



**DRIVEN  
BY DATA**

**DRIVEN  
BY PASSION**

Jaarverslag 2023

**Via**pass

DRIVEN  
**BY DATA**

# DRIVEN BY PASSION

## **Efficiëntie gedreven door passie...**

Het jaar 2023 vormt het achtste kalenderjaar dat Viapass operationeel is op de Belgische markt. Sinds de start van de kilometerheffing zijn er heel wat ontwikkelingen geweest, zowel op maatschappelijk, Europees als verkeerstechnisch vlak. In België werd de regelgeving een aantal malen aangepast aan de technische evoluties van de vrachtwagens, vooral op het vlak van uitstoot en energieverbruik. In Europees verband kwam er een nieuwe Richtlijn voor het goederentransport en voor de EETS (European Electronic Toll Service) over de weg die ook wijzigingen vergde in de nationale en regionale wetgevingen.

Dat maakte dat de agenda van onze Viapass equipe ook in 2023 goed gevuld was om al die zaken ook in concrete toepassingen te vertalen.

De basisactiviteiten van Viapass gebeuren door een klein team van gespecialiseerde medewerkers op het hoofdkantoor in Brussel. Zij volgen de evoluties op, sturen de dienstverleners aan, coördineren mee de handhaving, controleren de binnenkomende gegevens en informeren de gebruikers in België en Europa. Het zijn stuk voor stuk gedreven specialisten in hun vak die uitblinken in één gemeenschappelijk kenmerk: zij worden gedreven door passie.







# INHOUDSTAFEL

<b>Voorwoord</b>	6
<b>Agenda</b>	8
<b>In cijfers</b>	12
01 <b>Business Intelligence en Geomatica</b>	16
02 <b>Beleidsvoorbereiding en juridische zaken</b>	22
03 <b>Controle en handhaving</b>	26
04 <b>De EETS dienstverleners</b>	30
05 <b>De hoofddienstverlener en nieuwe procedures</b>	36
06 <b>Communicatie met nieuw elan</b>	40
07 <b>Statistieken</b>	44
08 <b>Mature interne organisatie-processen</b>	52
09 <b>Financiële opvolging</b>	56



Administrateur-generaal **Johan Schoups** leidt Viapass vanaf dag 1 en heeft mee de succesvolle koers van de organisatie gestalte gegeven. Johan stuurt niet alleen de tolheffing aan in België, hij zet ook de koers uit van zijn eigen zeilschip. Daarmee steekt hij wel eens het Kanaal over met bestemming Londen. De volgende trip zal hem langsheen de hele Normandische kust tot ten noorden van Bretagne brengen. Johan is niet alleen zeiler, maar ook gediplomeerd duiker. Boven en onder de waterlijn, niets ontsnapt aan zijn oog.



# VOORWOORD

Henry Ford zei ooit: *“Of je nu denkt dat je het kan of niet, je hebt altijd gelijk.”* In die spirit is Viapass 10 jaar geleden gestart met de opzet en uitrol van de kilometerheffing. We hadden wel **één** duidelijk doel voor ogen: we wilden slagen waar anderen hadden gefaald en we wilden het beter en moderner doen dan degenen destijds aanwezig op de markt. Met dat Leitmotiv voor ogen zijn we gestart met Viapass op nationale schaal. Het was niet zomaar een vrijblijvende oefening. Alle medewerkers van toen (zowel als deze van nu) gaan er volop voor. Die gedrevenheid, die passie was en is nog steeds het bindmiddel van de hele organisatie; ons DNA zeg maar.

In 2023 hadden we gemiddeld 150.000 OBU's (lees actieve vrachtwagens) vanuit heel Europa die dagelijks naar België kwamen en ongeveer 5.2 Miljard kilometer over onze betolde wegen reden. We hadden zeven dienstverleners waarvan er zes een internationale identiteit hebben. Zij innen elk jaar de tol die onze regionale overheden inzetten om de mobiliteit in onze gewesten op allerlei manieren te verbeteren. Terugblikkend mogen we terecht stellen dat we een zeer mooi parcours hebben gereden.

Maar we staan niet stil. We moeten binnen vier jaren het huidig lopende DBFMO-contract in schoonheid opvolgen. Op 31/03/2028 loopt de initiële contractduur immers ten

einde en het is niet de bedoeling dat het verhaal dan ineens eindigt. Nu alle systemen van toeleveranciers en controlemiddelen op punt staan is het tijd om de eigen organisatie op het niveau van internationale ITIL4 standaard te brengen. Alle interne processen werden de afgelopen maanden grondig onder de loep gehouden om te zien waar ze gestandaardiseerd kunnen worden en naadloos op elkaar kunnen inspelen. Op die manier kan de equipe optimaal functioneren en alle spelers in de noodzakelijke randorganisaties aansturen. Veel correctie was er echter niet nodig; het was eerder een formalisering en optekening van processen, om deze dan te linken aan concrete meetpunten (een zogeheten service delivery management). Alles kan altijd beter; al is het maar hier een tandwiel betere grip laten krijgen, en daar een slepend anker wat bijvijlen.

Eén ding kon niet worden verbeterd en dat was het enthousiasme waarmee het team zijn taken uitvoert. Die spirit is een exemplarische standaard op zich: nergens geformaliseerd noch in een keurslijf gegoten, en dat houden we zo!



Johan Schoups  
Administrateur-generaal Viapass

# AGENDA

## JANUARI

Zoals voorzien in het decreet op de kilometerheffing past Wallonië op 1 januari 2023 de tarieven van de kilometerheffing aan aan de index van de handelsprijzen. Vlaanderen en Brussel passen traditioneel hun tarieven pas aan op 1 juli.

Om de werkingszekerheid van de tolheffing te kunnen garanderen was eerder reeds een aanzet gemaakt van een zogenaamd Business Continuity Plan. Dat plan met procedures voor noodscenario's werd nu volledig gefinaliseerd.

In die maand werd ook ons secundaire datacenter verhuisd en kreeg de firewall een stevige upgrade.

In 2022 besloot de Raad van Bestuur om terugbetaling te verlenen voor de kilometerheffing in België aan humanitaire transporten naar Oekraïne en buurlanden. De regeling zou elk jaar geëvalueerd worden. Aangezien de oorlog nog steeds voortduurde, beslisten de Delegaties binnen de Raad van Bestuur om de gunstmaatregel voor de transporten met hulpgoederen met een jaar te verlengen.

En om het jaar 2023 goed in te zetten en alle medewerkers en

stakeholders een verdere goede samenwerking te wensen voor het jaar dat aanvangt organiseert Viapass een receptie in het wetenschapspark Technopolis in Mechelen. Dit was de eerste maal sinds de pandemie dat we alle betrokkenen nog eens persoonlijk konden bedanken voor de samenwerking.

## FEBRUARI

Viapass neemt deel aan jaarlijkse conferentie van de Road Federation Belgium, een organisatie die mee het maatschappelijk debat voert over wegeninfrastructuur, mobiliteit en transport. Administrateur-generaal Johan Schoups geeft een presentatie onder het thema "Hoe kan de weg de weg van morgen betalen."

Intern in Viapass wordt een aanvang genomen met de stroomlijning van het beheer van de dienstverlening. Alle interne processen worden geconsolideerd en zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

## MAART

Viapass brengt een auditbezoek aan de dienstverleners in Frankrijk – Eurotoll, Axxes en Total Energies – om de jaarlijkse controle van de





dienstverlening uit te voeren en desgevallend bijsturing te geven. Eurotoll geeft bij die gelegenheid ook te kennen zijn activiteiten als dienstverlener in België op het einde van het kalenderjaar te willen stopzetten.

Een delegatie van Collectivité Européenne d'Alsace brengt een bezoek aan Viapass om meer te leren over de organisatie van een kilometerheffing, met een oog op een lokale implementatie bij hen.

## APRIL

Traditioneel publiceert Viapass in de maand april een persbericht met de resultaten van het afgelopen werkingsjaar. Voor de periode van 1 april 2022 tot en met 31 maart 2023 zorgde de kilometerheffing in de drie gewesten voor inkomsten van 838,41 miljoen.

Het aantal actieve vrachtwagens daalde licht van 41,1 naar 40,28 miljoen. De vrachtwagenvloot op onze wegen kleurde donkergroen: 96,8% van de vrachtwagens behoort nu tot euroklasse 5 of 6.

Samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, politie en douanediens ten voerde Viapass een

uitgebreide controleactie uit in Brussel. De Interregionale Entiteit startte ook met de planning en ontwikkeling van een secundair tolheffingssysteem, zodat op termijn gebruikers met een defecte OBU ook zullen kunnen rondrijden met een route ticket. Het zijn de eigen technici van Viapass die samen met de hoofddienstverlener Satellic het systeem beginnen te ontwikkelen.

Op het einde van de maand voert Viapass ook een controle uit op de boeken en werking van Toll4Europe in Duitsland.

## MEI

Viapass voert zijn jaarlijkse auditcontrole uit bij Telepass in Italië.

De Deense wegeautoriteit brengt een bezoek aan Viapass, met het oog op een implementatie bij hen.

Met Nederland wordt verder overleg gevoerd over de introductie van een kilometerheffing bij onze noorderburen.

Viapass start ook een samenwerking met het Belgisch statistiekbureau Statbel voor het regelmatig aanleveren van geaggregeerde statistieken.



## JUNI

Viapass neemt deel aan een vergadering van de Stockholmgroep, de groepering van tolheffende publieke autoriteiten in Europa.

De Raad van Bestuur keurt formeel de plannen voor ontwikkeling en uitrol van een secundair systeem (route ticket) goed met als objectief 2025. Dit systeem zal toelaten om gebruikers met een defecte OBU onmiddellijk verder te helpen (een vervang-OBU gaan afhalen is dus niet meer onmiddellijk nodig) en tijdelijke gebruikers gaan eenvoudiger kunnen worden bediend. Dit systeem zal tevens dienen als testcase voor de nieuwe versie van tolheffing, waar tegen 2028 moet worden aan gewerkt.

## JULI

Vlaanderen en Brussel passen hun tarieven aan aan index van de consumptieprijs. Namens het Waals Gewest kondigt Sofico een wijziging van de tarieven +32T aan in Wallonië.

Bij de start van de zomervakantie brengt Viapass in een persbericht nog eens de regels inzake tolheffing in herinnering voor motorhomes/kampeerwagens, oldtimer trucks en

vervoer van paarden, vermits deze groepen gebruikers in deze periode van het jaar verantwoordelijk zijn voor 90% van de vragen aan de helpdesk.

## AUGUSTUS

Viapass heeft een ontmoeting met de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de strategische adviesraad voor het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, naar aanleiding van de opvolging van Frank Van Thillo als algemeen secretaris door Tim Buysse.

In diezelfde maand wordt op initiatief van België en Oostenrijk overleg gevoerd tussen België, Oostenrijk, Duitsland, Noorwegen en Nederland over een mogelijke optimalisering en samenwerking in het accreditatieproces van EETS providers.

Ook wordt met het Vlaamse Gewest het overleg opgestart rond een voordeeltarief voor emissievrij vrachtvervoer vanaf 1 januari 2024. Nadien geven ook de twee andere gewesten van België aan te willen volgen met dit initiatief.

Ondertussen wordt er naarstig verder gewerkt aan de ontwikkeling van het secundaire systeem voor tolheffing: het route ticket



pass  
KAMPEERWA

voertuigcategorie M? (personenvervoer)

JA

voertuig de kilometerheffing mobiliteitskosten zijn gehouden op overbelasting en

\*\* Voorwaarden om over een mobiliteitskostenheffing te betalen in het Brussels Gewest: de C.O.C. - certificaten of andere documenten

- minimum vier wielen
- gemiddeld meer dan 1000 kg draagvermogen
- maximum 1000 kg gewicht
- maximum snelheid van 100 km/h en of dan een maximum snelheid van 100 km/h
- maximum snelheid van 100 km/h
- niet een kampeerwagen

Opgelet: als je deze overleg ontvoert van de weg, is de kilometerheffing voor mobiliteitskosten van toepassing op de kilometerheffing. Het is niet mogelijk om de kilometerheffing te betalen op de weg. Het is niet mogelijk om de kilometerheffing te betalen op de weg. Het is niet mogelijk om de kilometerheffing te betalen op de weg.

## OKTOBER

Viapass geeft een presentatie op het ITS (Intelligent Transport Systems) congres in Brussel, over het nut van de kilometerheffing en de mogelijke andere nuttige toepassingen met de gegenereerde data.

In deze maand komt er zowel een Luxemburgse als een Japanse delegatie op bezoek om de aanpak van de kilometerheffing door de gewesten en Viapass te bestuderen.

om aan informatie-uitwisseling te doen over de invoering van de kilometerheffing bij de noorderburen.

Op het juridische vlak werd continu doorgewerkt met de specialisten van de gewesten op de aanpassing van de wetteksten rond de kilometerheffing met de juiste terminologie voor het secundair systeem. Daarnaast wordt er ook een impactanalyse doorgevoerd wat betreft de verwerkte persoonsgegevens.

## DECEMBER

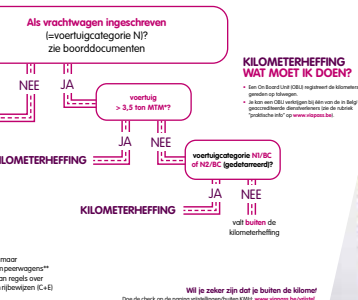
Eurotoll stopt officieel met zijn activiteiten als dienstverlener in België

Viapass houdt een workshop over het mogelijke nut en inzet van de slimme tachograaf binnen het kader van de kilometerheffing.

De controle van de rekeningen van Viapass zelf gebeurt zonder een opmerking van de revisoren. Opmerkingen noch voorbehouden zijn er trouwens nooit geweest op de boekhouding sinds de opstart van de interregionale entiteit.

Het ganse jaar door vinden er (online) meetings plaats met Nederland

### WIL IK MET MIJN MOBILHOME/ VAGEN\*\* KILOMETERHEFFING BETALEN?







# IN CIJFERS

# IN CIJFERS

## INFRASTRUCTUUR HANDHAVING

**39**

PORTIEKEN

**22**

FLEXIBELE  
CONTROLEPUNTEN



**55**

AMBTENAREN  
VOOR  
**3** GEWESTEN

**38**

CONTROLE-  
VOERTUIGEN &  
-MOTORS



## INVESTERING INFRASTRUCTUUR

Investering  
werking Viapass

**54%**



deelname kosten  
systeem

**62,2%**

**40%**



**35,62%**

**6%**



**2,18%**

## SLEUTELGEGEVENS

**150.000 KM**  
WEGEN

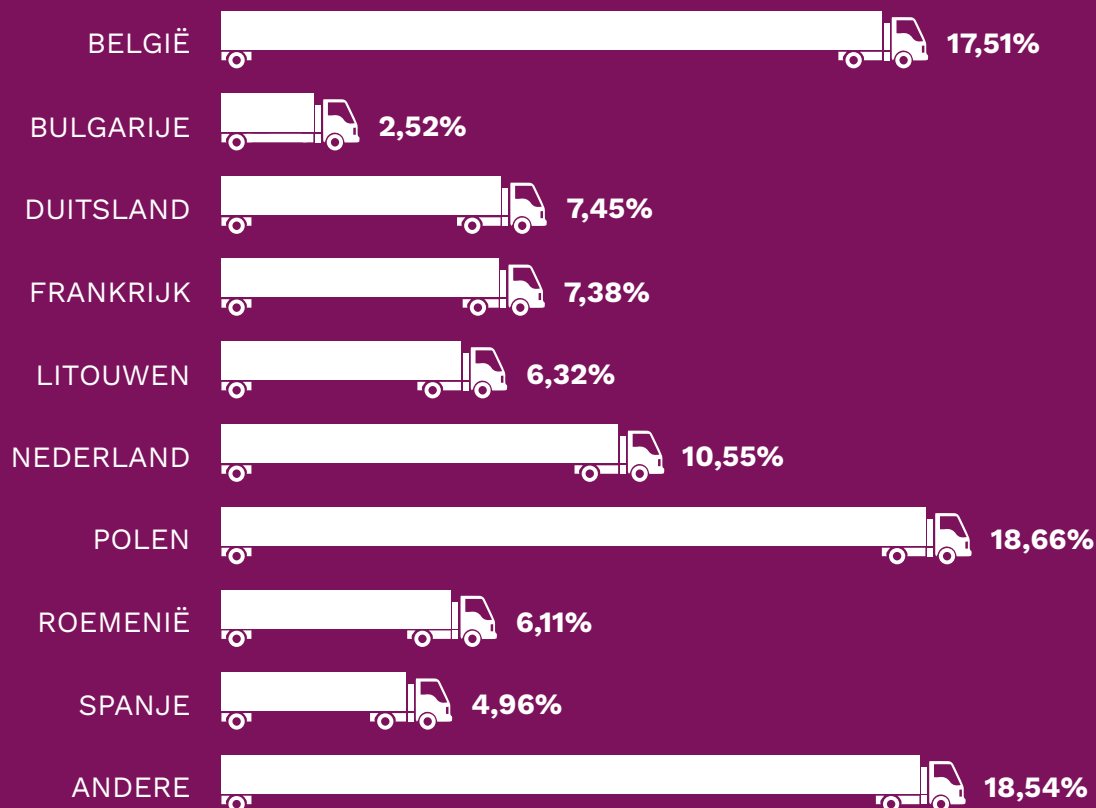
**6.800 KM**  
BETALENDE TOLWEGEN

**> 120**  
SERVICEPOINTS



**146.200**  
OBU PER WERKDAG

## GEREGISTREERDE OBU'S PER LAND



AFSTAND AARDE - PLUTO

5.632.704.000 KM



TOLKM IN 2023:

± 5.265.100.000

PER WEEK  
**106 MILJOEN TOLKM**  
**17 MILJOEN EURO**

PER WERKDAG  
**19,4 MILJOEN TOLKM**  
**3,1 MILJOEN EURO**







01

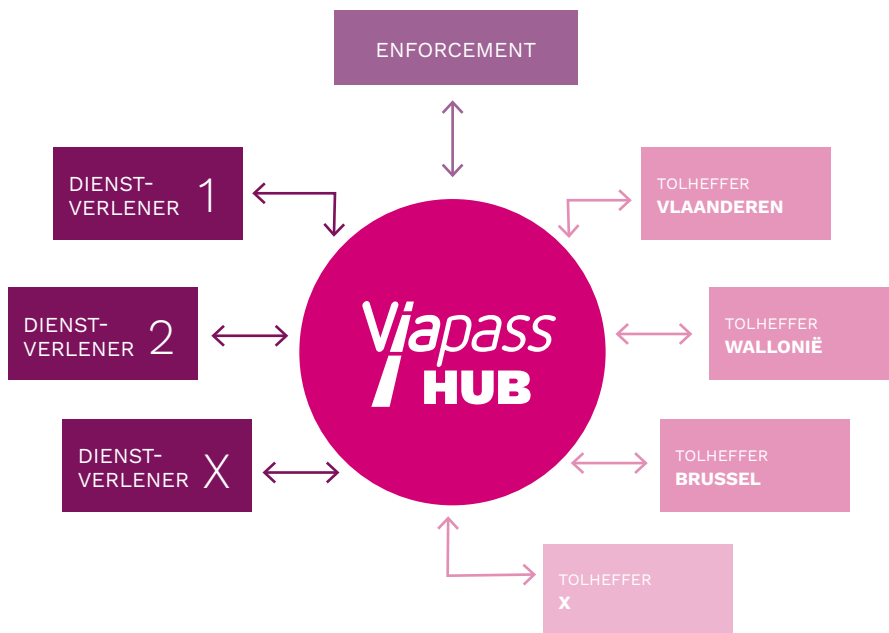
**BUSINESS  
INTELLIGENCE  
EN GEOMATICA**

# THE HUB

Het reken- en geografische plottingwerk is in handen van het BIG team. BIG staat voor Business Intelligence en Geomatics. Als een team volgen onze geomatici en data-analysts alle gegevens op die de dienstverleners via de Viapass Hub doorsturen over de route- en tolgegevens van hun klanten. Op die manier kan Viapass in quasi real time een overzicht houden op alle metingen van de tolplichtige vrachtwagens en de vinger aan de pols houden voor de activiteiten van elke dienstverlener (en onmiddellijk ingrijpen wanneer dit nodig is).

Daarvoor heeft het team de voorbije jaren de zogenaamde Viapass Hub

ontwikkeld. Een centrale spil waar de gegevens van alle dienstverleners binnenkomen. Jonathan Jones, die de BIG equipe aanstuurt, volgt alle resultaten dagelijks scrutineus op via de tool die hij mee ontwikkeld heeft. Zo kan de organisatie als het ware in real time opvolgen wat de resultaten zijn, en vooral waar er zich haperingen of ontsporingen voordoen. Viapass kan op die manier direct acties ondernemen en waar nodig de dienstverlener verwittigen waar zich een ontsporing voordoet. Op die manier gaat weinig onnodige tijd verloren en escaleren ontsporingen niet.





Als geomaticus kan **Jonathan Jones** van het BIG team de coördinaten elk plekje op de aarde berekenen. Dat komt hem erg goed uit bij zijn hobby om er met de fiets op uit te trekken wanneer het weer het toelaat. In zijn vakanties stippelt hij de Alpen- en Pyreneeënroutes uit die door de Coppi's en Anquetils zijn groot gemaakt. De juiste oriëntatie en doorzettingsvermogen zijn de kenmerken van de medewerkers van Viapass, en die worden hier op deze wijze uitgedragen.



Dankzij de Hub ziet Viapass meteen waar zich ontsporingen of haperingen voordoen.

# ORDE

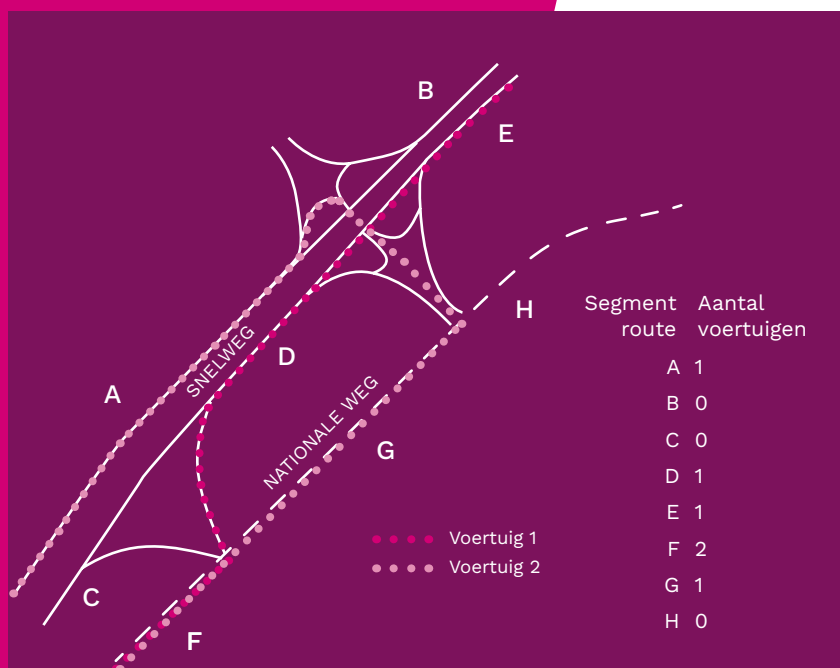
Amélie Frère, die in januari '23 bij Viapass kwam, heeft alle IT-tools die al beschikbaar waren op orde gezet en gestreamlined en alle automatische controles op orde gezet. Die tools waren weliswaar het jaar daarvoor allemaal ontwikkeld maar het ontbrak hen aan een gezamenlijke coherentie. Nu krijgt het datateam van Viapass binnen de 24 uur een alarm binnen bij een ontsparing van een aanmeldproces en kan er meteen een ticket gecreëerd worden om aan het probleem te verhelpen.



Sport zit ook **Amélie Frère** in het bloed. Amélie is mathematica en 'the new kid on the block' van het BIG team. Als Montoise schudt zij elke week even de data- en cijfergegevens van zich af en speelt basket. Nog niet op het niveau van de Belgian Cats, maar toch wel in eerste provinciale. Het ontspant haar en houdt haar fit.



## VISIE



Schatting van verkeer per wegsegment

Ondertussen voerde Arnaud Adam tellingen uit op de tolvrije wegen. Deze tellingen vormden mee de basis voor een beslissing van het Vlaamse Gewest voor een uitbreiding van het betolde wegennet in Vlaanderen. Daarop heeft de Vlaamse regering 686 kilometer wegen vastgelegd die vanaf 1 januari 2024 geen 0-tatief meer zouden hebben.

Het BIG departement voerde ook berekeningen uit om te komen tot statistieken over de verreden kilometers door het vrachtvervoer en het type van voertuigen op vraag van het Federaal Planbureau. Op die manier hielpen de gegevens mee om een beeld te vormen van de vitaliteit van onze economie.



**Arnaud Adam** is ook geomaticus in de Business Intelligence Group. Sport is ook zijn ding. Tweemaal per week speelt hij met vrienden een ontspannen partijtje padel. Maar cultuur neemt hij ook mee. Arnaud speelt in een toneelgezelschap dat elk jaar met een komedie behoorlijk wat publiek trekt in Waals-Brabant. Arnaud speelt niet alleen mee in het gezelschap maar schrijft ook stukken en doet de regie. *A jack of all Trades*, dus.







02

**BELEIDS-  
VOORBEREIDING  
EN JURIDISCHE  
ZAKEN**

# ZERO-EMISSIE

Het werk van BIG stroomde ook door naar de verantwoordelijke Beleidsvoorbereiding Daphne De Keukelaere. Zij vertaalde bijvoorbeeld de gegevens die haar geomaticacollega's gevonden hadden naar bevattelijke conclusies waarmee de verschillende Gewestelijke politieke Overheden (en hun administraties) het debat konden voeren en tot beslissingen kon komen.

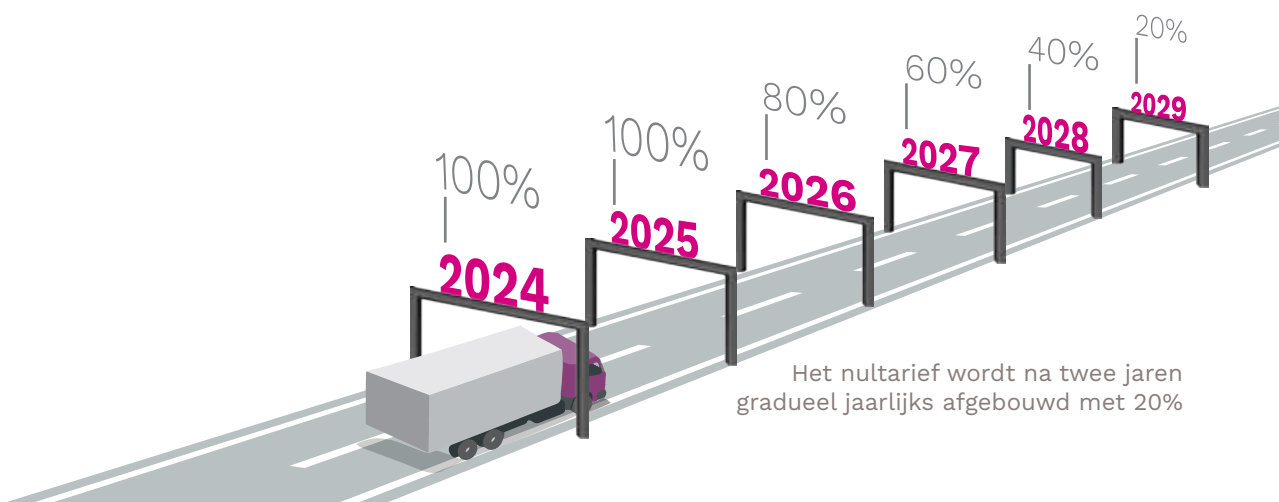
Daphne begeleidt ook de juridische werkgroep tussen de verschillende regio's. Ook werd hier voorbereidend werk geleverd om de beslissing van de Vlaamse Regering op de voertuigen met zero-emissie gestalte te geven en deze beslissing van de Vlaamse Regering ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in voege te laten gaan. Het is de bedoeling van Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de vergroening van de vrachtwagenvloot verder door te stuwen met een voorkeurstarief voor de tolheffing in Vlaanderen en Brussel voor vrachtwagens die geen uitstoot hebben. De maatregel werd in het Vlaams Gewest opgenomen in het programmadecreet en is ingegaan op 1 januari 2024. Er geldt een nultarief voor twee jaren, dat daarna per jaar gradueel wordt afgebouwd met 20%.



Zero-emissie  
voertuig

**NULTARIEF**

**NULTARIEF  
GRADUEEL  
AFBOUWING**



Het nultarief wordt na twee jaren gradueel jaarlijks afgebouwd met 20%





In haar vrije tijd is **Daphne De Keukelaere** een gepassioneerde quizzster. Samen met vrienden vormt ze een quizploeg die het regelmatig opneemt tegen andere ploegen in heel Vlaanderen en Brussel.

Na meer dan 15 jaar quizen voelt Daphne zich geroutineerd genoeg om zelf ook een quiz in elkaar te steken. Dat doet ze al dan niet met behulp van Google Maps wanneer nodig, of met bijstand van AI. "Het is een leuke hobby en ze is vooral heel gezellig, en dat is heel belangrijk voor mij" zegt ze.



## DPIA

Een belangrijke opdracht het afgelopen jaar was de uitvoering van de Data Privacy Impact Analysis (DPIA) van het kilometerheffingssysteem. Zulke impactanalyse bestaat erin om alle risico's met betrekking tot persoonsgegevens in kaart te brengen en de nodige technische en organisatorische maatregelen ter bescherming van de (persoons) gegevens te detecteren, op te lijsten en te implementeren om de risico's op inbreuken op de persoonsgegevens zoveel mogelijk te verkleinen en,

indien mogelijk, tot nul te herleiden. De DPIA wordt voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit voor advies. De DPIA van het kilometerheffingssysteem kwam tot stand dankzij een intensieve samenwerking tussen Viapass en de gewesten. De DPIA is een wettelijke verplichting volgende uit de Algemene Verordening Gegevensbescherming, beter gekend onder zijn Engelstalige acroniem GDPR.

DPIA zorgt voor de bescherming van persoonsgegevens.





# 03

## **CONTROLE EN HANDHAVING**

# EFFICIËNTIE

Wat de handhaving betreft coördineert Viapass de controleactiviteiten van de drie gewesten op de baan, zowel met de mobiele ploegen als met de flexibele camera's. Het sleutelwoord voor 2023 was "efficiëntie". Er wordt zoveel mogelijk gecoördineerd gewerkt: zowel in de aanpak van de acties als in de controles zelf. Meer en meer wordt er transversaal gewerkt. Dat betekent dat wanneer een voertuig wordt tegengehouden voor een controle, de agenten alle processen samen zullen nakijken, en niet enkel één aspect. Met ander woorden: buiten de controle op de kilometerheffing alleen, zal bijvoorbeeld ook het reglementaire gewicht gecontroleerd worden, de tachograaf, en de rij-en rusttijden. Dat betekent dat chauffeurs minder vaak worden geïmmobiliseerd. De efficiëntie van de controles verhoogt en ook de regulariteit, de impact en de pertinentie ervan.

Ook de betaalgeschiedenis van de vrachtwagen wordt bij controle volledig opgevraagd. Zo wordt niet alleen de betaling opgevraagd van de laatste boete, maar de volledige geschiedenis van alle overtredingen en eventuele openstaande boetes. Dat bespaart een pak verificatietijd in het controlecentrum; tijd die beter kan gebruikt worden met de opvolging van meer noodzakelijke zaken.



Transversale  
controles verhogen  
de efficiëntie.

Bio-ingenieur **Denis Maekelbergh** houdt van een avontuurlijk leven. Na zijn studieperiode heeft hij een tijdlang een plantage beheerd in Afrika. Nu, met een echtgenote en drie kinderen, leidt hij een rustiger leven. Maar de schaduw van Pairi Daiza vlak bij zijn woonst en zijn twee Alpaca's houden toch het gevoel levendig. Soms trekt hij met het hele gezin erop uit naar minder voor de hand liggende landen "om de kinderen te tonen wat er aan de andere zijde van de wereld gebeurt."



Op die manier werd er vorig jaar meer en gericht gecontroleerd op het overschrijden van het maximale toegelaten gewicht van de vrachtwagens. Niet alleen is dat een overtreding van een van de parameters van de kilometerheffing, maar het werkt bovendien nadelig op de stabiliteit en veiligheid van het voertuig en schaadt ook nog eens het wegdek. Door die controles werden er in 2023 tussen de 700 en 1000 boetes per maand uitgeschreven voor het rondrijden met een te hoog geladen gewicht. De boetes zijn niet steeds een populaire maatregel maar zetten mogelijke fraudeurs toch aan het nadenken of het sop de kool wel waard is, en dragen bij tot de geloofwaardigheid van het systeem.





04

**DE EETS  
DIENST-  
VERLENERS**

# EETS IN BELGIË

Wanneer de controle op de gebruikers gerichter wordt, moet de coördinerende organisatie zelf ook zijn zaken op orde hebben. Olivier Dautrebande is verantwoordelijk voor de EETS-dienstverleners die in België opereren. Dat betekent dat hij met de ploeg van testers en techniekers de 6 dienstverleners van buiten België geaccrediteerd heeft om hier te lande te opereren en deze ook opvolgt en controleert. Voor het eerst diende in 2023 een dienstverlener begeleid te worden bij de stopzetting van zijn activiteiten in België na een overname. De consolidatie is echter vlot verlopen, zowel op het praktisch-financiële als op het juridische vlak.

Voor het Belgische grondgebied zien we dat in 2023 het totale marktaandeel van de EETS-dienstverleners toeneemt. De groei van EETS lijkt zich nu wel te stabiliseren, en zal geen noemenswaardige verandering meer kennen tot er weer een ingrijpende verandering plaatsvindt, zoals het bijkomen van een nieuw EETS gebied in onze buurlanden. Voor 2024 verwacht Viapass vooral ontwikkelingen bij de OBU's die op de markt gelanceerd gaan worden. Axxes zal in dat jaar een nieuw tolbakje lanceren en doet ook testen met een koppeling van de smart tacho, terwijl ook Tolltickets met de nieuwste evolutie van zijn OBU's bezig is.







Ook **Olivier Dautrebande** heeft een opleiding als motor ingenieur achter de rug. Die microbe zat al in zijn bloed toen hij zelf als tiener aan Mobylettes prutste. Later werd dat een VW-busje en een paar kevers die op dezelfde beetle-techniek gebaseerd waren. Wanneer dan een oldtimer-Porsche 911 passeerde kriebelden de vingers teveel om hem niet te kopen. Verzamelen of vintage-rallyrijden doet Olivier niet, maar hij blijft wel trouw in het spoor van Ferdinand Porsche.



Het aandeel van de EETS-providers in ons land groeide in 2023.

# EETS IN EUROPA

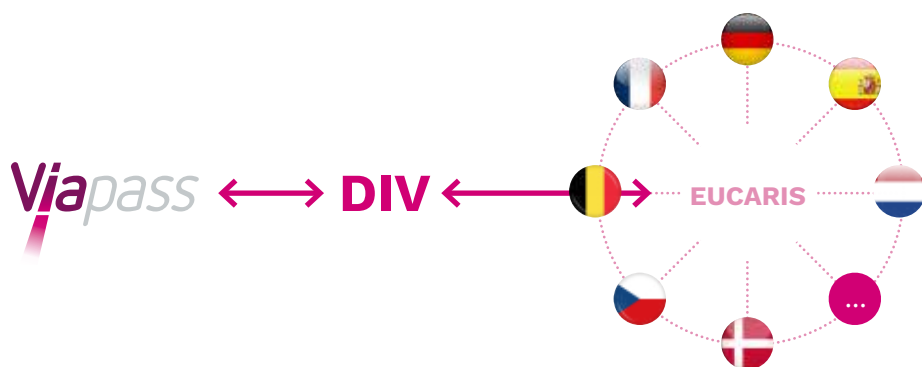
Op het internationale vlak zijn er regelmatig vergaderingen bij de tolheffende instanties binnen Europa: de tolinstanties van de overheden dus. In die vergaderingen in 2023 ging het vooral over reglementaire discussies, gebaseerd op status updates van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie.

Binnen het EFP (het EETS Facilitation Platform) - een uitwisselingsprogramma voor realisaties en ontwikkelingen tussen tolheffers, dienstverleners, en onderaannemers- werd ook vergaderd maar vooral over de faire renumneratie die dienstverleners willen krijgen voor hun prestaties. Dit platform, mede actief bijgewoond door Viapass, zoekt die naar de gelijkstelling en uniformering van vergoedingen, de accreditatietests en procedures. Het moet Europa helpen bij het succesvol implementeren van interoperabele elektronische tolheffingssystemen

De discussies gaan dan ook over het principe “één OBU, één contract, één afrekening”, zoals het in de Richtlijn wordt beschreven.

De eerste twee parameters zijn vandaag al gerealiseerd. Om naar één factuur te komen is echter nog wat werk nodig. Niet verwonderlijk, als met de samenstellende delen van een doorsneefactuur bekijkt: nationale of regionale tarieven, tol of renumneratie, BTW of geen bijkomende belasting, onderaannemers die de administratieve spelregels niet altijd respecteren.... Daar is nog heel wat eenmakingswerk nodig.

Ook de cross-border samenwerking tussen de verschillende landen op het gebied van enforcement zou beter kunnen. Overtreders moeten niet alleen internationaal geïdentificeerd kunnen worden maar ook verplicht worden hun boete te betalen. Dat is zo wel voorzien in de EETS-richtlijn, maar een wetgeving die deze eis kan hardmaken voor administratieve boetes bestaat nog niet. Wel lijkt het erop dat we de eerste stappen gaan kunnen ondernemen in 2024 door het aankoppelen aan EUCARIS, het uitwisselingsplatform voor identiteitsgegevens van de houders van voertuigen die een overtreding begingen. Dat is alvast een stap in de goede richting!



Eucar is een algemeen uitwisselingsmechanisme voor alle transport-gerelateerde gegevens tussen alle registratie-autoriteiten van Europa

Op het internationale vlak speelt België, als geroutineerde EETS-speler een stimulerende rol. Viapass stelt ook zijn know-how ter beschikking van nieuwe tolheffende instanties die een tolsysteem willen opzetten. Met Nederland wordt al geruime tijd nauw samengewerkt bij het opzetten van hun tolsysteem voorzien voor 2026. En ook met Denemarken en de regio CEA (Collectivité Européenne Elzas) was er kennisuitwisseling.

De EFP meeting in Venetië



Bezoek Nederlandse delegatie

Viapass helpt met zijn know-how tolheffende instanties in Europa.





# 05

## **DE HOOFD- DIENSTVERLENER EN NIEUWE PROCEDURES**

# VOORUITZICHT

Satellic is sinds de start van de kilometerheffing in 2016 de Belgische basisdienstverlener binnen het DBFMO-contract. Technisch adviseur Wim Henssen, en medewerker van Viapass sinds de allereerste begindagen, werkt nauwgezet samen met Satellic voor de opvolging van de ontwikkelingen zodat de geleverde dienstverlening optimaal binnen de contractuele bepalingen van de DBFMO blijft en ook de geleverde OBU's aan de klanten nauwgezet hun werk doen. Satellic lanceerde in het verleden geregeld software verbeteringen om de apparatuur up to date te houden. Die updates zijn nu meer gebundeld zodat hun aantal kon beperkt worden tot vier per jaar.

Met de hoofddienstverlener werden ook de nodige procedures

besproken en ontwikkeld om een route ticket mogelijk te maken dat gebruikt kan worden bij een defect en slecht functioneren van de OBU. Momenteel kan een chauffeur die een probleem heeft met zijn OBU aan zijn dienstverlener een depannageprocedure voor kilometerheffing vragen voor drie uur, om de OBU opnieuw op te starten of een ander toestel aan het servicepunt op te halen. Voor het gemak van de chauffeurs, werd besloten om een alternatief systeem te ontwikkelen: een route ticket kan aangemaakt worden. Niet alleen zorgt dat alternatieve systeem ervoor dat er minder kilometers onbetaald gereden worden maar ook dat de controle op reglementair gebruik beter gehandhaafd kan worden. Een bijkomend voordeel is ook dat het



aantal servicepunten kan verminderd worden, aangezien minder chauffeurs dringend een tolkastje moeten afhalen. Dit zorgt ook voor minder stress, minder onnodige trajecten, tijdswinst, en minder pollutie.

De toepassing moet medio 2025 beschikbaar worden op zowel een app als op een website, zodat chauffeurs vooraf een route ticket kunnen reserveren. De software ervoor is ontwikkeld en gebruiksklaar, en vanaf mei 2024 start het testprogramma. Ook het juridisch traject van de alternatieve oplossing moet goed afgedekt worden.

In 2025 zou een route ticket klaar moeten zijn als alternatief bij defect van een OBU.



Tijd voor techniek. **Wim Henssen** is een technisch ingenieur in hart en nieren. Niet alleen in de opvolging van de technologische backbone van de kilometerheffing, maar ook in zijn man's cave thuis. Daar assembleert hij plezierige accessoires voor het buitenleven zoals een serre of een zwembad voor de dochter. De liefde voor techniek probeert hij ook spelenderwijze aan dochter Elise bij te brengen door bijvoorbeeld samen met haar een robotautootje in elkaar te knutselen, dat op termijn -AI gestuurd- zelfrijdend moet zijn.







06

**COMMUNICATIE  
MET NIEUW  
ELAN**

## CONTACT

De communicatieafdeling zag in 2023 de eerste Viapass-medewerker met pensioen vertrekken. Na bijna negen jaren trouwe dienst bij Viapass gaf Edward Claessens in mei 2023 de fakkel door.

Heden is het Stephanie Fraikin die zowel woord als beeld in haar communicatie- takenpakket zal combineren.

Viapass heeft van bij de aanvang garant gestaan voor een open communicatieve aanpak, en dat is tot op vandaag ongewijzigd gebleven.



Hartelijk dank, Edward Claessens voor je jarenlange inzet voor Viapass en het schrijven van dit jaarverslag !

Viapass heeft van bij zijn geboorte steeds een open communicatie gevoerd.

Via de website [www.viapass.be](http://www.viapass.be) kunnen alle gebruikers en belanghebbende partijen contact opnemen met Viapass. Er zijn specifieke formulieren voor klachten, feedback, suggesties of vragen. Viapass kan -rechtstreeks- worden bereikt via mail, telefoon, sociale media of webformulier.

Het algemeen e-mailadres is [contact@viapass.be](mailto:contact@viapass.be). In 2023 hebben we via deze mailbox 398 mails behandeld: gaande van praktische zaken van de kilometerheffing, tot vragen om meer verduidelijking of mogelijke vrijstelling van de kilometerheffing. Ook vragen van gemeenten, bedrijven uit de transportsector of vrachtwagenindustrie over verschillende statistieken om hen te helpen bij hun studies, berekeningen van kostprijzen of toekomstige beslissingen passeren de revue. Deze vragen zijn gekwalificeerd als verzoeken om informatie, niet als klachten, en worden steeds binnen de werkdag beantwoord.

In deze mailbox kreeg Viapass ook vragen of betwistingen over boetes (9 in 2023), deze werden allemaal verder opgevolgd in samenwerking met de verbaliserende overheid. De mailbox [exemptions@viapass.be](mailto:exemptions@viapass.be) ontvangt bijna uitsluitend vrijstellingsaanvragen. Het is (soms) een complexe procedure vanwege de verschillende Europese voertuigcategorieën. Deze aanvragen worden behandeld, binnen de twee werkdagen, samen met de gewesten die deze voertuigen op de vrijstellingslijst moeten plaatsen.

In de loop van 2020 heeft Viapass een feedbackformulier op haar website gezet om gebruikers nog een bijkomende mogelijkheid te bieden om klachten of ervaringen met hun dienstverleners mee te delen. Op deze manier kon Viapass als coördinerende instantie meteen ingrijpen indien dit nodig was.

Doorheen de jaren krijgen we minder vragen en vrijwel geen klachten. Dat bewijst dat de kilometerheffing inmiddels goed is ingeburgerd en informatie op de website zeer relevant is. Om het aantal vragen te verminderen zijn er plannen om in 2024 de website [www.viapass.be](http://www.viapass.be) te vernieuwen om de informatie nog duidelijker te maken. Viapass zal ook één gecentraliseerde contactmethode invoeren. Niet alleen om de gebruiker nog beter te hulp te staan, maar ook opdat de doorlooptijd van vragen nog kan worden verkort.

Viapass is ook telefonisch bereikbaar van 8:30 tot 16:30 (maandag tot vrijdag behalve weekends en feestdagen). Het aantal oproepen voor Viapass ligt op een gemiddelde van 2 per dag wat nogmaals een bewijs is van het feit dat alle informatie zeer duidelijk en onmiddellijk beschikbaar is. De vragen die OBU-gerelateerd zijn komen in het call center (ongeveer 300-400 per dag). Als deze vragen toch bij Viapass terechtkomen, wordt de gebruiker vriendelijk doorverwezen naar zijn/haar dienstverlener.

Via Satellic, de nationale dienstverlener, werden er zo in 2023 74714 telefonische aanvragen

beantwoord met een 89,9% positieve gebruikersbeoordeling. Een totaal van 58194 e-mails werd ontvangen. Volgens een survey van 6491 deelnemers heeft Satellic hierop een 88,34% tevredenheidsratio.

Op datum van 31/01/2024 zijn er geen onbehandelde, onopgeloste of openstaande klachten bekend voor 2023 (noch andere jaren) in het systeem.



**Stéphanie Fraikin**, de nieuwe communicatieadviseur van Viapass, is een veelzijdige professional die verschillende hoeden draagt. Ze is de brug tussen Viapass en de wereld, waarbij ze zorgt voor een vlotte communicatie en efficiënte operaties. Haar passie voor fotografie begon al op jonge leeftijd, toen ze slechts 10 jaar oud was. Haar favoriete onderwerp zijn mensen, en nu ook vrachtwagens...





07

**STATISTIEKEN**

Elke werkdag rijden er gemiddeld 150.000 tolplichtige vrachtwagens over de wegen van Vlaanderen, Wallonië (SOFICO) en Brussel. Via de dienstverleners komen de geanonimiseerde gegevens van die trucks bij Viapass terecht.

De opdracht die de overheid aan de interregionale organisatie heeft gegeven, is om alle gegevens en geldstromen op hun correctheid te verifiëren. Aangezien Viapass via de kilometerheffing beschikt over een schat aan gegevens die nergens anders te vinden zijn op landelijke schaal, werd besloten om de extra mile te gaan en niet alleen op jaarlijkse maar ook op trimestriële basis sleutelstatistieken vrij te geven.

- De jaarstatistieken in deze jaarverslag geven de basismetingen weer die tot de kerntaken van Viapass behoren:
  - De tolheffing per gewest
  - De tolheffing per maand, zodat het ritme van de inkomsten kan gevolgd worden
  - De tolheffing per gewichtsklasse
  - De tolheffing 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](http://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.

Hoewel het bijhouden en opvolgen van statistische gegevens niet letterlijk in de opdracht beschreven staat die de decreetgever aan Viapass heeft meegegeven, zijn die gegevens een vaste waarde geworden voor vele organisaties en studiediensten.

Kijken we naar de statistische gegevens over het jaar 2023, dan zien we dat de door Viapass gegenereerde ontvangsten opliepen tot 888 miljoen euro. Dit is een stijging met 7% ten opzichte van de 829,3 miljoen euro

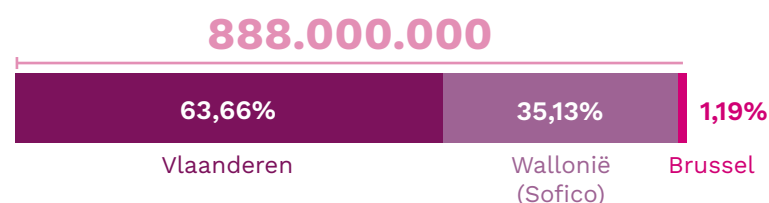
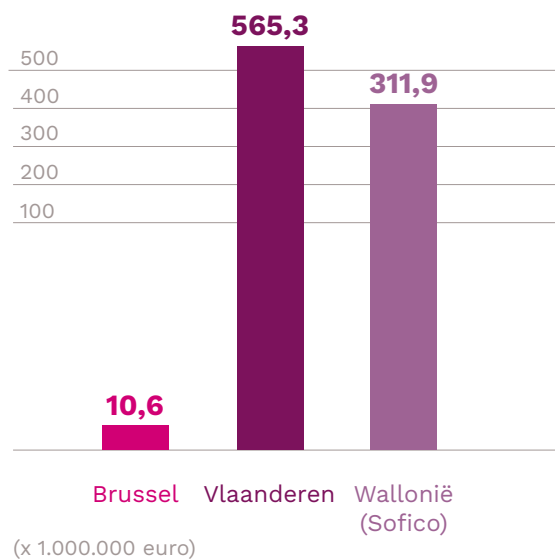
die in 2022 via de kilometerheffing werd gegenereerd.

Een deel van die meeropbrengsten is te verklaren door de aanpassing van de tarieven van de tolheffing aan de index van de consumptieprijzen.

Wat het gebruik van vervoermiddelen betreft, heeft de vergroening van de vloot onderhand zijn plafond bereikt. Wanneer we de Euro 6- en Euro 5-klassen optellen – de meest groene voertuigcategorieën op de weg – dan krijgen we een totaal van bijna 97,2% van het aantal afgelegde voertuigkilometers in 2023, wat 1,4% meer is dan in 2022. Het aandeel grootvolumevrachtwagens blijft op hetzelfde peil. De categorie +32T bracht 91,4% van de tolgelden binnen, wat bijna identiek is aan 2022.

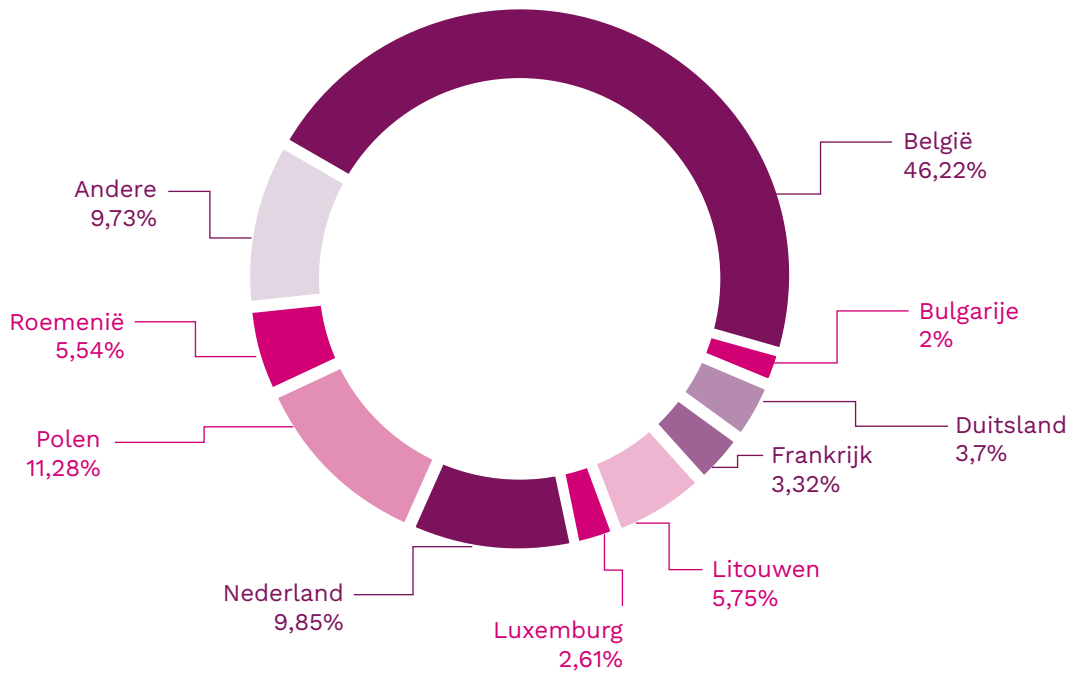
## Tolheffing

### Per gewest



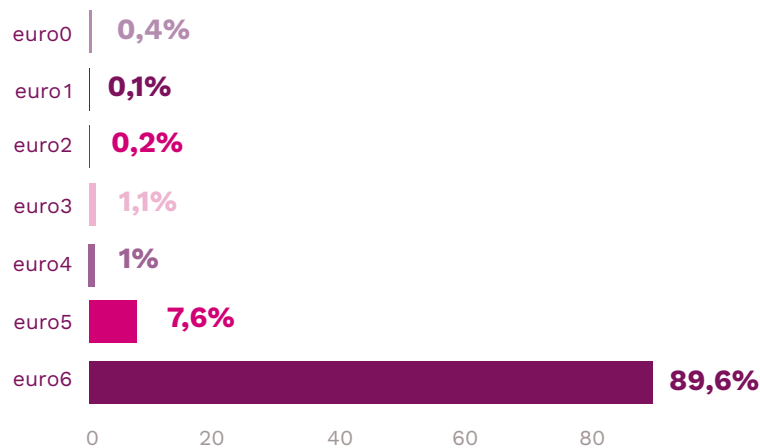
### Tolheffing

Per land van registratie



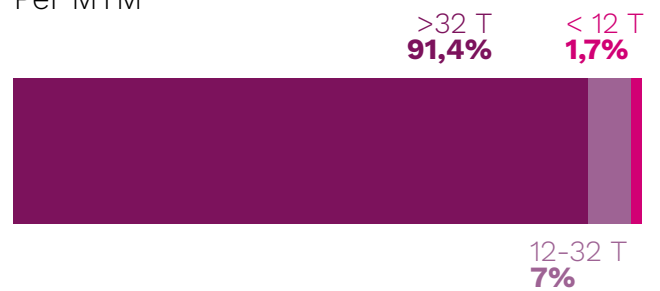
### Tolheffing

Volgens euroklasse



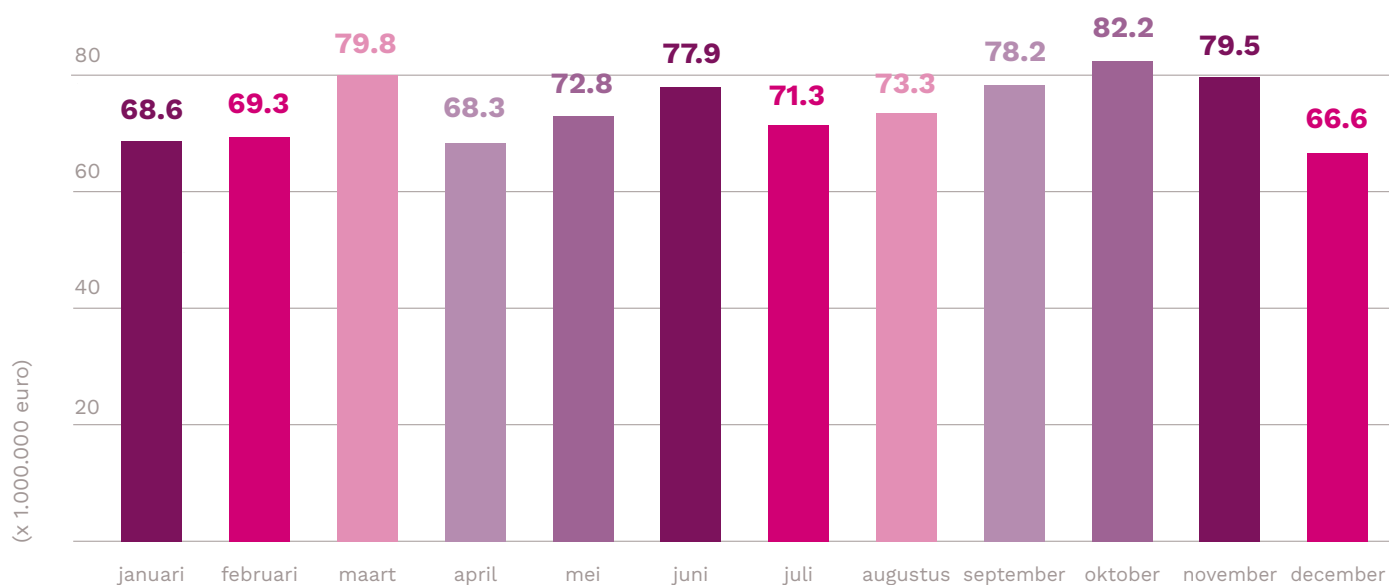
### Tolheffing

Per MTM



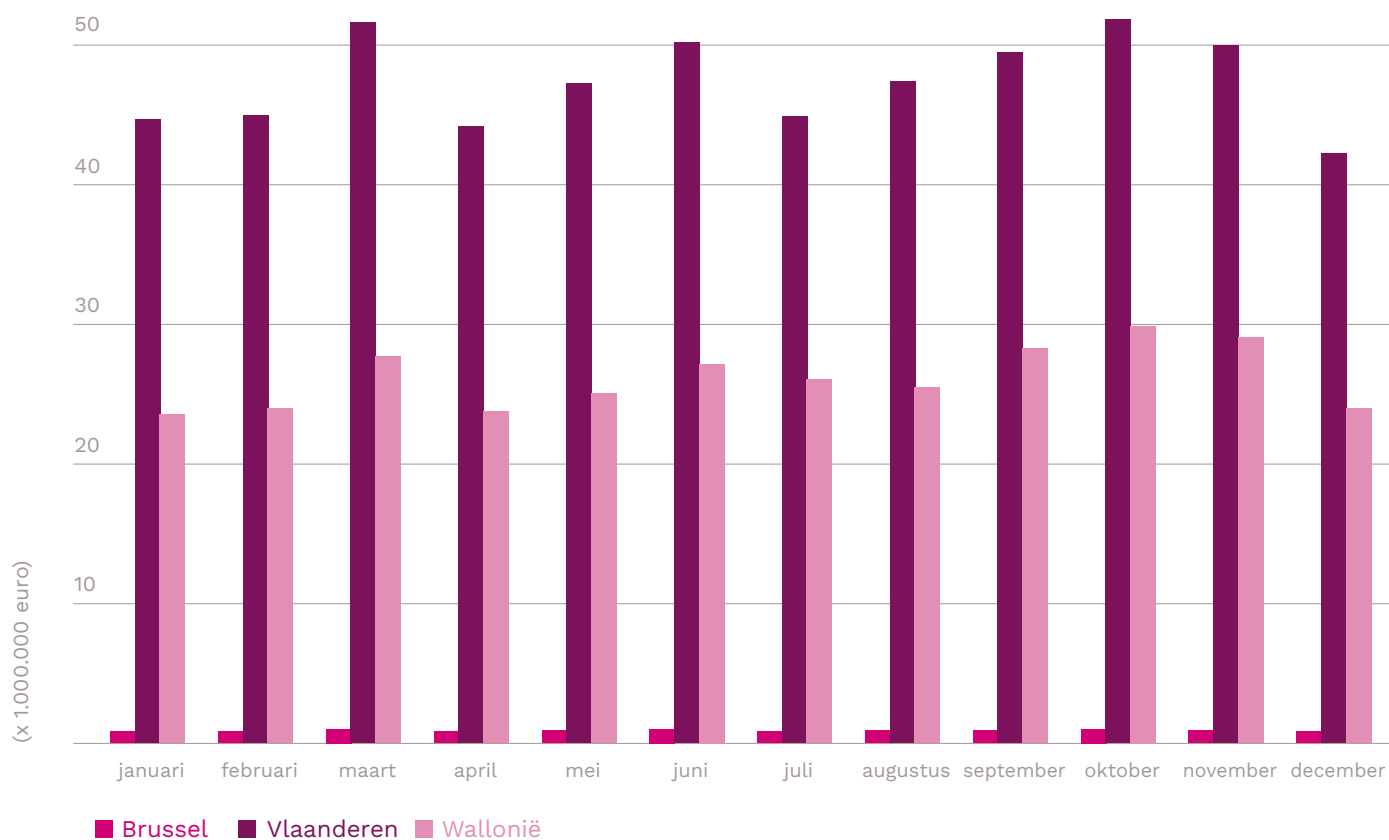
## Tolheffing

Per maand



## Tolheffing

Per maand, per gewest







Viapass stelt zijn sleutelstatistieken graag ter beschikking van onderzoekers en instellingen die ze verwerken in hun studie.

## Aantal kilometers

Per maand, per jaar (2020-2023)









08

# **MATURE INTERNE ORGANISATIE- PROCESSEN**

# GRONDIJN

Wanneer alle toepassingen rond de kilometerheffing op punt staan, wordt het ook tijd om de interne organisatieprocessen te finetunen en op elkaar af te stemmen. Viapass huurde een externe specialist in, Pierre-Yves Tromme, om alle interne processen tot de industriestandaard op te trekken. De bedoeling is om een servicegerichte organisatie te krijgen die de best mogelijke klanten- en gebruikersrelaties kan aanhouden. Tegelijk worden de rol en de verantwoordelijkheden van medewerkers duidelijk gedefinieerd in functie van een goed gestructureerde dienstverlening.

Als kader werd de ITIL4-marktstandaard gehanteerd waar in de activiteiten volgens de internationale industriestandaarden geïntegreerd kunnen worden. Op het vlak van IT was er al veel gebeurd; nu was het tijd om de andere activiteiten ook te kaderen. Zo wordt een omgeving gecreëerd waarin alle processen ook geëvalueerd kunnen worden. Op die manier krijgt de leiding van de organisatie kwantificeerbare aanduidingen om de organisatie als geheel beter te sturen en desgevallend nieuwe processen in te voeren zonder dat er nog externe hulp nodig is.

Via gerichte interviews worden alle departementen een voor een doorgelicht en worden er voor iedereen relevante prestatie-indicatoren opgesteld (PI's) die nadien nog verder verfijnd en verbeterd kunnen worden.

Op deze manier werden de processen de afgelopen jaren op een professioneel niveau getild dat neutraal vergelijkbaar is met internationale tegenhangers.





**Pierre-Yves Tromme**, de interne processenspecialist, is ook in zijn hobby's een ontledende geest. Naast het beluisteren en zelf spelen van klassieke en elektrische gitaar, volgt hij ook nog cursussen muziekanalyse en muziekgeschiedenis aan de academie van Luik. Hij houdt van opera, maar even goed van jazz en blues. Lectuur vindt hij vooral bij de klassieke Amerikaanse schrijvers zoals Wharton of Fitzgerald. In familieverband wordt er graag gereisd met vrouw en dochter en dan naar de minder gekende regio's van Griekenland.



**Miguel Derriks** is de IT-architectuur technicus van VIAPASS. Waar hij in zijn job de strakke logische paden van de informatica moet volgen, zoekt hij in zijn vrije tijd graag niet-platgetreden paden op. Als het weer niet te slecht is neemt hij zijn mountainbike om helemaal los te gaan op de zand- en grindpaden in zijn buurt of in Zuid-Frankrijk.

Zonder zijn fiets zoekt hij het in de hoogte en beklimt hij bergen. Hij volgt een cursus berggids om zelfstandig de ruwe hoogtes te kunnen gaan verkennen. Samen met zijn vrouw en zijn tweelingdochters maakt hij wat gemakkelijker tochten die toch ook voldoende uitdaging vormen voor iedereen.







09

**FINANCIËLE  
OPVOLGING**

# DE OPBRENGSTEN

Het automatiseringsproces van het BIG team kwam ook het financieel beheer van Thierry Peeters ten goede. Het hielp hem met name om de nakoming van de lopende betalingen beter op te volgen, en beter zicht te hebben op de bedragen die nog moeten worden gestort. Op die manier ontsnapt er nergens nog één enkele cent aan het waakzame oog van Viapass. Hetzelfde geldt ook voor de opvolging van de emissievrije voertuigen die in eerste fase nog geen heffing dienen te betalen.

Ook de opvolging van de humanitaire transporten naar Oekraïne en buurlanden, die een terugbetaling genieten van kilometerheffing, wordt geverifieerd door het financiële departement van Viapass. Tenslotte had het departement ook nog wel het nodige papierwerk en verificaties te verrichten bij de stopzetting van de activiteiten van Eurotoll. In de bijna tienjarige geschiedenis was het de eerste maal dat een dienstverlener met zijn activiteiten stopte in België. Uiteraard vergde dit de nodige controles om er zeker van te zijn dat alle nodige betalingen gebeurden en nergens losse eindjes bleven hangen.

Een groot deel van de vrije tijd van **Thierry Peeters** wordt ingenomen door zijn twee kleindochters waarvoor hij een lieve opa is. Wanneer de kleinkinderen zijn aandacht niet vragen zijn er nog zijn wijnstokken die hij met evenveel liefde vertroetelt. De beloning die hij daarvoor terugkrijgt wordt gebotteld en op fijne momenten gedeeld met vrienden.





De belangrijkste missie van Viapass is het controleren en coördineren van de kilometerheffing namens de drie gewesten. Deze taak omvat ook het toezicht op de overdracht van de fondsen naar de gewesten door de dienstverleners.

Van hun kant moeten de gewesten de dienstverleners vergoeden voor hun inspanningen. De berekening van deze vergoeding wordt ook uitgevoerd door Viapass.



**Gwen Simon** is de assistente van financieel manager Thierry Peeters en helpt hem bij de boekhouding.

Reizen is de passie van Gwen, en haar paspoort draagt daar ondertussen duidelijk de sporen van. Zij heeft zowat alle landen van Europa bezocht, een half jaar gestudeerd in Thailand, en delen van Afrika en Azië verkend. De microbe werd wellicht tot leven gewekt in de krantenwinkel van haar moeder waar de kleine Gwen tijdschriften doorbladerde met foto's van exotische plekken. "Daar zag ik dat de wereld prachtig is en meer te bieden heeft dan ons land alleen." zegt ze. "Je hebt maar één leven; daar moet je alles uit halen"

Dit zijn twee transacties zonder financiële impact aangezien alle bedragen die gestort worden door de tolheffers volledig ten goede komen aan de regio's.

In 2023 verliep het proces vlekkeloos en zonder problemen, met name dankzij de goede werking van de IT-hub die de Viapass-specialisten voortdurend hebben verbeterd. Een tweede belangrijke opdracht van de interregionale instelling is het certificeren van nieuwe dienstverleners en het testen van de nauwkeurigheid van hun apparatuur. De tests onderzoeken de certificatie van nieuwe oplossingen die door bestaande EETS dienstverleners werden uitgewerkt. Deze tests worden uitgevoerd tegen kostprijs en vormen daarom ook een neutrale operatie. In 2023 verdween ook, voor het eerst een EETS dienstverlener uit de markt. Eurotoll, overgenomen door Telepass, maakte een einde aan zijn activiteiten in België.

Viapass moest ervoor zorgen dat deze activiteiten op een ordelijke manier werden afgerond en dat alle verplichtingen tot het einde werden nagekomen. Tenslotte vertoont de balans van Viapass een licht overschot, dat de organisatie te danken heeft aan zijn voorzichtig beheer. De goede werking en stabiliteit van de interregionale organisatie heeft daar altijd voor gezorgd. Op korte tijd en met zeer beperkte middelen, heeft Viapass een betrouwbaar en uitgebreid systeem uitgebouwd waarbij een klein aantal specialisten talrijke medewerkers bij de medewerkende organisaties aanstuurt.

## ACTIVA

(IN EUR)	TOEL.	2022	2023
Vaste activa			
I. Oprichtingskosten	20		
II. Immateriële vaste activa (ann. I, A)	21		
III. Materiële vaste activa (ann. I, B)	22/27	6.499,56	3.771,36
A. Terreinen en gebouwen	22		
B. Installaties, machines en uitrusting	23		
C. Meubilair en rollend materieel	24	4.035,93	2.128,94
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	-54.808,82	-56.715,81
D. Leasing en soortgelijke rechten	25		
E. Overige materiële vaste activa	26	2.463,63	1.642,42
260000 Kosten van ingehuurde lokalen	26	8.212,10	8.212,10
260900 Geb. afschr./kosten ingehuurde lokalen	26	-5.748,47	-6.569,68
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27		
IV. Financiële vaste activa (ann. I, C en II)	28	-	-
288000 Borgsom in valuta	28	-	-
<b>TOTAAL VASTE ACTIVA</b>	<b>20/28</b>	<b>6.499,56</b>	<b>3.771,36</b>

(IN EUR)	TOEL.	2022	2023
<b>Vlottende activa</b>			
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	14.881,86	173.857,25
A. Handelsvorderingen	40		
B. Overige vorderingen	41		
411200 Lopende rekening BTW		14.584,83	
411600 Regularisatie te recupereren BTW	41	297,03	
VIII. Geldbeleggingen (ann. II)	50/53		
IX. Liquide middelen	54/58	2.103.696,24	2.225.788,35
X. Overlopende rekeningen	490/1	148,68	
490000 Over te dragen kosten	490/1	148,68	
<b>TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>29/58</b>	<b>2.118.578,10</b>	<b>2.399.645,60</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>20/28</b>	<b>2.118.726,78</b>	<b>2.399.645,60</b>

## PASSIVA

(IN EUR)	TOEL.	2022	2023
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	1.260.011,03	1.260.011,10
Overgedragen verlies	141		
140000 Overgedragen winst	141	1.157.690,42	
149999 Overgedragen resultaat		102.320,61	
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	-5.748,47	-6.569,68
<b>TOTAAL EIGEN VERMOGEN</b>	<b>10/15</b>	<b>1.758.011,03</b>	<b>1.892.429,25</b>

(IN EUR)	TOEL.	2022	2023
<b>Schulden</b>			
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar (ann. V)	17		
A. Financiële schulden	170/4		
B. Handelsschulden	175		
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	176		
D. Overige schulden	178/9		
<hr/>			
IX. Schulden op ten hoogste één jaar (ann. V)	42/48	360.715,75	510.987,71
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42		
B. Financiële schulden	43		
C. Handelsschulden	44	10.460,07	
1. Leveranciers	440/4	10.460,07	
440000 Leveranciers	440/4		
444000 Te ontvangen facturen	440/4	10.460,07	-
2. Te betalen wissels	441		
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
E. Schulden met betrekking tot betalingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	147.197,24	151.719,82
1. Belastingen	450/3	14.243,85	4.660,47
451200 Lopende admin. rekening BTW te betalen	450/3	-	3.333,56
451600 Regularisatie BTW	450/3	14.243,85	1.326,91
2. Wedden en sociale lasten	454/9	139.452,95	147.059,35
F. Overige schulden	47/48	203.058,44	207.548,07
488299 Begrotingsreserves gewesten	47/48	203.058,44	207.548,07
<hr/>			
X. Overlopende rekeningen	492/3		
492000 Toe te rekenen kosten	492/3		
<hr/>			
TOTAAL DER SCHULDEN	42/48	367.215,31	510.987,71
<hr/>			
<b>TOTAAL DER PASSIVA</b>	<b>10/49</b>	<b>2.125.226,34</b>	<b>2.403.416,96</b>

## RESULTATEN

(IN EUR)	TOEL.	2022	2023
I. Bedrijfsopbrengsten		2.194.770,54	2.641.057,58
Omzet	70	30.165,30	107.401,28
705000 Dienstverlening	70	30.165,30	107.401,28
Andere bedrijfsopbrengsten	71/4	2.164.605,24	2.533.656,30
734100 Dotatie Waals Gewest	71/4	259.000,00	259.000,00
734101 Diensten SOFICO	71/4	602.000,00	602.000,00
734110 Dotatie Brussels Hoofdstedelijk Gewest	71/4	129.000,00	129.000,00
734120 Dotaties Vlaams Gewest	71/4	1.166.000,00	1.166.000,00
741000 Herwaarderingsmeerwaarden op vaste activa	71/4	-	-
749000 Diverse bedrijfsopbrengsten	71/4	-	-
749050 Regularisatie BTW diverse aankopen	71/4	297,03	-
749100 Voordelen in natura	71/4	8.308,21	-
749200 Recuperatie geschillen	71/4	-	-
II. Bedrijfskosten		-2.089.223,65	-2.486.368,50
Benodigdheden, diensten en goederen	60/61	-885.411,26	-1.018.235,66
610000 Huur en huurlasten	60/61	-107.624,73	-116.832,10
612200 Pers, persmagazine en hosting	60/61	-11.940,83	-13.869,59
612201 Andere communicatie en honoraria	60/61	-64.963,97	-45.573,39
612520 Tests en diverse OBU ontwikkelingen	60/61	-10.232,78	-327,26
612330 Informaticamateriaal	60/61	-12.087,47	-2.461,49
613150 Aansprakelijkheidsverzekering	60/61	-1.638,55	-2.057,00
613200 Honoraria & EETS- certificeringen	60/61	-543.972,81	-638.083,61
613217 Honoraria financiële raadgeving	60/61	-25.662,56	-
613260 Zitpenningen	60/61	-22.739,30	-23.279,90
613270 Honoraria sociaal secretariaat	60/61	-6.008,85	-7.375,04
613335 Informaticadiensten, data center	60/61	-58.860,94	-93.902,56
613355 Kosten externe missies	60/61	-11.658,50	-22.704,80
615100 Opleidingskosten	60/61	-1.356,41	-4.712,57
612340 Office	60/61	-13.003,49	-24.106,73



(IN EUR)	TOEL.	2022	2023
613250 Wettelijke reclame	60/61	-280,48	-718,80
614050 Web Communicatie - Press	60/61	-6.287,29	-5.420,50
617100 Ter beschikking gesteld personeel	60/61	-1.661,66	-16.810,32
Remuneraties, sociale lasten en pensioenen (ann. VI, 2)	62	-1.201.818,01	-1.464.077,73
Afschrijvingen en waardeverminderingen op de oprichtingskosten, en op immateriële en materiële activa	630	-1.994,38	-2.728,20
630200 Afschrijvingen op materiële vaste activa	630	-6.938,99	
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	-	-
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	649	-	-
III. Bedrijfswinst	70/64	105.546,89	154.689,08
Bedrijfsverlies	64/70		
IV. Financiële opbrengsten	75	897,98	1.913,18
V. Financiële kosten	65	-3.609,08	-2.955,21
VI. Winst uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	70/65		
Verlies uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	65/70		
VII. Financiële opbrengsten	76		
VIII. Financiële kosten	66		
IX. Winst van het boekjaar voor belasting	70/66	102.835,79	153.647,05
Verlies van het boekjaar voor belasting	66/70		
X. bis. Winst op uitgestelde belastingen	780		
Overdracht van uitgestelde belastingen	680		
XI. Belastingen op het resultaat	67/77	-32,24	-
670010 Roerende voorheffing op rente rekening	67/77	-32,24	-
<b>XII. Winst van het boekjaar</b>	<b>70/67</b>	<b>102.803,55</b>	<b>153.647,05</b>
<b>Verlies van het boekjaar</b>	<b>67/70</b>		

## INVESTERINGEN

Het was de bedoeling van Europa, bij de invoering van de elektronische tolheffing EETS, dat tolgelden zouden terugvloeien naar de mobiliteitsbudgetten. Met het dicht vertakte wegennet van België en het drukke verkeer hoeft het ook niet te verbazen dat de 888 miljoen euro opbrengsten van de kilometerheffing in 2023 snel en efficiënt hun weg vonden naar de drie gewesten van België.

Op de volgende pagina's kunt u zien op welke manier Vlaanderen, Wallonië en Brussel o.a. met de gelden van de kilometerheffing zorgen voor een betere mobiliteit in ons land.

De tolgelden vloeien terug naar de mobiliteitsbudgetten van de gewesten.

## WALLONIË

In Wallonië blijft SOFICO, voornamelijk dankzij de kilometerheffing, verschillende investeringsplannen financieren die de gebruikers een wegennet bieden dat veiligheid, comfort en vlot verkeer biedt. 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 projecten om het kernnetwerk te herstellen en veilig te maken.

Enkele van de vele projecten in 2023

- De voltooiing van het herstel van het viaduct van Huccorgne (E42/A15);
- De start van een project om de E411/A4 tussen Daussoulx en Thorembais-Saint-Trond te herstellen en veiliger te maken;
- De herbestrating van de autosnelweg E40/A3 tussen Battice en Welkenraedt;
- Herstel- en veiligheidswerken op de Ring rond Brussel (R0) van Eigenbrakel tot het Vlaams Gewest;
- Herstel van de autosnelweg E429/A8 van Frasnes-lez-Anvaing tot Doornik;
- De herbestrating en plaatselijke betonreparaties van de autosnelweg E411/A4 van Libramont-Chevigny tot Transinne.

Daarnaast droeg de kilometerheffing ook bij aan de financiering van het onderhoud van het kernnetwerk, goed voor ongeveer €150 miljoen in 2023. Deze zomer zijn de werkzaamheden voor de modernisering van de verzorgingsplaatsen Bierges en Waremme voltooid. In het kader van deze werken werden

E42A15 Huccorgne



R0 - Herinrichting Braine-l'Alleud tot Vlaanderen

74 bijkomende parkeerplaatsen voor vrachtwagens aangelegd.

Ten slotte naderde in 2023 de modernisering van het verlichtingssysteem, dat in november 2019 werd aangevat in het kader van het “Lights 4.0 Plan”, zijn voltooiing: 98% van de natriumverlichtingspunten, of 91.000, werden vervangen door ledverlichting met dimbare intensiteit (voorgeprogrammeerd op het grootste deel van het netwerk en ogenblikkelijk op bepaalde strategische plaatsen). Al deze armaturen kunnen nu ook op afstand worden bestuurd vanuit het PEREX-centrum, dat verantwoordelijk is voor het onderhoud en de exploitatie van het Waalse hoofdwegennet.

## VLAANDEREN

Investerings in mobiliteit gebeuren met de inkomsten uit de kilometerheffing. 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:

- Ombouw van de N49 tot autosnelweg: de N49, de expresweg tussen Antwerpen en de kust, dateert van de jaren '70. Om die weg veiliger te maken en het verkeer er vlotter te laten verlopen, besliste de Vlaamse overheid om hem om te bouwen tot een

autosnelweg. Tussen Antwerpen en Zelzate is de weg ondertussen al een autosnelweg (E34). Hetzelfde moet gebeuren tussen Zelzate en Westkapelle. De ombouw van de N49 naar een snelweg gebeurt niet in één keer, maar is opgesplitst in verschillende projecten.

- Geluidsschermen langs de N44 te Aalter: samen met het lokaal bestuur van Aalter investeert het Vlaamse Gewest in 3,2 km geluidsschermen langs de Knokkebaan (N44). De geluidsschermen zullen tussen de 3 en 6 meter hoog zijn, naargelang de noodzaak in de buurt. De schermen zullen zorgen voor een vermindering van de geluidsoverlast in de naburige wijken, wat de leefkwaliteit in de omgeving zal verbeteren.
- 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 ledverlichting 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

Renovatie dienstgebouw Zelzate tunnel (toekomstbeeld)



Totaalrenovatie Beverentunnel (toekomstbeeld)

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.

- Renovatie dienstgebouw Zelzate tunnel: het Agentschap Wegen en Verkeer zal het dienstgebouw van de Zelzate tunnel vernieuwen. Het dienstgebouw dat onderdak biedt aan de technische installaties van de tunnel is toe aan een opknapbeurt: de gevelbekleding kwam los en ook de omgeving van het gebouw kon een opfrisbeurt gebruiken. Met de renovatie krijgt het gebouw alvast een volledig nieuw jasje: de gevelbekleding wordt volledig vervangen. De nieuwe gevel zal bestaan uit sandwichpanelen in metaal en in verschillende kleuren, van zwart tot metaalblauw. De herkenbare aanblik voor de vele automobilisten die dagelijks de tunnel passeren zal dus wat veranderen. Daarnaast wordt de trappenhal vernieuwd en de omheining rond en de verharding op het terrein worden aangepakt. Ook binnenin worden er ingrepen uitgevoerd onder meer voor de brandveiligheid.
- De renovatie van verschillende tunnels: naast de renovatie van de Beverentunnel en de Zelzate tunnel worden de middelen ingezet voor de bouwkundige en elektromechanische renovatie van verschillende andere tunnels zoals de Leonardtunnel, de Vierarmentunnel, de Kennedytunnel, de Craeybeckxtunnel, en de Tijsmanstunnel.



## 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 Reyerlaan, de sanering van kunstwerken -zoals de verschillende tunnels die de toegang vormen naar de hoofdstad- en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.



Verantwoordelijke Uitgever  
Johan Schoups,  
Administrateur-generaal Viapass

Samenstelling, fotografie & ontwerp  
Stéphanie Fraikin,  
Communicatiemanager Viapass

Copywriting  
Edward Claessens

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

[www.viapass.be](http://www.viapass.be)

