing van het autonoom overheidsbedrijf in aanmerking die relevant is voor het opstellen door het autonoom overheidsbedrijf van de jaarrekening, die een getrouw beeld geeft, teneinde controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet gericht zijn op het geven van een oordeel over de effectiviteit van de interne beheersing van het autonoom overheidsbedrijf.

Een controle omvat tevens een evaluatie van de geschiktheid van de gehanteerde waarderingsregels en van de redelijkheid van door het bestuursorgaan gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van de presentatie van de jaarrekening als geheel.

Het College van Commissarissen heeft van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van het autonoom overheidsbedrijf de voor zijn controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Het College van Commissarissen is van mening dat de verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om daarop zijn oordeel, respectievelijk met voorbehoud volgens de bedrijfsrevisoren en zonder voorbehoud volgens de vertegenwoordigers van het Rekenhof, te baseren.

Onderbouwing van het oordeel met voorbehoud, zoals enkel onderschreven door de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen

Ons verslag over de jaarrekening met betrekking tot het boekjaar voorafgaand aan het boekjaar onder controle bevatte een voorbehoud ten gevolge van het niet boekhoudkundig verwerken van een voorziening voor de kosten van (1) het disponibiliteitsregime van de verkeersleiders dewelke reeds in beschikbaarheid zijn en (2) het verlof voorafgaand aan het pensioen voor alle verkeersleiders, hoewel dit volgens de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen wel noodzakelijk is. Deze kosten kunnen ook doorgerekend worden aan de klanten. Evenmin werd in het boekjaar onder controle een dergelijke voorziening aangelegd. Als gevolg hiervan zijn de voorzieningen en vorderingen op lange termijn op 31 december 2015 en 31 december 2016 onderschat met respectievelijk EUR 19,0 miljoen en EUR 35,6 miljoen.

Oordeel met voorbehoud volgens de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen

Uitgezonderd de effecten van de aangelegenheid zoals beschreven in de paragraaf 'Onderbouwing van het oordeel met voorbehoud, zoals enkel onderschreven door de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen', geeft de jaarrekening, naar het oordeel van de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen, een getrouw beeld van het vermogen en de financiële toestand van het autonoom overheidsbedrijf op 31 december 2016 evenals van haar resultaten voor het boekjaar eindigend op die datum, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Onderbouwing van het oordeel zonder voorbehoud, zoals enkel onderschreven door de vertegenwoordigers van het Rekenhof, leden van het College van Commissarissen

Het niet aanleggen van een voorziening voor de kosten van het disponibiliteitsregime van de verkeersleiders werd afdoende geargumenteed, zodat naar analogie met voorgaande jaren, hiervoor dan ook geen voorziening noodzakelijk is. Dit werd eveneens omstandig in de toelichting becommentarieerd. De voorzieningen en vorderingen zijn derhalve niet onderschat.

Aansluitend hierbij keurde de Ministerraad op 31 maart 2017, op voorstel van de Minister van Mobiliteit, een voorontwerp van wet goed m.b.t. de voorzieningen voor risico's en kosten voor beschikbaarheid en verlof voorafgaand aan het pensioen van het personeel van Belgocontrol. Dit voorontwerp, dat op 11 april 2017 aan de Raad van State voor advies is overgemaakt, motiveert de redenen waarom Belgocontrol in die gevallen geen voorziening moet aanleggen.

Oordeel zonder voorbehoud volgens de vertegenwoordigers van het Rekenhof, leden van het College van Commissarissen

Naar het oordeel van de vertegenwoordigers van het Rekenhof, leden van het College van Commissarissen, geeft de jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en de financiële toestand van het autonoom overheidsbedrijf op 31 december 2016 evenals van haar resultaten voor het boekjaar eindigend op die datum, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Benadrukking van een bepaalde aangelegenheid

Zonder afbreuk te doen aan ons hierboven tot uitdrukking gebracht oordeel, vestigen wij de aandacht op toelichting VOL 6.19 bij de jaarrekening, waarin het bestuursorgaan het niet aanleggen van een voorziening voor de kosten van het disponibiliteitsregime van de verkeersleiders dewelke op heden nog niet in beschikbaarheid zijn, onderbouwt.

Verslag betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde eisen

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

In het kader van zijn mandaat en overeenkomstig de Belgische bijkomende norm bij de in België van toepassing zijnde internationale controlestandaarden, is het de verantwoordelijkheid van het College van Commissarissen om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, de naleving van bepaalde wettelijke

en bestuursrechtelijke voorschriften na te gaan. Op grond hiervan doen wij de volgende bijkomende verklaringen die niet van aard zijn om de draagwijdte van ons oordeel over de jaarrekening te wijzigen:

- > Met uitzondering van de gevolgen van de punten opgenomen in de paragraaf 'Onderbouwing van het oordeel met voorbehoud, zoals enkel onderschreven door de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen' behandelt het beheersverslag, opgesteld overeenkomstig de artikelen 95 en 96 van het Wetboek van vennootschappen en neer te leggen overeenkomstig artikel 100 van het Wetboek van vennootschappen, zowel qua vorm als qua inhoud, de door de wet vereiste inlichtingen en stemt in alle van materieel belang zijnde opzichten overeen met de jaarrekening en, bevat het beheersverslag geen van materieel belang zijnde inconsistenties ten aanzien van de informatie waarover het College beschikt in het kader van zijn mandaat.
- > De sociale balans, neer te leggen overeenkomstig artikel 100 van het Wetboek van vennootschappen, behandelt, zowel qua vorm als qua inhoud, de door de wet vereiste inlichtingen en bevat geen van

Opgemaakt te Brussel op 28 april 2017.

Het College van Commissarissen,

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren

KPMG Bedrijfsrevisoren

burg. CVBA

Commissaris

vertegenwoordigd door

Joris MERTENS

Bedrijfsrevisor

Voorzitter van het College van Commissarissen

Het Rekenhof

vertegenwoordigd door Hilde FRANÇOIS

Voorzitter van het Rekenhof

materieel belang zijnde inconsistenties op basis van de informatie waarover wij beschikken in ons controledossier.

- > Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, en met uitzondering van de gevolgen van de punten opgenomen in de paragraaf 'Onderbouwing van het oordeel met voorbehoud, zoals enkel onderschreven door de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen', werd de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België van toepassing zijnde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- > De resultaatverwerking stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.
- > De paragraaf 'Onderbouwing van het oordeel met voorbehoud, zoals enkel onderschreven door de bedrijfsrevisoren, leden van het College van Commissarissen' beschrijft de omstandigheden die een geval van niet-naleving van de bepalingen van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel inhouden. Wij dienen u geen andere verrichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de Wet van 21 maart 1991, de statuten, het Wetboek van vennootschappen of het beheerscontract zijn gedaan of genomen.

Burg. BVBA JOIRIS, ROUSSEAU et C^o

Bedrijfsrevisoren

Commissaris

vertegenwoordigd door

Sébastien GONET

Bedrijfsrevisor

Philippe ROLAND

Eerste Voorzitter van het Rekenhof

Jaarrekening

BALANS NA WINSTVERDELING

ACTIVA	Codes	31/12/2016 in €	31/12/2015 in €
Oprichtingskosten	20		
VASTE ACTIVA	21/28	95.656.647,38	105.729.483,37
Immateriële vaste activa	21	160.503,37	185.726,86
Materiële vaste activa	22/27	95.406.284,34	105.456.396,84
Terreinen en gebouwen	22	67.424.121,53	70.634.441,38
Installaties, machines en uitrusting	23	21.440.928,92	29.695.194,72
Meubilair en rollend materieel	24	1.341.887,89	1.012.519,32
Leasing en soortgelijke rechten	25		
Overige materiële vaste activa	26		
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27	5.199.346,00	4.114.241,42
Financiële vaste activa	28	89.859,67	87.359,67
Verbonden ondernemingen	280/1		
Deelnemingen	280		
Vorderingen	281		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	282/3		
Deelnemingen	282		
Vorderingen	283		
Andere financiële vaste activa	284/8	89.859,67	87.359,67
Aandelen	284		
Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	89.859,67	87.359,67
VLOTTENDE ACTIVA	29/58	150.693.510,92	126.841.326,24
Vorderingen op meer dan één jaar	29		
Handelsvorderingen	290		
Overige vorderingen	291		
Vorraden en bestellingen in uitvoering	3		
Vorraden	30/36		
Grond- en hulpstoffen	30/31		
Goederen in bewerking	32		
Gereed product	33		
Handelsgoederen	34		
Onroerende goederen bestemd voor verkoop	35		
Vooruitbetalingen	36		
Bestellingen in uitvoering	37		
Vorderingen op ten hoogste één jaar	40/41	36.765.866,32	36.811.749,06
Handelsvorderingen	40	12.791.779,62	10.270.394,91
Overige vorderingen	41	23.974.086,70	26.541.354,15
Geldbeleggingen	50/53	20.000.000,00	75.000.036,81
Portefeuille investeringen	50		
Overige beleggingen	51/53	20.000.000,00	75.000.036,81
Liquide middelen	54/58	78.746.258,07	2.240.723,64
Overlopende rekeningen	490/1	15.181.386,53	12.788.816,73
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	246.350.158,30	232.570.809,61

PASSIVA	Codes	31/12/2016 in €	31/12/2015 in €
EIGEN VERMOGEN	10/15	187.957.684,34	161.553.611,50
Kapitaal	10	145.000.000,00	145.000.000,00
Geplaatst kapitaal	100	145.000.000,00	145.000.000,00
Niet-opgevraagd kapitaal	101		
Uitgiftepremies	11		
Herwaarderingsmeerwaarden	12		
Reserves	13	51.722.838,36	51.722.838,36
Wettelijke reserve	130	2.935.099,57	2.935.099,57
Onbeschikbare reserves	131		
Voor eigen aandelen	1310		
Andere	1311		
Reserves	132		
Beschikbare reserves	133	48.787.738,79	48.787.738,79
Overgedragen winst (verlies) (+)/(-)	14	-8.765.154,02	-35.169.226,86
Kapitaalsubsidies	15		
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief	19		
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	16	16.036.743,96	15.449.049,05
Voorzieningen voor risico's en kosten	160/5	16.036.743,96	15.449.049,05
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	160	2.706.400,00	2.547.100,00
Belastingen	161		
Grote herstellings- en onderhoudswerken	162	10.038.500,00	9.959.000,00
Milieuverplichting	164		2.942.949,05
Overige risico's en kosten	164/5	3.291.843,96	2.942.949,05
Uitgestelde belastingen	168		
SCHULDEN	17/49	42.355.730,00	55.568.149,06
Schulden op meer dan één jaar	17	585.198,16	565.198,16
Financiële schulden	170/4		
Achtergestelde leningen	170		
Niet-achtergestelde obligatieleningen	171		
Leasingschulden en soortgelijke schulden	172		
Kredietinstellingen	173		
Overige leningen	174		
Handelsschulden	175		
Leveranciers	1750		
Te betalen wissels	1751		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	176		
Overige schulden	178/9	585.198,16	565.198,16
Schulden op ten hoogste één jaar	42/48	31.329.727,96	37.062.356,34
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42		
Financiële schulden	43		
Kredietinstellingen	430/8		
Overige leningen	439		
Handelsschulden	44	6.694.621,79	17.681.857,33
Leveranciers	440/4	6.694.621,79	17.681.857,33
Te betalen wissels	441		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	24.635.106,17	19.038.810,44
Belastingen	450/3	5.565.097,42	2.069.420,94
Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	19.070.008,75	16.969.389,50
Overige schulden	47/48	341.688,57	341.688,57
Overlopende rekeningen	492/3	10.440.803,88	17.940.594,56
TOTAAL DER PASSIVA	10/49	246.350.158,30	232.570.809,61

RESULTATENREKENING		Codes	31/12/2016 in €	31/12/2015 in €
Bedrijfsopbrengsten		70/76A	227.043.389,85	219.518.505,70
Omzet		70	224.038.291,38	215.284.777,43
Toename (afname) in de voorraad goederen in bewerking en gereed product en in de bestellingen in uitvoering	(+)/(-)	71		
Geproduceerde vaste activa		72		
Andere bedrijfsopbrengsten		74	2.605.358,91	1.682.114,78
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten		76A	399.739,56	2.551.613,49
Bedrijfskosten		60/66A	200.745.275,58	194.832.481,98
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen		60		
Aankopen		600/8		
Afname (toename) van de voorraad	(+)/(-)	609		
Diensten en diverse goederen		61	67.330.257,03	62.890.854,40
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	(+)/(-)	62	116.057.753,69	113.238.911,00
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa		630	14.004.841,57	15.013.239,70
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen)	(+)/(-)	631/4	-128.639,84	-25.400,77
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	(+)/(-)	635/7	587.694,91	1.186.137,94
Andere bedrijfskosten		640/8	2.886.841,00	2.528.739,71
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	(-)	649		
Niet-recurrente bedrijfskosten		66A	6.527,22	4.647,56
Bedrijfswinst(verlies)		9901	26.298.114,27	22.134.410,23
Financiële opbrengsten		75/76B	129.884,59	129.968,05
Recurrente financiële opbrengsten		75	129.884,59	129.968,05
Opbrengsten uit financiële vaste activa		750		
Opbrengsten uit vlottende activa		751	108,16	21.466,31
Andere financiële opbrengsten		752/9	129.776,43	108.501,74
Niet-recurrente financiële opbrengsten		76B		
Financiële kosten		65/66B	23.926,02	62.808,49
Recurrente financiële kosten		65	23.926,02	36.715,89
Kosten van schulden		650	352,50	36.715,89
Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (Terugneming)	(+)/(-)	651		
Andere financiële kosten		652/9	23.573,52	26.092,60
Niet-recurrente financiële kosten		66B		
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting		9903	26.404.072,84	24.748.535,72
Onttrekking aan de uitgestelde belastingen		780		
Overboeking naar de uitgestelde belastingen		680		
Belastingen op het resultaat		67/77		
Belastingen		670/3		
Regularisering van belastingen en terugnemingen van voorzieningen voor belastingen		77		
Winst (Verlies) van het boekjaar		9904	26.404.072,84	24.748.535,72
Onttrekking aan de belastingvrije reserves		789		
Overboeking naar de belastingvrije reserves		689		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar		9905	26.404.072,84	24.748.535,72

RESULTAATVERWERKING		Codes	31/12/2016 in €	31/12/2015 in €
Te bestemmen winst(verlies)saldo	(+)/(-)	9906	-8.765.154,02	-35.169.226,86
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	(+)/(-)	(9905)	26.404.072,84	24.748.535,72
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	(+)/(-)	14P	-35.169.226,86	-59.917.762,58
Onttrekking aan het eigen vermogen		791/2		
aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies		791		
aan de reserves		792		
Toevoeging aan het eigen vermogen		691/2		
aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies		691		
aan de wettelijke reserve		6920		
aan de overige reserves		6921		
Over te dragen winst (verlies)	(+)/(-)	(14)	-8.765.154,02	-35.169.226,86
Tussenkost van de vennoten (of de eigenaar) in het verlies		794		
Uit te keren winst		694/6		
Vergoeding van het kapitaal		694		
Bestuurders of zaakvoerders		695		
Andere rechthebbenden		696		

2016

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 in last 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 aankoopprijs, 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 Belgocontrol 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.

Financiële vaste activa

Verbonden ondernemingen

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

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 zijn 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 zijn 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 waarderingsregels 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 Belgocontrol gebonden is aan een prestatieplan waarin, voor het luik kostenefficiëntie, de tarieven voor de 'en route' activiteit vastgelegd worden voor een referentieperiode. Op basis van jaarlijkse updates van de vooruitzichten van de verkeersevolutie berekenen we voor de resterende jaren in de referentieperiode 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"

Belgocontrol 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 Belgocontrol worden ze echter vermeld in de sociale balans als werknemers voor onbepaalde duur.

Toelichting bij de eindeloopbaankosten van de verkeersleiders

Kader

Luchtverkeersleiders kennen in België, net zoals in vele andere Europese landen, sedert lang een systeem waarbij zij voorafgaand het pensioen een aantal jaren (5) in beschikbaarheid worden gesteld. In dat systeem wordt hen een belangrijk deel van hun wedde betaald zonder dat daar prestaties tegenover staan. De kostprijs hiervan blijft ten laste van de onderneming die dit opneemt in de kostenbasis die zij aan de klanten aanreikt.

De kosten van beschikbaarheid van de verkeersleiders worden sinds de oprichting van Belgocontrol 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). Gezien de overeenstemming tussen uitgaven en opbrengsten is het

vanuit financieel oogpunt niet vereist om via de provisierekening een deel van de winst te reserveren voor de uitbetaling van deze vergoedingen.

Dat neemt niet weg dat de toekomstige uitgaven voor beschikbaarheid een belangrijk gegeven zijn voor elke inschatting van de financiële positie van de onderneming.

Raming van de kosten verbonden aan de eindeloopbaan van de verkeersleiders

Bij het afsluiten van de rekeningen van 2016, werd – net zoals in 2015 – een raming gemaakt van de kosten verbonden aan de eindeloopbaan van de verkeersleiders.

Op basis van het KB van 14 september 1997 (*Koninklijk besluit tot het bepalen, bij de Regie der Luchtwezen, van de voorwaarden tot toekenning van een beschikbaarheid wegens functionele ongeschiktheid als gevolg van directe en effectieve verkeersleiding*), wordt op 31/12/16 het totaal van de toekomstige dispo-vergoedingen van de verkeersleiders, in de veronderstelling dat ze gebruik maken van de beschikbaarheidsregeling, geraamd op € 139,7 miljoen. Deze raming houdt rekening met het aantal verkeersleiders, het pro rata van het aantal gewerkte jaren op 31/12/2016 ten opzichte van hun totale loopbaan, de dispo-vergoeding op het einde van de

loopbaan en een actualisatie- en mortaliteitsfactor.

Rekening houdend met het protocolakkoord van 12 april 2016 afgesloten tussen Belgocontrol en de representatieve vakorganisaties en de gewijzigde pensioenwetgeving, wordt op 31/12/16 het totaal van de toekomstige vergoedingen inzake het verlof voorafgaand aan het pensioen (VVP) geraamd op € 26,1 miljoen. Deze raming houdt rekening met het aantal verkeersleiders, het pro rata van het aantal gewerkte jaren op 31/12/2016 ten opzichte van hun totale loopbaan, de VVP vergoeding en een actualisatie- en mortaliteitsfactor.

Voor deze vergoedingen werd zoals hoger uitgelegd geen provisie aangelegd.

Naar aanleiding van het collectief akkoord dat op 12 april 2016 werd afgesloten over onder meer de beschikbaarheidsregeling, heeft de Raad van Bestuur zich de vraag gesteld of het thans nodig zou zijn de vroegere boekingsregels inzake de beschikbaarheid te veranderen, en dit met name door het opnemen van een specifieke provisie in de boekhouding, aangevuld met een corresponderende vordering.

Artikel 50 van het Koninklijk Besluit van 30 januari 2001 tot uitvoering van het Wetboek van Vennootschappen (hierna "KB W.Venn.") bepaalt: "De voorzieningen voor

risico's en kosten beogen naar hun aard duidelijk omschreven verliezen of kosten te dekken die op de balansdatum waarschijnlijk of zeker zijn, doch waarvan het bedrag niet vaststaat..."

Artikel 54 KB W. Venn preciseert dat onder meer een voorziening moet worden aangelegd voor de verplichtingen die op de vennootschap rusten inzake rust- en overlevingspensioenen, brugpensioenen en andere gelijkaardige pensioenen of renten.

De regeling inzake beschikbaarheid vertoont zowel gelijkenissen als verschillen met verplichtingen inzake "rust- en overlevingspensioenen, brugpensioenen en andere gelijkaardige pensioenen of renten".

Een belangrijk verschil is uiteraard gelegen in het feit dat personeelsleden in beschikbaarheid de onderneming niet verlaten en Belgocontrol hen in zekere zin "gewoon" verder betaalt, weze het dat hun vergoeding vermindert.

Het ontwerp Koninklijke Besluit¹ tot het bepalen, bij het autonoom overheidsbedrijf Belgocontrol, van de voorwaarden tot toekenning van een beschikbaarheid met wachtgeld en een verlof voorafgaand aan het pensioen met wachtgeld, dat het collectief akkoord van 12 april 2016 vertaalt, voorziet de volgende wijzigingen:

¹ De wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven inzake de toekenning door Belgocontrol van beschikbaarheid met wachtgeld en van verlof met wachtgeld voorafgaand aan het pensioen, werd op 11 april 2017 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Deze wetswijziging maakt het mogelijk om elke nieuwe vorm van beschikbaarheid met wachtgeld of van verlof met wachtgeld voorafgaand aan het pensioen toegestaan door Belgocontrol aan zijn personeelsleden benoemd in de graden die op de loopbaan van luchtverkeersleider betrekking hebben, bij koninklijk besluit vast te stellen.

- > Artikel 2, § 1 bepaalt dat de betreffende verkeersleiders op hun verzoek in beschikbaarheid kunnen worden gesteld. Dit facultatief karakter komt in de plaats van het vroegere automatische leeftijdsgebonden systeem.
- > Artikel 8 bepaalt dat het beschikbaarheidsregime herroepbaar is op vraag van Belgocontrol teneinde de deskundigheid van de verkeersleider tijdelijk ter beschikking te stellen. De ambtenaar die er voor kiest niet weder in dienst te treden, verliest het recht op wachtgeld.

Inzake de personeelsleden die vandaag nog niet in beschikbaarheid zijn, is de Raad van Bestuur van oordeel dat de toepassing van die nieuwe bepalingen ertoe leidt dat Belgocontrol thans nog minder met zekerheid kan vastleggen wat de toekomstige beschikbaarheidskosten zullen zijn:

- > Het feit dat personeelsleden zelf de beschikbaarheid moeten aanvragen en het gegeven dat hun wachtgeld in dat geval lager ligt dan hun vergoeding kan mensen er toe aanzetten langer aan het werk te blijven.
- > Betrokken personeelsleden blijven ter beschikking van het bedrijf. Het is thans onmogelijk een redelijke inschatting te maken van het aantal verkeersleiders die zo zullen worden opgeroepen, voor welke periode en of dit eventueel uitgebreid wordt naar andere overheidsdiensten waar diezelfde expertise nodig is.

- > Het effect van de andere maatregelen uit de CAO om langer werken aantrekkelijk te maken is op vandaag ook nog niet gekend.
- > Het reglementair karakter van de beschikbaarheidsregeling als onderdeel van een ambtenarenstatuut brengt met zich mee dat deze regeling principieel steeds kan veranderen (binnen het kader van het daartoe georganiseerde sociale overleg) zoals alle regels van het overheidsstatuut. De huidige wijzigingen tonen aan dat in een context van een algemeen overheidsbeleid gericht op verlenging van loopbanen, iedere uitspraak over de lange termijn enigszins een aleatoir karakter heeft.

Het maximale bedrag van de verplichting die in hoofde van Belgocontrol zou bestaan voor de personeelsleden dewelke nog in beschikbaarheid zouden moeten gaan, bedraagt € 130,2 miljoen.

Het maximale bedrag van de verplichting die in hoofde van Belgocontrol zou bestaan voor de personeelsleden dewelke per 31 december 2016 reeds in beschikbaarheid zijn, bedraagt € 9,5 miljoen.

De onderneming blijft derhalve zoals in het verleden geen specifieke provisie aanleggen.

Het valt evenwel niet uit te sluiten dat naarmate het nieuwe systeem enkele jaren op kruissnelheid is gekomen een meer precieze inschatting wel mogelijk wordt.

Daarbij herinnert de onderneming ook aan het feit dat de kosten van beschikbaarheid en VVP, tezamen met de andere kosten die voor facturatie in aanmerking komen, worden opgenomen in de kostenbasissen van de 'en-route' en 'terminal' activiteiten die vastgesteld worden (determined costs) voor de tariefzetting. De kostenbasissen en tarieven voor de tweede referentieperiode (2015-2019) zijn volgens de Europese regelgeving vastgelegd in het prestatieplan en bevatten dus de ramingen van de uit te keren vergoedingen van beschikbaarheid en VVP in de desbetreffende jaren. Ze kunnen niet meer gewijzigd worden tijdens de referentieperiode. Een wijziging van de boekingsmethode tijdens een referentieperiode, namelijk van een boeking op het moment van betaling naar de geleidelijke opbouw van een provisie vanaf de start van de loopbaan van de verkeersleider, zou leiden tot een belangrijk verschil tussen de kosten opgenomen in het prestatieplan en de werkelijke kosten. Kosten die normaal gezien in aanmerking komen om aan de klanten doorgerekend te worden, zouden dan ten gevolge van het kostenrisico een verlies voor de onderneming betekenen. Aanpassingen van de boekingsmethode tijdens een referentieperiode zijn niet aangewezen.

Uit een Europese benchmarking blijkt tenslotte dat de naburige ANSP's (Air Navigation Service Providers) gelijkaardige kosten op verschillende manieren in hun

rekeningen opnemen. Terwijl sommige de vergoedingen in de kostenrekeningen boeken op het moment van uitbetaling, zijn er andere die provisies aanleggen vanaf de start van de loopbaan van de verkeersleider. Er blijkt geen eenduidige interpretatie van de regelgeving dienaangaande te zijn.

Op 31 maart 2017 keurde de Ministerraad op voorstel van de Minister van Mobiliteit een voorontwerp van wet goed m.b.t. de voorzieningen voor risico's en kosten bij Belgocontrol.

Het voorontwerp verduidelijkt dat Belgocontrol geen voorziening moet vormen voor de eindloopbaankosten van haar personeel, nl. beschikbaarheid en verlof vooftgaand aan het pensioen. Dit voorstel moet zorgen voor de vereiste rechtszekerheid en financiële transparantie.

Het voorontwerp is voor advies overgemaakt aan de Raad van State.

Glossarium

ACC	Area Control Centre
AIM	Aeronautical Information Management
AIP	Aeronautical Information Publication
AIS	Aeronautical Information Service
AMC	Airspace Management Cell
AMS	Airport Movement System
ANA LUX	Administration de la Navigation Aérienne Luxembourg
ANSP	Air Navigation Service Provider
AOC	Airline Operators Committee
APP	Approach Control
A-SMGCS	Advanced Surface Movement Guidance and Control System
ASB	ANSP Strategic Board
ASM	Management / Airspace Management
ATC	Air Traffic Control
ATCO	Air Traffic Control Officer
ATFCM/	Air Traffic Flow and Capacity
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
ATSEP	Air Traffic Safety Electronics Personnel

BAR	Board of Airlines Representatives
BCAA	Belgian Civil Aviation Authority
BSA-ANS	Belgian Supervisory Authority – Air Navigation Services
B3	Consortium met 3 partners: Belgocontrol, Brussels Airlines en Brussels Airport Company

CANAC 2	Computer Assisted National Air Traffic Control Centre 2
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CBA	Cost Benefit Analysis

CBA Land	Cross-Border Area Land
CCO	Continuous Climb Operation
CDM	Collaborative Decision Making
CDO	Continuous Descent Operations
CFMU	Central Flow Management Unit
CNS	Communication, Navigation, Surveillance
CRSTMP	ATC Capacity, ATC Routing, ATC Staffing, ATC Equipment, Airspace Management, Special Events

DFS	Deutsche Flugsicherung
DG	Directoraat-Generaal
DGLV	Directoraat-Generaal Luchtvaart
DGO	Directoraat-Generaal Operaties
DGS	Directoraat-Generaal Systems
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
DUC	Determined Unit Cost

EAPPRI	European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions
EASA	European Aviation Safety Agency
EBAW	Internationale Luchthaven Antwerpen Brussels Airport
EBBR	Charleroi Airport Brussels South
EBCI	Luchthaven van Luik
EBLG	Luchthaven van Oostende
EBOS	Effectiveness of Safety Management

FAB	Functional Airspace Block
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FIR	Flight Information Region
FOCS	Flow Optimisation Concept Scenario

FOD	Federale Overheidsdienst
FRA	Free Route Airspace
FUA	Flexible Use of Airspace

GCD	Great Circle Distance
------------	-----------------------

ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
INEA	Innovation & Networks Executive Agency

KB	Koninklijk Besluit
KEA	Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory
KMI	Koninklijk Meteorologisch Instituut
KPI	Key Performance Indicator

LARA	Local And sub-Regional Airspace management support system
LoA	Letter of Agreement
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland

Mode S	Mode Select
MTOW	Maximum Take-Off Weight
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre

OSU	Operational Safety Unit
------------	-------------------------

PCP	Pilot Common Project
PMO	Program Management Office

RAT	Risk Analysis Tool
RNP	Required Navigation Performance
RWY	Runway

SAAM	System for traffic Assignment and Analysis at Macroscopic level
SAT	Site Acceptance Test
SC	Standing Committee
SCG	SESAR Coordination Group
SDA	SESAR Deployment Alliance
SDAD	SESAR Deployment Airport Group
SDM	SESAR Deployment Manager
SES	Single European Sky
SES I	Single European Sky – Package I
SES II	Single European Sky – Package II
SESAR	Single European Sky ATM Research
SESAR JU	Single European Sky ATM Research Joint Undertaking

SLA	Service Level Agreement
SMS	Safety Management System
SMU	Safety Management Unit
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports
SPF	Service public fédéral
SRO	Safety Related Occurrence

TCAS	Traffic alert and Collision Avoidance System
TEN -T	Trans-European Transport Network
TWR	Tower

VFR	Visual Flight Rules
------------	---------------------

Belgocontrol

Exploitatiezetel:

Tervuursesteenweg 303

B-1820 Steenokkerzeel

Tel. +32 2 206 21 11

Fax +32 2 206 22 88

belgocontrol.be

Maatschappelijke zetel:

De Meeûssquare 35

B-1000 Brussel

Foto's

Jean-Michel Byl

Jean-Luc Deru

Branislav Milic

François de Ribaucourt

Shutterstock

Thinkstock

Realisatie

The Crew

thecrewcommunication.com

Drukkerij

E.A.D.



www.belgocontrol.be

member of FABEC