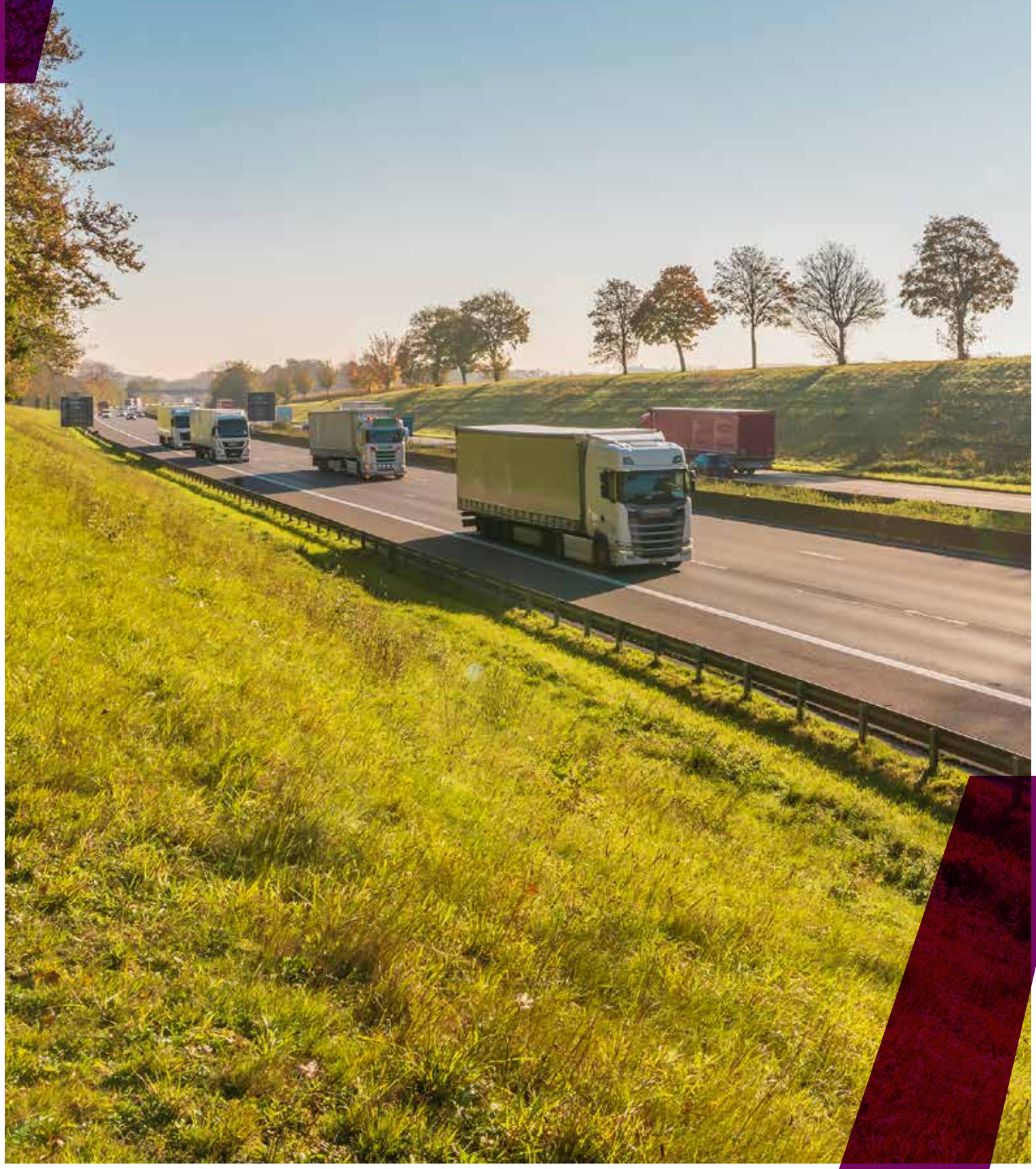
TRANSITIE

Viapass

Jaarverslag 2024



Inhoudstafel

2024 was een rustig jaar dat ons de kans gaf om na te denken over de voorbije tien jaar én om naar de toekomst te kijken. Met één oog op de weg, het andere in de achteruitkijkspiegel. Dit jaar geven we een andere draai aan ons jaarverslag: we laten onze Viapass-medewerkers aan het woord. Zij delen hun kijk op het verleden, het afgelopen jaar en de toekomst.

Veel leesplezier!

4
Een kijk op 2024

8
In een paar woorden
Administrateur-generaal Johan Schoups

12
Business Intelligence & Geomatics
Jonathan Jones

16
Juridische zaken
Daphne De Keukelaere

20
Controle
Denis Makelbergh

24
EETS
Oliver Dautrebande

28
Statistieken

32
Single Service Provider
Wim Henssen

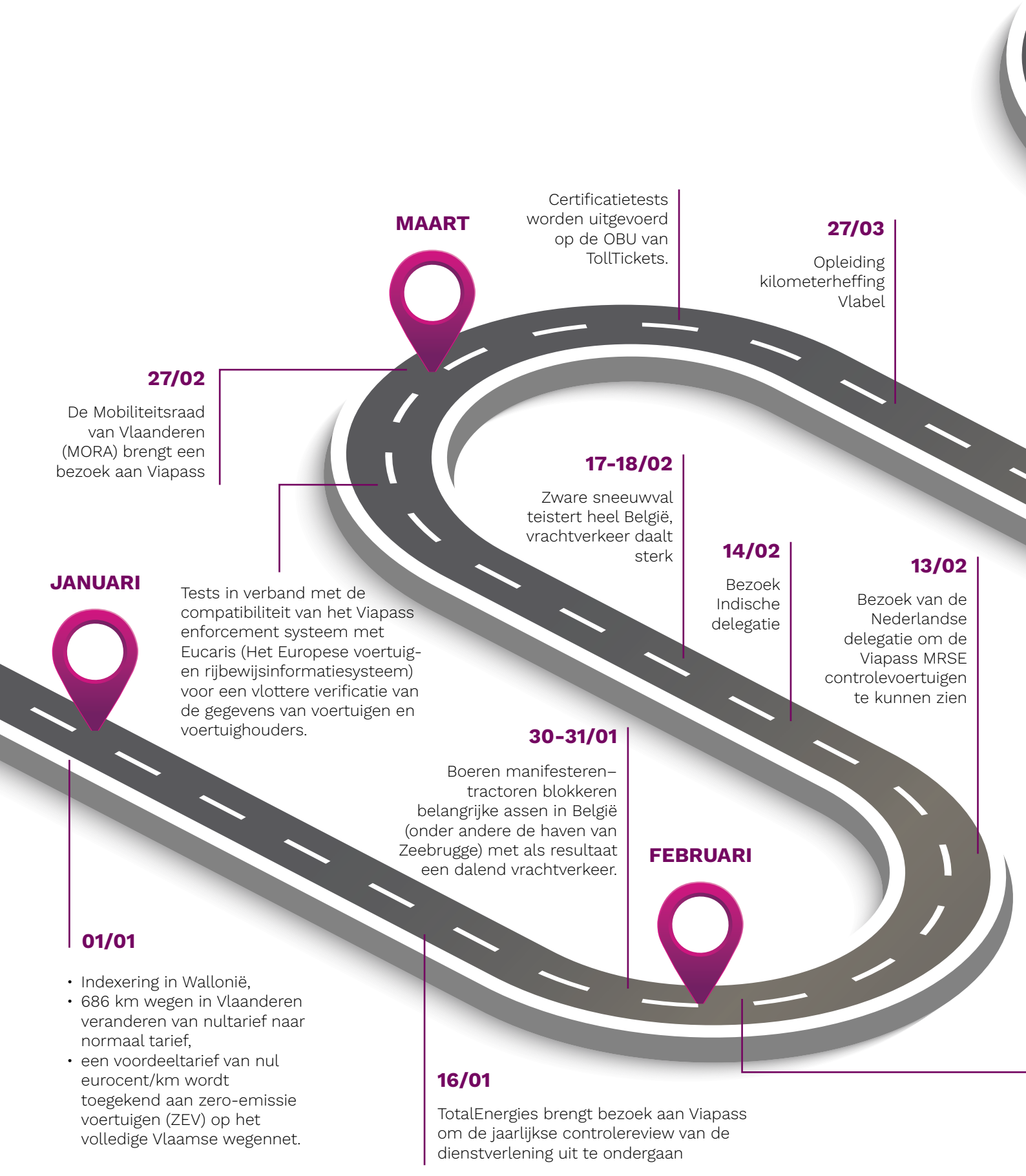
36
Communicatie
Stéphanie Fraikin

40
Financiële opvolging
Thierry Peeters et Stephane Charles

44
Resultaten

50
Investeringen

Een kijk op 2024



JANUARI

01/01

- Indexering in Wallonië,
- 686 km wegen in Vlaanderen veranderen van nultarief naar normaal tarief,
- een voordeeltarief van nul eurocent/km wordt toegekend aan zero-emissie voertuigen (ZEV) op het volledige Vlaamse wegennet.

16/01

TotalEnergies brengt bezoek aan Viapass om de jaarlijkse controlereview van de dienstverlening uit te ondergaan

27/02

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) brengt een bezoek aan Viapass

Tests in verband met de compatibiliteit van het Viapass enforcement systeem met Eucaris (Het Europese voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem) voor een vlottere verificatie van de gegevens van voertuigen en voertuighouders.

FEBRUARI

30-31/01

Boeren manifesteren– tractoren blokkeren belangrijke assen in België (onder andere de haven van Zeebrugge) met als resultaat een dalend vrachtverkeer.

13/02

Bezoek van de Nederlandse delegatie om de Viapass MRSE controlevoertuigen te kunnen zien

14/02

Bezoek Indische delegatie

17-18/02

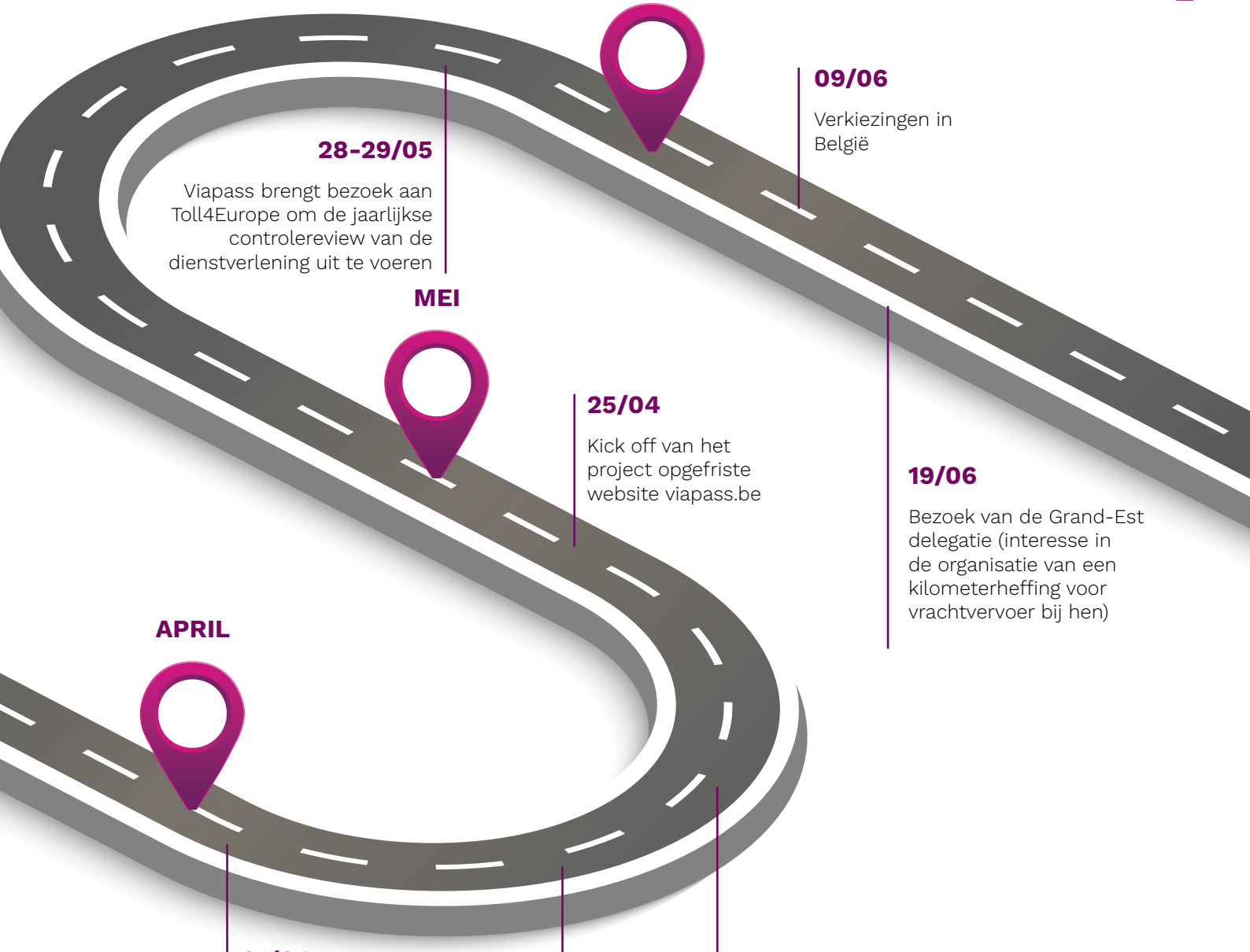
Zware sneeuwval teistert heel België, vrachtverkeer daalt sterk

MAART

27/03

Opleiding kilometerheffing Vlabel

Certificatietests worden uitgevoerd op de OBU van TollTickets.



JUNI

09/06

Verkiezingen in België

19/06

Bezoek van de Grand-Est delegatie (interesse in de organisatie van een kilometerheffing voor vrachtvervoer bij hen)

MEI

28-29/05

Viapass brengt bezoek aan Toll4Europe om de jaarlijkse controlereview van de dienstverlening uit te voeren

25/04

Kick off van het project opgefriste website viapass.be

APRIL

01/04

De kilometerheffing is vandaag 8 jaar operationeel

16-17/04

EFP platform in Louvain-la-Neuve, georganiseerd door Viapass en Satellic, 2 dagen Europese uitwisseling programma over tolling met meer dan 65 tol experten.

Viapass publiceert de resultaten voor het afgelopen werkingsjaar: voor de periode van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2024 zorgde de kilometerheffing in de drie gewesten voor inkomsten van 922,58 miljoen.

2/02

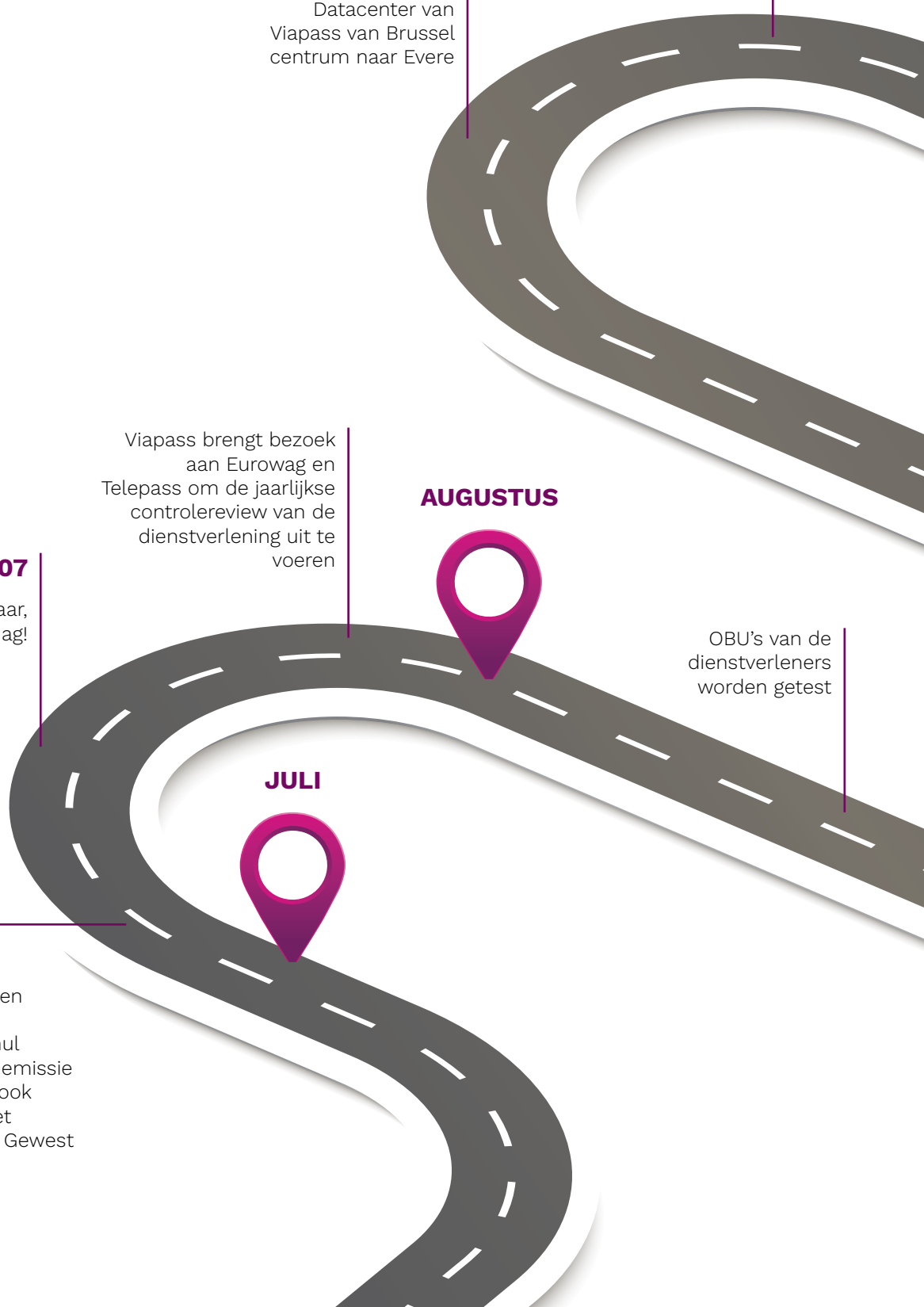
Viapass organiseert haar jaarlijkse nieuwjaarsreceptie in het Trammuseum in Brussel. Een moment om alle medewerkers en stakeholders te bedanken en een verdere goede samenwerking te wensen voor het nieuwe jaar.

Een kijk op 2024

Deelname en input voor de EETS remuneration study van DG MOVE

19-20/10

Verhuis van het Datacenter van Viapass van Brussel centrum naar Evere



Viapass brengt bezoek aan Eurowag en Telepass om de jaarlijkse controlereview van de dienstverlening uit te voeren

AUGUSTUS

17/07

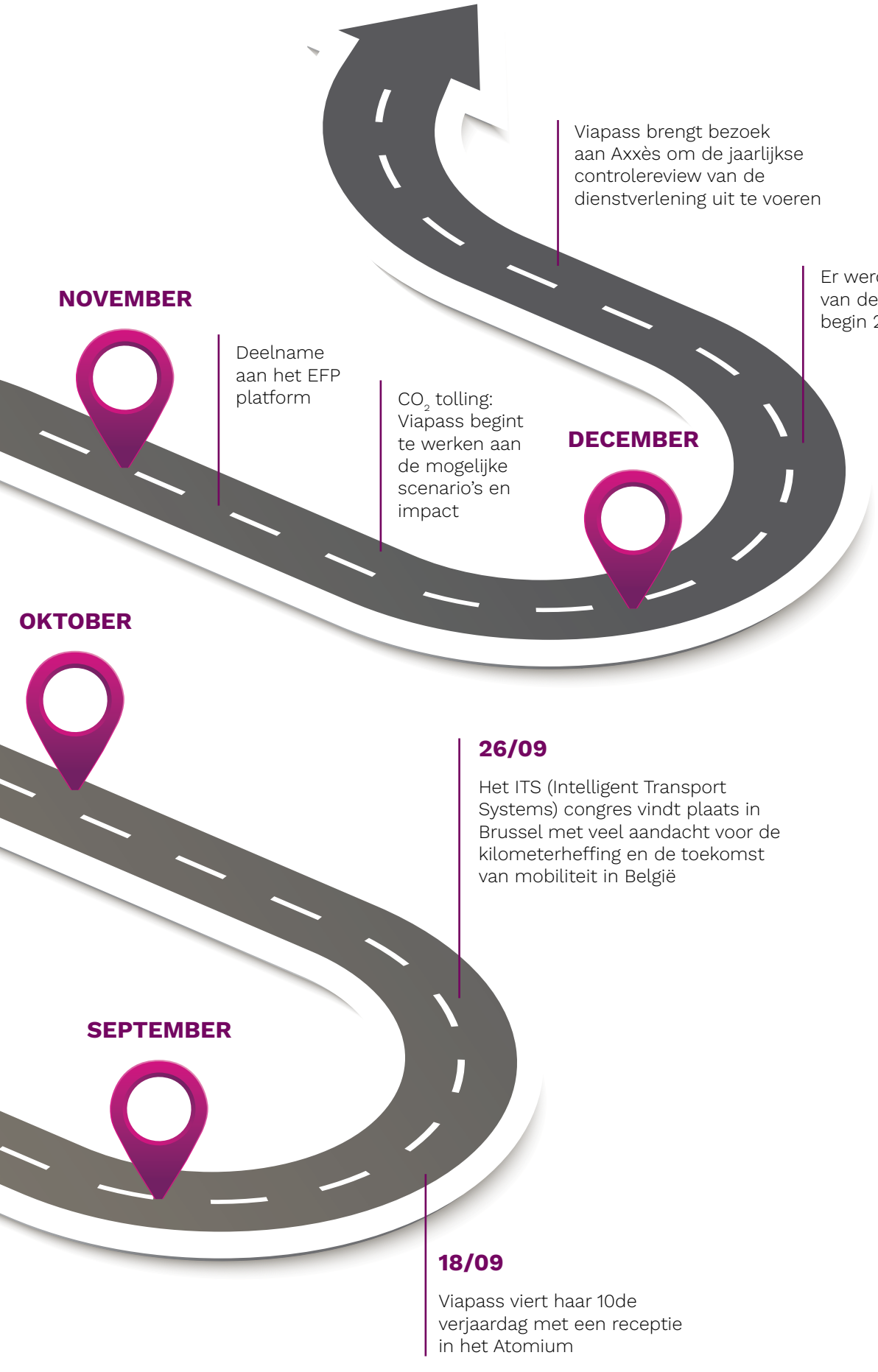
Viapass bestaat 10 jaar, gelukkige verjaardag!

OBU's van de dienstverleners worden getest

JULI

01/07

- Indexering van de tarieven in Vlaanderen
- Het voordeeltarief van nul eurocent/km voor zero-emissie voertuigen (ZEV) wordt ook op het wegennet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toegekend.



SEPTEMBER

18/09

Viapass viert haar 10de verjaardag met een receptie in het Atomium

OKTOBER

26/09

Het ITS (Intelligent Transport Systems) congres vindt plaats in Brussel met veel aandacht voor de kilometerheffing en de toekomst van mobiliteit in België

NOVEMBER

Deelname aan het EFP platform

CO_2 tolling: Viapass begint te werken aan de mogelijke scenario's en impact

DECEMBER

Viapass brengt bezoek aan Axxès om de jaarlijkse controlereview van de dienstverlening uit te voeren

Er werd hard aan de nieuwe versie van de website gewerkt om deze begin 2025 te kunnen lanceren.

“Integratie als de volgende stap.”

Johan Schoups is bij Viapass gestart voor de creatie van Viapass. Hij is sinds 2014 haar administrateur-generaal.

Wanneer ben jij gestart bij Viapass?
Mijn officiële benoeming vond plaats in mei 2014, voordat Viapass bestond, dus ik moest Viapass oprichten. Er was een Project Management Office (PMO) met enkele oude en huidige medewerkers van Viapass. Mensen van de gewesten waren toegewezen om te werken aan het project Kilometerheffing in de voorbereidende fases. Nadat de aanbesteding was afgerond, moest Viapass het operationeel overnemen. Dit betekende dat Viapass moest worden opgericht voordat het contract voor de Kilometerheffing kon worden ondertekend, omdat Viapass de ondertekenaar zou zijn. Viapass werd opgericht op 17 juli 2014 en het contract werd ondertekend op 25 juli 2014. Dit alles gebeurde binnen een zeer strakke tijdlijn.

Zijn er grote verschillen tussen toen en nu?
Ja, er zijn grote verschillen, want we begonnen echt vanuit niets. Het is zeldzaam dat je als ambtenaar de kans krijgt om een openbare dienst vanaf nul op te bouwen. We waren echte pioniers. Het ging zo snel dat we, voor Viapass, een locatie moesten vinden. Volgens het samenwerkingsakkoord moest dit in het Brusselse Gewest gebeuren, maar Brussel had geen locatie beschikbaar. We hebben snel iedereen en alle contacten samengebracht om een geschikte locatie te vinden. Gelukkig vonden we een plek in de Arenbergstraat, bij de uitgang van de galerie Saint-Hubert, in het centrum. Het was een mooie locatie waar hard werd gewerkt, maar in pioniersvorm. Zoals een oud-collega van Viapass, die inmiddels met pensioen is, zei: we begonnen met drie mensen en een printer op een kartonnen doos. En zo was het ook.

> We begonnen met drie mensen en een printer op een kartonnen doos.

En wat zijn de verschillen tussen toen en nu in verband met het systeem, maar ook in verband met mensen bijvoorbeeld?
Ook het team en de locatie zijn veranderd. We begonnen in onze pionierszaal met slechts twee mensen. In 2015 begonnen we met het aannemen van personeel, waardoor ons team snel verviervoudigde. Hoewel dat veel lijkt, waren we uiteindelijk maar met tien mensen. Daarna verhuisden we naar de Koninckssstraat, op een bijzonder moment, want we waren bezig met operationele tests. We verhuisden op 1 maart en de kilometerheffing ging van start op 1 april.

Viapass is snel geëvolueerd van projectfase naar operationele fase sinds 1 april 2016. Het hele systeem werd in anderhalf jaar opgebouwd, wat behoorlijk snel is. Het eerste jaar was er veel werk, aangezien er nog geen kilometerheffing bestond. We hebben een nationaal dekkend systeem opgezet met drie tolheffers, wat uniek was in Europa. Iedereen heeft hier keihard aan gewerkt.

In 2017 zijn we begonnen met de overgang van de aanloopfase naar de consolidatiefase, die moest duren tot 2020.

Toen kwam Covid, en dat veranderde veel. Hoewel niets echt stilviel, veranderde de situatie. De kracht van Viapass was dat we al volledig digitaal werkten.

Johan Schoups

We konden net zo goed vanuit thuis verder werken, en dat hinderde ons niet. Alle systemen, opslag, documenten en procedures waren elektronisch beschikbaar, sinds opstart.

We begonnen met een kleinschalig systeem, ontworpen om te werken met eerst twee en later drie Service Providers. Vervolgens hebben we het geïndustrialiseerd op een goed platform, waardoor we er alles mee konden doen wat we wilden. We hebben de tijd genomen om alles goed te overdenken en uit te bouwen. De Viapass Hub is bijvoorbeeld langzaam maar zeker en gefaseerd tot stand gekomen.

Na COVID zijn we begonnen aan wat we noemen de consolidatiefase. We willen Viapass nu omvormen tot een robuuste organisatie. Dit betekent dat we ons richten op servicemanagement. Alle procedures worden gedocumenteerd in een catalogus. Voor elke functie wordt vastgelegd wat er precies gedaan wordt, hoe het gedaan wordt, alles opgeslagen wordt, een soort super kennismanagement. We zijn ook bezig met het opzetten van onze Service Desk.

Er is altijd werk te doen en er is altijd ruimte voor verbetering. Onze volgende uitdaging is het beveiligen van onze robuuste organisatie. De gegevens zijn nu onze waardevolle schat, en we moeten deze zo goed mogelijk beschermen. Daarom komt cyber security nu ook naar voren.

En wat was het mooiste of het meest opmerkelijke moment in de laatste 10 jaar?
Er waren een paar spannende momenten. Het eerste was op 31 maart 2016, vijf voor middernacht, toen we moesten beslissen om de kilometerheffing in te voeren. Dit gebeurde zonder aarzelen en zonder vertraging ondanks de vele lobby's van gebruikers, federaties, uit het buitenlande ook, de kritieken.... Op 1 april, om precies 00:00:01, gingen de OBU's van indicatief naar actief, en vanaf dat moment werd elke meting geteld en moest de tol binnenkomen. Dat was een spannend moment.

> Toen konden we met trots zeggen dat het systeem werkte en bleef werken.

Daarnaast waren er mooie momenten, zoals het uitbrengen van ons eerste jaarverslag en de aankondiging voor de pers een paar dagen voor de lancering. Dit deden we drie jaar op rij. De eerste keer was het systeem net operationeel, en dat was spannend. De tweede keer draaide het systeem al een jaar, en we waren zelfverzekerder. De derde keer, na twee jaar, hadden we meer dan een miljard aan inkomsten gegenereerd. Toen konden we met trots zeggen dat het systeem werkte en bleef werken. Het is een mooie bron van werkingsmiddelen voor de overheid, eerlijk en zonder fraude. Dat was ook mooi.

En in 2024?
In 2024 vierden we ons tienjarig bestaan, wat een bijzonder moment was. We hebben dit meerdere keren gevierd, onder andere in Louvain-La-Neuve met veel mensen (de EFP meeting). Het was duidelijk dat de community ons erkent en waardeert, en er is respect vanuit andere landen. Wanneer ze ons vragen om ondersteuning en consulting, is dat een mooie vorm van validatie. Ons feest in het Atomium, waar we tien jaar Viapass vierden, was ook erg leuk. Het was geweldig om alle pioniers weer samen te brengen.

Een constante factor is dat we een groep specialisten hebben. Iedereen hier neemt zijn taak serieus en doet zijn uiterste best om het zo goed mogelijk te doen. Hoewel ons team klein lijkt, sturen we gemakkelijk 400 tot 500 personen aan. Dat is veel werk, maar iedereen doet het met volle overtuiging en plezier. En natuurlijk met de nodige dosis humor, want je moet jezelf niet te serieus nemen.

En wat zit in de toekomst van Viapass, in 2030, bijvoorbeeld?
Als ik een toverstaf had en kon bepalen wat er moest gebeuren, zou het voor mij vanzelfsprekend zijn dat Viapass blijft bestaan. Waarom? Vanwege de schaalvoordelen. Ik kan me niet voorstellen dat elk gewest apart zijn eigen kilometerheffing zou beheren, met eigen teams en afzonderlijke contracten met providers. Dat zou veel duurder zijn dan de huidige situatie. Viapass werkt met slechts 0,002% van de opbrengsten, wat zeer kostenefficiënt is.

Daarnaast is er ook gebruikersgemak. Mensen hebben een gezicht en een naam nodig, een centraal aanspreekpunt en een duidelijk begrip van het systeem. Daarom lijkt het mij evident dat Viapass blijft bestaan, iedereen kent het Viapass-systeem.

Hoewel ons team klein lijkt, sturen we gemakkelijk 400 tot 500 personen aan.

De mobiliteit zal veranderen, en als we iets willen doen aan het betalen en onderhouden van wegen, het voorspellen van onderhoud en het intelligent aansturen van verkeer, zullen we een meetsysteem nodig hebben. Dit systeem moet precies weten waar en wanneer er wordt gereden en wat er rijdt, zodat we het verkeer effectief kunnen sturen. Het gaat niet noodzakelijk om kilometerheffing, maar om kilometerbeheer.

Als we de verkeersknoop willen oplossen, moet dat op een gegeven moment gebeuren. En je hoort me al aankomen: het zal niet alleen met vrachtwagens kunnen, maar moet ook voor andere voertuigen. Momenteel hebben we het over 2% van het wagenpark en ongeveer 12% van de kilometers in België, maar de rest zijn andere voertuigen. 2030 is een sleutelmoment.

En in verband met technologie, is er daar iets?
Ja, ik ben er ook van overtuigd dat de OBU op termijn zal verdwijnen. Momenteel rijdt iedereen nog met een OBU aan boord, wat goed is, want deze technologie wordt al sinds 2005 gebruikt, bijvoorbeeld in Duitsland met GNSS-OBU's (GPS-posities). Twintig jaar later is de OBU weliswaar kleiner geworden, maar het blijft een apparaat dat je in de voertuig moet installeren.

Tegenwoordig hebben alle nieuwe voertuigen al een GPS en meerdere simkaarten. Het is moeilijk te verkopen aan mensen om zo'n groot apparaat aan hun voorruit te hangen. We moeten dus op zoek naar andere technologieën. Dit kan bijvoorbeeld het koppelen van de inboardsystemen van het voertuig zijn, of het veranderen van de manier van tolheffing of meting, zoals video-tolling. In plaats van de OBU kunnen we andere middelen gebruiken. Bijvoorbeeld nummerplaatherkenning of zelfs in een tag in de aard van een RFID tag in de nummerplaat.

En nu zijn er overal camera's, alleen al in Brussel hangen er meer dan 3.000. Ze zijn van de politie, de lage emissiezones, Viapass zelf, de spoorwegen, en nog veel meer. In plaats van dat iedereen zijn eigen ding doet, zie ik integratie als de volgende stap. Viapass kan een unieke, onafhankelijke bron worden die gegevens voor de kilometerheffing kan en mag gebruiken, met de garantie dat deze gegevens alleen voor de afgesproken doelen worden gebruikt. Wij zijn degenen die die garantie bieden.

Wat ik voor Viapass voor ogen heb, is een neutraal en zeer performant orgaan, zoals we altijd zijn geweest. De grote rol van Viapass is die van integrator en bewaker. Als we de taken van Viapass uitbreiden, bijvoorbeeld door de gegevens van de OBU nog meer te gebruiken voor verkeersanalyse, kunnen we nog meer waarde toevoegen.

We hebben nu een zeer performant team dat al bezig is met het analyseren van bepaalde zaken, en dit biedt een absolute meerwaarde. Waar we afhankelijk waren van voertuigentellingen met kabels op de grond of mensen die langs de weg staan om te tellen, kunnen we dit proces volledig automatiseren. Bij Viapass schrijven we een algoritme en binnen twee weken hebben we de cijfers voor een heel jaar.

Dat is kennis die gewaardeerd kan worden en ook een meerwaarde biedt voor de overheid. Het zou inderdaad mooi zijn als we onze kennis nog meer zouden kunnen valoriseren en een soort Viapass spin-off kunnen creëren die zich meer op academisch vlak richt.

Als ik iets zou mogen wensen, naast mijn toverstok voor het systeem, dan heb ik ook een verlanglijst. Dit is alleen haalbaar als alle gewesten begrijpen en inzien dat het ook voor hen een meerwaarde biedt. En dan ook de moed hebben om te beslissen: we gaan dit doen en we richten het in.

“2024 was eerder een overgangsjaar.”

Jonathan Jones werkt sinds januari 2017 bij Viapass. Hij is verantwoordelijk voor het BIG-team (Business Intelligence & Geomatics) en staat samen met Amélie en Arnaud in voor de dagelijkse resultaten van de kilometerheffingen.

Wanneer ben je bij Viapass begonnen?
Ik begon bij Viapass in januari 2017. Denis en ik waren de eerste twee medewerkers die werden aangenomen na de lancering van het systeem. Op dat moment bestond Viapass uit 7 mensen.

Hoe waren je eerste maanden? Moest je veel informatie verwerken of was het reeds een vertrouwde materie?
Tolheffing was nieuw voor mij, maar ik had al een goede kennis van het GPS-gedeelte. De informatie die ik in het begin moest assimileren was vooral gericht op twee projecten. Enerzijds de EETS-accreditatietests die op dat moment aan de gang waren: ik moest bekijken wat er theoretisch gepland was voor de tests en hoe ze in de praktijk konden worden georganiseerd.

Mijn andere taak bestond erin om de kilometerstatistieken te analyseren: welke data verzamelt Viapass precies, en wat vertellen de cijfers ons? We zaten toen aan het einde van het eerste operationele jaar en moesten de resultaten bekendmaken.

Op technisch vlak werkt het systeem nog steeds op dezelfde manier als in het begin. Qua organisatie blijft het een klein team. De rollen en vaardigheden van iedereen zijn in de loop van de tijd duidelijker gedefinieerd. We gebruiken nu meer tools zoals Jira, Confluence en Qlik.

Ik veronderstel dat het gebruik van data een andere dimensie heeft gegeven aan wat Viapass kan doen?
Toen ik in 2017 begon, bestond er nog geen systeem om de gegevens te verzamelen en te gebruiken die de dienstverleners ons dagelijks toestuurden (zoals de dagelijkse tolggegevens). We moesten helemaal vanaf nul een systeem bouwen om die bestanden in een databank te laden en rapporten op te stellen die regelmatig inzicht gaven in de cijfers. Ik begon met het wekelijks maken van rapporten in pdf-formaat en stuurde die per mail door.

We gebruiken nu meer tools zoals Jira, Confluence en Qlik.

In 2019 hebben mijn toenmalige collega Quentin en ik alle scripts voor het laden van gegevens volledig herwerkt. Rond diezelfde periode — eind 2019, begin 2020 — zijn we ook gestart met de implementatie van dynamische dashboards en Qlik. Sindsdien is het gebruik van Qlik stelselmatig uitgebreid, vandaag is het een onmisbaar dagelijks hulpmiddel. De eerste drie tot vier jaar investeerden we intensief in de opbouw van een stevige infrastructuur: laadprocessen, databanken, rapportering en monitoring.

Jonathan Jones

Amélie Frère

Arnaud Adam

Van wekelijkse PDF-rapporten zijn we geëvolueerd naar een systeem dat real-time inzicht biedt.
De cijfers worden dagelijks bijgewerkt, zodat we in real-time kunnen volgen wat er gebeurt en het importeren van gegevens enz. kunnen automatiseren. We hebben ook geleidelijk een laag van automatische waarschuwingen toegevoegd om afwijkingen te detecteren.

Wat kunnen we op dit niveau met AI?
Er zijn veel dingen die we met AI zouden kunnen doen. We hebben echter gespecialiseerde kennis nodig om te bepalen welke controles moeten worden uitgevoerd en hoe die moeten worden geïmplementeerd. AI zou niet noodzakelijk overal nuttig zijn.

Een aantal analyses die deel uitmaken van de belangrijkste missies van Viapass, en dus van onze dagelijkse monitoring, zijn in feite vrij eenvoudig: de heffingen worden verzameld, aangegeven en overgedragen aan de gewesten.

Maar AI kan nuttig zijn voor meer geavanceerde, eenmalige analyses in plaats van te worden geïntegreerd in onze dagelijkse controleprocessen.

Wat heeft in de loop der jaren de meeste indruk op je gemaakt?
Twee zaken hebben me vanaf het begin bij Viapass sterk beziggehouden: accreditatietesten en gegevensverwerking (statistische tools, rapportering en monitoring). Op beide vlakken hebben we stapsgewijs vooruitgang geboekt. Wat eerst een nieuw en uitdagend verzoek was (zoals een certificeringstest), is intussen uitgegroeid tot een routine. Elk nieuw verzoek bracht waardevolle ervaring met zich mee. Zo zijn we gaandeweg steeds efficiënter geworden in het verwerken van verzoeken om gegevens en hebben we intern de nodige expertise opgebouwd om aan die noden te voldoen.

En specifiek voor 2024?
Toen Amélie in 2023 het team kwam versterken, zijn we gestart met een groot project: de herziening van onze monitoringtools. We noemen dit de “levenscyclus van de tolheffing” - van de aangifte op dag X tot de uiteindelijke betaling aan de gewesten.

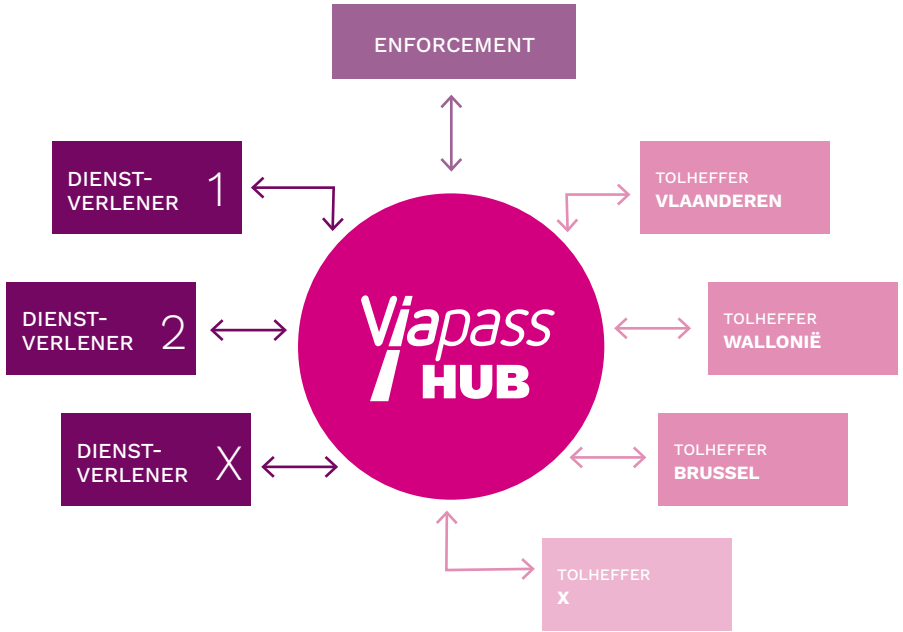
2024 was een overgangsjaar. Onze dagelijkse werking staat intussen goed op de rails en er zitten grote projecten in de pipeline. Het Route Ticket-project is helaas uitgesteld. Viapass onderzoekt momeneel de haalbaarheid van de CO_2-kilometerheffing, zowel technisch als beleidsmatig. Daarnaast loopt het DBFMO-contract in 2028 af.

Naast de technische dossiers waren er in 2023 en 2024 ook een aantal initiatieven buiten de dagelijkse werking. Zo hebben we onder andere Daphne ondersteund bij de uitvoering van een privacyeffectbeoordeling.

Onze dagelijkse werking staat intussen goed op de rails en er zitten grote projecten in de pipeline.

Wat is jouw toekomstbeeld voor 2030?
Natuurlijk is er de verlenging van het contract met Satellic, onze nationale serviceprovider. Dat houdt ons nu al volop bezig. Deze verlenging zal impact hebben op

Het team heeft de voorbije jaren de Viapass Hub ontwikkeld. Een centrale spil waar de gegevens van alle dienstverleners binnenkomen. Zo kan de organisatie als het ware in real time opvolgen wat de resultaten zijn.



ons dagelijks werk én op de interne ontwikkelingen die we plannen. Afhankelijk van de keuzes die we maken rond de architectuur van het toekomstige Viapass 2.0-systeem, zal waarschijnlijk een groot deel van onze rapportage- en monitoringinfrastructuur aangepast moeten worden aan de nieuwe controles die dat systeem met zich meebrengt. Ook het formaat van de uitgewisselde data kan veranderen, enzovoort. Alles samen betekent dit een stevige workload.

Maar als ik een blik mag werpen op 2030 en wat verder vooruit mag denken... dan zie ik Viapass graag evolueren naar een organisatie die bekend staat om haar expertise in mobiliteit en vrachtwagenverplaatsingen. Naast de inkomsten uit tolheffing zouden we veel meer kunnen halen uit de verkeersdata-analyse die Arnaud sinds zijn start in de zomer van 2020 heeft opgebouwd. Zo zouden we de gewesten waardevolle diensten kunnen bieden, en zelfs, als we ambitieus mogen zijn, ook de bredere samenleving ondersteunen rond mobiliteitsvraagstukken. Een echt competentiecentrum binnen Viapass dus.

Vanaf het begin...

- Verfijning van EETS-accreditatietests
- Lancering van de Viapass HUB
- Introductie van dynamische dashboards
- Ontwikkeling van controle-instrumenten

“Als DPO ben je al wel eens ‘de ambetante’ van de groep.”

Daphne De Keukelaere is Policy Advisor, Data Protection Officer en HR-officer.

Wanneer ben je gestart bij Viapass en wat was je functie dan?
Ik ben gestart op 1 februari 2023. Ik heb de tijd gekregen om mij in te werken in de externe en interne context van Viapass. Enerzijds het Officemanagent – de contacten met de interne leveranciers qua logistiek, soft HR en office-, anderzijds met het beleid en de wetgeving wat betreft tolheffing. In april 2023 heb ik dan de doorstart gemaakt voor de juridische trajecten en het data protectionluik. Zo zijn er intussen een aantal wijzigingen gebeurd aan het wetgevend kader: de omzetting van de europese richtlijn, de verfijning van de materiële draagwijdte en de invoering van maatregelen voor de zero-emissierichtlijnen. Momenteel lopen van dit startproject nog de maatregelen inzake data protection en het secundair systeem. Het kilometerheffingssysteem is geen star iets, integendeel de tendensen op dit vlak evolueren elke dag. Dat moet ook weerspiegeld worden in het beleid. Dit steeds in overleg met de drie gewesten, Sofico en onze externe juridische raadgevers. Gezien mijn ervaring binnen het HR-veld kreeg ik er bij het afscheid van onze collega Finance eind 2024 ook payroll bij.

Hoe verschilt het nu van vroeger?
De focus ligt sinds mijn komst meer bij de coördinatie en de organisatie van de juridische trajecten dan bij het inhoudelijk juridische. In tegenstelling tot mijn voorganger ben ikzelf geen juriste van opleiding. Ik focus mij voornamelijk op het vlot verloop van de werkgroepen en het vertalen naar interne strategische processen.

Als je naar de missie van Viapass kijkt, zie je dat het coördineren en samenbrengen van de drie gewesten precies in het hart van die missie ligt. Zorgen voor een constante

Er zal bij de verdere ontwikkeling van het kilometerheffingssysteem ook sterk ingezet dienen te worden op die data protection & privacy.

Daphne De Keukelaere

en efficiënte communicatielijn tussen de juridische diensten van de gewesten en Sofico: dat is mijn hoofdtaak.

Wat zijn dan de hoogtepunten van 2024?
Voor mij is het behalen van mijn certificaat als DPO een grote prestatie. De opleiding was behoorlijk zwaar, zowel juridisch als technisch, en ik ben er ontzettend trots op dat ik het heb gehaald. In 2024 hebben we in de lijn van de juridische trajecten ook de correctieparameter aangepast. Dit gebeurde via een uitvoerend samenwerkingsakkoord, de aanpassing van een artikel hierin dat door de drie gewesten moest worden goedgekeurd en getekend. Na de opmaak en goedkeuring van de tekst is Johan is op de motor gestapt en naar de Vlaamse en Brusselse regeringen gereden. Dat was immers een stuk efficiënter in de Brusselse binnenstad. Ik ben naar Namen gereden om de handtekeningen op te halen. Het zorgde voor een virtuele high five. Dat is Viapass: we zijn één team dat steeds voor elkaar klaarstaat.

Dat is Viapass: we zijn één team dat steeds voor elkaar klaarstaat.

Vanaf het begin...

Voorkeurstarief voor ZEV voertuigen in Vlaanderen en in het Brusselse Hoofdstedelijk gewest

Data Privacy Impact Analysis (DPIA) van het kilometerheffings-System

Correctieparameter

Omzetting EETS-richtlijn

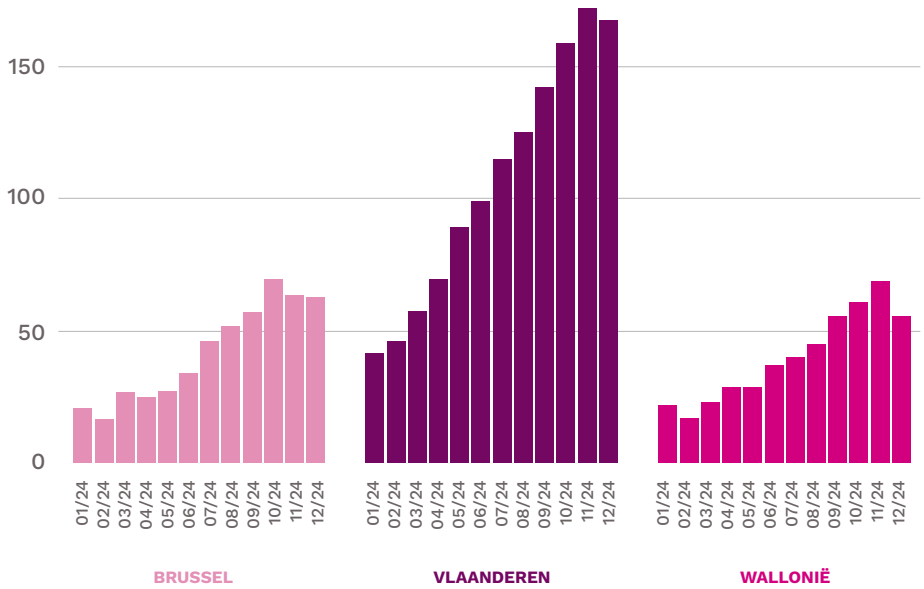
Die correctieparameter is eigenlijk een mooi hoogtepunt. De correctieparameter is een mechanisme dat ervoor zorgt dat technische onnauwkeurigheden van het systeem zouden worden opgevangen. Dankzij de hoge technische nauwkeurigheid van ons systeem, hebben wij die correctieparameter kunnen verlagen met een half procent. Dit betekent concreet een efficiënter berekening van de tolgelden in functie van de realiteit. Gewoonweg door het aanpassen van een percentage en het verzamelen van een paar handtekeningen... Als je daarvoor naar Namen moet rijden, dan doe je dat met plezier én een glimlach.

Wat zou je voor Viapass willen zien gebeuren in de toekomst?
Wat ik absoluut zou willen zien, is een nog betere samenwerking tussen de gewesten met heldere communicatielijnen en een operationeel overlegplatform. Wat bedoel ik daarmee? Momenteel werken wij enerzijds met de raad van bestuur, wat op macroniveau plaatsvindt en beleidsgericht is, en anderzijds met puur uitvoerende krachten. Ikzelf en de juristen van de gewesten bevinden zich vooral op het uitvoerend niveau. Een overleg tussen de betrokken administratieve verantwoordelijken van de gewestministeries en onze mensen: dat zou de communicatielijn een pak verhelderen. En zo kunnen we korter op de bal spelen in een steeds sneller veranderende wereld. Binnen HR zijn nieuwe manieren van werken volledig in zwang, zoals thuiswerk en kantoorwerk. Dat vraagt soms een iets andere organisatie dan 'pre-covid', maar dat lukt zeer goed. Het behouden van een goede sfeer tussen collega's, zelfs als je veel van thuis werkt, blijft belangrijk. Het opbouwen van een fijne werksfeer is een constante uitdaging, maar bij Viapass voelt dat voorlopig niet als een grote uitdaging. We zijn namelijk een klein en zeer hecht team.

En als Data Protection Officer?
Data protectie omvat een reeks maatregelen die voortdurend en op geregelde tijdstippen worden geëvalueerd. Daarom is een DPO (Data Protection Officer) essentieel.

Als je daarvoor naar Namen moet rijden, dan doe je dat met plezier én een glimlach.

Aantal afzonderlijke zero-emissie voertuigen per maand (2024)



Data protectionbeleid

HR-beleid

Juridisch traject “Route Ticket”

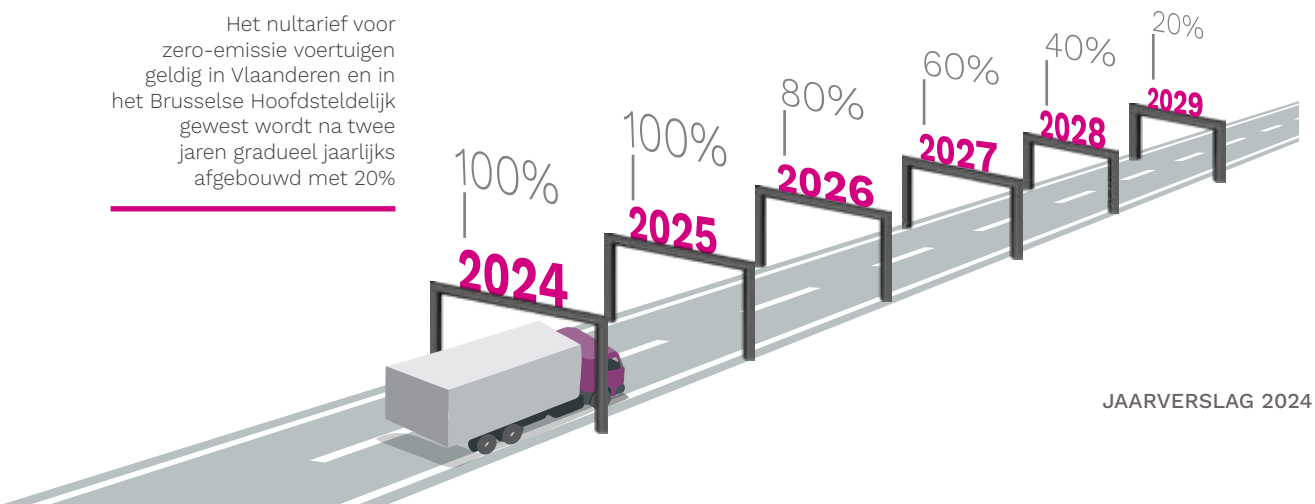
Een DPO brengt alle departementen in kaart en stelt procedures op, wat je kunt zien als een interne audit. Ze hebben verschillende adviserende rollen en een pedagogische rol, zoals het geven van regelmatige opleidingen en instructiemomenten, en het verstrekken van formele of informele adviezen tijdens vergaderingen. Als DPO ben je al wel eens ‘de ambetante’ van de groep.

Mijn rol wordt elke dag belangrijker. Dagelijks verschijnt er een verhaal over hackings of pogingen tot hacking. Ook dat houdt voor ons risico’s in, zowel algemeen IT-technisch als op de beveiliging van de persoonsgegevens. Het bewustzijn hierrond groeit ook zeer hard. En terecht: niemand wil dat zijn of haar persoonlijke gegevens te grabbel liggen. Ook dat vergt heel wat organisatie, monitoring en implementatie van nieuwe processen. Er zal bij de verdere ontwikkeling van het kilometerheffingssysteem ook sterk ingezet dienen te worden op die data protection & privacy. GDPR en daaruitvolgende data protection & privacy zijn complex en niet complex, omdat gegevensbescherming en privacy mensenrechten zijn. Gegevensbescherming draait eigenlijk om de bescherming van mensenrechten en mensenrechten zijn niet enkel universeel, maar vooral essentieel. Met de huidige technologie en het snel ontwikkelen ervan, zoals bijvoorbeeld AI, wordt de bescherming van persoonsgegevens steeds een grotere en belangrijkere uitdaging.

Zero-emissie voertuig
NULTARIEF

NULTARIEF GRADUEEL AFBOUWING

Het nultarief voor zero-emissie voertuigen geldig in Vlaanderen en in het Brusselse Hoofdstedelijk gewest wordt na twee jaren gradueel jaarlijks afgebouwd met 20%



“Meer flexibiliteit om nog beter in te spelen op de behoeften van de gewesten”

Denis Makelbergh werkt sinds maart 2017 bij Viapass. Als Enforcement Coordinator is hij onder andere verantwoordelijk voor de coördinatie tussen de gewesten, het Compliance Center...

Denis Makelbergh

Je bent in maart 2017 bij Viapass begonnen. Is er veel veranderd in die zeven jaar?
Zeker. De omvang van ons team is ongeveer gelijk gebleven – zo'n tien mensen – maar de context is helemaal anders. In het begin waren we echte pioniers. We bouwden van nul een kilometerheffingssysteem uit dat openstond voor EETS en werkte met meerdere tolheffers in België. Dat bestond nog nergens. De lancering van de kilometerheffing was technisch heel complex, met IT'ers die de gegevens moesten ontsluiten en begrijpelijk maken.

Vandaag bevinden we ons eerder in een 'cruise'-fase. De grote lijnen liggen vast, en op elk niveau – financieel, technisch – zitten we op koers. Dankzij die stabiliteit is er nu ook ruimte om vooruit te kijken en het systeem verder te verbeteren.

En hoe zit het specifiek met de Enforcement?
Dat is gestroomlijnd. Vroeger waren er dagelijks teams op locatie in het Compliance Centre die continu beelden verwerkten. Nu is dat veel efficiënter georganiseerd. In Vlaanderen bijvoorbeeld worden de Enforcement teams nog maar op twee vaste dagen versterkt: dinsdag en vrijdag. De andere dagen behandelen ze klachten en andere zaken.

Qua technologie is het systeem dat in 2016 is geïntroduceerd en in 2014-2015 is geïnstalleerd, niet veranderd. Het zijn dezelfde portalen, dezelfde driepoten. De voertuigen zijn veranderd, maar de apparatuur aan boord is hetzelfde gebleven. De grootste verandering is de manier waarop de gegevens worden gebruikt. Vroeger bekeken de agenten in het Compliance Centre alle beelden één voor één, zonder verbanden te leggen. Ze verwerkten de ene vrachtwagen en gingen dan door naar de volgende. Soms werd dezelfde vrachtwagen wel vijf keer verwerkt, soms wel zeven keer, door een of meer agenten op dezelfde dag, omdat voertuigen vaak langs meerdere portalen in hetzelfde gewest rijden.

De laatste grote verandering aan het systeem was de toevoeging van een 'intelligente' laag die alle gegevens per nummerplaat groepeert. Daardoor hoeven we nu nog maar één analyse per voertuig uit te voeren. De controle gebeurt één keer, en alle bijhorende analyses volgen automatisch. Deze rationalisatie versnelt onze beeldverwerking aanzienlijk. Zelfs als een analyse maar twee minuten duurt: bij 3000 beelden bespaar je dus 6000 minuten. Een stevige efficiëntiewinst dus.

Vandaag bevinden we ons eerder in een 'cruise'-fase.

Zou Viapass overwegen om met AI te werken?
We hebben de inzet van AI wel overwogen, maar voorlopig hebben we die stap nog niet gezet. We kiezen bewust voor een menselijke aanpak, zeker als het om de boetes gaat. Die kunnen immers stevig oplopen. Waar het vroeger standaard 1000 euro was, variëren de bedragen

Vanaf het begin...

- Integratie, verbetering en verhoging van het aantal controles
- Gecombineerde gegevensverwerking
- Regelmatige vervanging van controlevoertuigen
- Aanpassing van boetebedragen

nu, maar ze kunnen nog steeds snel oplopen. In zulke gevallen willen we altijd oog hebben voor de context, of het nu om een bedrijf of een particulier gaat.

Wat zijn je beste ervaringen van de afgelopen jaren?
Wat me het meest is bijgebleven, is hoe efficiënt de agenten te werk gaan, én hoe elk gewest een eigen aanpak heeft ontwikkeld. We hebben een systeem opgezet dat niet alleen goed werkt, maar ook bewondering oproept, zowel overdag als 's nachts.

In Brussel zie je grootschalige operaties waarbij verschillende politiediensten tegelijk voertuigen controleren. Voor een chauffeur betekent dat misschien 15 minuten vertraging, maar zonder die gecoördineerde aanpak zou hij 15 keer apart zijn gestopt, met veel meer tijdverlies. Het is dus heel efficiënt en slim georganiseerd.

In Wallonië bestrijken de agenten een groot terrein, voeren ze actieve wegcontroles uit en bestrijken ze hun hele grondgebied dankzij een goed georganiseerd distributiesysteem.

In Vlaanderen is alles sterk geïntegreerd: systemen zijn nauw met elkaar verbonden en er is één centraal controlepunt met één of twee MRSE's waar alles samenkomt. Elk gewest heeft haar eigen aanpak, en toch werkt het allemaal. Je kunt van het ene gewest naar het andere gaan, verschillende methodes observeren en zien dat ze elk op hun manier doeltreffend zijn.

Sinds begin vorig jaar kunnen we echt spreken van een volwassen systeem. Het is stabiel, klaar om mee te evolueren en levert nu al tastbare voordelen op. Zo hebben we in het Compliance Centre onze werkwijze aangepast én de manier waarop we informatie aan Viapass aanleveren, omdat we nog steeds veel meer gegevens uit het systeem ontvangen.

Sinds begin vorig jaar kunnen we echt spreken van een volwassen systeem. Het is stabiel, klaar om mee te evolueren en levert nu al tastbare voordelen op.

Waar we vroeger één keer per week een droog rapport vol cijfers en tabellen kregen, ontvangen we nu regelmatige updates. Dankzij het Business Intelligence & Geomatics-team (BIG), onder leiding van John, beschikken we over een visualisatietool waarmee we het systeem bijna in real-time kunnen volgen. Zo kunnen we snel afwijkingen detecteren en meteen bijsturen.

En dit is nog maar het begin. Er komen voortdurend nieuwe projecten bij.

En richting 2030, hoe zie je de toekomst van je vakgebied en van Viapass zelf?
Wat mij betreft blijven de drie gewesten samenwerken, als gelijkwaardige partners. Maar het systeem zelf moet flexibeler worden. Vandaag zit alles nog vast in erg strikte veiligheidsregels. Zelfs een komma aanpassen op een scherm kan drie maanden duren.

39
PORTIEKEN

22
FLEXIBELE CONTROLE-PUNTEN

55
AMBTENAREN VOOR **3** GEWESTEN

38
CONTROLE-VOERTUIGEN & -MOTORS

In 2024...

848.251.540

Opgespoorde voertuigen die niet onderworpen zijn aan of niet in orde zijn met de kilometerheffing

102.876.294

daarvan waren vracht-wagens waarvan er

546.370

niet in orde of verkeerd ingesteld waren

In de toekomst zie ik een systeem dat meer werkt zoals een website: Viapass moet dan eenvoudig zelf informatie kunnen aanpassen, toevoegen of aanpassen per gewest. Zo kunnen we sneller inspelen op lokale behoeften.

Wat de interventiebrigades betreft, zie ik ook daar een evolutie. Vandaag zijn ze nog sterk afhankelijk van bestelwagens, maar we zullen meer variatie nodig hebben: motoren, wagens... Kleinere eenheden die sneller kunnen optreden en efficiënter voertuigen kunnen onderscheppen. Zeker omdat we merken dat vaste controlepunten snel bekend raken: na 30 minuten weet iedereen waar ze staan en wijzigt het gedrag. We hebben dus meer nood aan een netwerkgerichte en flexibele aanpak.

Intussen is de technologie geëvolueerd: kleurencamera's leveren haarscherpe beelden met indrukwekkende details.

Waarom geen kleurencamera's overwegen? Destijds moesten we kiezen voor zwart-witte technologie, die toen zeer effectief was, maar vandaag is die volledig achterhaald. We hebben gemerkt dat onderscheppingen erg complex zijn met deze zwart-wit technologie. Probeer maar eens een grijze van een groene wagen te onderscheiden op de snelweg. Intussen is de technologie geëvolueerd: kleurencamera's leveren haarscherpe beelden met indrukwekkende details.
Ten slotte denk ik dat beveiliging nu op IT-niveau kan worden gegarandeerd. Dat vraagt investeringen, maar het is haalbaar én gebruiksvriendelijker.

En als we dan toch vooruitkijken: waarom zouden we niet werken met een overlay op het dashboard van de MRSE's?
Waarom niet? Ik kan me controle-operaties met drones voorstellen. Natuurlijk, er zijn veiligheidsbezwaren rond drones boven snelwegen, maar ze kunnen ook langs de zijkanten opereren. Brussel heeft al geëxperimenteerd met drones bij grootschalige statische controles, en met succes.

In tien jaar tijd is de technologie radicaal veranderd, dus waarom zouden we daar niet op inspelen?

“Onze expertise wordt onvoldoende benut in België”

Olivier Dautrebande is verantwoordelijk voor EETS-dienstverleners die actief zijn in België.

Wanneer ben je bij Viapass begonnen?
Ik ben helemaal aan het begin begonnen. In 2014, maar ik was er al eerder bij, bij het project dat leidde tot Viapass, in 2011.

Wat is in de loop der jaren je meest memorabele ervaring?
Wat me blijft opvallen, is het contrast tussen hoe we internationaal gewaardeerd worden en hoe beperkt we soms worden ingezet binnen België zelf. Op Europees niveau krijgen we veel erkenning: ons systeem wordt er als toonaangevend beschouwd, en we worden regelmatig gevraagd om deel te nemen aan overleg met andere landen en spelers in de wereld van tolheffing. Maar in België zelf worden we niet altijd betrokken bij discussies over mobiliteit. Denk aan de besprekingen rond Smart Move in Brussel, of de recente debatten over vignetten: die gebeuren zonder onze inbreng. Dat blijft me verbazen, zeker omdat we dankzij onze activiteiten en internationale contacten een unieke expertise hebben opgebouwd. Onze inzichten zouden heel waardevol kunnen zijn in debatten over mobiliteit, tolheffing, of hoe brandstofaccijnzen in de toekomst vervangen kunnen worden als financieringsmechanisme voor infrastructuur.

En wat de EETS betreft, zijn er in de loop der tijd veel veranderingen geweest?
Wat EETS betreft, zie je dat de perceptie van hun toegevoegde waarde door de jaren heen duidelijk is veranderd. Dit was jarenlang mijn stokpaardje. In het begin wilde België van start gaan met één enkele aanbieder, zonder echt rekening te houden met de noden van de gebruikers. Onze tolbox werkte niet over de grens, en buitenlandse systemen werkten niet in België. Dat leverde in het begin wat weerstand op. Uiteindelijk werd beslist om het systeem open te stellen voor EETS, en hebben we hen de eerste jaren actief ondersteund. Vandaag functioneert dat goed. Gezien de schaal van Viapass kozen we voor een pragmatische benadering. We hebben duidelijke regels vastgelegd om de interoperabiliteit van het systeem te garanderen. Enerzijds wilden we de toegang tot en het gebruik van ons netwerk vereenvoudigen, en anderzijds wilden we eerlijke concurrentie mogelijk maken tussen de verschillende actoren.

Was er in 2024 iets dat je opviel?
De organisatie van de halfjaarlijkse bijeenkomst van het EFP (EETS Facilitation Platform) was een memorabel moment. Dit platform, dat al bijna tien jaar bestaat, brengt dienstverleners en tolheffers samen om ideeën en ervaringen uit te wisselen. Viapass speelt een actieve rol door inhoud aan te reiken, ervaringen uit te wisselen en kennis te delen. De organisatie van dit evenement in België was een groot succes.

Olivier Dautrebande

Ik ben erg trots op de positie die EETS vandaag inneemt in België, met een marktaandeel van meer dan 70%.

Vanaf het begin...

Know-how ter beschikking van nieuwe tolheffende instanties die een tolsysteem willen opzetten.

Verbeteringen aan het beeldverwerkingssysteem

Gebruik van EUCARIS, het uitwisselingsplatform voor identiteitsgegevens van voertuigen

Het marktaandeel van EETS-aanbieders is sinds de lancering gestaag blijven groeien en heeft eind 2024 70% bedragen.

Jij zorgde ook voor de enforcement terwijl Denis weg was...
Klopt. Een concreet voorbeeld van een wijziging in 2024: het systeem heeft soms moeite om het correcte gewicht van een vrachtwagen te bepalen, bijvoorbeeld of deze meer of minder dan 3,5 ton weegt of 11 of 13 ton weegt. 11 ton en 13 ton zijn namelijk twee verschillende tariefcategorieën. Wanneer het systeem een inconsistentie detecteert, genereert het een beeld. Vervolgens moet een controleur aan de hand van die foto bepalen in welke categorie het voertuig valt. Dit is niet altijd mogelijk. In dat geval vraagt hij om een kopie van de registratiedocumenten, waarmee hij de juiste categorie kan controleren. Als blijkt dat de informatie correct is, wordt de vrachtwagen uit het systeem «gefilterd» en wordt hij bij een volgende passage niet meer gedetecteerd.

Als de informatie onjuist is, wordt er een boete opgelegd, de persoon corrigeert het en de volgende keer is alles in orde. Met deze aanpak hebben we het aantal foutieve detecties met een factor 10 verminderd, omdat de vrachtwagen vaak in de juiste categorie zat, maar het systeem twijfelde. We hebben dus intelligentie aan het systeem toegevoegd. Dit maakt het mogelijk om probleemgevallen die een sanctie vereisen, beter aan te pakken.

Misschien kunnen we dit proces, dat nu nog handmatig is, in de toekomst automatiseren. Dan kunnen we nog meer intelligentie aan het systeem toevoegen. Deze aanpak heeft zijn vruchten afgeworpen zonder dat het systeem of de manier waarop we met onze serviceproviders werken, ingrijpend hoefden te worden aangepast.

En hoe zie je Viapass, laten we zeggen in 2030?
Viapass heeft aangetoond dat een interregionale structuur doeltreffend kan zijn. In België spreken we vaak van een «institutionele lasagne» vanwege de vele administratieve niveaus (provincies, gewesten, gemeenten). Welnu, Viapass onderscheidt zich door zijn lichte en efficiënte structuur. Vergeleken met onze buren die vergelijkbare systemen hebben, slaagt Viapass erin om een kosteneffectief systeem met een klein team te beheren.

> Viapass slaagt erin om een kosteneffectief systeem met een klein team te beheren.

Tegen 2030 zullen mobiliteits- en tolheffingskwesties zeker aan belang winnen. Het verlies aan accijnzen op brandstoffen zal moeten worden gecompenseerd door andere financieringsbronnen en verkeerscongestie zal een groot probleem blijven. Het zou dan ook logisch zijn om het werkterrein van Viapass uit te breiden naar alle vormen van tolheffing. Of het nu gaat om lichte voertuigen of om specifieke initiatieven in Brussel, alles zou binnen het kader van Viapass moeten blijven vallen.

Elk gewest moet zijn politieke autonomie behouden, aangezien de uitdagingen verschillen: Vlaanderen heeft meer verkeerscongestie dan Wallonië en Brussel heeft zijn eigen bijzonderheden. Coördinatie en consistentie van het systeem zijn echter essentieel voor infrastructuurgebruikers, of ze nu in Vlaanderen, Wallonië, België of Europa rijden. Als transitland met een hoog aandeel buitenlandse transporteurs is het cruciaal om het leven gemakkelijker te maken voor al diegenen die onze wegen gebruiken.

Hoe zit het met de gebruikte technologie?
Op technologisch vlak zullen we niet langer de beruchte OBU's nodig hebben die in een sigarettenaansteker kunnen worden gestoken, een oplossing die tot de vorige eeuw lijkt te behoren. Wat komt ervoor in de plaats?

Er zijn twee mogelijkheden. Ten eerste kunnen we camerasystemen gebruiken, die al overal aanwezig zijn. Waarom zouden we ze niet gebruiken voor auto's en vrachtwagens? Dit zou betekenen dat we geen apparatuur in voertuigen hoeven te installeren, maar gebruik kunnen maken van externe infrastructuren, waarvan sommige al bestaan.

Ten tweede, of zelfs in combinatie met de eerste oplossing, zouden we gebruik kunnen maken van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur. Voertuigen worden steeds intelligenter en het zou zinvol

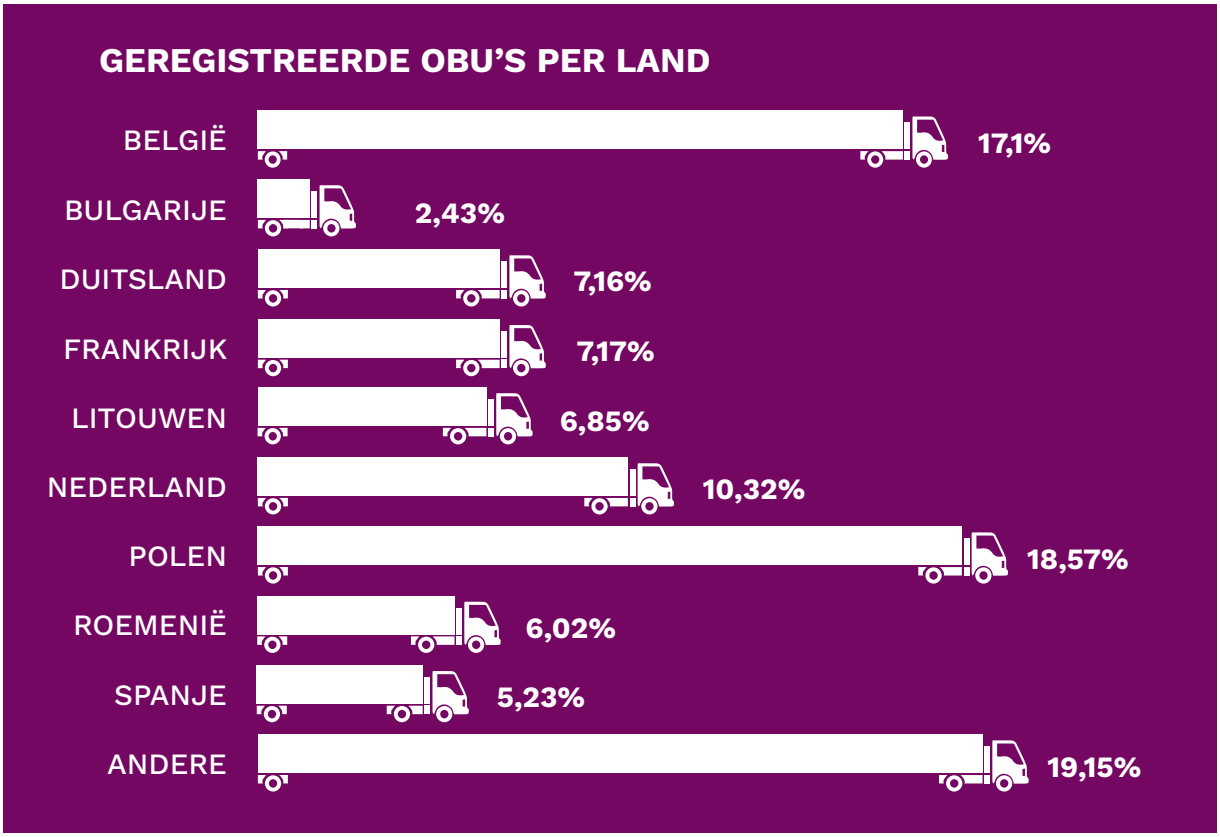
zijn om gebruik te maken van de apparatuur die al beschikbaar is in voertuigen, zonder extra apparaten toe te voegen.

En een service activeren...
Een service activeren via een smartphone is een interessant idee. Als mijn kinderen bijvoorbeeld in de auto stappen, is het eerste wat ze doen Waze en/of Spotify starten, en ze zijn vertrokken. Ze zouden op dezelfde manier ook hun tol kunnen betalen: de applicatie wordt gestart zodra ze hun telefoon aansluiten op de auto en de betaling gebeurt automatisch.

Ik denk dat er een combinatie van verschillende oplossingen zal zijn. Niet alle auto's zullen over de nodige apparatuur beschikken, maar een smartphone zou kunnen volstaan, of een kleine dongle die je in een stopcontact in de auto steekt. Er zijn ook ontwikkelingen aan de gang voor vrachtwagens. In plaats van een OBU toe te voegen, zouden we de Smart Tacho kunnen gebruiken, een toestel dat al aanwezig is in vrachtwagens en uitgerust is met de technologie die nodig is voor tolheffing.

Deze veranderingen zullen er komen en waarschijnlijk worden er dit jaar nog tests uitgevoerd. Tegen 2030 zullen er zeker verschillende tools zijn om tol te innen: kilometers berekenen in België en betalen via DSRC-systemen in Frankrijk. Het gebruik van iets anders dan een OBU lijkt de enige haalbare oplossing te zijn voor lichte auto's. Ik zie niet hoe iedereen gedwongen kan worden om een kastje op de voorruit of het dashboard te monteren.

Vandaag denk ik dat als oplossingen flexibel en gebruiksvriendelijk zijn, mensen bereid zullen zijn om te betalen. Voor mij is het allerbelangrijkste, welk systeem in de toekomst ook wordt gebruikt, in 2030 of daarna, dat er rekening wordt gehouden met de gebruiker. Wat echt essentieel is – en gelukkig steeds vaker ook weerklank vindt bij beleidsmakers – is eenvoud en klantgerichtheid.



Elke werkdag rijden gemiddeld 150.000 tol-plichtige vrachtwagens over de wegen van Vlaanderen, Wallonië (SOFICO) en Brussel. Viapass verzamelt geanonimiseerde gegevens van deze voertuigen.

De overheid heeft Viapass de opdracht gegeven om alle gegevens en geldstromen te verifiëren. Viapass beschikt over unieke landelijke gegevens en geef jaarlijkse en trimestriële sleutelstatistieken vrij.

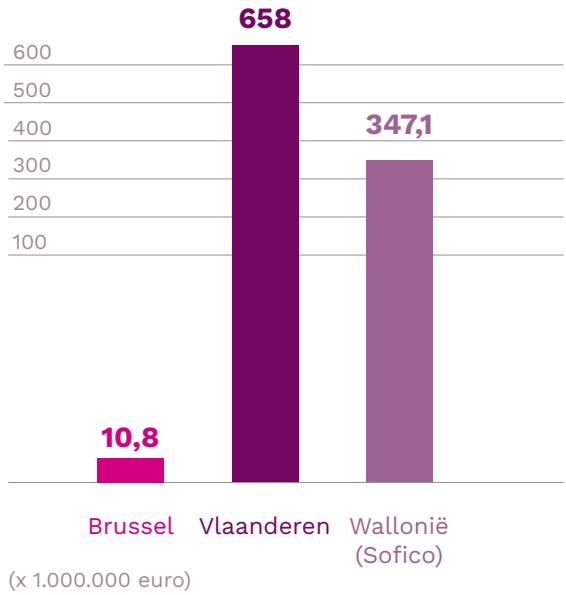
De **jaarstatistieken** in dit jaarverslag geven de basismetingen weer die tot de kerntaken van Viapass behoren.

De tolheffing
- per gewest
- per maand, zodat de hartslag van de inkomsten kan gevolgd worden
- per gewichtsklasse
- per euroklasse

De top 10 van de nationaliteiten van de vrachtwagens op de wegen in België

De **trimestriële statistieken** (te downloaden op www.viapass.be) brengen dezelfde parameters op kwartaalbasis, en dit op vraag van diverse betrokkenen en belanghebbenden die de gegevens graag op kortere termijn opvolgen.

Tolheffing
Per gewest



(x 1.000.000 euro)

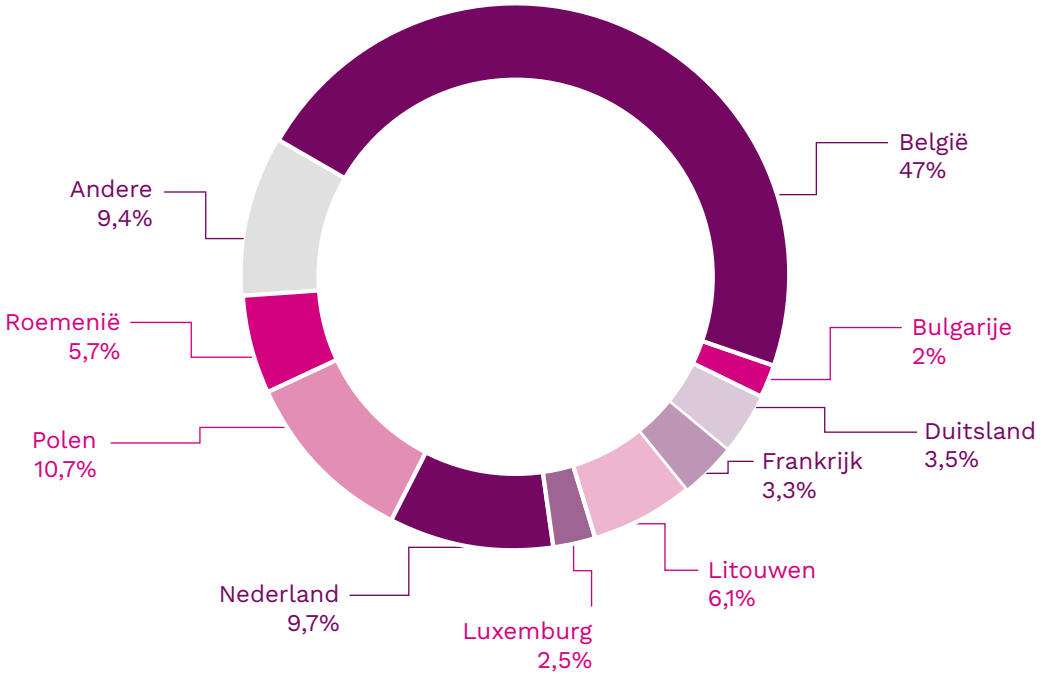
Kijken we naar de statistische gegevens over het jaar 2024, dan zien we dat de door Viapass gegenereerde ontvangsten opliepen tot 1015 miljoen euro. Dit is een stijging met 14,3% ten opzichte van de 888 miljoen euro die in 2023 via de kilometerheffing werd gegenereerd.

Een deel van deze meeropbrengsten is te verklaren door de verandering van het tarief van 686 Km wegen van nultarief naar normaal tarief en aan de aanpassing van de tarieven van de tolheffing aan de index van de consumptieprijzen.

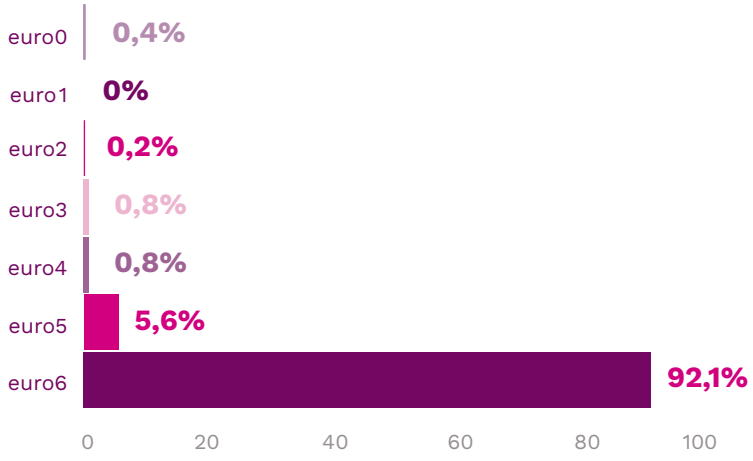
De vergroening van de vloot heeft zijn plafond bereikt. Euro 6- en Euro 5-voertuigen maakten in 2024 bijna 97,7% van de afgelegde voertuigkilometers uit, meer dan vorig jaar (94,01%). Het aandeel grootvolumevrachtwagens groeit wederom, met de categorie +32T die 91,9% van de tolgelden gegeneereerde, 2,5% meer dan in 2023.

E40

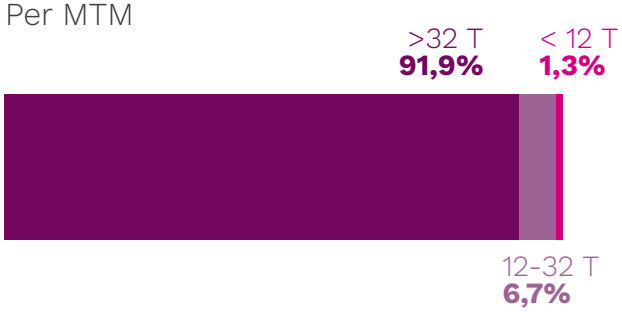
Tolheffing
Per land van registratie



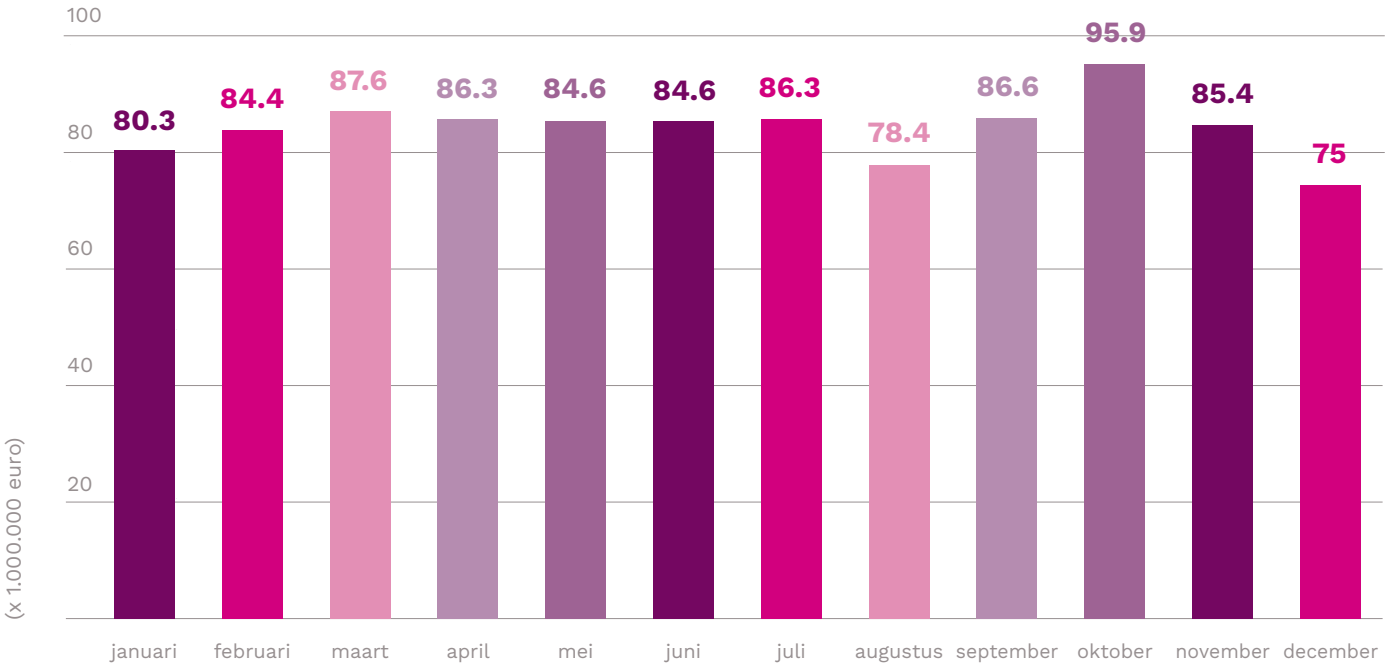
Tolheffing
Volgens euroklasse



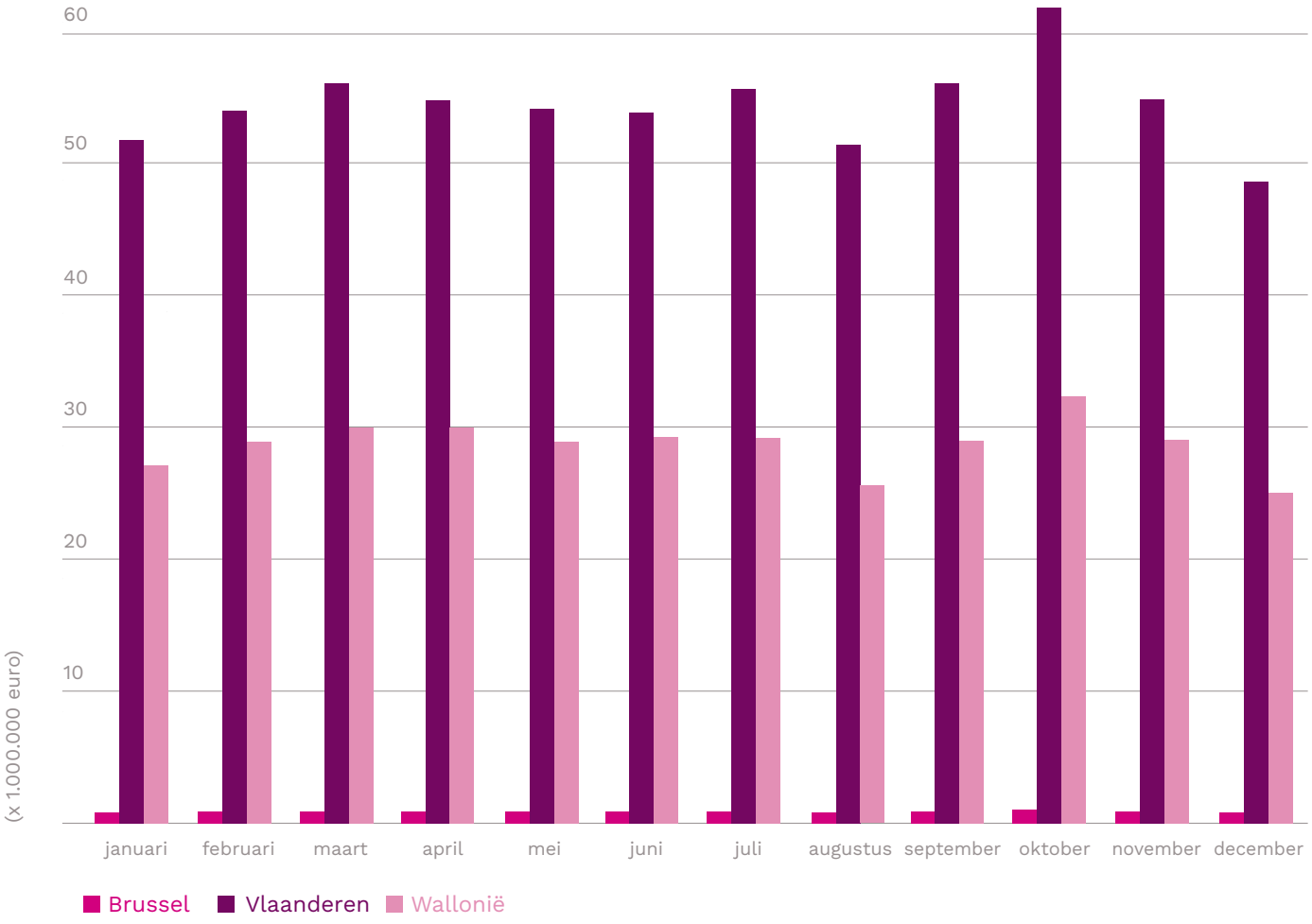
Tolheffing
Per MTM



Tolheffing
Per maand



Tolheffing
Per maand, per gewest



“We geven advies over de do’s en don’ts.”

Wim Henssen werkt nauwgezet samen met Satellic voor de opvolging van de ontwikkelingen sinds 2014.

Wanneer ben jij gestart bij Viapass?
Ik ben begonnen op 1 September 2014. Maar dan was ik was al een tijdje bezig ook, ik ben eigenlijk op kilometerheffing begonnen op 1 januari 2011.

Het is een mooi traject om vanaf het begin bij betrokken te zijn...
Het is eigenlijk een rollercoaster geweest sinds 2011. Er waren altijd stappen met verschillende versnellingen en deadlines die gehaald moesten worden, omdat het hele traject al uitgetekend was tot aan de gunning. Men was dan aan het terugrekenen: oké, wat moet tegen wanneer klaar zijn, wat moet je hebben. Die data waren altijd deadlines, en je zag dat het begin redelijk traag vooruitging, maar naarmate die data dichterbij kwamen, zag je een enorme versnelling. Iedereen moest dan op de boot springen, dus het was echt een rollercoaster verhaal.
Tot 25 juli 2014, toen het contract werd getekend. Officieel ben ik in september begonnen bij Viapass.

De rollercoaster is eigenlijk niet meer gestopt sinds de contractondertekening. We begonnen met het oprichten van Viapass. We hadden nog geen personeel, dus we begonnen met het werven van mensen. Daarnaast moesten we alle documentatie voor de legale oprichting van Viapass regelen, wat ook veel werk was.

Zo zag je de organisatie groeien. We begonnen als een eenmanszaak met een chef en een werknemer, en groeiden uit tot de professionele organisatie die we nu zijn.

We hebben de afgelopen jaren veel zaken gedigitaliseerd en begonnen met het monitoren van alles wat er gebeurt. Ik denk zelfs dat we nu als referentie in Europa worden gezien.

We doen nu diepgaande analyses van data, waardoor we externe partijen en overheden kunnen adviseren. We hebben momenteel twee consultancyprojecten lopen. We geven advies over de do's en don'ts. We zijn begonnen met een lichte structuur en hebben nog steeds een relatief lichte structuur binnen de overheid, maar met veel capaciteiten.

Iedereen binnen Viapass kent het systeem, maar het is soms onduidelijk waar de capaciteiten of expertise van een persoon precies liggen...
Omdat we een flexibele organisatie zijn, begin je niet als je zelf ook niet flexibel bent. Dat is eigenlijk een aanwervingscriterium dat we al bij de personen zien. Als je denkt dat je hier in een hokje terechtkomt, dan is dat niet zo. Je werkt hier van A tot Z en moet heel breeddenkend en inzetbaar zijn. Het is ook belangrijk dat je werk ziet.

Het gaat erom dat je een idee krijgt van wat je job en je departement is. Wat kan ik nu nog allemaal doen? Hoe zie ik de toekomst? Wat is er nog allemaal nodig? Hoever kan ik nog gaan? Meestal komen de middelen dan wel achteraf.

En wat is je mooiste werkervaring geweest?
Er is één dag die voor mij bijzonder was, en dat is 1 april 2016. Het eigenaardige aan die dag is dat de opbouw ernaartoe een enorme versnelling kende in de laatste weken. Grote hoeveelheden mails stroomden dagelijks binnen, telefoons en meetings volgden elkaar snel op, met grote bijeenkomsten en veel mensen. Het weekend dat daarop volgde, is me altijd bijgebleven.

Wim Henssen

Het is eigenlijk een rollercoaster geweest sinds 2011.

Het was alsof we in het oog van de storm zaten. Alles was stil. De mails stopten, ik kreeg er nog maar vijf of zes. Telefoons bleven uit. Wat is er aan de hand? Het duurde even voordat ik het besefte. Gedurende de dag kwamen er cijfers binnen: zoveel OBU's uitgerold, zoveel mensen onderweg. Er kwamen wat gegevens binnen, maar het gevoel van wat er precies aan de hand was, ontbrak.

Dat weekend pakte ik de motor. Ik herinner me nog dat het een zonnige zaterdag was. Ik besloot naar een servicepunt te gaan, aan de grens met Nederland in Meer, om te zien hoe het in de praktijk ging. Er was weinig verkeer op de weg, en ik legde het traject naar het noorden van Antwerpen snel af. Maar toen ik de grens naderde, begon de realiteit binnen te dringen.

Op de pechstrook stonden rijen vrachtwagens achter elkaar, omdat iedereen tot het laatste moment had gewacht. De politie regelde het verkeer en liet voertuigen door, die allemaal in de wachtrij stonden. Bij de servicepunten stond een mengelmoes van mensen met papieren in de hand, te wachten bij de Satellomats, met twintig mensen voor elke automaat. Satellic had een mobilhome met een mobiele unit voor OBU-uitgifte geplaatst, en daar stond ook een groep mensen omheen. Aan de achterkant van het gebouw was er een tentje van UTA, de concurrent van Satellic, die klanten probeerde te winnen voor Axxès.

Op dat moment begon ik te beseffen hoeveel impact we hadden. Het werd duidelijk wat er allemaal aan het gebeuren was. Ik probeerde mensen bij de servicepunten te helpen, en zei in alle mogelijke talen wat ze moesten doen. Het voelde eigenaardig aan. Op dat moment besefte ik dat het systeem operationeel was geworden.

> Op dat moment besefte ik dat het systeem operationeel was geworden.

En dat was bij alle servicepunten hetzelfde verhaal: overal wachtrijen. Het systeem zelf draaide goed en werkte zoals het moest. Het probleem was dat iedereen tot het laatste moment had gewacht, denkend dat het wel afgelast zou worden. Maar toen het echt moest gebeuren, beseften ze dat het serieus was en gingen massaal naar de verkooppunten, wat natuurlijk de nodige chaos veroorzaakte.

Het was inderdaad lang van tevoren gepland. En er was ook een proefperiode, toch?
Er is een proefperiode van 6 maanden geweest. We hebben ook informatiesessies en presentaties gegeven voor transportbedrijven en vakbonden. Dat zijn dingen waar je later aan terugdenkt. Het was een leuke periode. Maar vooral die stilte was heel frappant. Je zit in een rollercoaster, en op een gegeven moment wordt je werk je leven. Je raakt eraan gewend dat dingen op je afkomen en je beslissingen moet nemen. En dan ineens wordt alles stil.

En nu is het helemaal anders, want de mensen zijn er volledig aan gewend...
Iedereen kent het nu eigenlijk. Er is een hoge mate van gewenning ontstaan. Voor velen is het een automatisme geworden. Ze hebben een bakje nodig en denken er niet meer over na.

En vorig jaar?
Vorig jaar denk ik dat mijn belangrijkste persoonlijke verwezenlijking het Route Ticket-project was. Dit project omvat de ontwikkeling van een route ticket waarbij de gebruiker niet meer een OBU moet gaan halen maar eenvoudig via een website een ticket kan boeken voor zijn geplande route. Hoewel het nog niet live is gegaan, wat misschien een beetje jammer is, hebben we toch iets bereikt. We hebben met een team van mensen, zowel juridisch als technisch, samengewerkt en het project voor 90 tot 95 procent afgerond. Het juridische aspect moet nog gevalideerd worden, maar verder staat alles klaar. Als we nu zouden moeten beginnen, zou het kunnen.

Wat is je visie voor Viapass, bijvoorbeeld tegen 2030?
Ik hoop dat we de referentie in Europa kunnen blijven op het gebied van tolheffing. We staan nu nog steeds aan de voorhoede van tolheffing en dat we nieuwe verantwoordelijkheden mogen

Vanaf het begin...

Juli 2014: Ondertekening contract Satellic en oprichting Viapass

1 oktober 2015: start van de testfase voor kilometerheffing met operationele OBU's van Satellic

1 april 2016: go-live van de kilometerheffing met de 2 dienstverleners Satellic en Axxes

Januari 2025: kilometerheffing rondt kaap van 1 miljard inkomsten (zonder 1 dag outage sinds het begin)

krijgen en een grotere scope van voertuigen die moeten betalen. Ik hoop dat we binnen België nog steeds een grote rol kunnen spelen.

Daarnaast zou ik graag hebben dat we de architecten van de kilometerheffing blijven, vooral omdat er in de gewesten concessies worden gegeven die gecontroleerd en geïntegreerd moeten worden. Ik denk dat we een belangrijke rol als integrator en coördinator kunnen blijven spelen. Dit betekent niet dat we alles zelf zullen beheren, maar dat onze grootste kracht zal liggen in het verbinden van de verschillende systemen en architecturen. We zullen ervoor zorgen dat alles met elkaar communiceert en als een uniform geheel naar buiten toe overkomt, ook buiten België.

‘Voor kilometer-heffing, of het nu voor lichte of zware voertuigen is, is Viapass de juiste keuze.’

Technisch, organisatorisch en communicatief wil ik dat we nog steeds kunnen zeggen: ‘Voor kilometerheffing, of het nu voor lichte of zware voertuigen is, is Viapass de juiste keuze.’ Ik geloof dat dit voor iedereen iets positiefs zal opleveren. Dat is mijn visie.

Ik hoop dat ik dit nog een tijdje mag blijven doen, want het wordt alleen maar interessanter. Je moet buiten de gebaande paden blijven denken, niet alleen binnen je eigen domein of techniek, maar ook organisatorisch. Het is belangrijk om bij elke beslissing een helikopterview te behouden: wat zijn de effecten op verschillende gebieden en wie moet ik erbij betrekken? Je doet het immers niet alleen.

Dit is iets wat ik door de jaren heen heb geleerd. Je hebt veel expertise nodig die je moet opzoeken, ook binnen de gewesten. Rollen veranderen, mensen veranderen van projecten, en je moet steeds opnieuw uitzoeken bij wie je moet zijn en wie verantwoordelijk is. Communicatie met stakeholders is cruciaal. Luisteren is belangrijk, en je moet niet proberen je eigen visie door te drukken. Anders loop je vast in je eigen cocon.

“Ik heb het gevoel dat ik een *one woman communicatiebureau* leid”

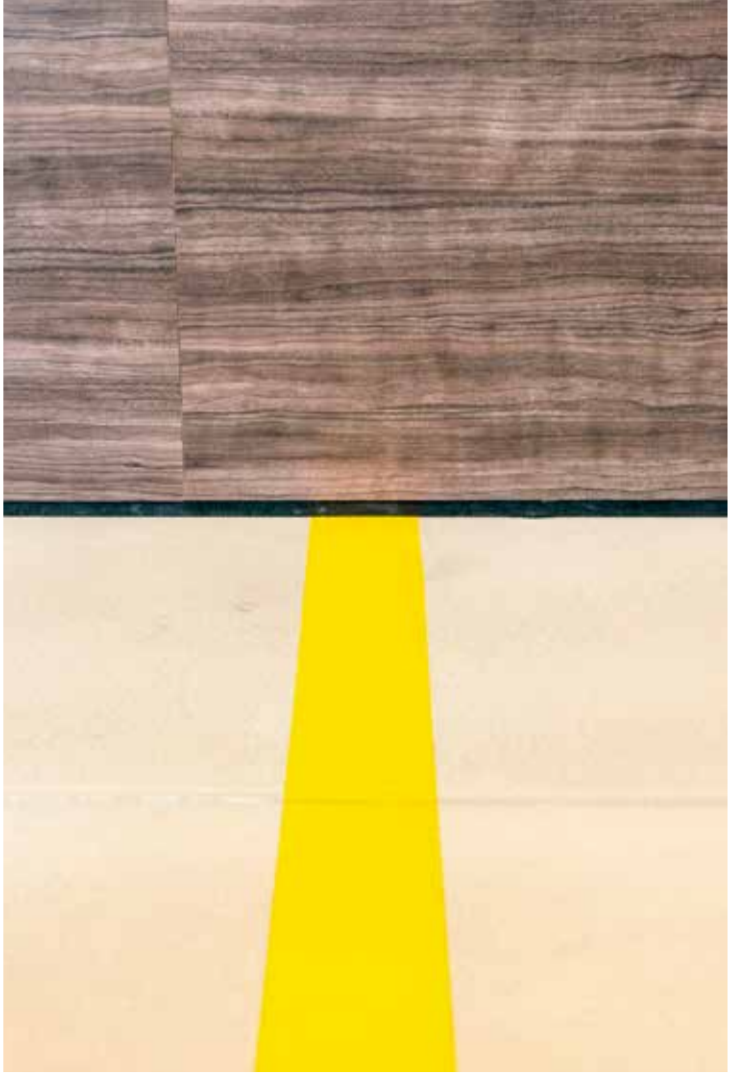
Stéphanie Fraikin is verantwoordelijk voor communicatie bij Viapass sinds eind 2023.

Wanneer ben je bij Viapass begonnen?
Ik begon bij Viapass op 1 december 2023, maar het bedrijf was geen onbekende voor mij. In juli 2016 nam Edward Claessens, toen communicatieadviseur bij Viapass, contact met me op om de nieuwe Viapass-kantoren te fotograferen. Het klikte en we begonnen meerdere keren per jaar af te spreken om de fotocollectie aan te vullen, Viapass-medewerkers te vereeuwigen en jaarverslagen te illustreren. Ik kende dus niet alleen Viapass, maar ook alle medewerkers en bestuursleden.

Toen de vacature vrijkwam, twijfelde ik er niet aan om mij kandidaat te stellen. Ik ben ontzettend dankbaar voor het vertrouwen dat een jaar geleden in mij werd gesteld, en nu nog steeds. Wat ik van buitenaf al kon zien, waardeer ik nu nog meer: een kleine maar sterke organisatie, met bijzonder fijne collega’s en (bijna) elke dag nieuwe uitdagingen.

Soms heb ik het gevoel dat ik een ‘one woman communication agency’ leid als het gaat om communicatie, publicaties, fotografie, evenementen,

> Ik kende dus niet alleen Viapass, maar ook alle medewerkers en bestuursleden.



De eerste foto's van de (nieuwe) Viapass-kantoren in 2016 en mijn eerste contact met de entiteit.

Stéphanie Fraikin

de website... Tot nu toe heb ik zelfs het jaarverslag helemaal zelf geschreven, uiteraard met de input van collega's. De lijst aan taken is lang en gevarieerd, maar ik doe het met veel plezier!

Wat viel je dit jaar op?
Wat communicatie betreft, was mijn eerste jaar, 2024 dus, een heel druk jaar. Een van mijn eerste taken was het organiseren van onze nieuwjaarsreceptie in het Trammuseum. Dat bracht me een beetje uit mijn comfortzone, maar het ging heel goed. De uitdagingen volgden al snel: het jaarverslag van 2023 (met de steun van Edward), het organiseren van de EFP-bijeenkomst in Louvain-La-Neuve in april met Olivier...

In mei, ter gelegenheid van de verjaardag van Viapass, hebben we het 10-jarig jubileumboek gepubliceerd, een echt salontafelboek. Samen met Edward en enkele oud-medewerkers van de kilometerheffing hebben we de afgelopen 10 jaar gebundeld, verrijkt met archieffoto's (waarvan ik er een aantal zelf heb gemaakt, grappig genoeg). Dit boek werd ook uitgedeeld aan onze gasten tijdens de receptie in het Atomium in september. Dit evenement bracht een groot deel van de tolgemeenschap in België en Europa samen. Het was een heel speurwerk om iedereen op te sporen die in 2011 aan het project had meegewerkt... maar ik denk dat alle aanwezigen trots en blij waren om erbij te zijn.

Het was ook hoog tijd om de website viapass.be een nieuwe look te geven. De vorige site, die terugging tot juli 2013, had door de jaren heen wel wat updates gekregen, maar vertoonde steeds meer ouderdomsverschijnselen.

Vanaf het begin...

- Communicatie met federaties en vervoerders in 2014-2016
- Optimalisatie van de website
- Opvolging van de responstijd en oplossingsgraad van inkomende e-mails
- Lancering van het Viapass 10-jarig jubileumboek

VERSCHILLENDE BEHANDELDE VRAGEN IN 2024 (EMAIL)

320

VRIJSTELLINGS/ OUT OF SCOPE AANVRAGEN

92

OVER BETWISTING VAN BOETES

4

KLACHTEN (BEHANDELD)

3

Navigeren werd lastig en de inhoud raakte ondergesneeuwd door verouderde informatie. We mikten op een lancering van de nieuwe site begin 2025, en die ging uiteindelijk live op 4 februari 2025, tijdens onze nieuwjaarsreceptie een paar maanden geleden. Voor de nieuwe aanpak kozen we bewust voor een formuliergebaseerd systeem, zodat gebruikers eenvoudiger hun weg vinden en sneller geholpen worden.

Ik werk ook aan een tool voor het vertalen van boetes op de Viapass-website, waarmee buitenlandse gebruikers een standaardboete kunnen raadplegen in de taal van hun keuze (24 Europese talen). Dit project zou in de zomer van 2025 afgerond moeten zijn.

We hebben ook vooruitgang geboekt met het bijhouden van persartikelen. Hierdoor kunnen we maandelijks een verslag sturen over de afgelopen maand, zelfs als het wat rustiger is. Voor ons is dat een goed teken: geen nieuws, goed nieuws.

In 2023 ontvingen we ongeveer 300 vragen via e-mail, onderverdeeld in verschillende categorieën: verzoeken om vrijstellingen, algemene vragen, OBU-storingen, enzovoort. Soms vraagt een vraag nog wat opzoekwerk, al is dat veel minder dan in de beginperiode. En net daar maken mijn collega's het verschil. Zowel mijn collega's in het Viapass-team als die in de gewesten staan altijd klaar om de soms dringende vragen van onze gebruikers te beantwoorden. Heel veel dank aan hen!

> Zowel mijn collega's in het Viapass-team als die in de gewesten staan altijd klaar om de vragen van te beantwoorden

De manier waarop we communiceren is sterk veranderd. Vroeger moesten gebruikers op elk niveau worden geïnformeerd. Tegenwoordig zijn de meeste chauffeurs prima uitgerust en goed geïnformeerd. Basisinformatie is meestal overbodig geworden. Maar er blijven uitzonderingen bestaan: vragen over bijzondere gevallen zoals oudere vrachtwagens, tractoren of campers houden ons scherp.

Deze manier van communiceren zal mee evolueren met het systeem. Wanneer het Route Ticket-project van start gaat, zal het een ander type gebruiker moeten aanspreken dan de klassieke

vrachtwagenchauffeur. (Route Ticket is bedoeld voor occasionele gebruikers of als vervanging van een buiten dienst gestelde OBU). Het zal dus nodig zijn om het juiste platform te vinden om hen te informeren. Hoewel we een groot aantal vragen verwachten, zullen de nieuwe functies een nieuw communicatieritme met zich meebrengen. Ik kijk alvast uit naar deze nieuwe uitdaging.

In de toekomst zie ik Viapass ook de kilometerheffing voor andere voertuigtypes coördineren en integreren. Dat zou de werking van onze organisatie fundamenteel veranderen. We hebben het dan niet over een verdubbeling van het aantal gebruikers, maar over een vermenigvuldiging met acht of meer. Ik hoop dat Viapass zijn persoonlijke aanpak in de communicatie zal kunnen behouden, ook wanneer het aantal unieke contacten per telefoon of e-mail sterk toeneemt.

Daarnaast zie ik voor ons BIG-team (Business Intelligence and Geomatics) veel potentieel in een aparte website die de kracht van onze data bij Viapass kan demonstreren.

“Meer inzetten op automatisatie en informatisatie van de financiële stromen”

Thierry Peeters, die nu van zijn pensioen geniet, was Finance Manager bij Viapass van november 2015 tot eind 2024. In oktober vervoegde Stephane Charles het team om hem op te volgen.

Is Viapass veel veranderd sinds 2015?

Thierry: Absoluut. Toen ik begon, zaten we in andere gebouwen. We zaten in de bouwfase, er was nog niets zichtbaar en behalve een paar pilootgebruikers waren er nog geen echte gebruikers. Enkele vrachtwagenchauffeurs hadden toen proactief een OBU geïnstalleerd die in testmodus werkte, zonder hen te laten betalen. We zijn toen snel van start gegaan en hebben stap voor stap onze capaciteit opgebouwd. We zijn begonnen met heel beperkte IT-middelen, maar hebben die geleidelijk ontwikkeld tot de systemen die we vandaag in huis hebben.

En op financieel vlak, zijn er grote veranderingen geweest tussen toen en nu?

Thierry: Het is min of meer hetzelfde gebleven. In feite is het heel stabiel gebleven. Het is een zeer complex systeem vanwege de uiteenlopende beslissingen van de verschillende gewesten. Maar juist omdat er – in tegenstelling tot wat oorspronkelijk voorzien was – nooit opnieuw is onderhandeld tussen de gewesten, is het basisprincipe overeind gebleven. Wat we toen hebben ingevoerd en wat in het eerste jaar werkte, is sindsdien blijven werken op een terugkerende, cyclische manier.

En hoe was het om met dit systeem te beginnen?

Stephane: Voor mij was alles nieuw toen ik hier begon. Ik had geen ervaring met tolheffing en geen ervaring met de systemen hier. In het begin was het dus een kwestie van de complexiteit te leren kennen en begrijpen. Nu, een paar maanden

Thierry Peeters

Stephane Charles

later, gaat het al veel beter. De stabiliteit van het financiële aspect, zoals Thierry zegt, zorgt ervoor dat eens je het complexe deel begrijpt, alle puzzelstukjes op hun plaats vallen.

Thierry: Er was één gebeurtenis die er voor mij uitsprong. Vrij snel beseften sommige mensen in de gewesten dat de EETS tot een aanzienlijke werkdruk zou leiden. En zo kregen wij er een stevige taak bij: het toezicht op de vergoeding van de EETS. Die opdracht maakte oorspronkelijk geen deel uit van ons takenpakket, maar werd er nadien aan toegevoegd. Het is zeker niet het eenvoudigste proces dat we beheren. Het betekent dat we de verschillende EETS controleren en hen vergoeden nadat we het geld bij de gewesten hebben opgehaald.

Thierry, wat was voor jou de mooiste ervaring van de voorbije jaren?
Thierry: Wat er voor mij uitspringt, is dat we erin geslaagd zijn om op regelmatige basis en zonder problemen te werken. En telkens wanneer er zich moeilijkheden voordeden - die nu eenmaal bij het leven horen – vonden we samen met onze partners in de gewesten haalbare en redelijke oplossingen. Dit is te danken aan het feit dat

> We zijn erin geslaagd een goede samenwerking met de verschillende entiteiten op te bouwen.

we erin geslaagd zijn een goede samenwerking met de verschillende entiteiten op te bouwen.

Is er iets dat je de laatste maanden is opgevallen?
Stephane: Het mooie is de samenwerking van al die mensen in het hele ecosysteem. Er zijn heel veel verschillende betrokken partijen in het hele systeem. Het staat of valt met samenwerking, zou ik zeggen. Als mensen allemaal moeilijk gaan doen, dan gaan we geen meter vooruit. Als iedereen samenwerkt en samen vooruitgaat, dan loopt het heel goed. Dat is ook wat we zien. De samenwerking verloopt heel goed, waardoor het systeem ook goed draait.

Hoe kijk je terug op 2024?
Thierry: 2024 was voor mij een

TOLINKOMSTEN IN 2024:

1.015.819.171,26€

PER WEEK
113,3 MILJOEN **TOLKM**
19,4 MILJOEN **EURO**

PER WERKDAG
20,7 MILJOEN **TOLKM**
3,5 MILJOEN **EURO**

TOLKM IN 2024:

± 5.627.154.104

INVESTERING INFRASTRUCTUUR PER REGIO

Investering werking Viapass		deelname kosten systeem
54%	VL	**62,2%**
40%	WA	**35,62%**
6%	BR	**2,18%**

bijzonder jaar. De zoektocht naar een opvolger – nooit eenvoudig – heeft dat jaar getekend. Enerzijds moesten we de dagelijkse werking blijven garanderen en de vele betrokken partijen – van de gewesten tot de provincies – tevreden houden. Anderzijds moesten we de juiste persoon vinden om het stokje over te nemen: iemand die klaar is om zich in een complexe context met een rijke voorgeschiedenis te bewegen. Dat hele proces was voor mij zonder twijfel het hoogtepunt van het jaar.

Stephane: Het was een beetje moeilijk voor mij, want ik was hier maar drie maanden. De eerste weken waren druk en ik zag de samenhang niet. Nu zijn we bijna vijf maanden verder en de samenhang is me heel duidelijk. Ik herinner me nog goed die eerste dagen; er was meteen een probleem en het was moeilijk om te volgen. Ik wist niet eens waarom, wat, of hoe. Helemaal in het diepe gegooid, maar gaandeweg zie je de verbanden en begrijp je dat het systeem werkt. Je kunt het niet uitleggen, je moet het meemaken. Dan ervaar je het en begrijp je het zoveel beter dan wanneer je het probeert uit te leggen. Het is vrij complex. Die eerste drie maanden waren vol verrassingen. Nu zit ik in mijn tweede cyclus van drie maanden en er zijn veel minder verrassingen, hoewel er hier en daar nog wel wat zijn. Nog een paar cycli verder en dan denk ik dat ik ongeveer alles gehad zal hebben.

Hoe zie je Viapass evolueren richting 2030?

Thierry: Ik denk dat Viapass idealiter zou moeten profiteren van wat het al heeft bereikt om in de toekomst een breder scala aan voertuigen te kunnen beheren. Tegelijk is het belangrijk dat er

een goed evenwicht blijft tussen louter financiële doelstellingen en ambities op het vlak van mobiliteit. Dit was minder het geval voor vrachtwagens, aangezien zij, althans op sommige plaatsen, een klein deel van het verkeer vertegenwoordigen. Maar als Viapass ook andere voertuigcategorieën gaat beheren, wordt mobiliteit cruciaal. Dan kunnen thema's zoals verkeerscongestie integraal meegenomen worden, in nauwe samenwerking met de gewesten.

Hoe zit het met de financiën in 2030?

Thierry: Het zou goed zijn om te investeren in verdere automatisering, zodat Viapass en zijn financieel beheerder ook in een grotere en nog complexere omgeving kunnen blijven functioneren. Ik denk dat we met de huidige middelen een bepaalde grens hebben bereikt. Als we verder willen groeien, moeten we andere oplossingen overwegen. Dat hoeft niet meteen gigantische investeringen te betekenen, maar wel gerichte inspanningen, zeker op het vlak van automatisering.

Stephane: Ik denk dat tegen 2030, ongeacht of er meer voertuigen zijn of CO_2-tolheffing, de wereld complexer zal worden en ook de financiële stromen zullen complexer worden. Daarom denk ik dat we inderdaad meer moeten inzetten op automatisatie en informatisatie van de boekhouding om dit professioneel te blijven beheren. Daarnaast komt de elektronische facturatie er binnenkort aan; de eerste fase in 2026 maakt dit verplicht. Naar 2030 toe komt er een hele btw-systematiek achteraan. De wereld zal er tegen 2030 heel anders uitzien en ik denk dat we ons moeilijk kunnen voorstellen hoe het zal verlopen. Alle facturen zullen elektronisch binnenkomen en

er komt een hele automatisatiegolf op ons af. We moeten hier echt in meegaan en vooruitstrevend zijn om ervoor te zorgen dat we onze complexe taken op een professionele manier kunnen blijven vervullen.

ACTIVA

(IN EUR)		TOEL.	2023	**2024**
Vaste activa				
I.	Oprichtingskosten	20		
II.	Immateriële vaste activa (ann. I, A)	21		
III.	Materiële vaste activa (ann. I, B)	22/27	3.771,36	1.247,02
A.	Terreinen en gebouwen	22		
B.	Installaties, machines en uitrusting	23		
C.	Meubilair en rollend materieel	24	2.128,94	425,81
	240000 Meubilair	24	2.670,71	2.670,71
	240009 Afschrijving meubilair	24	-2.670,71	-2.670,71
	240200 Informaticamateriaal	24	58.844,75	58.844,75
	240290 Afschrijving informaticamateriaal	24	-56.715,81	-58.418,94
D.	Leasing en soortgelijke rechten	25		
E.	Overige materiële vaste activa	26	1.642,42	821,21
	260000 Kosten van ingehuurde lokalen	26	8.212,10	8.212,10
	260900 Geb. afschr./kosten ingehuurde lokalen	26	-6.569,68	-7.390,89
F.	Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27		
IV.	Financiële vaste activa (ann. I, C en II)	28	-	-
	288000 Borgsom in valuta	28	-	-
	TOTAAL VASTE ACTIVA	20/28	3.771,36	1.247,02

(IN EUR)		TOEL.	2023	**2024**
Vlottende activa				
V.	Vorderingen op meer dan één jaar	29		
A.	Handelsvorderingen	290		
B.	Andere vorderingen	291		
VI.	Voorraden en bestellingen in uitvoering	3		
A.	Voorraden	30/36		
B.	Bestellingen in uitvoering	37		
VII.	Vorderingen op ten hoogste één jaar	40/41	173.857,25	60.575,41
A.	Handelsvorderingen	40	143.278,47	12.454,70
B.	Overige vorderingen	41		
	411600 Regularisatie te recupereren BTW	41	30.578,78	48.120,71
IX.	Liquide middelen	54/58	2.223.180,60	2.735.838,26
X.	Overlopende rekeningen	490/1		
	490000 Over te dragen kosten	490/1	2.607,75	13.701,04
	TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA	29/58	2.403.416,96	2.810.114,71
	TOTAAL ACTIVA	20/28	2.403.416,96	2.811.361,73

PASSIVA

(IN EUR)		TOEL.	2023	**2024**
Eigen vermogen				
I.	Kapitaal (ann. III)	10	498.000,00	498.000,00
A.	Geplaatst kapitaal	100	498.000,00	498.000,00
	100000 Geplaatst kapitaal	100	498.000,00	498.000,00
II.	Uitgiftepremies	11		
III.	Herwaarderingsmeerwaarden	12		
IV.	Reserves	13		
V.	Overgedragen winst	140	1.394.429,25	1.710.381,32
VI.	Kapitaalsubsidies	15		
A.	Voorzieningen en uitgestelde belastingen	16		
VII.	A. Voorzieningen voor risico's en kosten (ann. IV)	160/5		
	B. Uitgestelde belastingen	168		
	TOTAAL EIGEN VERMOGEN	10/15	1.892.429,25	2.208.381,32

(IN EUR)		TOEL.	2023	**2024**
Schulden				
VIII.	Schulden op meer dan 1 jaar (ann. V)	17		
IX.	Schulden op ten hoogste één jaar (ann. V)	42/48	510.987,71	602.980,41
A.	Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42		
B.	Financiële schulden	43		
C.	Handelsschulden	44		
	1. Leveranciers	440/4		220.553,69
	440000 Leveranciers	440/4		168.958,87
	444000 Te ontvangen facturen	440/4		51.594,82
	2. Te betalen wissels	441		
D.	Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
E.	Schulden met betrekking tot betalingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	151.719,82	327.648,75
	1. Belastingen	450/3	4.660,47	115.510,19
	451200 Lopende admin. rekening BTW te betalen	450/3	3.333,56	
	451600 Regularisatie BTW	450/3	1.326,91	41.391,42
	453000 Ingehouden voorheffingen			74.118,77
	2. Wedden en sociale lasten	454/9	147.059,35	212.138,56
F.	Overige schulden	47/48	207.548,07	54.777,97
	488299 Begrotingsreserves gewesten	47/48	207.548,07	54.777,97
X.	Overlopende rekeningen	492/3		
	TOTAAL DER SCHULDEN	42/48	510.987,71	602.980,41
	TOTAAL DER PASSIVA	10/49	2.403.416,96	2.811.361,73

RESULTATEN

(IN EUR)	TOEL.	2023	**2024**
I. Bedrijfsopbrengsten		2.641.057,58	2.815.123,59
Omzet	70	107.401,28	233.990,00
705000 Dienstverlening	70	107.401,28	233.990,00
Andere bedrijfsopbrengsten	74	2.533.656,30	2.581.133,59
734100 Dotatie Waals Gewest	71/4	302.500,00	308.000,00
734101 Diensten SOFICO	71/4	706.000,00	720.000,00
734110 Dotatie Brussels Hoofdstedelijk Gewest	71/4	151.000,00	154.000,00
734120 Dotaties Vlaams Gewest	71/4	1.362.357,36	1.389.000,00
749000 Diverse bedrijfsopbrengsten	74	11.798,94	10.133,59
II. Bedrijfskosten	60/66	-2.486.368,50	-2.542.392,42
Benodigdheden, diensten en goederen	60/61	-1.018.235,66	-1.114.639,61
610000 Huur en huurlasten	60/61	-116.832,10	-133.069,12
612000 Water & electriciteit	60/61	-3.752,99	-3.617,33
612100 Telefoon	60/61	- 5.226,61	- 5.315,32
612200 Pers, persmagazine en hosting	60/61	-13.869,59	-4.704,77
612201 Andere communicatie en honoraria	60/61	-45.573,39	-27.527,98
612330 Informaticamateriaal	60/61	-2.461,49	-22.859,19
612340 Office	60/61	-15.127,13	-16.131,44
612520 Tests en diverse OBU ontwikkelingen	60/61	-327,26	-1.904,87
613150 Aansprakelijkheidsverzekering	60/61	-2.057,00	-1.388,65
613200 Honoraria & EETS- certificeringen	60/61	-638.083,61	-714.402,46
613250 Wettelijke reclame	60/61	-718,80	-1.020,58
613260 Zitpenningen	60/61	-23.279,90	-21.084,70
613270 Honoraria sociaal secretariaat	60/61	-7.375,04	-7.547,21
613335 Informaticadiensten, data center	60/61	-93.902,56	-50.558,63
613355 Kosten externe missies	60/61	-22.704,80	-17.203,15
614050 Web Communicatie - Press	60/61	-5.420,50	-1.522,38

(IN EUR)		TOEL.	2023	**2024**
	614600 Receptie- en representatiekosten	60/61		-36.632,31
	615100 Opleidingskosten	60/61	-4.712,57	-17.514,07
	617100 Ter beschikking gesteld personeel	60/61	-16.810,32	-30.392,44
Remuneraties, sociale lasten en pensioenen (ann. VI, 2)		62	-1.464.077,73	-1.424.901,53
Afschrijvingen en waardeverminderingen op de oprichtingskosten, en op immateriële en materiële activa		630	-2.728,20	-2.524,34
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen		631/4		
Voorzieningen voor risico's & kosten (dotaties, gebruik en overnames)		635/8		
Andere bedrijfskosten		640/8	-1.326,91	-569,95
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten		649		
III.	Bedrijfswinst	70/64	154.689,08	272.731,17
	Bedrijfsverlies	64/70		
IV.	Financiële opbrengsten	75	1.913,18	49.343,49
V.	Financiële kosten	65	-2.955,21	-6.122,59
VI.	Winst van het boekjaar voor belasting	70/66	153.647,05	315.952,07
VII.	**Winst van het boekjaar**	**70/67**	**153.647,05**	**315.952,07**

INVESTERINGEN

Bij de invoering van de elektronische tolheffing EETS was het de bedoeling van Europa dat de tolgelden zouden terugvloeien naar de mobiliteitsbudgetten. Gezien het uitgebreide wegennet van België en het drukke verkeer, is het niet verrassend dat de opbrengsten van de kilometerheffing in 2024, die 1015 miljoen euro bedroegen, snel en efficiënt hun weg vonden naar de drie gewesten van België.

Op de volgende pagina's kunt u zien hoe Vlaanderen, Wallonië en Brussel onder andere met de gelden van de kilometerheffing zorgen voor een betere mobiliteit in ons land.

WALLONIË

In Wallonië blijft SOFICO, mede dankzij de kilometerheffing, tal van investeringsprojecten financieren. Daarmee wil het de weggebruikers een veilige, comfortabele en vlotte infrastructuur aanbieden. In het kader van het «Infrastructuur- en Mobiliteitsplan voor iedereen 2020-2027» is SOFICO van plan om in deze periode meer dan 1,2 miljard euro te investeren in de herstelling en beveiliging van het hoofdwegennet.

Voor 2024 staan er heel wat projecten op de planning, waarvan we er enkele willen uitlichten:

- Voortzetting van de werken aan de E411/A4 tussen Daussoulx en Thorembais-Saint-Trond, met de focus op herstellingen en verkeersveiligheid;
- Start van het herstel van de brug van Froyennes (E42/A8);
- Herinrichting van de autosnelweg E42/A27 tussen Laboru en Polleur, richting Malmedy ;
- Herstel van de snelweg E25-E411/A4 tussen Weyler en Aarlen, richting Brussel;
- Verharding van de snelweg E420/A54 tussen Gosselies en Charleroi;
- Herstel van de voetpaden op de Brusselse Ring (R0) tussen het knooppunt Haut-Ittre en het Vlaams Gewest,
- Herstel van de autosnelweg E42/A16 tussen Doornik en Maubray, richting Bergen;
- Voltooiing van de herstellingen aan de brug bij het knooppunt Famillereux, een steunpunt voor de E19/A7;
- In de regio Luik: het einde van de zomer upgrades van de E25-E40/A602 verbinding.

Daarnaast levert de kilometerheffing ook een bijdrage aan het onderhoud van het hoofdwegennet. Voor 2024 bedroeg dat ongeveer 160,5 miljoen euro.

SOFICO is intussen ook gestart met een pilootproject om vrachtwagenchauffeurs beter te informeren over beschikbare parkeerplaatsen op rustplaatsen langs de snelwegen. De twee rustplaatsen bij Verlaine, in de provincie Luik, waren al uitgerust met telapparatuur. In 2024 besloot SOFICO om tegen midden 2025 10 bijkomende plaatsen uit te rusten om het systeem betrouwbaarder te maken. Het gaat om de servicepunten Hellebecq, Froyennes, Nijvel, Spy en Saint-Ghislain. Zodra de informatie betrouwbaar is, zal ze ter beschikking worden gesteld van de gebruikers via dynamische infoborden, de website trafiroutes.wallonie.be en datex (digitaal formaat voor gegevensuitwisseling tussen dienstverleners en operatoren). Het is de bedoeling dit systeem vervolgens uit te breiden naar alle 107 rustplaatsen van het SOFICO-netwerk.

Ten slotte wordt de modernisering van de rustplaatsen op de autosnelwegen onder concessie voortgezet. Een concreet voorbeeld is de geplande herinrichting van de rustplaatsen in Sprimont, in het kader van de vernieuwing van de concessie. Daarbij zal bijzondere aandacht gaan naar de aanleg van extra parkeerplaatsen voor zware vrachtwagens.

VLAANDEREN

In het Vlaamse Gewest worden tal van mobiliteitsprojecten gefinancierd met middelen die afkomstig zijn van de kilometerheffing. Een budget van ongeveer 100 miljoen werd geïnvesteerd in weginfrastructuur, met onder meer de volgende belangrijke werken:

De renovatie van verschillende tunnels
De komende 10 jaar staat er ieder jaar 1 grote tunnelrenovatie op de planning bij het Agentschap Wegen & Verkeer. Zo staan onder meer de Beverentunnel, de Leonardtunnel, de Vierarmentunnel, de Rupeltunnel, de Kennedytunnel, de Craeybeckxtunnel, en de Tijsmanstunnel op de planning. De benodigde middelen worden hierbij ingezet om de studies, vooronderzoeken (in bijzonder betononderzoek) en uitvoering te financieren.

Naast deze totaalrenovaties worden de middelen ingezet voor dringende deelrenovaties op bouwkundige (vb dienstgebouw Zelzatetunnel) en elektromechanisch (vb trappen Sint Annatunnel) vlak van verschillende andere tunnels.

Totaalrenovatie Beverentunnel
De structuur en technieken van de Beverentunnel zijn dringend aan vernieuwing toe. Daarom zorgen we voor een renovatie van de volledige tunnel. Enerzijds voeren we structurele renovatiewerken uit. Zo wordt de Beverentunnel voorzien van een volledig nieuw wegdek. Anderzijds staat een vernieuwing van de tunneltechnieken op de planning. De tunnel krijgt led verlichting om de zichtbaarheid en veiligheid te verhogen en we vernieuwen de brandwerende bekleding. We voeren onder andere ook aanpassingen uit aan het ventilatiesysteem en de vluchtroute. Het uitzicht wordt eveneens sterk gemoderniseerd aan elke tunnelmond.

Met de totaalrenovatie stomen we de Beverentunnel klaar voor de klimaat- en energie-uitdagingen van de toekomst. Een waterzuiveringsinstallatie zorgt ervoor dat het opgepompte grondwater, dat de tunnel droog houdt, gefilterd wordt afgevoerd volgens de Vlaamse lozingsnormen. Ook richten we een zonnepark in op een groenzone aan de helling van de tunnel, met 750 zonnepanelen die de helft van de stroomcapaciteit van de tunnel voorzien.

De werken startten in juli 2024. De eerste tunnelkoker werd in maart 2025 volledig gerenoveerd. Het eind van de werken wordt voorzien tegen november 2025.

Renovatie Sint Annatunnel
De werken omvatten herstellingen aan het aandrijfsysteem en de traptreden tot de revisie van een volledige motor. Daarnaast voert de aannemer ook uitgebreide inspecties en opmetingen uit. De roltrap die langere tijd stilligt, heeft een scheur in de aandrijfas die gerepareerd moet worden.

Totaalrenovatie Vierarmentunnel
De Vierarmentunnel is een tunnel van de Brusselse ring (R0) onder het kruispunt met de Tervurenlaan (N3). Sinds 2019 wordt de tunnel in verschillende fasen grondig gerenoveerd. In 2026 start de grote totaalrenovatie.

BRUSSEL

Het aandeel van Brussel in de kilometerheffing is redelijk beperkt aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ervoor geopteerd heeft het zwaar wegtransport zoveel mogelijk te weren uit het binnenstedelijk gebied. De 10,6 miljoen euro van de kilometerheffing voor Brussel werd binnen de begrotingen voor mobiliteit ingezet voor de heraanleg van belangrijke verkeersassen zoals de Reyerslaan, de sanering van kunstwerken -zoals de verschillende tunnels die de toegang vormen naar de hoofdstad- en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

Viapass
De Koninckstraat 40, bus 19
1080 Brussel
contact@viapass.be

www.viapass.be