EEN STABIELE KRACHT

Jaarverslag 2020

Viapass

Op weg naar
een betere mobiliteit

DUBBELE VERJAARDAG; DUBBELE VIJF

In 2020 had Viapass een dubbele verjaardag te vieren. Wij sloten ons vijfde bestaansjaar en startten meteen ook het vijfde operationele werkingsjaar van de kilometerheffing in België. In die tijd heeft de organisatie mijlpalen verzet en voorbeelden in Europa gesteld. U vindt hiervan het verslag in de volgende pagina's.

INHOUDSTAFEL

WOORD VAN DE ADMINISTRATEUR-GENERAAL	4
1. HIGHLIGHTS 2020	6
2. VIAPASS: TRENDSETTER IN EUROPA	8
3. CIJFERS VAN HET VOLLEDIGE SYSTEEM	12
4. CONTROLEACTIVITEITEN EN HANDHAVING	14
5. DE DIENSTVERLENERS	18
6. ICT	22
7. COMMUNICATIE	26
8. JURIDISCH	32
9. DE IMPACT VAN CORONA OP DE TRANSPORTWERELD	34
10. INVESTERINGEN IN MOBILITEIT MET DE KILOMETERHEFFING	40
11. STATISTIEKEN	44
12. FINANCIEEL RAPPORT	52

Viapass jaarverslag 2020
Verantwoordelijke uitgever: Johan Schoups
Samenstelling: Edward Claessens
Opmaak: com&co
Fotografie: stephaniefraikin.com

EEN STABIELE KRACHT

WOORD VAN DE ADMINISTRATEUR-GENERAAL

Het jaar 2020 blijft ongetwijfeld bij iedereen in het geheugen gegrift staan tot lengte van dagen. Het jaar dat de wereld stilstond. Het jaar dat we alles opnieuw moesten heruitvinden. Het jaar dat we onze moed bijeen raapten en bleven doordoen. Haperend, struikelend, maar volhardend en de blik gericht op morgen.

Wereldwijd vertonen alle curves een steile inzinking vanaf 18 maart, de dag dat ook in België de lockdown werd uitgeroepen, en het in heel Europa duidelijk werd dat de situatie menens was. In eigen land mochten we het huis niet meer uit, tenzij voor noodzakelijke verplaatsingen. Telewerk werd plots de norm, tenzij voor die functies die een aanwezigheid op de werkvloer vereisten.

Het pendelverkeer viel stil. En plots viel het op hoeveel vrachtwagens er op de weg waren. Het vrachtvervoer over de weg was in één week weliswaar met 15% teruggevallen in maart, maar de truckers bleven rijden. Tijdens de eerste lockdown daalde de activiteit met 25% tussen 30 maart en 19 april.

Zij zorgden ervoor dat de ruggengraat van het land recht bleef, dat de handelszaken bevoorraad werden en de industrie kon blijven draaien. Nooit eerder was het zo zichtbaar welk fundament de wegvervoersector betekent voor onze economie en de hele samenleving. Hier bewees ook de kilometerheffing de kracht van haar soepelheid. Immers, de heffing moest alleen worden betaald door de vervoersondernemers die economisch actief konden blijven, dit in tegenstelling tot andere sectoren die geen kilometers aflegden.

“De truckers zorgden ervoor dat de ruggengraat van het land recht bleef.”

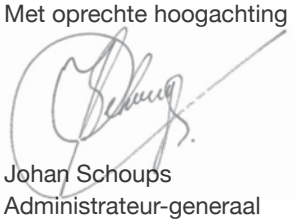
Ook Viapass voegde zich naar de thuiswerkrichtlijnen en bleef verder werken op het elan van de voorbije jaren. Een belangrijk werk was de aanpassing van de informatica voor de gegevensverwerking. De IT-hub, die het voorgaande jaar gestart werd om transacties en gegevens van alle dienstverleners te bundelen en door te geven aan de gewesten, werd verder afgewerkt. Ondertussen zijn alle dienstverleners erop aangesloten.

De gebruikers hebben momenteel de keuze tussen zes dienstverleners, en drie andere staan aan de deur om tevens geaccrediteerd te worden. Het zijn overigens niet alleen dienstverleners die aanschuiven, ook de landen die plannen hebben om in de verre of nabije toekomst een kilometerheffing in te voeren, komen hun licht opsteken bij het praktijkvoorbeeld van Viapass. Het bewijst nog maar eens dat het Viapass-systeem werkt, en dat het een stabiele factor blijft. Ook in zijn vijfde werkingsjaar. Ten bate van de weggebruiker en tot welkom soelaas van fel gepijnigde overheidsbudgetten, in een tijd waarin ook ingezet moet worden op infrastructuur.

Voor u ligt alweer een jaarverslag van Viapass, het zesde in de reeks. De pagina's geven de weerspiegeling van een sector die constant in beweging is en zichzelf opnieuw blijft uitvinden om aan de noden van de maatschappij tegemoet te komen, en de laatste noodzakelijke schakel te blijven vormen van een logistiek raamwerk. Dat heeft het wegtransport in 2020 ten overvloede bewezen en daarmee een samenleving die plots onder druk kwam te staan rechtgehouden.

De cijfers brengen het verslag van een turbulent jaar.
We slaan de bladzijde om en kijken vooruit naar een hoopgevend 2021. Met de inzet van allen.

Met oprechte hoogachting



Johan Schoups
Administrateur-generaal

1. HIGHLIGHTS 2020

2020

JANUARI

1
Nieuwe aangepaste tarieven Wallonië

20
Bezoek Deense delegatie

23
Start annual reviews (T4E)

24
Presentatie Sofico

27
Bezoek Alsace

FEBRUARI

4
Start overleg EETS-richtlijn met gewesten

6
Start accreditatieprocedure MSTS

13
Meeting Toll4Europe

20
Bijdrage van Viapass aan Road Conference van de International Road Federation

MAART

5
- Road User Conference Brussel: Key note speech op dag 2 en bijdrage aan panelgesprek over dataprivacy
- Meeting Blair Thompson Australian Authority for Infrastructure

9
3-landenoverleg met BAG+ Nederland inzake EETS in Keulen

13
Start lockdown – transportcijfers dalen met 25%

-25%

APRIL

1
Start 5e operationele werkingsjaar kilometerheffing
> Publicatie jaarverslag 2019

JUNI

8
Technische input van Viapass voor het E-tolling-project Litouwen

16
Briefing nieuwe bestuurders Vlaanderen

MEI

15
Maarten Van Onckelen, Nele Degraeuwe, Erwin Aerts en Luc Daelemans vervangen lef Janssens, Cybelle -Royce Buyck, Wim Adriaens en Samir Louenchi in de Raad van Bestuur

26
50e vergadering van de Raad van Bestuur

JULI

1
Nieuwe aangepaste tarieven Vlaanderen en Brussel

23
Test Satellic Data Center

AUGUSTUS

4
Overleg Viapass-TLN (Nederland) met de nieuwe voorzitter

SEPTEMBER

30
Overleg Viapass-Renta over boetes voor huurwagens

OKTOBER

13
Oplevering nieuwe controlewagens Brussel

14
Test Surveyor-referentiemetingen

23
Interregionaal overleg omzetting Europese EETS-richtlijn

NOVEMBER

13
Overleg met Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat rond kilometerheffing 2024

2021

2. VIAPASS: TRENDSETTER IN EUROPA

Vijf jaar is de kilometerheffing voor vrachtwagens in België ondertussen operationeel. Bijna tien jaar is het al geleden dat de eerste plannen werden opgemaakt door de drie gewesten van België om de pas verworven mobiliteitsbevoegdheden om te zetten in een vernieuwend concept. Via een samenwerkingsakkoord kwamen zij tot een omvorming van de verkeersbelasting waarbij de belasting op het bezit van een voertuig omgevormd zou worden naar een heffing op het gebruik van een voertuig.

VLOTTE START IN 2016

Twee regeringscoalities en één staatshervorming later was de openbare aanbesteding rond, was de firma Satellic aangeduid als uitvoerder van het DBFMO-contract onder supervisie van Viapass en kon de kilometerheffing voor vrachtwagens op 1 april 2016 van start gaan.

Viapass, als coördinerende en beherende interregionale instelling, was van bij de aanvang een trendsetter in Europa. De kilometerheffing in België was immers het eerste satellietondersteund systeem dat over een heel land werd uitgerold. Van bij de start werd het systeem van verplicht aanwezige On Board Units in de boordcabine goed opgevolgd, door meer dan 99% van de chauffeurs.

BELANGSTELLING UIT EUROPA

Ook Europa volgde de Belgische kilometerheffing met belangstelling en enthousiasme. België vormde immers de concretisering avant la lettre van haar nieuwe EETS-richtlijn inzake elektronische tolheffing (2019/520 EG). Daarin spreekt de Europese Commissie de betrachting uit om de forfaitaire tolvignetten op termijn af te schaffen en te komen tot een elektronische afstand gebaseerde tolheffing, zonder belemmerende poorten of barelen, die in heel Europa zou toegepast worden.

De bedoeling is dat tolregistratiesystemen à la OBU uniform zouden worden en voertuigen met één enkel toestel heel Europa kunnen doorkruisen en er tol kunnen betalen. De aangepaste richtlijn werd op 19 maart 2019 goedgekeurd en moet op 19 oktober 2021 in de nationale wetgevingen omgezet zijn. Wat België betreft heeft Viapass het voortouw genomen om binnen een juridische werkgroep te komen tot een eensluidende tekst die door alle regionale parlementen kan goedgekeurd worden en in de lokale wetgeving opgenomen kan worden.

Van bij de start van de kilometerheffing heeft Viapass er een punt van gemaakt om de gebruiker een zo breed mogelijk dienstenaanbod aan te bieden.

UITGEBREID DIENSTENAANBOD

Ondertussen blijft Viapass in Europa verder school maken. In 2020 bezochten verscheidene landen, regio's en diensten Viapass om te leren van de ervaringen en de praktijk in werking te zien. Dat was het geval voor Nederland, de Elzas, Denemarken, Australië en Litouwen. Maar daarbuiten blijft België ook een interessante markt voor dienstverleners om hun activiteiten te ontplooien. Vandaar dat er momenteel al 6 actief zijn: Satellic, Axxès, Eurotoll, Telepass, Total Marketing Services en Toll4Europe.

Bij het schrijven van dit rapport doorlopen drie andere – W.A.G. Payments Solutions, TollTickets en MSTS – de accreditatietests die Viapass uitvoert. Zij wensen in 2021 op de Belgische markt te komen. Op dat moment zal de gebruiker een riante keuze hebben tussen negen dienstverleners die elk hun eigen commerciële model uitspelen. De transportbedrijven kunnen er dan die service uitpikken die het best aansluit op hun activiteiten.

Van bij de start van de kilometerheffing heeft Viapass er een punt van gemaakt om de gebruiker een zo breed mogelijk dienstenaanbod te kunnen aanbieden. De kilometerheffing startte met twee dienstverleners: de huis-aanbieder Satellic en een EETS firma: Axxès. Op nauwelijks vijf jaar tijd zijn het er nu zes geworden. Dat zegt veel over de aantrekkelijkheid en openheid van de Belgische markt, en voor de appreciatie voor de inzet van de no-nonsense Viapass-approach.

_
Administrateur-generaal Johan Schoups en het directiecomité. Op de achtergrond de raad van bestuur in onlinemodus.

_
Het directiecomité met Eric Coremans (delegatieleider Brussel) , Frédéric de Bueger (voorzitter) en Bart Dewandeleer (delegatieleider Vlaanderen).

RAAD VAN BESTUUR

In de raad van bestuur hebben vertegenwoordigers van de bevoegde ministers van de drie gewesten zitting. Elke delegatie van een gewest heeft één stem en beslissingen dienen met unanimiteit genomen te worden, zoniet belandt het dossier terug op de tafel bij de regionale regeringen.

In 2020 is de delegatie van Vlaanderen gewijzigd in samenstelling. Maarten Van Onckelen, Nele Degraeuwe, Erwin Aerts en Luc Daelemans vervangen sinds mei 2020 Ief Janssens, Cybelle -Royce Buyck, Wim Adriaens en Samir Louenchi in de raad van bestuur.

Volledig conform de coronamaatregelen is de raad van bestuur onverminderd blijven vergaderen volgens het vastgelegde ritme in een mix van fysieke en digitale meetings. Sinds de start van Viapass heeft de raad van bestuur al 50 keer vergaderd.

3. CIJFERS VAN HET VOLLEDIGE SYSTEEM

SLEUTELGEGEVENS

150.000 KM
wegen

6.800 KM
betalende tolwegen

144.474
OBU/werkdag

120
servicepunten

INVESTERING INFRASTRUCTUUR

40%
Wallonië

6%
Brussel

54%
Vlaanderen

35,62%
Wallonië

2,18%
Brussel

62,2%
Vlaanderen

HANDHAVING INFRASTRUCTUUR

39
portieken

22
flexibele controlepunten

38
controlevoertuigen & - motors

55
ambtenaren voor de 3 gewesten

TOLGEGEVENS

ELK TRIMESTER DE AFSTAND ZON-AARDE +- 149.600.000 KM

+/- 6.471.000.000 KM
TOLKM 2020

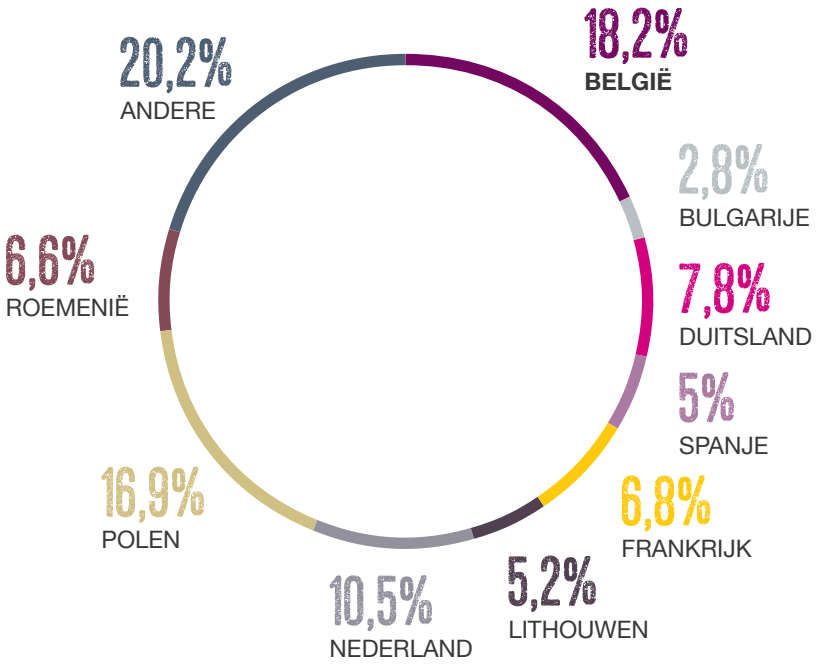
132.894.725
TOLKM/WERKWEEK

€ 14.688.955
TOL/WERKWEEK

24.320.397
TOLKM/WERKDAG

€ 2.753.394
TOL/WERKDAG

GEREGISTREERDE OBU'S PER LAND



4. CONTROLEACTIVITEITEN EN HANDHAVING

Ondanks de coronapandemie bleef de nauwgezette controle op de kilometerheffing onverminderd doorlopen. Handhaving is immers essentieel om een tolsysteem te laten naleven. Een goede controle draagt dan ook bij tot de aanvaarding van het systeem, de geloofwaardigheid ervan en de fundamentele perceptie van gelijkheid – "Ik wil wel betalen als iedereen betaalt en gecontroleerd wordt".

LEEUWENDEEL VOLGENS HET BOEKJE

Reeds van bij de opstart van de kilometerheffing hielden de chauffeurs zich behoorlijk goed aan reglementering. Negen op de tien vrachtwagens reden volgens het boekje.

99,2% van de chauffeurs zijn reglementair op de baan met hun vrachtwagen

Vandaag ligt het gemiddelde zelfs op 99,2% chauffeurs die reglementair op de baan zijn met hun vrachtwagen.
De andere 0,8 % zijn daarom niet noodzakelijk kwaadwillige overtreders.

In dit restpercentage zitten eveneens de chauffeurs van wie het betaalmiddel is vervallen (bv. kredietkaart vervallen op het einde van de maand) of gebruikers die een tikfout maakten in hun nummerplaat (bv. ABC O12 i.p.v. ABC 012). Het systeem ziet immers alles …

FIJNMAZIG CONTROLEAPPARAAT

Die goede opvolging heeft mede te maken met twee factoren binnen de handhaving. Ten eerste zijn er de controlemiddelen. Deze werden op bestudeerde wijze verspreid over plaatsen met statistisch de hoogste passages, kunnen ook mobiel zijn en geplaatst worden op tijdelijke hotspots waar bijvoorbeeld kandidaat-overtreders zouden kunnen uitwijken om controleportieken te vermijden. U begrijpt het al, de controle steunt op verschillende pijlers:

- **39 vaste portieken** staan er op de grote verkeersassen in België opgesteld. Zij zijn uitgerust met ANPR-camera's voor de nummerplaatherkenning, lasercamera's om de omvang en signatuur van het voertuig te meten en een gewone camera om een overzichtsfoto te nemen bij vastgestelde overtreding. Tevens kan de portiek via een microgolfantenne communiceren met de OBU, om te zien of deze laatste zich in de vrachtwagen bevindt, aangeschakeld is, en de juiste voertuigparameters bevat.
- De drie gewesten beschikken ook over **22 flexibele camerasystemen**. Het zijn driepoten met dezelfde drie types camera, die om de vier uur kunnen verplaatst worden. Zij kunnen op alle wegen geplaatst worden, aangezien een OBU steeds moet ingeschakeld zijn op de Belgische wegen.
- Ten slotte rijden er ook continu nog **38 controlevoertuigen en -motoren** rond in de drie gewesten. Deze wagens zijn ook uitgerust met gelijkaardige camerasystemen en bemand door ambtenaren van de gewestelijke belastingdiensten. Zij hebben de bevoegdheid om voertuigen aan de kant te zetten en bij overtreding onmiddellijke inning van boetes te vragen. Dit gebeurt meestal voor 'grote' overtreders die veel uitstaande boetes hebben of overtreders die hun uitgestuurde boete niet betaalden.

Brussel en Wallonië kregen na vijf jaar werking nieuwe voertuigen geleverd. Voor Brussel werd ook een nieuwe identitaire striping uitgewerkt die beter aansluit bij de andere soorten controlevoertuigen.

Op deze manier wordt er met sterk gerationaliseerde middelen wel degelijk een fijnmazig controleapparaat in werking gesteld. Per werkdag rijden er ongeveer 140.000 vrachtwagens rond in België die samen zo'n 25 miljoen kilometer per dag afleggen. Gemiddeld wordt iedere wagen drie keer gecontroleerd per dag. Met net geen honderd vaststellingsmiddelen wordt het kilometerheffingssysteem toch meer dan 400.000 maal per dag op zijn naleving geverifieerd, of nog meer dan 8 miljoen controlemomenten op vrachtwagens, per maand.

VAN VASTE NAAR VARIABELE BOETES

Een tweede pijler waarop de handhaving berust zijn uiteraard de boetes bij vastgestelde overtredingen. Bij de aanvang van het systeem in 2016 lagen die boetes uniform op 1000 euro per overtreding. De hoogte van die boetes had de bedoeling ontradend te werken. Vanaf 2018 werd een gradueel boetesysteem ingevoerd, naargelang de ernst van de overtreding en al dan niet recidive. De boetebedragen variëren nu tussen 100 en 1000 euro.

Wanneer de chauffeur geen betaalkaart bij zich had, of een kaart met onvoldoende dekking, was de onmiddellijke inning soms problematisch, en moest de vrachtwagen lang geblokkeerd blijven. Sinds dit jaar is Viapass een systeem aan het uitwerken dat bij onvoldoende directe betalingsmogelijkheden door de chauffeur voor een boete, de backoffice of ‘patron’ van het vervoersbedrijf garant kan staan voor betaling vanop afstand (een beetje zoals een internetbetaling) en voertuigen niet nodeloos geïmmobiliseerd moeten blijven.

5. DE DIENSTVERLENERS

De dienstverleners vormen de schakel tussen de overheid als tolheffer en de weggebruiker. Zij zijn het die de On Board Units (OBU), de 'tolkastjes', ter beschikking stellen. De dienstverleners krijgen de rijgegevens van hun klanten-weggebruikers binnen, maken de factuur op van de verreden kilometers in elk gewest en storten die bedragen, na vereffening van de factuur, door aan de gewesten in functie van de kilometers die in elk specifiek gewest gereden zijn. Dit alles gebeurt onder het toezicht van Viapass, de Interregionale Entiteit die alle operaties met arendsogen in de gaten houdt.

TWEE TYPES DIENSTVERLENERS

We onderscheiden twee soorten dienstverleners: de nationale 'huisdienstverlener' en de EETS-dienstverleners.

- **De huisdienstverlener** is Satellic. Bij de aanvang van de kilometerheffing dienden de gewesten er zeker van te zijn dat alle weggebruikers over een OBU konden beschikken. Daarom werd, binnen het algemene DBFMO-contract, aan de contractant ook de verplichting opgelegd de basisdienstverlening op zich te nemen. Bij de start van de kilometerheffing, op 1 april 2016, stonden op die manier 350.000 OBU's ter beschikking van de gebruikers in heel Europa. De nationale dienstverlener moest ook instaan voor de fysieke bouw van de kilometerheffingsinfrastructuur en het handhavingscentrum en handhavingsmiddelen, die daarna door de Gewestelijke controleurs in gebruik werden genomen.
- **De EETS-dienstverleners.** EETS staat voor European Electronic Toll Service. Dat is de verzamelnaam voor de filosofie van de EU, die graag zou hebben dat ieder land dat tolheffing invoert dit zou doen op een elektronische manier, zodat een gebruiker met één enkel toestelletje (OBU) over het hele grondgebied van Europa zou kunnen rijden. Met dit systeem was België koploper binnen de elektronische dienstverlening gebaseerd op GNSS-technologie. Dienstverleners die zich op een markt willen aanbieden, bedienen dan ook bij voorkeur meer dan één land met hun EETS-On Board Unit.

De On Board Units van MSTS en W.A.G. Payment Solutions, de EETS-dienstverleners op weg naar accreditatie in België.

Bij de start van de kilometerheffing in 2016 beschikten de weggebruikers in België over de keuze tussen de huisdienstverlener en één EETS-dienstverlener: Axxès. Ondertussen hebben anderen zich aangeboden om ook in België hun diensten te ontplooien. Er waren in 2020 vijf EETS-firma's geaccrediteerd in ons land: Axxès, Eurotoll, Telepass, Toll4Europe en Total Marketing Services.

DRIE DIENSTVERLENERS IN DE WACHTKAMER

Drie andere firma's hebben zich in 2019 en 2020 nog aan de wachtkamer toegevoegd: MSTS, TollTickets en W.A.G. Payment Solutions. Wanneer zij hun tests op het vlak van conformiteit, prestaties en nauwkeurigheid met succes hebben afgerond, zullen zij ook op de Belgische markt kunnen worden toegelaten.

Deze accreditatietesten gebeuren in fasen en worden met de nodige zorgvuldigheid georganiseerd en beheerd door de technici van Viapass. De status van de (kandidaat-) EETS-dienstverleners en de testen die zij hebben afgelegd worden transparant weergegeven in een boordtabel op de Viapass-website in de tab 'EETS-Tol in Europa'.

DOORGEDREVEN AUTOMATISERING

Zoals vermeld in het ICT-hoofdstuk heeft Viapass in 2020 zijn IT-platform verder uitgebouwd, getest en klaargezet, zodat alle dienstverleners hierop aangesloten kunnen worden. Dit verzekert een snelle, correcte en efficiënte data-en facturatiestroom tussen Viapass, controlesystemen, nationale dienstverlener, de EETS-dienstverleners en de gewesten als tolheffers. Het neemt ook heel wat repetitief werk uit handen van verschillende tussenschakels en de doorgedreven automatisering vermindert de kans op vertragingen en fouten.

VOLDOENDE REKENKRACHT

Enkele cijfers geven de grootteorde weer van de verrichtingen die over het Viapass-netwerk lopen. Elke werkdag rijden er gemiddeld 145.000 vrachtwagens over de wegen van de drie gewesten. Op drukke dagen zijn dat er zelfs 150.000 of meer. Per dag leggen zij een gemiddelde af van 25 miljoen kilometer.

Die gegevens moeten uitgezet worden over drie gewichtsklassen in vier tariefzones en zeven verschillende uitstootnormen. Het vergt dus heel wat rekenkracht om tot de uiteindelijke totaalsom van 736 miljoen euro tolgeld in 2020 te komen. De dienstverleners zorgen ervoor dat de tolberekening en facturatie zorgvuldig verlopen, Viapass controleert het ganse verloop en superviseert de authenticiteit van de cijfers.

GEACCREDITEERDE EETS-DIENSTVERLENERS (2020):

Axxès

eurotoll
Abertis Mobility Services

Telepass

TOLL 4 EUROPE

Satellic

TOTAL

IN DE WACHTKAMER (2020 EN 2021):

msts

TOLLTICKETS

EUROWAG

6. ICT

De kilometerheffing genereert een indrukwekkende datastroom aan betalings- en informatiegegevens tussen de gebruikers, de dienstverleners, Viapass en de gewesten. Op drukke werkdagen zijn er grosso modo 150.000 vrachtwagens op de weg met een actieve On Board Unit. Zij genereren datastromen van hun afgelegde trajecten.

HUB VOOR EFFICIËNTE DATA-UITWISSELING

Die ritverslagen, inclusief de kenmerken van het voertuig (euroklasse, gewicht, nummerplaat) worden doorgestuurd naar de dienstverleners. De dienstverleners op hun beurt maken facturen op die netjes, onder het waakzame oog van Viapass, per afgelegde kilometer doorbetaald worden aan de gewesten waar de ritten verreden zijn.

Voor dit gegevensverkeer tussen drie gewesten, zes dienstverleners en 150.000 vrachtwagens heeft Viapass afgelopen jaar een hub ontwikkeld waarover alle processen lopen. Niet alleen spaart deze automatisering heel wat manuren uit, ze biedt Viapass ook de mogelijkheid om aan actieve monitoring te doen van de toestand op de weg, het betalingsverkeer en mogelijke hick-ups in het systeem.

De kilometerheffing genereert een indrukwekkende datastroom aan betalings- en informatiegegevens tussen de gebruikers, de dienstverleners, Viapass en de gewesten.

GROTE INTERESSE VOOR PLATFORM

Voor alle actoren zal de hub ook heel wat werk besparen. Zo moet een dienstverlener bijvoorbeeld enkel bij Viapass aankloppen om verbinding te kunnen krijgen met alle tolheffende instanties in België. Er wordt zelfs gedacht om dit model uit te breiden om gelijkaardige dienstverlening te kunnen aanbieden aan tolheffers buiten België, vermits alle huidige gekende EETS-providers ofwel reeds getest en geaccrediteerd werden door Viapass, ofwel reeds hebben ingeschreven op de procedure om dit te realiseren.

De Viapass-hub wordt in 2021 in gebruik genomen. Nieuw geaccrediteerde dienstverleners zullen er meteen op aangesloten worden. De overige worden gaandeweg in het jaar geconnecteerd. Verschillende andere EETS-landen hebben hun interesse laten blijken in het platform om er op termijn een verbinding mee te leggen, of om het idee over te nemen.

OOK STAPPEN VOORUIT QUA INNING

Daarenboven verzamelt Viapass via de hub heel wat statistische gegevens. Door hierop bijvoorbeeld Artificiële Intelligentie-algoritmes los te laten kan op

basis daarvan ook de correcte werking van het systeem worden geanalyseerd naar mogelijke fraudepogingen tot ontwijkingen van de reglementering, of om de technische performantie van het systeem nog verder te verbeteren.

Ook qua dienstverlening voor de gebruikers werd technologisch een stap vooruit gezet en wel op het vlak van de handhaving en inning van de boetes. Wanneer een vrachtwagen een overtreding op de kilometerheffing begaat, kan deze door de regionale agenten op de baan aan de kant gezet worden en gevraagd worden de boete onmiddellijk te betalen.

Wanneer de chauffeur onvoldoende middelen of geen betaalkaart bij zich heeft, kon het voertuig geïmmobiliseerd blijven tot de boete betaald werd. In samenspraak met de regionale belastingdiensten heeft Viapass er nu voor gezorgd dat de boete vanaf 2021 ook door het thuiskantoor van op afstand in real time vereffend zal kunnen worden. Zo kan de vrachtwagen zijn transport en leveringen verderzetten.

KENNISBEHEERPLATFORM GELANCEERD

Wat de interne dienstverlening betreft heeft de IT-afdeling van Viapass een kennisbeheerplatform (knowledgemanagement) uitgerold voornamelijk gebaseerd op de collaboratieve toepassingen van Office 365, Jira en Confluence. Aan alle personeelsleden werd een training gegeven geaxeerd op het specifieke gebruik dat zij in hun functie maken van de respectieve onderdelen.

Het hoeft geen betoog dat het doorgedreven gebruik van deze kennis en samenwerkingsmiddelen ervoor gezorgd heeft dat het team gedurende de hele coronacrisis en in volle lockdownperiodes ongehinderd is kunnen blijven doorwerken en functioneren, zonder dat de gebruikers van het systeem er ook maar enige hinder van ondervonden.

© Photo by AbsolutVision on Unsplash

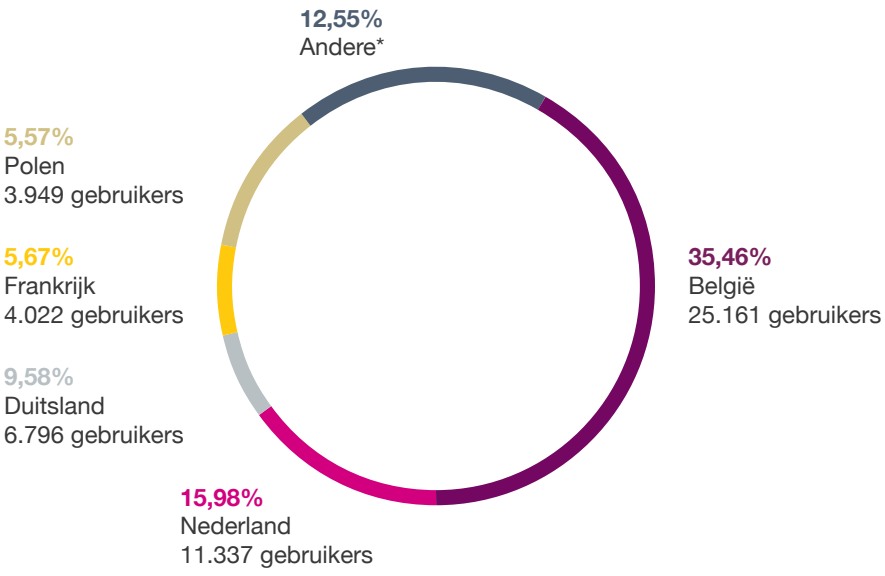
7. COMMUNICATIE

Aangezien Viapass een publiek van meer dan één miljoen potentiële gebruikers in heel Europa bedient, is communicatie een bijzonder belangrijke pijler waarop de kilometerheffing rust. De organisatie heeft verschillende kanalen ter beschikking om de gebruikers te informeren over nieuws, aanpassingen in de reglementering of gewoon de juiste manier om de kilometerheffing in België na te leven.

DE WEBSITE

Viapass.be is de as waarop de hele communicatie draait. Afgelopen jaar vonden 71.000 gebruikers de weg naar de website. Dat is iets minder dan het jaar ervoor (73.000) maar toch een vrij stabiel publiek. In 100.000 sessies consulteerden zij 280.000 pagina's.

De top van de gebruikers zijn Belgen, Nederlanders, Duitsers, Fransen en Polen. Zij zochten voornamelijk naar de nieuwe tarieven en kaarten van betalende tolwegen. Twee keer per jaar is er een piek in de zoekopdrachten te zien: net voor de gewesten hun tarieven en kaarten kunnen aanpassen. Het dagelijkse publiek van net onder de 1000 bezoekers stijgt dan plots tot 10.000 en meer. Maar ook de tab 'praktische informatie' met alle contactgegevens van de dienstverleners en de manieren om een OBU aan te schaffen en in te stellen, kent veel verkeer.



*Andere:
5,19% Verenigde Staten - 3.680 gebruikers
1,95% Verenigd Koninkrijk - 1.384 gebruikers
1,98% Spanje - 1.343 gebruikers
1,72% Roemenië - 1.219 gebruikers
1,71% Tsjechië - 1.211 gebruikers

In 2020 werd de inhoud van de website nog verder uitgebreid.

Hoewel Viapass hoegenaamd geen fulltime statistisch agentschap is, verhoogde de Interregionale Entiteit haar statistiekenpagina met semestriële statistieken over de kilometerheffing haar frequentie naar een trimestrieel ritme, wat voor verkeersdeskundigen en -onderzoekers een behoorlijke troef vormde. Regelmatig werd ook in de nieuwssectie de evolutie van het vrachtverkeer over de weg besproken onder invloed van de coronapandemie met specifieke ad hoc gegevens.

NIEUW: EVALUATIE- EN REGISTRATIEFORMULIEREN

Verder werd aan de site ook een evaluatieformulier toegevoegd waarop gebruikers hun feedback of klacht kunnen insturen over een dienstverlener, de werking van een On Board Unit of hun factuur. Gemeten naar het aantal ingezonden formulieren (3) tijdens het laatste trimester van 2020 blijkt de kwaliteit van de dienstverlening inzake de kilometerheffing goed te zijn en kunnen we gerust stellen dat het systeem op stabiele kruissnelheid werkt.

Eind 2020 werd er ook een registratieformulier toegevoegd voor gebruikers van een proefrittennummerplaat. Die nummerplaten zijn in voege in België vanaf 1 januari 2021 ter vervanging van de vroegere ZZ/ZX-handelaars- en proefrittenplaten. De nieuwe nummerplaten mogen alleen gebruikt worden voor testers en onderzoekscentra en best na aanmelding bij de gewesten via het registratieformulier. In 2020 werden tijdens de maand van publicatie (december) 6 dergelijke formulieren ingezonden.

71.000 bezoekers op Viapass.be (2020)

IN GESPREK MET DE GEBRUIKERS

Via het vragenformulier op de contactpagina kunnen gebruikers rechtstreeks vragen stellen aan Viapass. Zij krijgen meestal nog binnen dezelfde dag een antwoord.

De vragen gaan van ‘Hoe sluit ik een OBU aan?’ over ‘Waar kan ik mij een OBU aanschaffen? tot ‘Moet ik voor mijn voertuig ook kilometerheffing betalen?’. In totaal werden er 393 schriftelijke vragen gesteld en beantwoord in 2020. Dat zijn er minder dan de 460 die in 2019 werden gesteld. Anderzijds is de kilometerheffing na vijf werkingsjaren wel gekend, en zijn het nu eerder de vragen die een meer complex antwoord vergen die nog worden doorgestuurd. Buitenlandse voertuigeigenaars kunnen aan Viapass ook de vraag stellen of hun voertuig buiten de kilometerheffing valt of ervan vrijgesteld is. Viapass kreeg het afgelopen jaar zo’n 120 dergelijke vragen binnen die ook binnen de dag zelf werden beantwoord.

SOCIALE MEDIA

Wanneer er nieuws te melden valt, signaleert Viapass dat systematisch op de sociale media. De organisatie gebruikt Twitter, LinkedIn en Facebook om te communiceren met haar volgers en krijgt via die kanalen ook regelmatig hartverwarmende commentaren uit België en Europa.

TRADITIONELE MEDIA

Communicatie met je doelpubliek voer je ook via de media. De traditionele media zoals de geschreven pers, spelen daarin nog steeds een sleutelrol. In een jaar dat beheerst werd door corona en COVID-19 in al zijn aspecten, werd al het andere nieuws naar de zijlijn geduwd.

365 artikels in de geschreven pers met kilometerheffing als topic (2020)

Toch werden in de drie gewesten 365 artikels gepubliceerd in de geschreven pers die de kilometerheffing als onderwerp hadden. Vrijwel allemaal hadden ze een neutrale toon en gaven ze een feitelijke rapportage. Er waren wel een aantal positieve uitschieters over de forse en gestage groei van het aantal groene vrachtwagenkilometers in België, de buitenlandse belangstelling voor de werking van Viapass en de wegeninvesteringen dankzij de kilometerheffing.

INFORMATIECAMPAGNE PROEFRITPLATEN

Op 1 januari 2021 werden er 4 nieuwe tijdelijke nummerplaten ingevoerd, de zogenaamde ‘groene’ nummerplaten. Ze vervangen de bestaande handelaars-, test- en garagenummerplaten. De ZZ-nummerplaten waren vrijgesteld van kilometerheffing indien de dragende vrachtwagens geen lading vervoerden.

Vanaf 1 januari zijn nog enkel de proefritplaten vrijgesteld van kilometerheffing. Die maatregel had niet alleen een impact in België, maar ook op buitenlandse chauffeurs die met dergelijke nummerplaat rijden. Viapass zette derhalve een grote campagne op in België en het buitenland via de traditionele media, sociale media, affiches en briefwisseling naar alle Europese verzekeraars en autobouwers.

CORONA-COMMUNICATIE

Begin januari 2020 signaleerden de media een dode in China die gestorven was aan een mysterieuze longziekte. Vrij rap zouden de berichten elkaar in sneltreinvaart opvolgen en onheilspellender worden. De pandemie stond aan de Belgische grenzen voor we het zelf goed beseften. Op 18 maart ging het land op slot, met verregaande gevolgen voor behoorlijk wat economische sectoren.

Ook het vrachtvervoer over de weg kreeg klappen, maar bleef overeind. En het zou geleidelijk aan kracht herwinnen. Het aantal vrachtwagens dat op de baan was in België

steeg geleidelijk tot een bijna-normaal niveau voor de zomervakantie, en hernam sterk naar het jaareinde toe – in totale activiteit was er wel 5% verlies op jaarbasis.

Begin maart 2020 lag het aantal trucks op de wegen in de drie gewesten nog hoger dan de vergelijkbare periode in 2019. Op 18 maart 2020 kondigde de regering een algemene lockdown af voor het hele grondgebied. De schok was voelbaar doorheen het hele land. Niet-essentiële winkels moesten sluiten, de horeca ging op slot. Ook het wegtransport kreeg klappen, maar het bleef functioneren. Op een week tijd verminderde het aantal vrachtwagens met 8% en de week erna nog eens met 16%. Vergeleken met het jaar voordien was het aantal trucks in die eerste week van de lockdown met 12% verminderd en zelfs tot 28% op het dieptepunt. De cijfers zouden de daaropvolgende maanden stagneren, om dan tegen de zomervakantie opnieuw te stijgen. Geleidelijk kwam het aantal vrachtwagens opnieuw op het niveau van 2019 en tegen het jaareinde oversteeg het aantal zelfs dat van het vorige jaar. De verhouding tussen Belgische en niet-Belgische vrachtwagens lag gemiddeld op 52% Belgisch tegenover 48% niet-Belgisch.

Het vrachtvervoer over de weg kreeg klappen, maar bleef overeind. En het zou geleidelijk aan kracht herwinnen.

Uiteraard zegt het aantal vrachtwagens op de weg niets over de beladingsgraad van de voertuigen.

Op regelmatige tijdstippen tijdens de pandemie en zeker tijdens de twee lockdownperiodes publiceerde Viapass statistieken over het aantal vrachtwagens op de Belgische wegen. Zoals eerder vermeld waren die cijfers een indicatie van de activiteit van de sector, niet van de omzet of de rentabiliteit. Toch werden de cijfers fel gesmaakt en opgevolgd, als graadmeter van de economische coronakoorts. Viapass bezorgde zijn gegevens ook aan het Planbureau dat daarmee waardevolle aanvullingen kon geven aan zijn statistieken en vooruitzichten.

Een adviseur van het Planbureau verwoordde het zo: “Zeker bij het begin van de crisis was het belangrijk om realtime indicatoren te analyseren om zo snel mogelijk zicht te krijgen op de economische schade. Daarbij waren de data over het vrachtverkeer die we op wekelijkse basis kregen van Viapass, voor ons en de andere instellingen van de Economic Risk Management Group een onontbeerlijke bron van informatie. Door deze en andere indicatoren konden we de neergang en het herstel van de Belgische economie op de voet volgen.” (Geert Langenus, senior adviseur, Nationale Bank van België)

8. JURIDISCH

Ook op juridisch vlak nam Viapass zijn coördinerende taken verder waar. Het regelgevende en juridische kader van de kilometerheffing hangt af van vele complexe factoren, zowel in België als daarbuiten.

OMZETTING NIEUWE EUROPESE RICHTLIJN

Eén van de belangrijkste en meest ingrijpende activiteiten op juridisch vlak werd in 2020 opgestart, met de aanvang van verschillende overlegrondes georganiseerd met de juridische specialisten van de gewesten om te komen tot een omzetting van de nieuwe Europese richtlijn betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering

van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (europa.eu) naar de regionale wetgeving. De inhoud van de richtlijn moet uiterlijk tegen 19 oktober 2021 in decreten en ordonnanties omgezet zijn, waarna er een driejaarlijkse uitgebreide rapportering aan de Europese Commissie dient te volgen.

Viapass zal tevens gebruik maken van het gecreëerde momentum van de omzetting van de richtlijn, om de spelregels voor EETS-providers aan te passen aan de huidige context. De zogenaamde Toll Domain Statements uit 2016 zullen worden herzien, zodat deze wederom volledig overeenstemmen met de realiteit van het terrein, en de evolutie van de technologie.

FRAUDE EN MISBRUIKEN BETEUGELEN

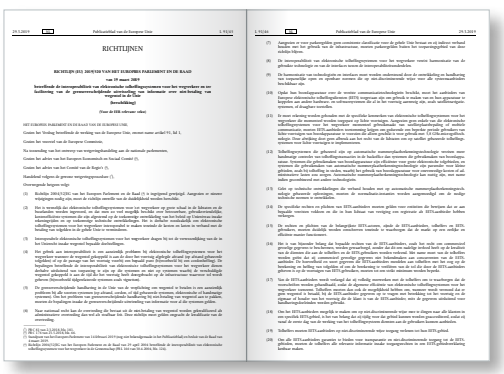
Viapass werkte ook actief samen met verschillende overheidsdiensten op regionaal en federaal vlak om fraude, overtredingen en misbruiken te voorkomen en te beteugelen. Het ging met name om acties die gezamenlijk werden opgezet met de sociale inspectie, de fiscale inspectie, het BIPT, en politionele diensten.

REGELING TIJDELIJKE NUMMERPLATEN

Ten slotte werd ook interregionaal juridisch overleg gepleegd onder voorzitterschap van Viapass om tot een regeling te komen inzake de nieuw geïntroduceerde tijdelijke ‘groene nummerplaten’. Op 1 januari 2021 werden de bestaande ZZ- en ZY-nummerplaten voor handelaars en testers opgesplitst in vier nieuwe categorieën.

Van deze omschakeling werd gebruikgemaakt om de regeling inzake de kilometerheffing te vereenvoudigen en te stroomlijnen, ook wat betreft de regeling voor buitenlandse voertuigen die zich op Belgisch grondgebied begeven met handelaarsplaten.

Vanaf nieuwjaar 2021 zijn het enkel nog de proefritten-nummerplaten die buiten het toepassingsgebied van de kilometerheffing vallen. Alle andere tijdelijke nummerplaten en ‘garageplaten’ zullen een actieve On Board Unit aan boord moeten hebben in voertuigen van meer dan 3,5 ton of N1/BC-vrachtwagens die zich op onze Belgische wegen begeven.


RICHTLIJNEN

RICHTLIJN (EU) 2020/1526 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 19 maart 2020

9. DE IMPACT VAN CORONA OP DE WERELD VAN DE WEGVERVOERDERS

En hoe hebben de transportbedrijven en de sector in het algemeen deze pandemie verwerkt? De tabellen en statistieken gaven dan wel wat fluctuaties te zien, maar hoe werden die ervaren bij de vervoerders zelf? Wij vroegen het aan drie transporteurs en ook aan de federaties van de wegvervoerders.

DE VERVOERDERS

De mate van impact van de crisis heeft uiteraard alles te maken met de specialisatie van de vervoerders zelf. Een firma zoals One Way Express uit Geraardsbergen bijvoorbeeld specialiseert zich op het transport van e-commercegoederen. Dat laatste was een sector die door de opeenvolgende lockdowns bijzonder piekte. “De beladingsgraad is zeer hoog geweest waarbij wij nu momenteel terug op een normale bezettingsgraad draaien”, zegt Bruno Slinckx.

“De beladingsgraad is zeer hoog geweest waarbij wij nu momenteel terug op een normale bezettingsgraad draaien."
– Bruno Slinckx van One Way Express

Opvallend tijdens de lockdownmaanden: de supermarkten bleven open en het wegvervoer bleef rijden. Bij 4D Trans waren ze daar niet rouwig om : “Wij rijden enkel en alleen maar met voeding”, zegt zaakvoerder Wim Boydens. ”De impact op onze activiteiten viel al bij al nog mee. In de eerste golf vielen enkel de leveringen aan de horeca weg maar werd dit voor een deel opgevangen door extra leveringen aan de retail. In de tweede golf vielen de leveringen aan de horeca opnieuw weg maar werd dit vreemd genoeg niet opgevangen door de retail. Ook de eindejaarsperiode was niet zoals andere jaren.”

Kenny Patry van Movianto vindt zich wel terug in de statistieken. “Daar alle niet essentiële medische behandelingen uitgesteld geweest zijn hebben we hier in sommige maanden tot 30% minder volume gehad in vergelijking met het vorige jaar. In andere maanden is het dan weer beperkt gebleven tot 10% minder volume.” De algemene statistieken gaven inderdaad ook een dergelijke tendens aan.

"In de eerste golf vielen enkel de leveringen aan de horeca weg maar werd dit voor een deel opgevangen door extra leveringen aan de retail."
– Wim Boydens van 4D Trans

Movianto had echter zeer snel maatregelen genomen inzake de nieuwe sanitaire toestand zodat ze weinig te kampen hadden met absenteïsme door ziekte. De mindere economische activiteiten noopten echter wel tot beperkte tijdelijke werkloosheid af en toe.

BREXIT

Tegenover de gevreesde Brexit hebben onze transporteurs een vrij pragmatische houding aangenomen. “Aangezien het niet onze corebusiness is – het Verenigd Koninkrijk is voor ons meer een doorreisland – is de impact beperkt gebleven ten opzichte van bedrijven die op dagelijkse basis dienen te leveren in het VK zelf.”

“De grootste impact is dat onze ritten via andere havens gebeuren waar de wachttijden nu enorm zijn opgelopen. Hiervoor dienen we de nodige investeringen te doen om onze service op eenzelfde niveau aan te bieden aan onze klanten”, zegt Kenny Patry.

Wim Boydens besloot om de bestemming geleidelijk af te bouwen: “We hebben de keuze gemaakt om niet langer op het VK te rijden. Enkel en alleen wanneer onze grote klanten dit vragen doen we dit nog maar dan aan speciale voorwaarden. Wij werken met enkel en alleen maar Belgische chauffeurs en met de huidige loonlasten is het risico veel te groot om nog naar het VK te rijden zonder goede afspraken met de klant. De marges zijn niet in die mate dat we zonder bijkomende afspraken de wachttijden aan de douane en de trein of ferry op ons kunnen nemen. Jammer, want we hebben altijd graag op het VK gereden. Onze focus ligt nu volledig op geconditioneerde transport en distributie in België en de buurlanden.“

En bij One Way Express ging men nog verder: ”De Brexit heeft voor ons geen impact meer, omdat wij besloten hebben om geen transporten meer te doen naar het Verenigd Koninkrijk.”

“Aangezien alle niet-essentiële medische behandelingen uitgesteld waren, hebben we in sommige maanden tot 30% minder volume gehad in vergelijking met het jaar ervoor.”
– Kenny Patry van Movianto

TECHNOLOGIE

Ondertussen staat ook in de vervoerswereld de technologie niet stil. Kijkt onze transportsector uit naar de toepassing van nieuwe energiebronnen en zou de kilometerheffing daar desgevallend kunnen op inspelen? Kleinere bedrijven zien zichzelf nog niet direct investeren in nieuwe technologieën. Daarvoor staat die nog te veel in de kinderschoenen en is de investering nog te groot.

Praktisch haalbare zaken als groene energie en samenwerking om de koelcapaciteit te verhogen ziet men dan wel weer zitten bij Movianto. 4D Trans hoopt op een doorbraak van waterstof: “Als we kijken naar vrachtwagens op gas en vrachtwagens op batterijen zijn dit volgens mij tussenoplossingen maar geen duurzame oplossing. Waterstof is de toekomst.”

Het is volgens de transporteurs nog te vroeg om de tarieven van de kilometerheffing te moduleren in de richting van die nieuwe brandstoffen. Beter zou het zijn om te investeren in praktische zaken zoals betere hygiëne langs de weg voor de chauffeurs en vermindering van de administratie voor de zaakvoerders. Ook het wegennet zelf zou best nog wat verbetering kunnen gebruiken. Bepaalde wegen een volledig autosnelwegstatuut geven bijvoorbeeld en meteen ook de staat van het wegdek aanpakken.

Tot slot uiten zij een vraag om bij bepaalde infrastructuurmaatregelen ook rekening te houden met transport en belevering. “Als vrachtwagens niet meer door bepaalde centra mogen dan moeten er voldoende waardige alternatieven zijn. We moeten tenslotte ook de winkels in het centrum op een goede manier kunnen leveren.”

DE TRANSPORTFEDERATIES

Eenzelfde gesprek ging Viapass ook aan met de transportfederaties. Via hun leden hebben zij een helikopterzicht op wat er zich op het terrein heeft afgespeeld het afgelopen jaar. Dit inzicht is dan ook genuanceerd.

“De transportsector heeft zich als typische kmo-sector meer dan ooit veerkrachtig en flexibel getoond”, aldus Lode Verkinderen van TLV. “Het begin van de crisisperiode had de grootste impact, met een gigantische terugval van het aantal kilometers dat vrachtwagens moeten rijden. Maar toen de economie zich wat herstelde, is gebleken dat de vervoerders hier hun kapitale rol meteen weer konden opnemen. Dat goederenvervoer een essentiële sector is, dat is afdoende bewezen nu.”

“De transportsector heeft zich als typische kmo-sector meer dan ooit veerkrachtig en flexibel getoond."
– Lode Verkinderen van TLV

Maar het is niet omdat de vrachtwagens bleven rijden, dat er geen vuiltje aan de lucht was: “De impact op de individuele transportondernemingen is volledig gerelateerd aan de mate waarin hun klanten actief zijn, kunnen, of mogen blijven”, zegt Philippe Degraef van Febetra. “Transporteurs die voor de horeca of voor de evenementensector rijden, werden en worden nog steeds veel zwaarder getroffen dan hun collega’s die in de farma of de bevoorrading van warenhuizen actief zijn. Meer lege kilometers, grote moeilijkheden om heen- en terugritten te combineren en extra kosten omwille van de sanitaire voorschriften, daar wordt heel de transportsector mee geconfronteerd.

“Volgens een gemeenschappelijke studie van het VBO en Graydon heeft ongeveer een kwart van de transportbedrijven het door de gevolgen van de sanitaire crisis bijzonder moeilijk.”
– Philippe Degraef van Febetra

Volgens een gemeenschappelijke studie van het VBO en Graydon bevindt ongeveer een kwart van de transportbedrijven zich omwille van de gevolgen van de sanitaire crisis, in bijzonder zwaar weer. Zonder versterking van hun kapitaalstructuur en solvabiliteit dreigt een groot aantal transportondernemingen in een scenario terecht te komen waarin ze hun maatschappelijke kerntaken niet meer zullen kunnen vervullen."

Michael Reul van UPTR gaat nog verder en zag 3 categorieën zich ontwikkelen in de sector: "Er waren er waar de omzet ernstig verminderde door een vermindering of stopzetting van de activiteiten van hun klanten. Denk maar aan de evenementensector of de horeca. Andere konden stabiel verderwerken dankzij sectoren als bijvoorbeeld de distributie. En dan waren er ook degenen die hun omzet zagen verhogen dankzij COVID-19, zoals de transporteurs die in onderaanneming voor e-commerce reden."

"Er waren er waar de omzet ernstig verminderde door een vermindering of stopzetting van de activiteiten van hun klanten, andere konden stabiel verderwerken. En dan waren er ook die hun omzet zagen verhogen dankzij COVID-19."
– Michaël Reul van UPTR

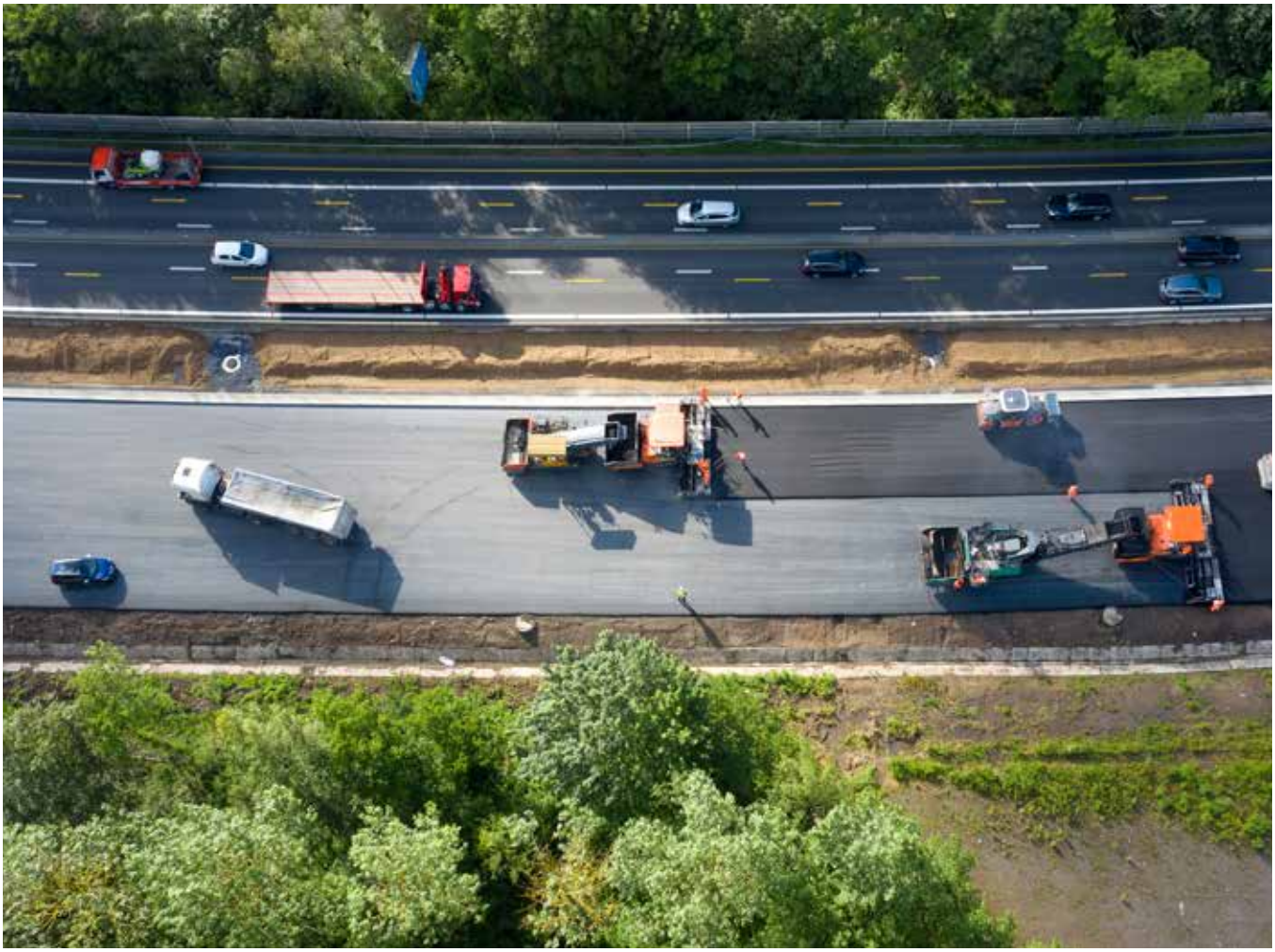
Maar het aantal vrachtwagens op de baan mag de harde realiteit niet verdoezelen, vindt Lode Verkinderen: "Vervoerders die gespecialiseerd zijn in de goederenstromen van de gesloten sectoren en andere zwaar geraakte sectoren zagen en zien nog steeds zwarte sneeuw. We denken aan de eventsector, de horeca, maar ook de detailhandel van onder andere modegoederen. Van een gezond bedrijf voor de crisis naar bedreigd in het voortbestaan, dat is de harde realiteit voor die transporteurs. Financieel gezien zullen de jaarresultaten van 2020 een betere graadmeter zijn om te zien hoe groot de crisis echt inhakt op de toekomst van de vervoerders." Viapass heeft in de loop van 2020 met regelmaat de evolutie van het aantal vrachtwagens op de weg gepubliceerd, op momenten waarop de economie in zwaar weer verkeerde. Het ging daarbij vooral om aantallen actieve vrachtwagens maar zoals aangegeven, moeten interpretaties van de Viapass-statistieken met de nodige voorzichtigheid gedaan worden daar het cijfermateriaal uit de kilometerheffing inderdaad geen rekening houdt met de beladingsgraad van de voertuigen . De cijfers gaven wel een zeer realistisch beeld van de fluctuaties weer die zich voordeden, vooral gedurende de lockdowns.

Tijdens de eerste lockdown waren de wegen verlaten, op het wegtransport na.

Dat de cijfers moeten gerelativeerd worden, vindt ook UPTR: “Omdat zij niets zeggen over de beladingsgraad van de voertuigen, zeggen zij dus ook niets over de rentabiliteit van de sector. Veel transporteurs hebben met abnormaal kleine ladingen gereden, om hun klanten tevreden te stellen. Zij toonden daarbij veel begrip voor de moeilijke economische situatie onder invloed van COVID-19. Maar wij vrezen echt een terugslag in 2021, met verschillende faillissementen in de sector.”

De andere federaties zijn enigszins optimistischer. TLV kijkt naar de concurrentie met het buitenland en concludeert: “Het is absoluut geen nieuws dat de loonkost van de Belgische medewerker de hoogste is van zowat heel Europa. De Europese Unie heeft er lang over gedaan, maar uiteindelijk is er een nieuwe set regels gekomen onder de noemer ‘Mobility Package’ die een einde moeten maken aan de ergste aanfluitingen van oneerlijke commerciële competitie.

Die beslissingen zijn pas in de zomer van 2020 definitief geworden, veel bepalingen zijn zelfs nog niet in werking getreden. Het is dus veel te vroeg om de effecten hiervan te meten. Maar we krijgen signalen dat bepaalde spelers hierop geanticipeerd hebben. Dat is misschien een verklaring voor een lichte stijging van het marktaandeel van Belgische vervoerders in het totaal aantal kilometers. Maar we moeten ook verder kijken, want dat buitenlandse vervoerders ook meer impact kennen voor langeafstandsvervoer, dat toch meer onder druk staat dan vervoer op korte afstand, is een effect dat kan toegewezen worden aan de crisis." Febetra hoopt tot slot dat we het ergste achter de rug hebben en er een nieuwe relance aankomt: “Ook al zal het moeilijk zijn om 2020 uit ons geheugen te wissen, het komt er nu vooral op aan om de blik op de toekomst te richten. De transportsector heeft in het verleden altijd blijk gegeven van een enorme veerkracht. Die enorme troef zal maximaal uitgespeeld moeten worden om, van zodra de economie terug opveert, mee te surfen op die opwaartse golf en opnieuw uit het dal te kruipen.”



Werken aan de weg Obourg-Jemappes (E42-A19A7).

© SOFICO/Detiffe

10. INVESTERINGEN IN MOBILITEIT MET DE KILOMETERHEFFING

In 2020 bracht de kilometerheffing 736 miljoen euro op. Dat bedrag werd onverkort en volgens het exact aantal verreden kilometers per gewest aan de regionale tolheffende instanties gestort.

WALLONIË

In Wallonië is het de organisatie SOFICO die het beheer en de bouw van wegen en verkeersinfrastructuur behartigt. De 251,7 miljoen voor het Waalse Gewest ging integraal naar Sofico en werd daar geïnvesteerd in een rist projecten waaronder:

Onderhoud, herstel en beveiliging van het netwerk
De inspanningen van de afgelopen jaren werden voortgezet in projecten die gericht waren op het vervangen van de bovenste lagen van de wegen en de daaropvolgende verbeteringen die noodzakelijk zijn geworden.

Het gaat om:

- Op de E42-E19/A7: het einde van het herstelproject van de snelweg tussen Obourg en Jemappes richting Frankrijk.
- Op de E40/A3: de voltooiing van de verbreding van de snelweg tussen Alleur en Loncin naar 4 rijstroken.
- Op de E42/A16: het einde van de herinrichting van de Pont de Pommeroeul en de herinrichting van het wegdek tussen Peruwelz en Vaulx richting Doornik.
- Op de E25/A26: herstel van het wegdek tussen Sprimont en Tilff richting Luik.
- De ringweg rond Couvin of E420: de voortzetting van de laatste fase, die erin bestaat een trechter te creëren onder de spoorlijn nabij Frasnes-lez-Couvin (reeds berijdbaar).
- Op de E411/A4: herstel van het wegdek tussen Waver en Louvranges richting Namen.
- Op de N4: verdere sanering van de kruising Tenneville en de rehabilitatie en beveiliging van de weg tussen Aarlen en Steinfort.
- Op de N90: het beveiligen van de weg tussen Andenne en Namen, die voltooid zal zijn in 2021.
- Op de N63: de herinrichting van het wegdek tussen Marche en Baillonville, die in 2021 voltooid zal zijn.

Intelligente snelwegen voor een vlotter verkeer

Parallel met de grote investeringen in de infrastructuur van het structurerende netwerk, zette SOFICO in 2020 de implementatie van ‘intelligente snelwegen’ voort door intelligente transportsysteemprojecten te ontwikkelen. Deze projecten maken het door dynamisch verkeersmanagement mogelijk om bestaande infrastructuur beter te beheren. Door betere informatie voor de gebruiker wordt het verkeer vlotter gemaakt.

De vernieuwing van het Verkeersmanagementassistentie-informatiesysteem (SAGT) van het PEREX-centrum, die begin 2020 werd opgestart, zal in de loop van 2021 een betere kennis van de gebeurtenissen op het netwerk mogelijk maken en bijgevolg een snellere hulp waar nodig. Een pilootproject om vrachtwagenchauffeurs beter te informeren over de beschikbare plaatsen op de verschillende snelwegparkings werd in 2020 voortgezet en zou in 2021 afgerond moeten zijn.

Ten slotte werd ook de modernisering van de (auto-) wegverlichting voortgezet: dit lichtplan beoogt alle natriumverlichting te vervangen door led, waarvan de intensiteit via sensoren geprogrammeerd wordt of ter plaatse onmiddellijk kan worden geregeld.

De intensiteit van deze verlichting kan ook op afstand worden bediend, vanuit het Perex-centrum, afhankelijk van het verkeer, de tijd, de weersomstandigheden, de aanwezigheid van een werf of zelfs een ongeval. Deze ledarmaturen zijn ecologischer, zuiniger, bieden een betere kleurweergave en minder diffuse verlichting, wat de zichtbaarheid en gebruikersveiligheid verder verbetert.

Het knooppunt Sint-Anna op de Oosterweelverbinding.

VLAANDEREN

In Vlaanderen gaat een groot deel van de totale opbrengst van 474,8 miljoen euro naar tal van mobiliteitsprojecten, waaronder volgende belangrijke investeringen:

De aanleg van spitsstroken
De E314 wordt volledig heraangelegd tussen Wilsele en Aarschot. Dit project omvat een structureel onderhoud van de rijweg, de omvorming van de pechstrook richting Lummen tot spitsstrook, de aanleg van pechhavens en portieken voor variabele signalisatie.

Ook op de E40 wordt tussen Groot-Bijgaarden en Affligem een spitsstrook aangelegd. Dit bevordert de doorstroming van het verkeer tijdens de avondspits vanuit Brussel en het verkeer wordt hierdoor ook gelijkmatiger afgewikkeld. Bovendien zal de A10 uitgerust worden met dynamische rijstrooksignalisatie, waardoor de typische harmonicafiles op die locatie zullen verminderen.

De renovatie van verschillende tunnels
De middelen worden ook ingezet voor de bouwkundige en elektromechanische renovatie van verschillende tunnels zoals de Leonardtunnel, de Vierarmentunnel, de Beverentunnel, de Kennedytunnel, de Craeybeckxtunnel, en de Tijsmanstunnel.

Het structureel onderhoud van verschillende wegen
Met de opbrengsten van de kilometerheffing wordt ook het ingrijpend structureel onderhoud gefinancierd, onder meer van de Expresweg (N31) in Brugge en van de R4 tussen het complex Merelbeke en het complex Melle.

Op de E17 wordt een sanering voorzien van het Viaduct Gentbrugge. Dit project omvat onder meer de vernieuwing van de waterdichting van het viaduct, de vervanging van de voegen, de vernieuwing van de waterafvoer, de plaatsing van nieuwe geluidsschermen, en enkele betonherstellingen. Binnen dit project kadert ook de herinrichting van de parking Gentbrugge, de plaatsing van geluidsschermen tussen het viaduct en de parking en de sanering van de brug over de Schelde.

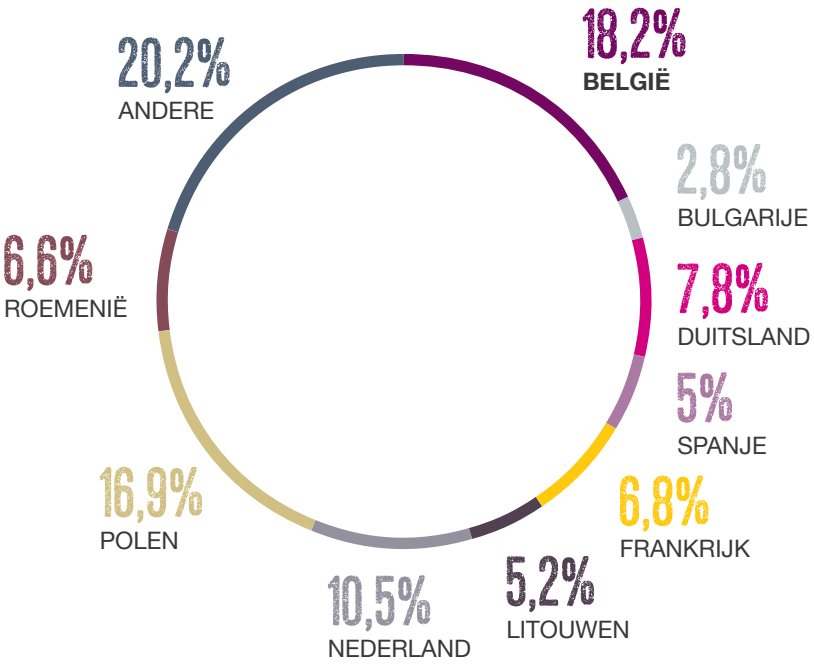
BRUSSEL

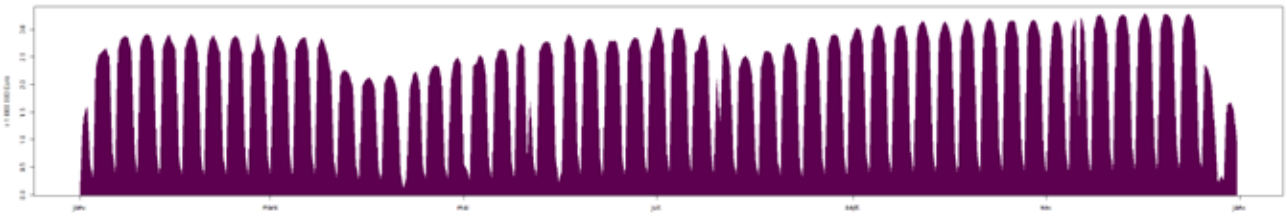
Het aandeel van Brussel in de kilometerheffing is redelijk beperkt aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ervoor geopteerd heeft het zwaar wegtransport zoveel mogelijk te weren uit het Binnenstedelijk Gebied.
De 9,5 miljoen euro voor Brussel werd binnen de begrotingen voor mobiliteit gebruikt voor de heraanleg van belangrijke verkeersassen zoals onder meer de Reyerslaan, de sanering van kunstwerken waaronder verschillende tunnels die de ingang naar de hoofdstad vormen, en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

11. STATISTIEKEN

Viapass verzamelt behoorlijk wat (geanonimiseerde) gegevens om zijn opdracht inzake de controle van de goede werking en de opvolging van de kilometerheffing te vervullen. Hoewel het genereren van statistieken geen rechtstreekse opdracht van Viapass is, hebben deze gegevens een duidelijk sociaal-economisch belang: zij volgen de evolutie van de inkomsten uit de kilometerheffing en de verdeling ervan volgens de landen van herkomst en de aard van de wagenpark (MTM- en Euro-emissienorm).

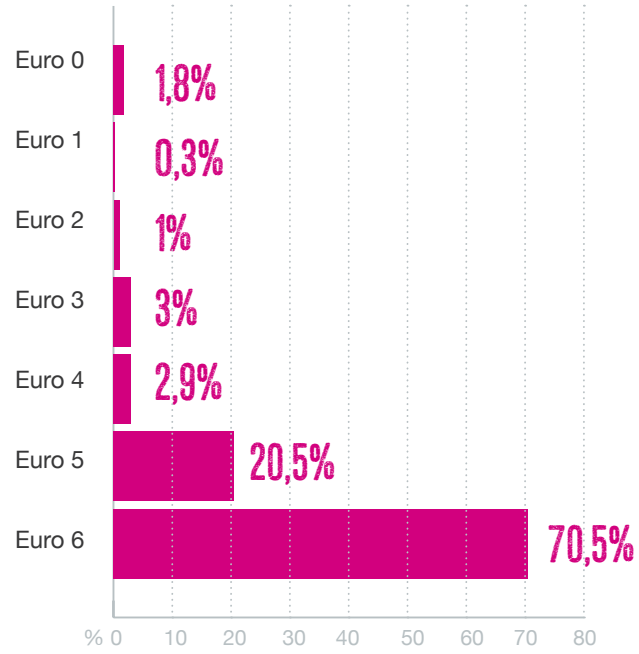
GEREGISTREERDE OBU'S
Per land



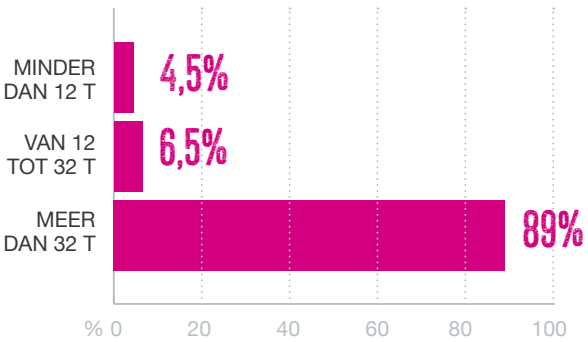


De 'hartslag' van een jaar afgelegde kilometers, met duidelijk zichtbaar de dip bij de aanvang van de twee lockdowns naast de jaarlijkse vakanties.

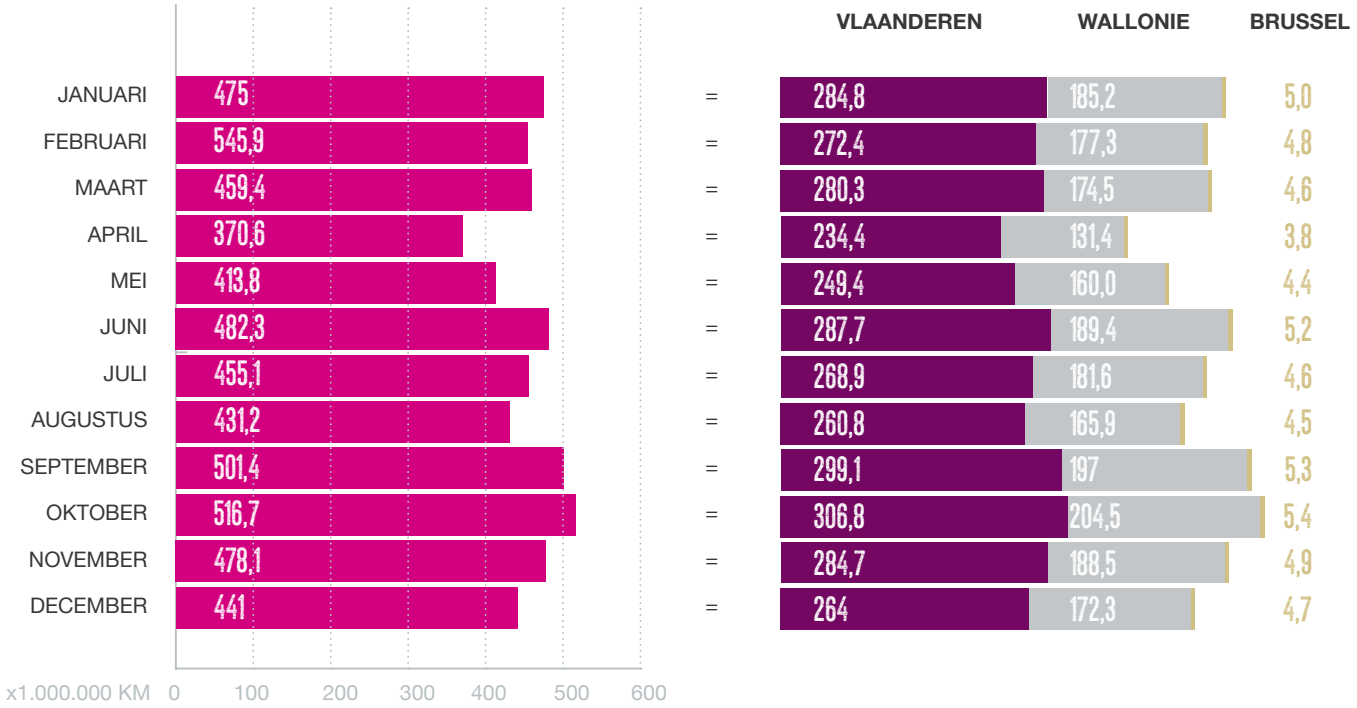
GEREGISTREERDE OBU'S
Volgens Euroklasse



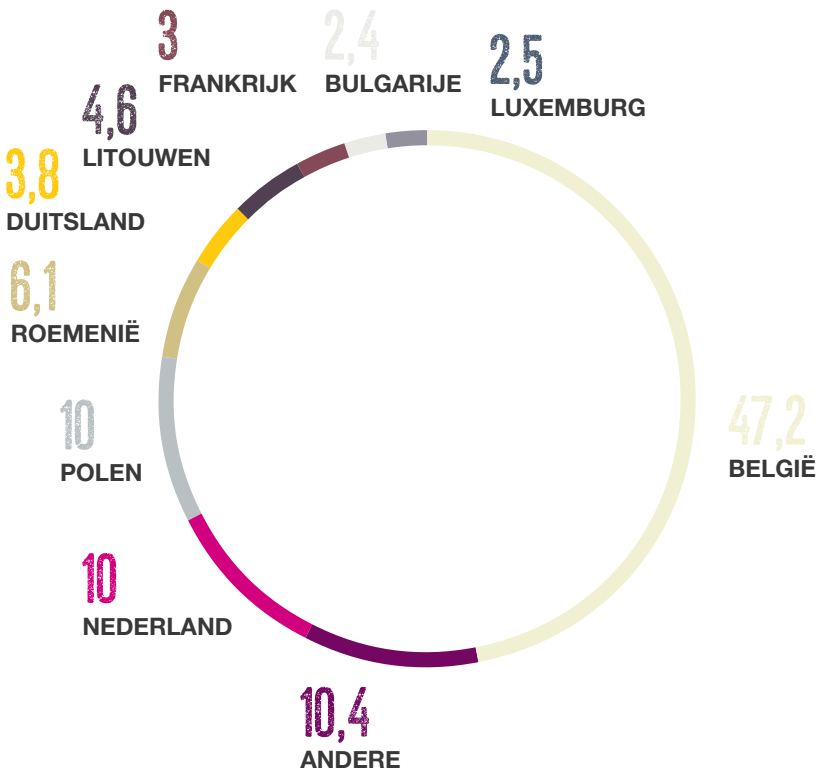
GEREGISTREERDE OBU'S
Volgens MTM



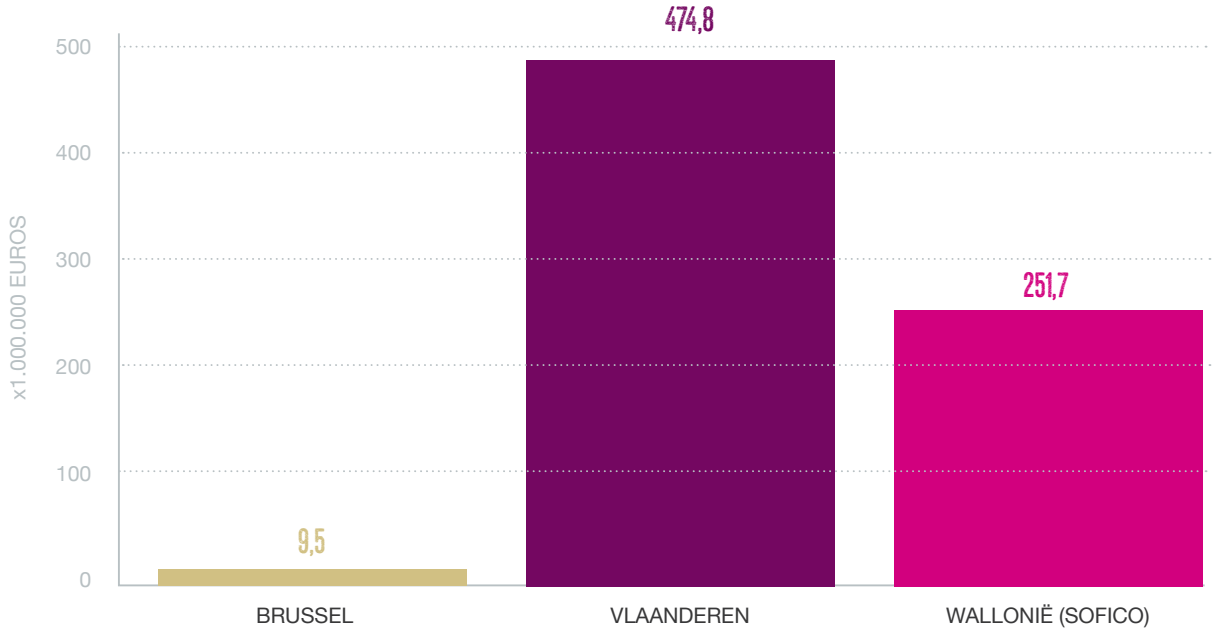
KILOMETERS
Per maand, per gewest 2020



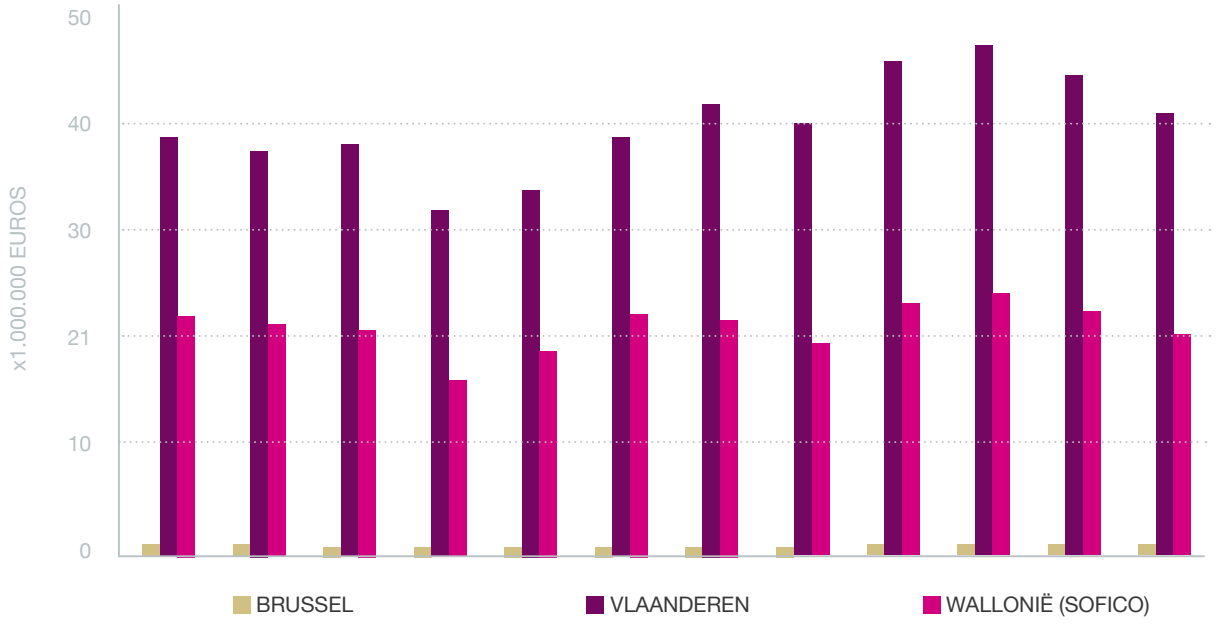
PERCENTAGE VAN HET WEGGEBRUIK
Per nationaliteit van de vrachtwagens in 2020
(alleen betalende tolwegen)



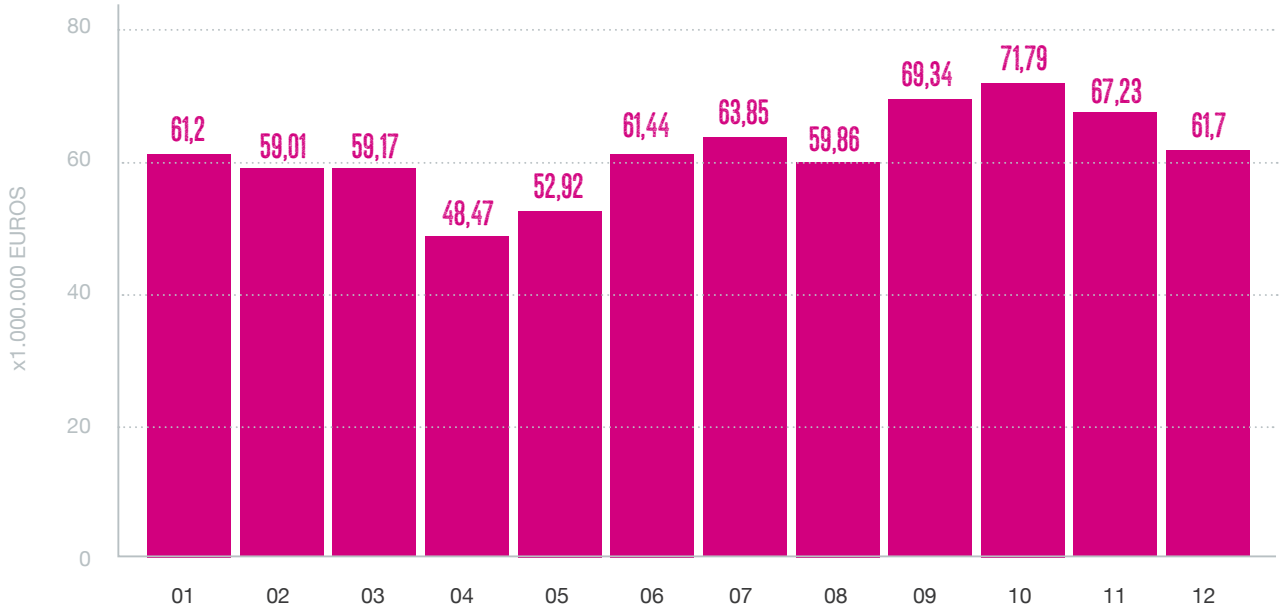
TOLHEFFING PER GEWEST – 2020



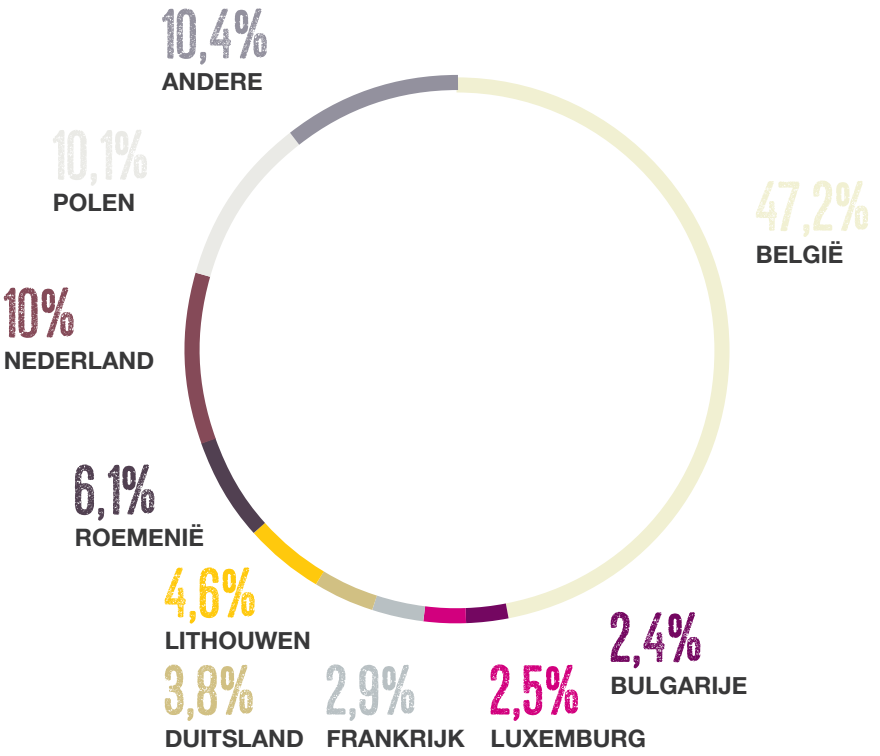
TOLHEFFING PER MAAND EN PER GEWEST – 2020



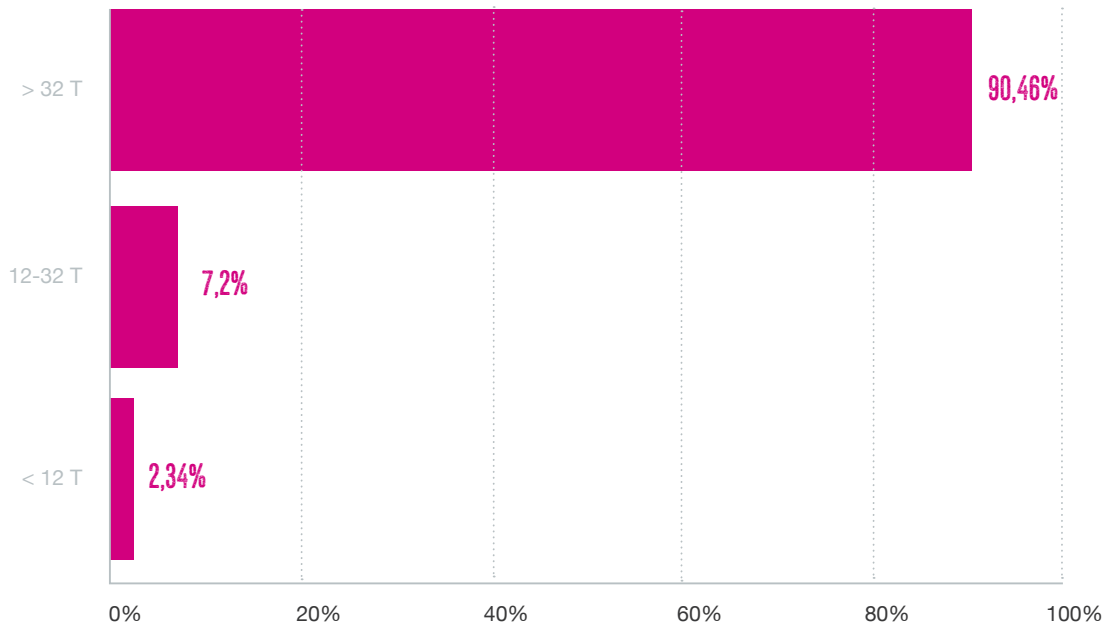
TOLHEFFING PER MAAND – 2020



TOLHEFFING PER LAND VAN REGISTRATIE – 2020

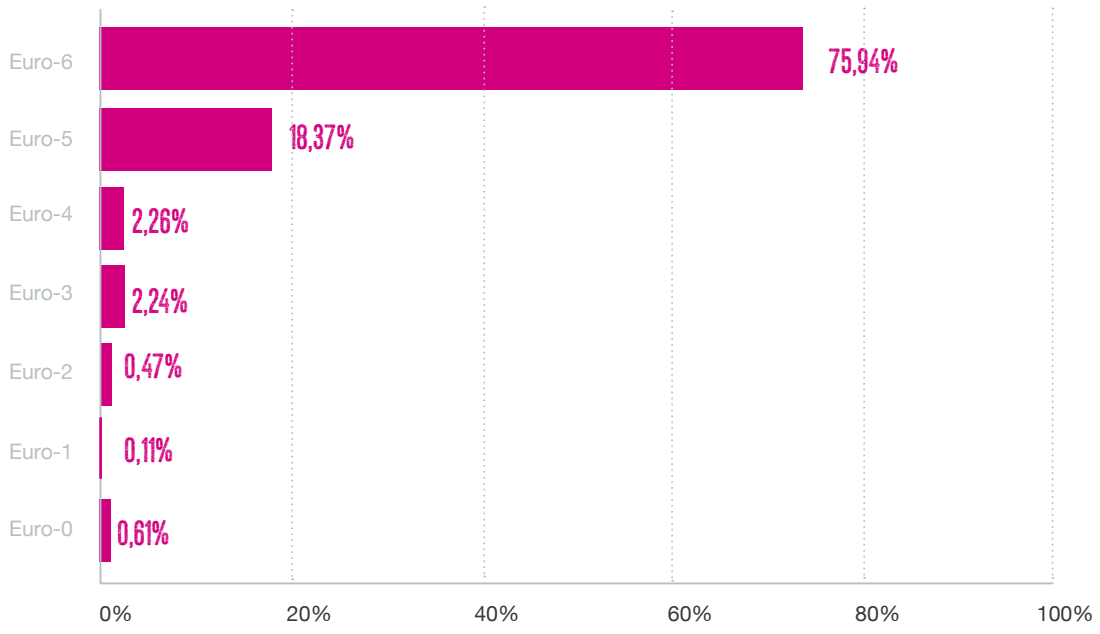


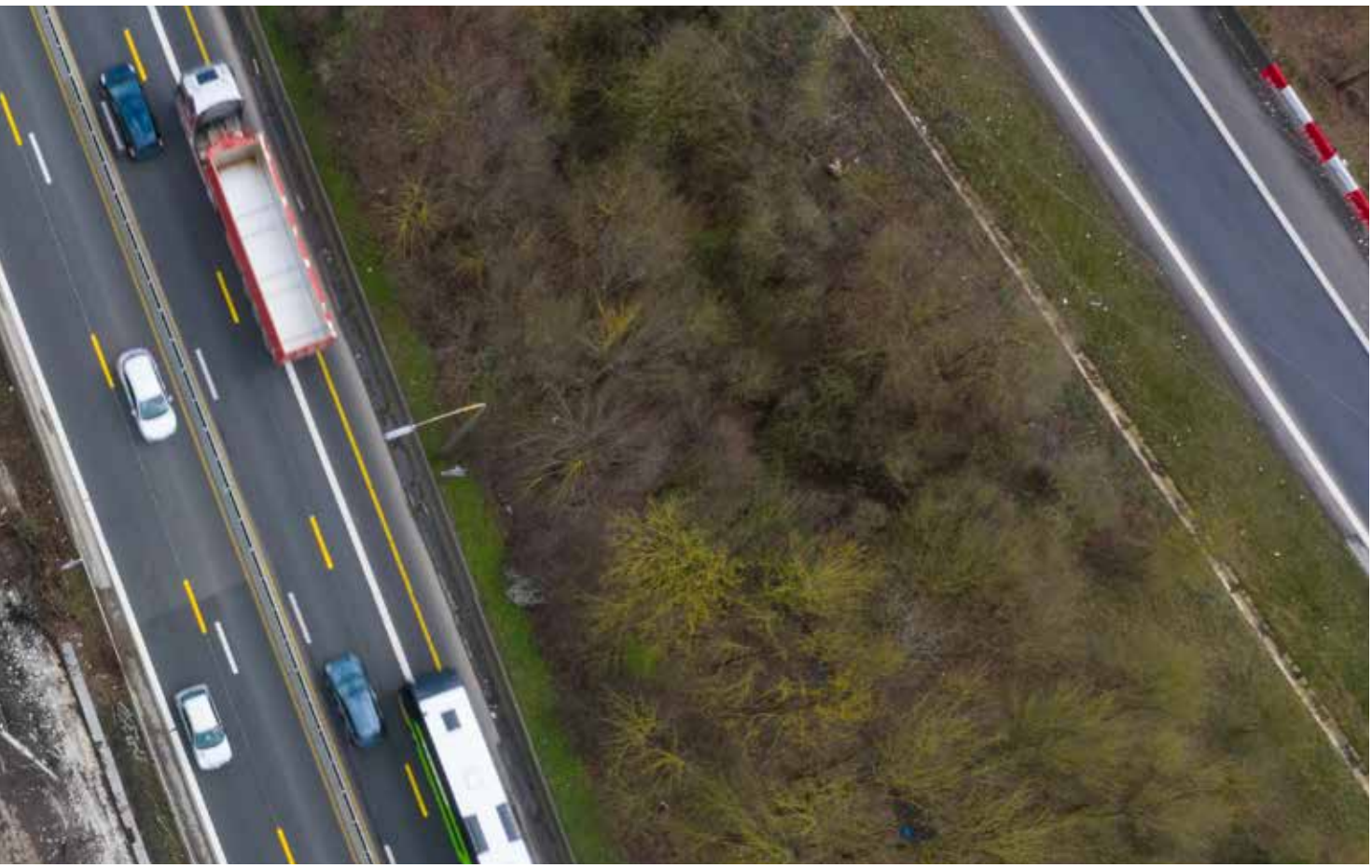
TOLHEFFING PER MTM – 2020



© SOFICO/Detiffe

TOLHEFFING PER EUROKLASSE – 2020





12. FINANCIËLE PLANNING

Het financiële beheer van Viapass is gebaseerd op drie assen met verschillende dimensies. De belangrijkste pijler is de monitoring van verschillende honderden miljoenen aan gegenereerde tolgelden en het berekenen van de vergoeding die tolheffers moeten betalen aan thuis- en EETS-dienstverleners. Dit is een neutrale transactie voor Viapass, aangezien de tol ten goede komt aan de gewesten en de operatoren een vergoeding krijgen voor hun diensten. In 2020 verliepen al deze operaties, ondanks de bijzondere omstandigheden van de gezondheidscrisis, volgens plan.

De certificatie van nieuwe EETS-dienstverleners en het opnieuw certificeren van bepaalde componenten die door bestaande EETS-dienstverleners worden gebruikt, volgen dezelfde logica, aangezien deze bewerkingen tegen kostprijs worden uitgevoerd. WAG is bijna aan het einde van zijn certificatieproces, Tolltickets gaat goed vooruit en MSTS is gestart: alle drie kandidaten voor de status van EETS in de Belgische tolsector.

Wat de bedrijfskosten betreft, heeft Viapass een evenwicht bereikt tussen inkomsten uit tolheffers en uitgaven. Dit is des te opmerkelijker omdat het zelf de kosten op zich nam die inherent waren aan het testen, accrediteren en bewaken van de omzetting van de Europese EETS-richtlijn in Belgisch recht.

© UNSPLASH_Scott Graham

ACTIVA

IN EUR.	TOEL.	2020	2019
VASTE ACTIVA	**20/28**	**12.892,22**	**9.992,32**
I. oprichtingskosten	**20**		
II.Immateriële vaste activa (ann I, A)	**21**		
III. Materiële vaste activa (ann I, B)	**22/27**	**12.302,22**	**9.857,32**
A. Terreinen en gebouwen	22		
B. Installaties, machines en uitrusting	23		
C. Meubilair en rollend materieel	24	8.196,17	4.930,06
240000 Meubilair	24	2.670,71	2.670,71
24009 afschrijving meubilair	24	-2.670,71	-2.396,72
240200 Informaticamateriaal	24	58.844,75	51.289,30
240209 Afschrijving informatica materiaal	24	-50.648,58	-46.633,23
D. Leasing en soortleijke rechten	25		
E. Overige materiële activa	26	4.106,05	4.927,26
260000 kosten van ingehuurde lokalen	26	8.212,10	8.212,10
260900 Geb.afschr./kosten ingehuurde lokalen	26	-4.106,05	-3.284,84
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27		
IV. Financiële vaste activa (ann I , C en II)	**28**	**590,00**	**135,00**
288000 Borgsom in valuta	28	590,00	135,00
TOTAAL VASTE ACTIVA	**22/27**	**12.302,22**	**9.857,32**

IN EUR.	TOEL.	2020	2019
VLOTTENDE ACTIVA	**20/28**	**12.892,22**	**9.992,32**
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**	**30.001,72**	**12.010,76**
A. Handelsvorderingen	40		
B. Overige vorderingen	41		
411200 Lopende rekening BTW			
411600 Regularisatie te recupereren BTW	41	30.001,72	12.010,76
VIII. Geldbeleggingen (ann.II)	**50/53**		
IX. Liquide middelen	**54/58**	**3.183.394,71**	**3.039.088,15**
X. Overlopende rekeningen	**490/1**	-	**226,70**
490000 Over te dragen kosten	490/1	-	226,70
TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA			
TOTAAL ACTIVA	**20/58**	**3.226.288,65**	**3.061.317,93**

PASSIVA

IN EUR.	TOEL.	2020	2019
EIGEN VEMOGEN	**10/15**	**1.734.358,78**	**1.735.341,47**
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**	**1.236.358,78**	**1.237.341,47**
Overgedragen verlies	141		
140000 Overgedragen winst	141	1.234.552,93	880.102,47
149999 Overgedragen resultaat		1.805,85	357.239,00
VI. Kapitaalsubsidies	**15**		
Voorzieningen en uitgestelde belastingen	16		
VII. A. Voorzieningen voor risico's en kosten (ann.IV)	**160/5**		
B. Uitgestelde belastingen	168		
TOTAAL EIGEN VERMOGEN			

IN EUR.	TOEL.	2020	2019
SCHULDEN	**17/49**	**1.491.929,87**	**1.325.976,46**
VIII. Schulden op meer dan een jaar (ann. V)	**17**		
A. Financiële schulden	170/4		
B. Handelsschulden	175		
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	176		
D. Overige schulden	178/9		
IX. Schulden op ten hoogste één jaar (ann. V)	**42/48**	**1.491.929,87**	**1.325.976,46**
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar komen te vervallen	42		
B. Financiële schulden	43		
C. Handelsschulden	44	252.181,01	310.754,22
1. Leveranciers	440/4	252.181,01	310.754,22
440000 Leveranciers	440/4	152.691,63	225.866,46
444000 Te ontvangen facturen	440/4	99.489,38	84.887,76
2. Te betalen wissels	441		
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
E. Schulden met betrekking tot betalingen, bezoldigingen, en sociale lasten	45	367.608,10	120.104,14
1. Belastingen	450/3	220.821,31	-
451200 Lopende administratieve rekening BTW te betalen	450/3	208.275,68	
451600 Regularisatie BTW	450/3	12.545,63	-
2. Wedden en sociale lasten	454/9	146.786,79	120.104,14
F. Overige schulden	47/48	872.140,76	895.118,10
488299 Begrotingsreserve Gewesten	47/48	872.140,76	895.118,10
X. Overlopende rekeningen	**492/3**		
492000 aan te rekenen kosten	492/3		
TOTAAL DER PASSIVA	**10/49**	**3.226.288,65**	**3.061.317,93**

RESULTATEN

IN EUR.	TOEL.	2020	2019
I. Bedrijfsopbrengsten	**70**	**136.700,00**	**171.500,00**
Omzet (facultatieve vermelding)	70	136.700,00	171.500,00
705000 Dienstverlening	70	136.700,00	171.500,00
Andere bedrijfsopbrengsten	71/4	2.175.156,94	2.133.846,27
734100 Dotatie Waals Gewest	71/4	259.000,00	254.000,00
734101 Diensten Sofico	71/4	601.999,00	591.000,00
734110 Dotatie BH Gewest	71/4	129.000,00	140.350,00
741020 Dotaties Vlaams Gewest	71/4	1.161.000,00	1.144.000,00
741000 Herwaarderingsmeerwaarden op vaste activa	71/4	-	413,25
749000 Diverse bedrijfsopbrengsten	71/4	527,63	780,00
749050 Regularisatie BTW diverse aankopen	71/4	-	-
749100 Voordelen in natura	71/4	16.630,31	
749200 Recuperatie geschillen		7.000,00	
II. Bedrijfskosten		**-2.306.452,67**	**1.946.882.22**
Benodigdheden, diensten en goederen	60/61	-1.065.734,79	-781.019,01
610000 Huur en huurlasten	60/61	-106.522,12	-97.317,00
611000 Kantoorkosten	60/61	-20.679,39	-25.848,67
612200 Pers, persmagazine en hosting	60/61	-10.205,10	-6.369,98
612201 Andere communicatie en honoraria	60/61	-74.090,66	-70.635,30
612520 Tests en diverse OBU ontwikkelingen	60/61	-603,97	-987,50
613100 Brandverzekering	60/61	-155,13	-458,95
62330 Informaticamateriaal	60/61	-2.015,10	-2.010,27
613150 Aansprakelijkheidsverzekering	60/61	-1.081,23	-882,70
61321 Honoraria externe raadgevers	60/61	-426.515,83	-157.980,47
613230 EETS certificeringen	60/61	-136.515,69	-172.366,07
613250 Juridische uitgaven	60/61	-611,20	-601,12
6132560 zitpenningen	60/61	-35.065,21	-20.420,40
613270 Honoraria sociaal secretariaat	60/61	-6.880,49	-8.890,17
613335 Informatica datacenter	60/61	-29.629,06	-71.240,42
613355 Kosten externe missie	60/61	-24.291,45	-26.060,60
615100 Opleidingskosten	60/61	-374,01	-5.094,06
616100 Voertuigen	60/61	-12.864,36	-13.282,81
617100 Ter beschikking gesteld personeel	60/61	-153.856,34	-100.572,52

IN EUR.	TOEL.	2020	2019
Remuneraties, sociale lasten en pensioenen (ann VI. 2	62	-1.235.535,76	-1.153.135,47
Afschrijvingen en waardeverminderingen op de oprichtingskosten en op materiële vaste activa	630	-5.110,55	-12.299,62
630200 Afschrijvingen op materiële vaste activa	630	-5.110,55	-12.299,62
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	631/4		
Voorzieningen voor risico's kosten (dotaties, gebruik en overnames)	635/7		
Andere bedrijfskosten	640/8	-71,57	-428,12
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	649	-803,79	
III. Bedrijfswinst	**70/64**	**5.404,27**	**358.464,05**
Bedrijfsverlies	64/70		
IV. Financiële opbrengsten	**75**	**223,90**	**1.222,57**
V. Financiële kosten	**65**	**-3.822,32**	**-2.447,62**
VI. Winst uit gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	**70/65**		
Verlies van het boekjaar voor belastingen	65/70		
VII. Financiële opbrengsten	**76**		
VIII. Financiële kosten	**66**		
IX. Winst op uitgestelde belastingen	**70/66**	**1.805,85**	**357.239,00**
Verlies van het boekjaar voor belastingen	66/70		
IX. Bis. Winst op uitgestelde belastingen	**780**		
overdracht van uitgestelde belastingen	680		
X. Belastingen op het resultaat	**67/77**		
670010 Roerende voorheffing op de renterekening	67/77		
XI. Winst van het boekjaar	**70/67**	**1.805,85**	**357.239,00**
Verlies van het boekjaar	67/70		
XII. Heffingen op de belastingvrije reserves	**789**		
Overdracht op de belastingsvrije reserves	689		

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

www.viapass.be

Viapass
Op weg naar
een betere mobiliteit