



JAARVERSLAG 2022

KLAART DE HEMEL OP?

Viapass

KLAART DE HEMEL OP?

Jaarverslag 2022



INHOUDSTAFEL

VOORWOORD	4
AGENDA	6
DE CIJFERS	10
01 COVERSTORY	12
02 DE DIENSTVERLENERS	18
03 HANDHAVING & CONTROLE	22
04 INFORMATICA & GEGEVENSANALYSE	26
05 COMMUNICATIE	34
06 AANWERVING & SELECTIE	38
07 STATISTIEKEN	40
08 FINANCIËN	48
09 INVESTERINGEN WEGEN	56



VOORWOORD



Dag lezer,

Voor u ligt alweer het achtste exemplaar van het jaarverslag van Viapass. Het geeft een activiteitenoverzicht over het kalenderjaar 2022, een jaar dat turbulenter zou verlopen dan het er bij aanvang naar uitzag. Opluchting was het algemene gevoel bij de nieuwjaarswensen voor 2022 omdat de coronapandemie eindelijk bezworen leek. Een lange periode van gemoedsrust werd ons niet gegund, want de ontwikkelingen in Oekraïne zouden niet alleen het geopolitieke speelveld doen daveren, maar ook de internationale economie uit balans brengen.

Een vergelijking met de coronaperiode – been there, done that – ging nu niet meer op. De energieprijzen swingden op korte tijd de pan uit, met in hun kielzog de inflatiepercentages. In een race om het dagelijkse leven betaalbaar te houden, stegen de lonen mee op het inflatieritme en creëerden op die manier een opwaartse spiraal. De consumptie daalde en na enige tijd diende het productieapparaat dan ook te vertragen.

De vervoerssector deelde in de klappen. Niet alleen werden de fleet owners geconfronteerd met hogere prijzen voor energie en personeel, maar ook de opdrachtgevers lieten het vaker afweten. Dat laatste vertaalde zich in minder gereden kilometers, zoals u verder in dit verslag kan lezen. Maar over het algemeen hield onze transportsector zich verbaasd sterk en bleef hij ook in 2022 indrukwekkende cijfers neerzetten.

Alle gegenereerde gegevens van de gemiddeld 150.000 vrachtwagens die dagelijks over de wegen in België rijden, worden aan Viapass doorgegeven door de dienstverleners. Daarvan zijn er nu zeven operationeel in ons land. Zowel de anonieme trajectgegevens als de betalingen van de gefactureerde tolkilometers komen samen bij Viapass, die het geheel beheert en controleert ten behoeve van de gewesten. Viapass heeft hiervoor het afgelopen jaar in eigen huis een IT Hub ontwikkeld die de juiste gegevens doorsluis naar de correcte stakeholders in de kilometerheffing.

Het is een mooi staaltje van de manier waarop Viapass zijn service levert aan alle partijen die bij de kilometerheffing in België betrokken zijn: de gewesten, de dienstverleners, de fleet owners en vrachtwagenchauffeurs. Die dienstverlening staat overigens ook hoog aangeschreven in heel Europa. Getuige daarvan is het feit dat andere landen en regio's tot op vandaag bij Viapass aankloppen om onze kennis en expertise met hen te delen.

Als administrateur-generaal kan ik alleen maar trots en tevreden zijn dat ik dit team mag aansturen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Schoups', with a long horizontal stroke extending to the right.

Johan Schoups
Administrateur-generaal van Viapass

AGENDA

01 In **januari** dachten we dat de ergste problemen nu wel achter ons lagen. Na twee onwezenlijke jaren leek de coronacrisis eindelijk onder controle. Het telewerk dat tijdens de pandemie op de werkvloer werd ingevoerd, werd tot zekere hoogte wel een blijver voor die functies die geen voltijdse aanwezigheid in de onderneming vergden. De economie trok zich opnieuw op gang en het werkritme verliep opnieuw zoals in de jaren vóór februari 2020.

Traditioneel publiceerde Viapass in het begin van de maand de jaarcijfers van het voorgaande kalenderjaar 2021. Voor 2021 bedroegen de inkomsten voor de 3 gewesten samen 814,1 miljoen euro, of een stijging van 78 miljoen euro ten opzichte van het jaar voordien. Dat komt enerzijds door de indexering van de tarieven die de gewesten een keer per jaar mogen doorvoeren, en anderzijds door het recordaantal vrachtwagens op onze wegen tijdens en na de pandemie, die ook nog eens extra veel kilometers reden. Zoals elk jaar zijn alle cijfers voor elk trimester te vinden op de statistiekenpagina van de Viapass-website www.viapass.be/statistieken.

Net zoals de voorgaande jaren paste Wallonië (SOFICO) op 1 januari zijn tarieven aan de index van de consumptieprijzen aan. Bijkomende betalende tolwegen werden niet aan het netwerk toegevoegd.

In de eerste maand van het jaar kwam er ook een aanpassing in de samenstelling van de Raad van Bestuur van Viapass. Dominique Darte werd als nieuwe delegatieleider van Wallonië, Voorzitter van de Raad van Bestuur, ter vervanging van Frederic de Bueger. Naast hem traden ook Frédérique Legros, Michaël Almer

(die dhr. Jacques Dehalu verving) en Jean-Louis Gilles aan. De heer Pascal Lehance werd regeringscommissaris.

02 In **februari** startte Viapass met zijn jaarlijkse doorlichtingsoefening van de EETS-dienstverleners. In persoonlijke ontmoetingen met elke dienstverlener werd het afgelopen jaar overlopen op het vlak van inkomsten, uitgaven, eventuele fouten en mogelijke verbeteringen. Deze ontmoetingen zijn bijzonder vruchtbaar om verbeteringen aan te brengen aan de verwerkingen van data, facturen en ontvangsten, en om de relaties tussen weggebruikers en dienstverleners te optimaliseren. Op die manier blijft het Viapass-systeem voortdurend evolueren en is het uitgegroeid tot de soepel draaiende machine die iedereen vandaag kent.

Viapass heeft er van bij de start steeds een punt van gemaakt om een open huis te zijn voor zijn belangrijkste stakeholders: de gebruikers, de gewesten en de dienstverleners. In het kader van die open communicatiefilosofie maakte de organisatie een bedrijfsvideo. Die is terug te vinden op YouTube onder "[Viapass, voor een betere en groenere mobiliteit](#)".

Tijdens de maand februari vond er ook een gebeurtenis plaats die een ongekende impact zou hebben op de wereld, en in een afgeleide vorm ook op de transportwereld: in Oekraïne barstte een conflict uit dat wereldwijde gevolgen zou hebben. In de volgende maanden werd duidelijk dat de energieprijzen enorme bakkensprongen zouden maken. Dit had een grote impact op het vrachtvervoer over de weg, en uiteraard op het ganse economische bestel.

In het kader van de Europese Richtlijn over de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer werkten de juristen van de gewesten aan de zogenaamde 'lex specialis' die de specificiteit van de Richtlijn regelt voor elke lidstaat. Viapass zit die vergadering voor.

03 In **maart** werd de Richtlijn 2022/362 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (L69/1).

In het DBFMO-contract tussen Viapass en Satellic is gestipuleerd dat de home provider voldoende On Board Units voorradig moet hebben om aan de vraag van elke gebruiker te kunnen voldoen. De voorraad die bij WAAK opgeslagen ligt, bedraagt zo'n 120.000 stuks. WAAK is een maatwerkbedrijf dat in 2022 van de Verenigde Naties de titel kreeg van SDG Champion (Sustainable Development Goals, een programma om bedrijven te stimuleren duurzamer te worden).



Maatwerkbedrijf WAAK dat OBU's opslaat, kreeg van de Verenigde Naties in '22 de titel van Sustainable Development Goals Champion.

“Na twee onwezenlijke jaren leek de coronacrisis eindelijk onder controle.”

04 Viapass bracht samen met Satellic in **april** een bezoek aan WAAK om de installaties te inspecteren.

Tijdens diezelfde maand keurde de Raad van Bestuur het voorstel van Viapass goed om een samenwerking op poten te zetten met Denemarken en met de Collectivité européenne d'Alsace (CEA) bij de opstart van hun systeem voor kilometerheffing. De CEA sprak de wens uit zich aan de Hub van Viapass te koppelen. Die Hub verbindt alle dienstverleners met de tolheffers en ook de controlediensten via de centrale IT-ruggengraat van Viapass. Denemarken besloot uiteindelijk deze activiteit in eigen huis te houden. Nederland op zijn beurt wou dan weer genieten van de expertise die Viapass heeft opgebouwd en zal de Belgische organisatie gebruiken als externe consultant bij de introductie van zijn kilometerheffing.

“In 2022 stegen zowel het aantal vrachtwagens op de weg als het aantal verreden kilometers.”



05 In **mei** publiceerde Viapass zijn jaarverslag over het jaar 2021. In het kader daarvan gaf de administrateur-generaal een aantal interviews. De belangrijkste boodschap was dat het aantal vrachtwagens op onze wegen in 2022 ongekende hoogtes had bereikt (41,1 miljoen), en dat er meer kilometers waren gereden. Het was dus duidelijk dat de transportsector niet geleden had onder de nasleep van corona.

06 In **juni** informeert dienstverlener MSTs Viapass dat het zijn tests voor een accreditatie als dienstverlener voor de kilometerheffing in België wenste stop te zetten.

07 In **juli** ondertekende Viapass een contract met W.A.G. Payment Solutions. Het Tsjechische W.A.G. werd daarmee de zevende dienstverlener die de weggebruiker kan bijstaan voor de kilometerheffing van vrachtwagens in België.



Nog in juli besloten de gewesten om de kilometervergoeding terug te storten voor humanitaire transporten naar Oekraïne en zijn buurlanden. Daartoe werd een formulier op de website geplaatst dat de expediteurs voor hun reis dienen te laten goedkeuren.

08 In **augustus** stopte dienstverlener MSTs officieel met zijn activiteiten rond de kilometerheffing in België, en dit na een overname. De website van Viapass en het EETS-register werden met deze informatie geüpdatet.

09 In **september** vierde Toll4Europe, een van de zeven dienstverleners bij Viapass, zijn vijfjarig bestaan.

In diezelfde maand kwam DKV, een zakenpartner van Toll4Europe, op bezoek bij Viapass voor een informatieronde.

10 In **oktober** gaf administrateur-generaal Schoups een presentatie op het congres ITS in Brussel over de huidige stand van zaken inzake de kilometerheffing voor vrachtwagens en de plannen voor de toekomst.

De geplande indexering van de tarieven in januari was het onderwerp van een brede persmededeling van Viapass. De kranten L'Echo en De Tijd en het tijdschrift Flows berichtten hier uitvoerig na een interview met administrateur-generaal Schoups.

Nog in oktober organiseerde Viapass samen met de home provider Satellic een Business Continuity-oefening. Daarin werden een aantal mogelijke risicoscenario's en oplossingen onderzocht om ervoor te zorgen dat de bedrijfszekerheid van het hele tolheffingsapparaat gegarandeerd blijft.

11 In **november** lanceerde Vlaanderen een grote studie rond de mogelijke verruiming en vergroening van de kilometerheffing. Ook Viapass werkt hieraan mee en doet daarbij een beroep op zijn kennis en expertise inzake de kilometerheffing.







INFRASTRUCTUUR HANDHAVING

39 portieken	22 flexibele controlepunten
55 ambtenaren voor 3 gewesten	38 controlevoertuigen & -motors

SLEUTELGEGEVENS

150.000 KM wegen	6.800 KM betalende tolwegen
120 servicepunten	147.231 OBU per werkdag

INVESTERING INFRASTRUCTUUR

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

Elk trimester de afstand zon-aarde +/- 149.600.000 km

TOLKM 2022: +/- 5.444.000.000 km

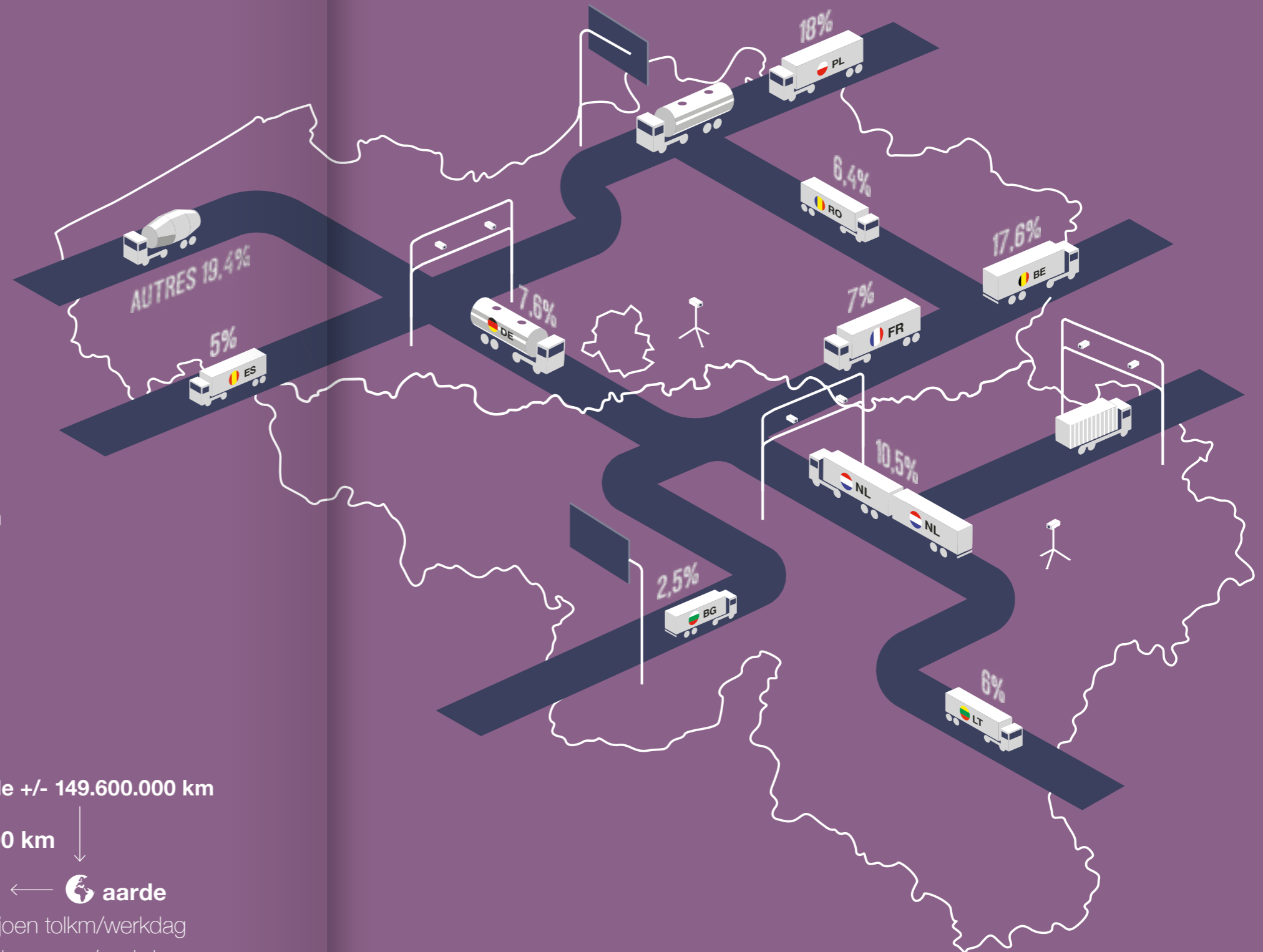


110 miljoen tolkm/week
16,6 miljoen euro/week



20 miljoen tolkm/werkdag
3,1 miljoen euro/werkdag

GEREGISTREERDE OBU'S PER LAND



01

DE TRANSPORTSECTOR IN EEN JAAR VAN GEOPOLITIEK CONFLICT

Bij het heffen van de champagneglazen stapten we allemaal het jaar 2022 in met een gevoel van immense opluchting dat de coronapandemie, die de wereld twee jaar in haar greep had gehouden, eindelijk achter ons lag. Maar nauwelijks was het jaar anderhalve maand ver, of het volgende onheil diende zich al aan. In Oekraïne barstte een internationaal conflict los.

De uitvoer van olie en gas uit Rusland werd beperkt. De daaropvolgende energiecrisis en de prijsstijgingen van de meeste grondstoffen creëerden een inflatie die op haar beurt een loonspiraal deed ontstaan.

De economie in Europa daverde op haar grondvesten en dat had gevolgen op meerdere vlakken. De productie raakte ontregeld door het gebrek aan grondstoffen enerzijds, en aarzelende kopers anderzijds. De transportsector en meer bepaald het wegvervoer ondervonden daarvan de gevolgen. Waar de gereden tolkilometers tijdens de coronajaren op niveau bleven en zelfs stegen, stabiliseerden zij in 2022 en gingen vanaf de maand juli zelfs licht naar beneden.

Het totaal aantal vrachtwagens op de baan ging ook achteruit. Waar er in 2021 nog 40,8 miljoen vrachtwagens op onze wegen werden geteld, was dat aantal in 2022 gedaald naar 40,5 miljoen, of zo'n 300.000 vrachtwagens minder. De verhouding tussen het aantal buitenlandse en Belgische vrachtwagens bleef over die twee jaren gelijk: 52,4% voor het Belgische en 47,6% voor het buitenlandse aandeel. "Dat mag op het eerste gezicht contra-intuïtief lijken," zegt Viapass' administrateur-generaal Johan Schoups,

"maar het is door de band genomen zo dat de Belgische transportbedrijven meer in eigen land blijven rondrijden, terwijl hun buitenlandse collega's snel door België zijn. Vandaar de gelijke aandelen, met toch verschillende aantallen vrachtwagens over de jongste twee jaren."





“De ontvangsten voor de kilometerheffing stegen licht door de aanpassing van de tarieven aan de index van de consumptieprijzen.”

De vergelijking met de jaren waarin de coronapandemie heerste, is wel onthullend. Waar vooral bij de uitrol van de sanitaire en lockdownmaatregelen tegen de ziekte met een bang hart werd uitgekeken naar het effect ervan op de economie, bleek dit voor het productie- en het distributieapparaat redelijk mee te vallen. Buiten een kleine terugval van de transportcijfers in de eerste jaarhelft van 2020 herstelde de sector zich vrij snel en werd er tegen het jaareinde zelfs een stijging van de resultaten genoteerd.



Een Belgisch hulptransport in Oekraïne

Dit was niet het geval in het jaar 2022. De ontvangsten voor de kilometerheffing stegen licht door de aanpassing van de tarieven aan de index van de consumptieprijzen. Dit stijgingspercentage lag echter lager dan dat van de index omdat er minder tolkilometers werden verreden. Tolkilometers zijn de afstanden die vrachtwagens afleggen over de betalende tolwegen. Concreet betekende dit een vermindering van 85 miljoen tolkilometers of een daling van 1,5%. Vergelijken we de tweede jaarhelft van 2022 met dezelfde periode van 2021, dan bedraagt de daling zelfs 2,6%.

Deze situatie creëerde de nodige onrust onder de vrachtovervoerders over de weg, die hun bezorgdheid naar buiten brachten via hun respectievelijke federaties. Op de volgende pagina's geven de drie respectieve federaties hun visie op de evoluties.

FEBETRA: DE UITDAGINGEN VOOR DE SECTOR

2022 startte hoopvol voor de Belgische transportsector, zegt Philippe Degraef, Directeur van Febetra. De coronapandemie leek stilletjesaan weg te ebb en de vraag naar transport was groter dan het aanbod waardoor vervoerders vrij stevig in hun schoenen stonden bij prijsonderhandelingen. Tot 24 februari 2022... De oorlog in Oekraïne maakte dat de energie- en grondstofprijzen pijlsnel stegen. Alles werd duurder en dus ook het transport. In het begin hield onze economie nog stand, maar medio 2022 verschenen de eerste tekenen van een nakende recessie waardoor de vraag naar transport lichtjes begon af te nemen.

Wie stijgende prijzen zegt, zegt in één adem ook automatische loonindexering. Door die typisch Belgische regeling bestaat de vrees dat onze transportondernemingen nog meer terrein zullen verliezen op het internationale toneel. Belgische vervoerders zien 2023 dus toch eerder somber tegemoet. Net zoals in vele andere sectoren, kampt de transportsector bovendien met een personeelstekort, vooral voor chauffeurs. Vier van de tien chauffeurs gaan binnen de vijftien jaar met pensioen en zullen door nieuwe arbeidskrachten vervangen moeten worden. De sector investeert dan ook aanzienlijke middelen om jongeren die zin hebben in een avontuurlijke job naar het beroep van vrachtwagenchauffeur toe te leiden.

Ook in het zwaar transport is de energietransitie naar zero-emissievoertuigen in gang gezet. Dit zal zich niet alleen vertalen in meer elektrische vrachtwagens, maar ook in vrachtwagens op waterstof, biogas of synthetische brandstoffen naargelang het type transport, de afstand en het laadvermogen. Heel wat vragen blijven echter nog onbeantwoord over de kostprijs van die nieuwe generatie voertuigen en hun impact op laadinfrastructuur en de netcapaciteit. Het beloven dus spannende en uitdagende jaren te worden voor de transportsector. Eén waarheid staat echter nog steeds als een paal boven water: zonder transport staat alles stil!



Philippe Degraef, Directeur van Febetra

UPTR: TUSSEN HOOP EN ONZEKERHEID

De Belgische transportbedrijven en logistieke firma's waren blij dat zij de coronacrisis zonder al te veel schade hadden doorstaan. Hoewel de gemiddelde cijfers niet verhullen dat veel ondernemers het moeilijk hebben gehad (door de gedwongen stopzetting van de activiteiten van hun klanten), was 2021 over het algemeen een goed jaar voor de Belgische transportsector, vindt Michaël Reul, secretaris-generaal van UPTR.

De jaarlijkse analyse van de financiële gezondheid van de sector, die voor de UPTR door het adviesbureau BDO werd uitgevoerd, toont dit objectief aan. De werkgelegenheidscijfers en het aantal in België geregistreerde vrachtwagens met een Belgische transportvergunning lijken erop te wijzen dat het jaar 2022, ondanks het begin van de oorlog in Oekraïne en de daaropvolgende energiecrisis, deze positieve trend niet zal ombuigen.



Michaël Reul, secretaris-generaal UPTR

Feit is dat vervoerders tegenwoordig minder bang zijn voor de schommelingen van de olieprijs dan voor ondoordachte politieke initiatieven, die vaak geen ander doel hebben dan het dichten van gaten in de begroting.

Voor een ondernemer is het ergste scenario, naast de economische onzekerheid, dat de kaarten tijdens het spel plots opnieuw worden geschud.

Voor vervoerders en logistieke medewerkers begint het jaar 2023 met een unieke (en historische) jaarlijkse loonindexering van 10,96%. Dit zal onvermijdelijk gevolgen hebben voor de concurrentiepositie van de Belgische ondernemingen.

De vrees is dan ook groot dat de sector in de loop van 2023 met nog meer strafmaatregelen zal worden geconfronteerd.

Sinds 2016 is het vertrouwen in het gewestelijk beleid met betrekking tot de kilometerheffing gebroken. Het ontbreekt de maatregelen systematisch aan voorspelbaarheid.

In Nederland zijn de lokale ondernemers 4 jaar van tevoren ingelicht over de spelregels van hun kilometerheffing. In België is niets te voorspellen. Deze aanhoudende vaagheid getuigt van een gebrek aan respect voor het bedrijfsleven.

TLV: BEDUCHT VOOR EFFECT PRIJSSTIJGINGEN

Zoals elke sector ondervond ook het goederenvervoer over de weg in België last van de oorlog in Oekraïne. Het zal niemand verbazen dat de evolutie van de olie- en gasprijzen hier een belangrijke rol in spelen, zegt Lode Verkinderen, directeur van TLV. Bij het begin van de oorlog werden de transporteurs geconfronteerd met een ongezien felle stijging van de prijzen. Zelfs de beste bestaande dieselclausules konden onvoldoende inspelen op de acute nood aan het bijstellen van de verkoopprijs. Hier moest dus snel en daadkrachtig een mouw aan worden gepast. Het feit dat de federale overheid het voordeel van de te recupereren accijnzen ook nog eens fel verminderde, bracht evenmin zoden aan de dijk.



Lode Verkinderen, Directeur TLV

Ook de levering van nieuwe voertuigen, die al sterk was vertraagd door de coronacrisis en het daaropvolgende chiptekort, werd ernstig verstoord, onder meer omdat de levering van kabelbomen in het gedrang kwam.

Een ander ongewenst en belangrijk bijkomend effect van de stijgende gasprijzen was terug te zien in de evolutie van de prijs van Adblue. Dit additief is bij trucks noodzakelijk om te voldoen aan de strenge emissienormen. De prijs van dit product vermenigvuldigde meerdere keren, en producenten overwogen zelfs een productiestop, waardoor het goederenvervoer over de weg helemaal zou kunnen stilvallen. TLV hoopt dat we nooit in een dergelijk scenario van schaarste terecht zullen komen.

Op het ogenblik van schrijven is er van een zware recessie nog geen sprake: als het zover komt, zal het goederenvervoer over de weg hier zeer snel de eerste schokken van voelen. De automatische loonindexering van meer dan 11% doet bovendien heel veel pijn aan de volledige Belgische economie. De arbeidsintensieve transportsector zal hier nog meer de dupe van worden. Dit effect zal ook in de toekomst nefaste gevolgen hebben voor de volledige Belgische samenleving, tenzij de noodzakelijke correctie eindelijk wordt doorgevoerd.

02

DE DIENSTVERLENERS

SAMENWERKING MET DE HOOFDDIENSTVERLENER SATELLIC

Bij de start van de kilometerheffing sloten de gewesten een contract met Satellic voor de bouw, financiering en het beheer van het ganse tolsysteem. Dit omvatte onder andere het aanleveren en onderhouden van controleapparatuur, de basisverdeling van On Board Units en het beheer van 24/7 servicepunten langs de Belgische grenzen. Een optimale samenwerking met Satellic is dus van primordiaal belang voor de goede werking van de tolheffing in België.

In samenwerking met de technici van Viapass heeft Satellic in 2022 bijzonder veel inspanningen geleverd om alle ICT- en bedrijfsprocessen te stroomlijnen. Er werd op toegekeken menselijke fouten zoveel mogelijk te beperken om tot een nog meer stabiele ICT-omgeving te komen. Om diezelfde reden werd het aantal software-releases verminderd en werden er ook *firedrills* georganiseerd om de stabiliteit en de redundantie van de verschillende systemen en processen te testen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij was de verdere versterking van de ICT-omgeving tegen hacking en netwerkaanvallen van buitenaf.



Ook bij de service points – de 120 locaties waar verdeelautomaten voor OBU's staan opgesteld – zal de IT-functionaliteit grondig herbekeken worden. Alle servicepunten zullen de volgende maanden vernieuwd worden met vernieuwde ATOS-kaartlezers en extra monitoring en beveiliging voor verschillende onderdelen en interfaces. De bedoeling is om in de toekomst het aantal systeemfouten, zoals bijvoorbeeld stroom- of netwerkpannes, maximaal te beperken.

Op het vlak van dienstverlening voor gebruikers, werden in het begin van 2022 – na de coronaperiode – betalingen met cash opnieuw toegelaten als betaalmiddel bij servicepunten.

“Samen met de dienstverleners onderzoekt Viapass ook alternatieve manieren om aan de tolplicht te voldoen”

Na een marktconsultatie in de zomer van 2022, heeft Satellic besloten om met een andere callcenter-partner in zee te gaan voor het beantwoorden van telefonische vragen en e-mails. Het nieuwe callcenter wordt via opgelegde SLA's nauwlettend gemonitord om ervoor te zorgen dat de vraagstellers op snelle en efficiënte wijze geholpen worden.

Samen met de dienstverleners onderzoekt Viapass ook alternatieve manieren om aan de tolplicht te voldoen. Zo ligt een studieproject op tafel dat nagaat of we in de toekomst afstands-gebaseerde routetickets kunnen toepassen wanneer een OBU technisch defect raakt tijdens de rit of voor occasionele gebruikers. In diezelfde lijn wordt ook de mogelijkheid van smartphone-tolling onderzocht. Speciale software op de smartphone zou dan als alternatief voor een On Board Unit kunnen worden gebruikt.

De concrete toepassing van dergelijke systemen is evenwel nog niet voor de nabije toekomst.

EETS-DIENSTVERLENERS

Al van bij de start van de kilometerheffing in 2016 was er naast Satellic nog een dienstverlener beschikbaar voor de gebruikers: de Franse firma Axxès. Dit ligt helemaal in de lijn van de wens van Europa om monopolievorming tegen te gaan in de Europese elektronische toldiensten (EETS). Ondertussen zijn er in België naast hoofddienstverlener Satellic zes EETS-dienstverleners actief voor het factureren en het innen van de tol, die daarnaast ook een brede waaier aan andere diensten aanbieden. Wat die eerste en primaire functie betreft, worden de spelers door Viapass nauwgezet opgevolgd met betrekking tot hun correctheid van handelen en ook op de verbetering van hun dienstverlening. Zo heeft Viapass de providers er meerdere malen op gewezen dat, wanneer een gebruiker bij toeval twee OBU's tegelijkertijd heeft lopen op zijn traject in België, het de dienstverlener is die de terugbetaling met de klant moeten regelen. Viapass komt in dit proces niet tussen.

Met de controlediensten van de drie gewesten werd overleg gepleegd om het proces van de boetes bij overtredingen te stroomlijnen zodat de gewesten beter op de hoogte zijn van elkaars ingrepen en er minder discussies of betwistingen van gebruikers na de feiten zijn.

In het aanbod van de EETS-dienstverleners zelf kwamen er ook verschuivingen.

Zo besloot de dienstverlener MSTs in juni te stoppen met zijn activiteiten in België, na een overname van de firma. Enige tijd later verscheen er ook een nieuwe dienstverlener op het Belgische toneel, het Tsjechische W.A.G. Payment Solutions. Dat brengt het totaal aantal dienstverleners op zeven: home provider Satellic en zes Europese aanbieders.

Nu er in Europa een groeiend aantal landen en regio's overgaan tot de invoering van een tol- of kilometerheffing ontstaat er ook een groter portfolio aan bijkomende diensten. Sommige van die aanvullende services overlappen elkaar. Daarom besloten België, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk en Italië om een werkgroep op te richten om te kijken hoe er op die vlakken kan worden samengewerkt zodat de processen vlotter kunnen verlopen over de grenzen heen. Met andere landen is er dan weer een actieve uitwisseling van *best practices*.



De OBU's van de 7 dienstverleners actief in België op een rijtje

03

HANDHAVING & CONTROLE

HANDHAVING EN CONTROLE

Een kilometerheffing vereist een uniform en algemeen handhavings- en sanctiesysteem voor het hele gebied. Vanaf het begin van het project zijn alle gebruikers gewaarschuwd dat rekeningrijden gepaard zou gaan met strikte handhaving. Dit is waarschijnlijk een van de redenen waarom meer dan 99% van de chauffeurs de reglementering vanaf het begin strikt hebben nageleefd. Dit percentage is in de loop der jaren niet veel veranderd. Momenteel is slechts 0,23% van de voertuigen in overtreding, wat een uitstekend resultaat is. Dit is vooral te danken aan het feit dat het controlesysteem vanaf de eerste dag zijn efficiëntie en kwaliteit heeft bewezen.

De controle gebeurt door een combinatie van vaste en mobiele camera's en de aanwezigheid van controleambtenaren op de weg. Er zijn 39 portieken geïnstalleerd op de hoofdwegen in België, uitgerust met ANPR-camera's en lasertechnologie. Dezelfde bewakingsapparatuur bevindt zich ook op de mobiele camera's die regelmatig van locatie veranderen, en in de controlevoertuigen. De apparatuur kan onmiddellijk inschatten of een vrachtwagen op het moment van de controle een actieve en correct geconfigureerde On Board Unit heeft. Op die manier is het monitoringsysteem robuust en vergt het relatief weinig middelen. Elke vrachtwagen op de weg wordt gemiddeld drie keer per dag gecontroleerd.

Sinds de lancering in 2016 is het systeem verfijnd en nog efficiënter gemaakt. In de loop der jaren worden zeer precieze gegevens verzameld over de overtredingen en de types overtredingen. Met de nieuwste ontwikkelingen kan het controlecentrum in Brussel, dat in twijfelgevallen alle gegevens van de vrachtwagen controleert, nu onmiddellijk de volledige geschiedenis van een voertuig op het scherm toveren, inclusief eventuele openstaande boetes. Door het voertuig opnieuw in het middelpunt van het systeem te plaatsen, wordt de kans op fouten of onoplettendheid kleiner. Die laatste verbeteringen zorgen er ook voor dat agenten op de weg een overtreder kunnen aanhouden en bekeuren met een nog vollediger dossier.



“Een betere samenwerking tussen de gewesten leidt uiteindelijk tot een nog betere en meer efficiënte controle.”

De drie regio's werken ook nauwer en gericht samen bij hun controles, zodat er minder blinde vlekken in de wet zijn, en dus minder mazen in het spreekwoordelijke net.

Deze samenwerking geldt niet alleen op interregionaal, maar ook op internationaal niveau. Via Eucaris, een Europees platform voor de uitwisseling van voertuiggegevens en hun eigenaars, zullen dossiers nog efficiënter worden opgevolgd en gecontroleerd. Dit alles leidt uiteindelijk tot een nog betere en correctere controle.

Nu de coronapandemie en de daarmee gepaard gaande lockdowns verleden tijd zijn, draait het controle-sanctiecentrum weer op 100% capaciteit, zowel in de backoffice als op de weg. Dit heeft het mogelijk gemaakt om een hele reeks interne kwaliteitsverbeteringen door te voeren, die in 2023 ongetwijfeld zullen worden voortgezet. Dit alles werd gedaan om de prestaties te verbeteren van een robuust controlesysteem dat zijn nut en waarde al heeft bewezen.



04

INFORMATICA & GEGEVENSANALYSE

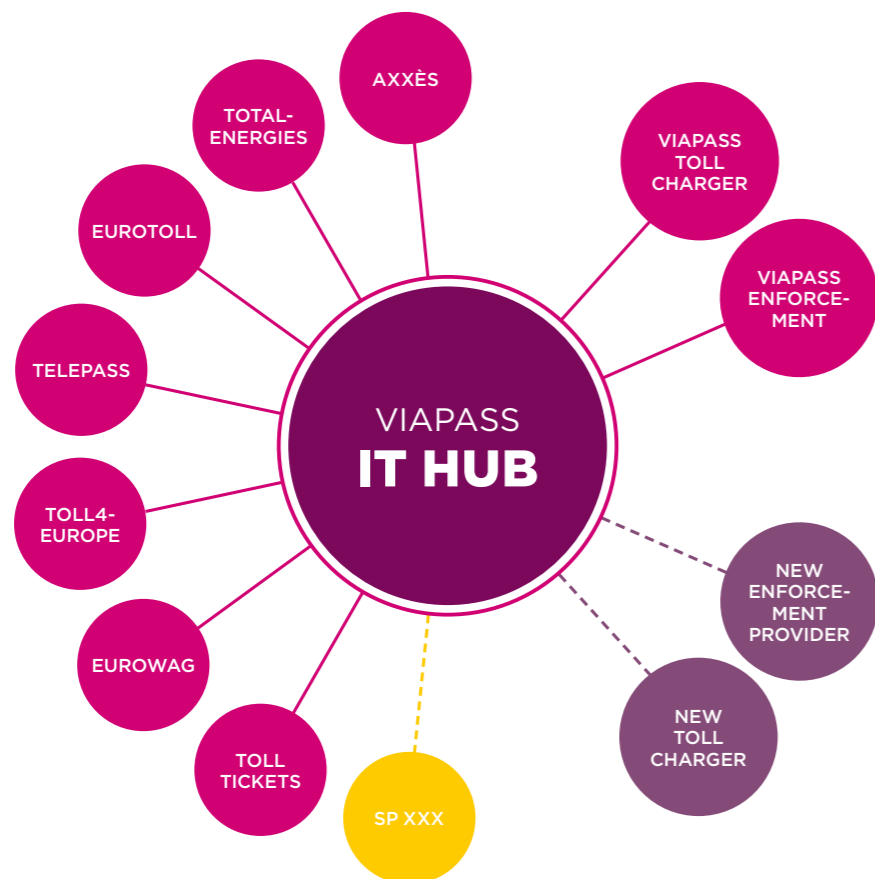
INFORMATICA EN GEGEVENSANALYSE

De kilometerheffing in België steunt in bijzondere mate op informatica. Alle kilometers die verreden worden door vrachtwagens worden geteld door de On Board Units en verwerkt door de dienstverleners. Zij berekenen de verschuldigde tolheffing van de gebruikers, en storten de gelden vervolgens door aan de gewesten a rato van het aantal gereden kilometers in elk gewest. Met gemiddeld 150.000 vrachtwagens op de wegen en zeven actieve dienstverleners creëert dit een enorm pakket aan data die tussen de drie hoofdrolspelers (gewesten, dienstverleners

en Viapass) uitgewisseld worden. Om die bundel beheersbaar en onder controle te houden, werd er een informatica-hub gecreëerd. Die werd vorig jaar door het IT-departement van Viapass volledig geüpdatet met een elektronische connector tussen de dienstverleners en tolheffers, zodat het systeem beter aansluit op het huidige speelveld. Op die manier verloopt het dataverkeer veel gemakkelijker en gestroomlijnder. Nieuwe spelers die zich aanmelden kunnen zich gewoon connecteren in plaats van de hele keten zelf te ontwikkelen.



“Net op het vlak van die monitoring en statistische gegevens heeft Viapass een sterke reputatie opgebouwd.”



De Viapass Hub heeft in de eerste maanden zijn nut meer dan bewezen en werd dit jaar verder doorontwikkeld. Zo werd het systeem ook ingezet bij de tests voor disaster recovery en bij de monitoring van statistische gegevens.

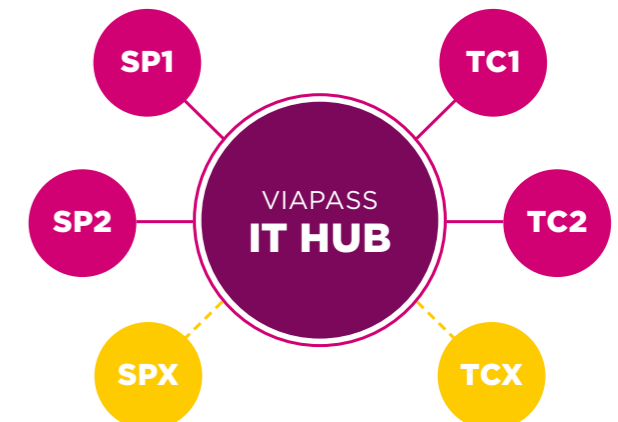
Net op het vlak van die monitoring en statistische gegevens heeft Viapass een sterke reputatie opgebouwd. Hoewel het strikt genomen niet tot het takenpakket van de organisatie behoort, heeft Viapass toch stelselmatig zijn geanonimiseerde statistieken verfijnd en ter beschikking gesteld van het brede publiek. Elk trimester worden de resultaten ervan gepubliceerd op de statistiekenpagina van de Viapass-website.

Intern hebben de IT-specialisten een dataplatform op poten gezet om op eenvoudige wijze gegevenskaarten en diagrammen te extraheren.

Op die manier heeft Viapass tijdens de coronacrisis op regelmatige basis het Federaal Planbureau kunnen voorzien van gegevens die waardevol waren om de polsslag van de

economie te blijven voelen. Het is ook de bedoeling om binnen zeer korte termijn de tabellen van Statbel met data te voeden, en andere parameters inzake het wegtransport. Die gegevens staan trouwens ook ter beschikking op maat van de gewesten.

De afdeling werd ook ingeschakeld om gespecialiseerde ondersteuning te bieden aan de consultingdiensten die Viapass levert aan Nederland en de Collectivité européenne d'Alsace inzake kilometerheffing. Daarom werd de afdeling ook uitgebreid tot 3 data-analisten.



DE BUSINESS INTELLIGENCE EN DATAMININGPROJECTEN

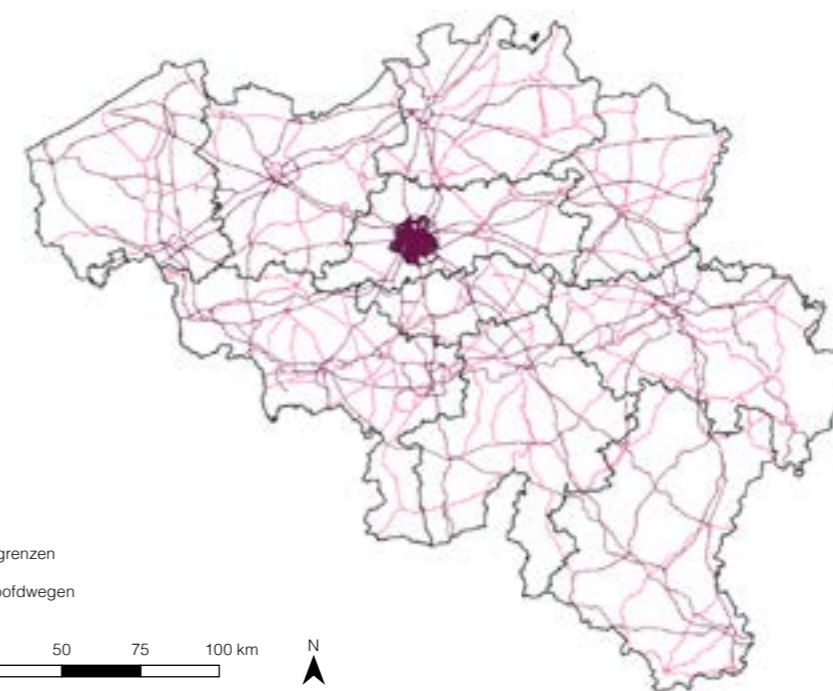
De data-analisten van Viapass volgen niet alleen de data flows op die via de dienstverleners ter beschikking gesteld worden van de gewesten ter verificatie van de facturen en daaraan verbonden geldstromen. Zij gebruiken ook de statistische gegevens voor een aantal bijkomende projecten die van groot nut zijn.

Een eerste intern project betreft de Road Usage Monitoring (RUM): het gebruik van de wegen door vrachtwagens. Zo volgt Viapass de verkeersintensiteit van een aantal grote assen en vergelijkt deze met hun capaciteit. Zulke resultaten worden dan doorgestuurd naar de gewesten zodat die er de nodige conclusies uit kunnen trekken (prospectieve studies) (Figuur 1). Via Map Matching wordt het gebruik van de weg aan het wegnetwerk gekoppeld. Zo kan Viapass zeer gedetailleerde data analyseren van elk type weg per dag, per uur en volgens de gewichtsklasse van het voertuig.

Voor een ander project, en als aanvulling op de monitoring van het weggebruik op basis van statistieken per wegsegment, heeft het analistenteam een monitoring ontwikkeld op basis van 'grids'. Het doel is om geaggregeerde tellingen te verzamelen over de plaatsen waar vrachtwagens in België binnenkomen en stoppen. Dit aanvullend instrument biedt de gewesten een snel en efficiënt overzicht van het gebruik van het wegennet, met inbegrip van wegen zonder tolheffing. (Figuur 1)

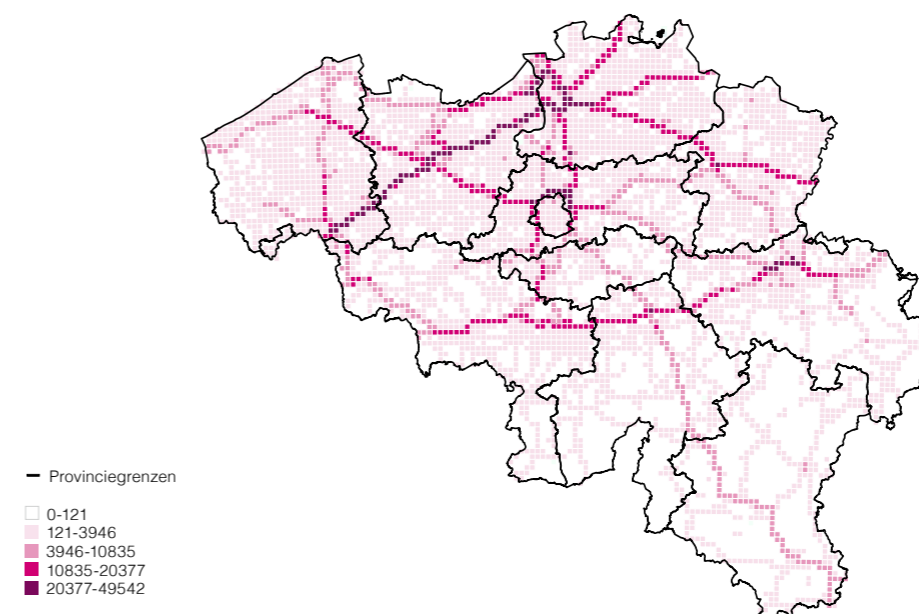
Als meer algemeen derde project werkt het team samen met externe partners om lokale statistieken te leveren of speciale gebruikscases te ontwikkelen.

Zo voerde Viapass een opdracht uit voor de luchthaven van Luik om op een schaal van 250 meter te zien hoe belangrijk het lokaal verkeer was rond de luchthaven (Figuren 2 & 3). Daarbovenop werd de verkeersintensiteit gemeten van de toegang tot de luchthaven, en de benodigde capaciteit voor een truckparking ter plekke. De verantwoordelijken van de luchthaven hadden zelf wel beperkte metingen uitgevoerd, maar nu kregen ze alle benodigde geaggregeerde gegevens over een heel jaar, met alle details erbij.

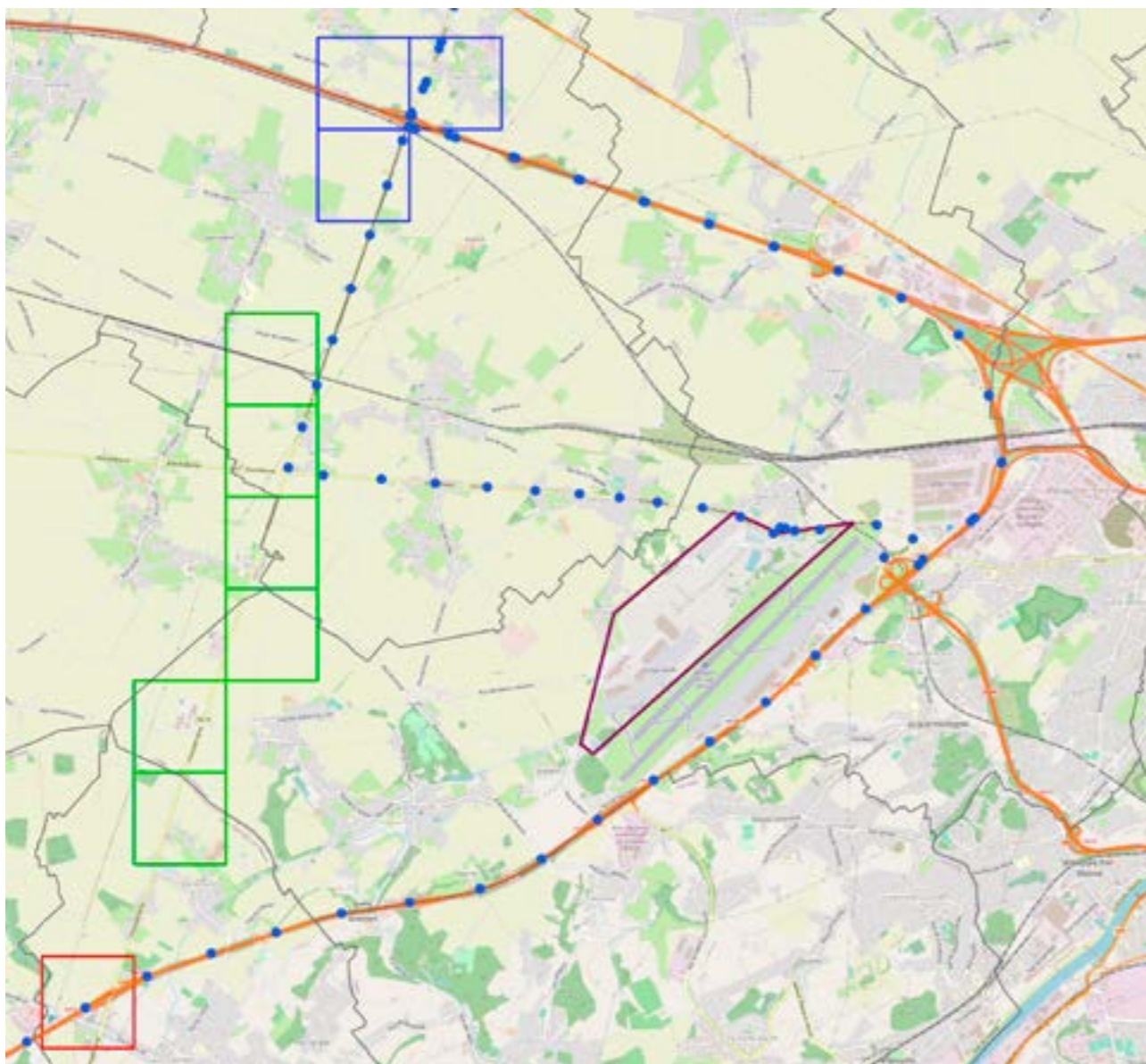


Een voorbeeld van het monitoren van de wegen op basis van het Geo Tilled Model van Viapass, met een digitaal model van de verschillende wegen. (basis voor de Map Matching).

Aantal vrachtwagens in België



Figuur 1

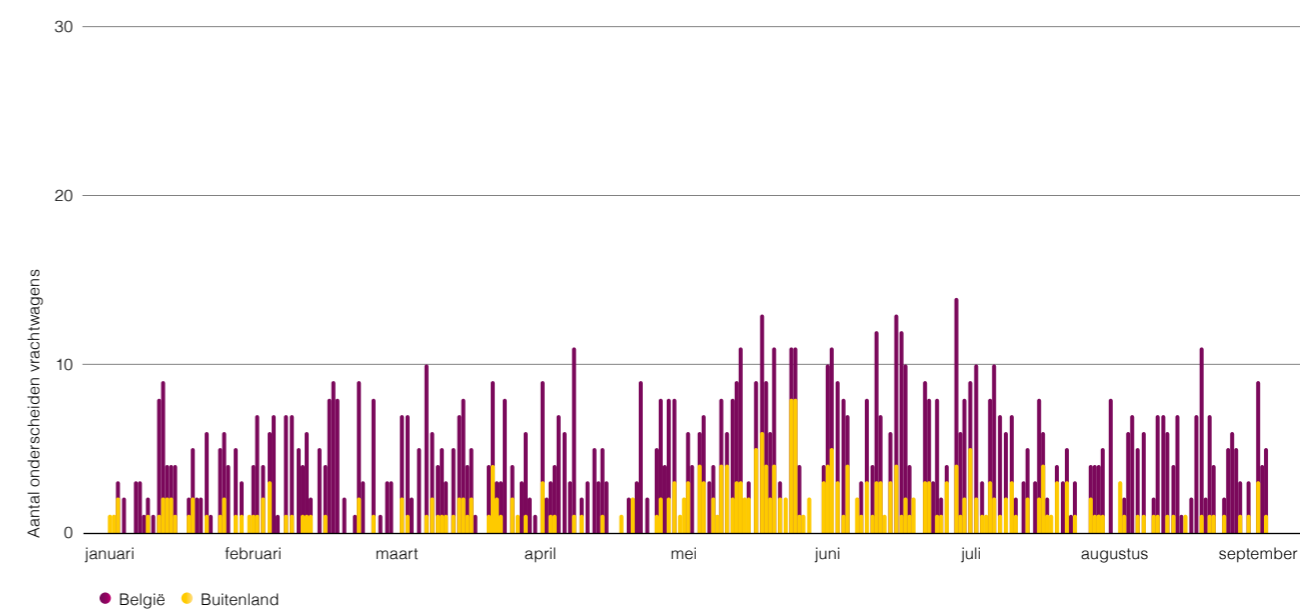


Figuur 2

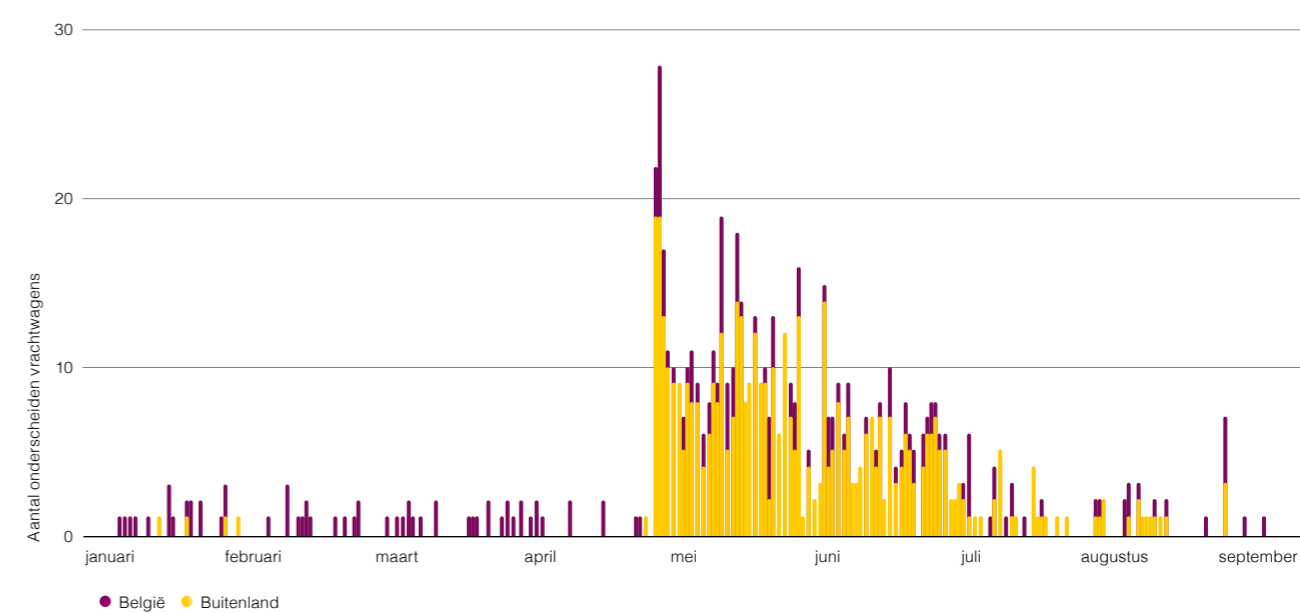
HET AANTAL ONDERSCHIEDEN VRACHTWAGENS DIE DE N614 NAAR CRISNEE/ SAINT-GEORGES NEEMT OP WEG NAAR DE LUCHTHAVEN

De oefening geeft het wegvervoer weer op twee wegen, en de extra trafiek omwille van wegenwerken.

Saint-Georges



Crisnee



05

COMMUNICATIE

COMMUNICATIE

Viapass heeft er vanaf de eerste dag naar gestreefd om een open en laagdrempelige organisatie te zijn die bereikbaar is voor alle gebruikers. Daarvoor is een duidelijke communicatie met alle belanghebbenden van essentieel belang. Viapass voert het gesprek met zijn klanten via verschillende kanalen.

De belangrijkste pijler is ongetwijfeld onze website www.viapass.be. Hierop is alle informatie te vinden die de gebruiker nodig heeft: de reglementering en de wetgeving, de namen en adressen van de verschillende dienstverleners, en verschillende opties om met het team van Viapass in contact te komen. Voor gebruikers die de gegevens op de baan willen raadplegen, werd er ook een lightversie van de website ontwikkeld (<https://m.viapass.be>) die sneller en gebruiksvriendelijker is voor mobiele apparaten.

Via eenvoudige contactformulieren kunnen de gebruikers vragen stellen aan Viapass of inlichtingen inwinnen. In 2022 werden zo'n 370 vragen gesteld via contact@viapass.be: die werden allemaal binnen een tijdsspanne van een dag beantwoord. Gebruikers weten trouwens ook telefonisch de weg te vinden naar de interregionale organisatie voor hulp onderweg of advies bij het plannen van hun trip naar en door België.

In de zomer van 2022 werd er ook een aanvraagformulier beschikbaar gemaakt op de website dat werd opgesteld in samenwerking met de gewesten en dat organisatoren van hulptransporten naar Oekraïne toelaat om hun aanvraag tot recuperatie van de tolgelden vooraf

te laten goedkeuren. Een tiental van dergelijke transporten werden uitgevoerd in de tweede helft van het jaar.

Via de website ontving Viapass vorig jaar ook meer dan 200 vragen voor uitzonderingen en vrijstellingen van voertuigen. Vaak ging het om een aanvraag voor oldtimers: voertuigen van meer dan 25 jaar oud die geen vracht vervoeren en niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt. Zij vallen buiten de kilometerheffing. Een vrijstelling bestaat ook voor tractoren voor land- en bosbouw.

Anders is het gesteld met de zogenaamde 'groene' nummerplaten voor handelaars en ondernemers. Alleen proefrittenplaten, i.e. platen voor nieuw gebouwde voertuigen of onderdelen die op de baan dienen getest te worden, zijn sinds januari 2021 nog vrijgesteld van kilometerheffing. Garageplaten, nationale platen en dergelijke zijn niet meer uitgezonderd van kilometerheffing. Vele correspondenten in 2022 bleken niet van dat feit op de hoogte te zijn.

Naast reactieve informatieverstrekking brengt de interregionale organisatie ook proactief informatie naar buiten via pers en sociale media. Zo publiceert Viapass op zijn website elk trimester statistieken over de ontvangsten van de kilometerheffing, en de types vrachtwagens die deze inkomsten genereren. Na elk werkingsjaar volgt er ook een jaaroverzicht dat doorgaans veel belangstelling genereert in de reguliere media. Zo verschenen de Viapasscijfers ook dit jaar weer op de voorpagina van Gazet van Antwerpen.

“Een gerichte open communicatie maakt van Viapass een laagdrempelige organisatie.”

De Tijd gebruikte de cijfers dan weer om een breder beeld te schetsen van de loonexplosie die overal plaatsvindt. In totaal verschenen er in 2022 ongeveer 272 artikels in de reguliere pers, of bijna 100 meer dan het jaar voordien. Dat is meer dan 1 artikel per werkdag, wat duidelijk het belang aangeeft van de kilometerheffing in het maatschappelijk debat.

Daarnaast verschenen er ook talrijke posts op de sociale media, waar de discussie werd verdergezet en er nieuwe gespreksstof werd gegenereerd.

Viapass maakte het afgelopen jaar ook een korte bedrijfsvideo waarin de organisatie wordt voorgesteld in het Nederlands, Frans en Engels. De video is terug te vinden op het YouTube-kanaal van Viapass “[Viapass, voor een betere en groenere mobiliteit](#)”.

In het kader van een gericht personeelsbeleid werkte Viapass intern ook nog aan een missie en visie-statement, dat eveneens terug te vinden is op de website van Viapass.



ONZE MISSIE

Viapass is het interregionaal overheidsagentschap dat de kilometerheffing voor vrachtwagens beheert en coördineert in naam van de drie Belgische gewesten. Als een echte internationale partner garandeert het interregionaal agentschap een gelijke behandeling van elke weggebruiker en zorgt het ervoor dat de tol correct wordt geïnd en volledig wordt overgedragen aan de gewesten voor hun mobiliteitsoplossingen. Viapass deelt zijn kennis en opgedane expertise met al zijn stakeholders.

ONZE VISIE

Viapass wil topdiensten leveren door de Europese referentie te zijn voor het betollen van het gebruik van de wegeninfrastructuur. Als agentschap willen we permanent innoverende technologieën onderzoeken. Wij engageren ons om nieuwe oplossingen voor rekeningrijden te bepleiten, te promoten en te testen. Wij willen het baken zijn in interoperabiliteit en standaardisatie.

ONZE KERNWAARDEN



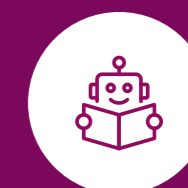
Expertise



Oplossingsgericht



Klantgericht



Innovatie



Integriteit



Bereikbaarheid en open communicatie



Toegevoegde waarde



Efficiëntie

06

AANWERVING & SELECTIE

REKRUTERING

Sinds de start van Viapass op 1 april 2016, zijn de activiteiten van de organisatie sterk geëvolueerd. Waar de interregionale entiteit zich voorheen louter en alleen bezighield met de coördinatie en controle van de kilometerheffing in België, is Viapass vandaag uitgegroeid tot een sterke organisatie met een breed takenpakket en een internationale autoriteit op het gebied van tolheffing die door andere Europese regio's en landen wordt gerespecteerd en frequent bevestigd. Tot op de dag van vandaag wordt die kennis en knowhow ook gedeeld met potentiële tolheffers.

Ook de statistische informatie en geanonimiseerde data waarover Viapass beschikt, worden sterk geapprecieerd door professionele organisaties en institutionele beslissingnemers.

Uiteraard vergen al die activiteiten de nodige inspanningen en sturing van een team dat al veel opdrachten bestiert en talrijke interne stakeholders onder zijn hoede heeft. Daarom werd er ruimte gecreëerd om de nodige extra aanwervingen te doen en de rangen te versterken met nieuwe specialisten en talenten.

In dat kader werd ook een missie en visie-statement uitgewerkt zodat nieuwe personeelsleden weten wat het DNA van Viapass precies inhoudt: www.viapass.be/over-viapass/

Voor de Viapass-website werd een rekruteringscampagne uitgewerkt die werd overgenomen via de rekruteringsite van werkenvoor.be (vroeger Selor) en gelieerde jobsites. Dankzij die gerichte campagne is de Viapass-organisatie opnieuw voltallig en op sterkte en zijn er ook een aantal professionele lacunes weggewerkt.



07

STATISTIEKEN

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 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 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.

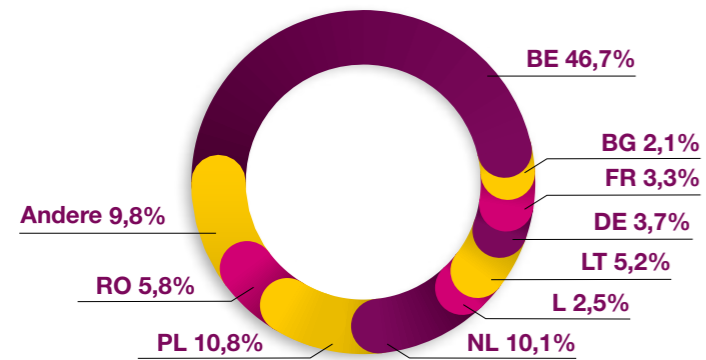
Kijken we naar de statistische gegevens over het jaar 2022, dan zien we dat de door Viapass gegenereerde ontvangsten opliepen tot 829,3 miljoen euro. Dit is een stijging met 1,9% ten opzichte van de 814,1 miljoen euro die in 2021 via de kilometerheffing werd gegenereerd. De stijging ligt lager dan het jaar voordien. Weliswaar werden de tarieven van de tolheffing aangepast aan de index van de consumptieprijs, maar de vermindering van het aantal verreden tolkilometers onder invloed van de sputterende economie en de stijgende inflatie eiste onmiskenbaar zijn tol.

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 95,8% van het aantal afgelegde voertuigkilometers in 2022, wat ongeveer overeenkomt met het vorige jaar.

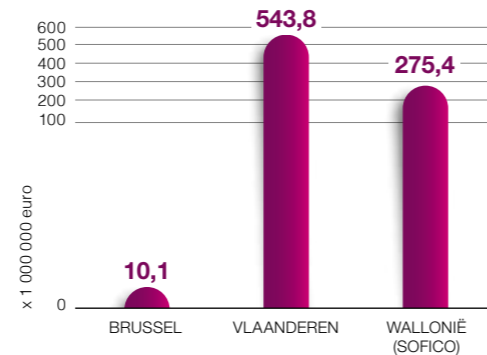
Het aandeel grootvolumevrachtwagens blijft op hetzelfde peil. De categorie +32 ton bracht 91,5% van de tolgelden binnen, wat slechts 0,1% meer is dan in 2021.

Ondanks een turbulent jaar blijven de inkomsten en alle andere acties van Viapass mooi op koers.

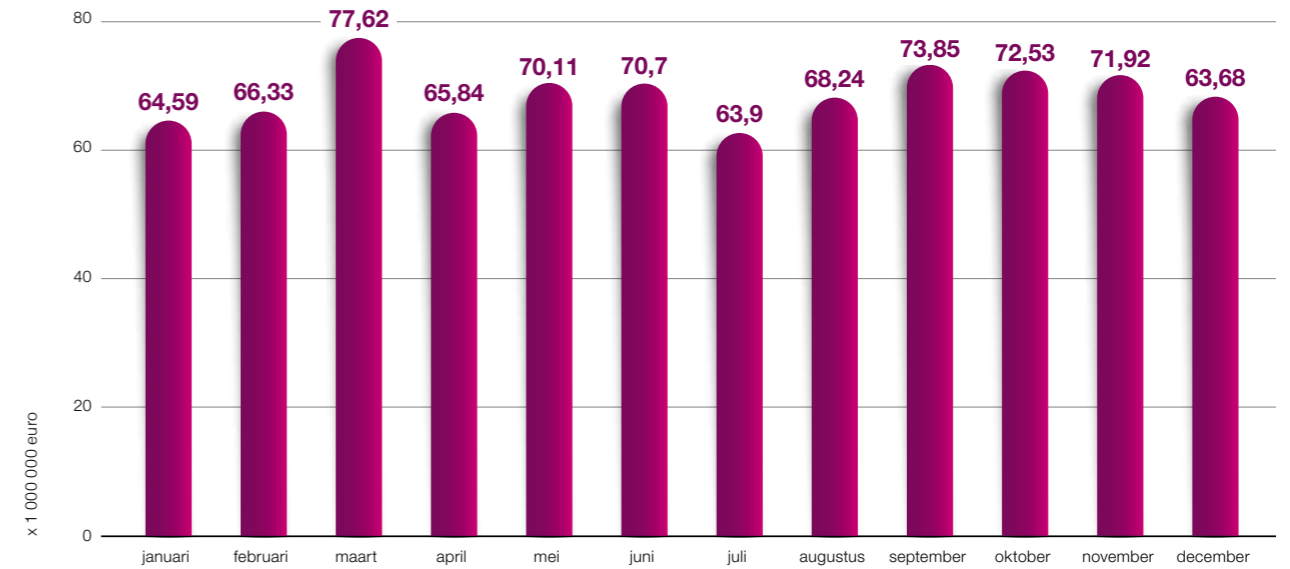
TOLHEFFING
Per land van registratie



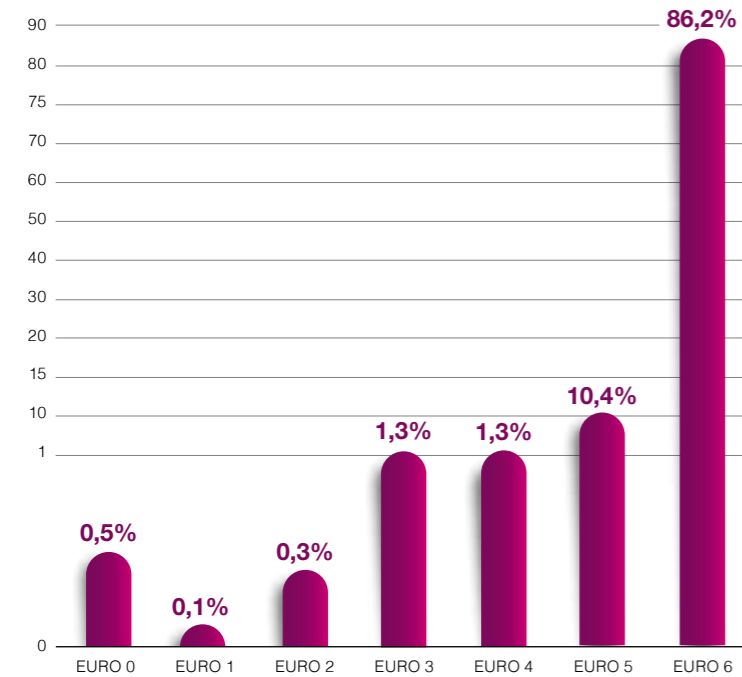
TOLHEFFING
Per gewest



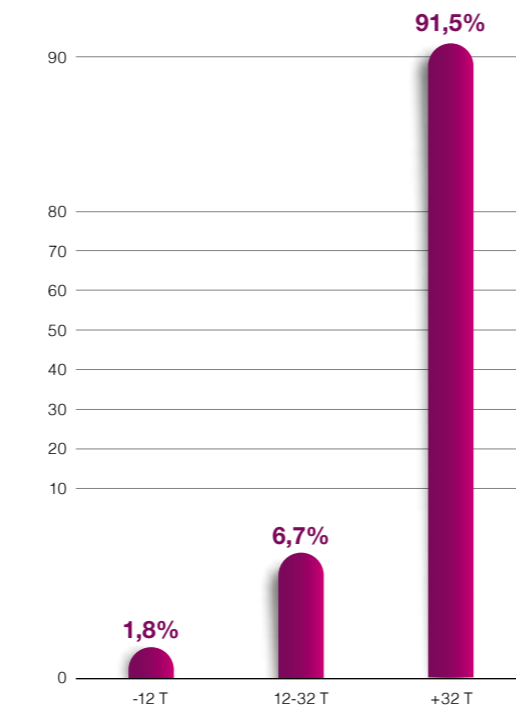
TOLHEFFING
Per maand



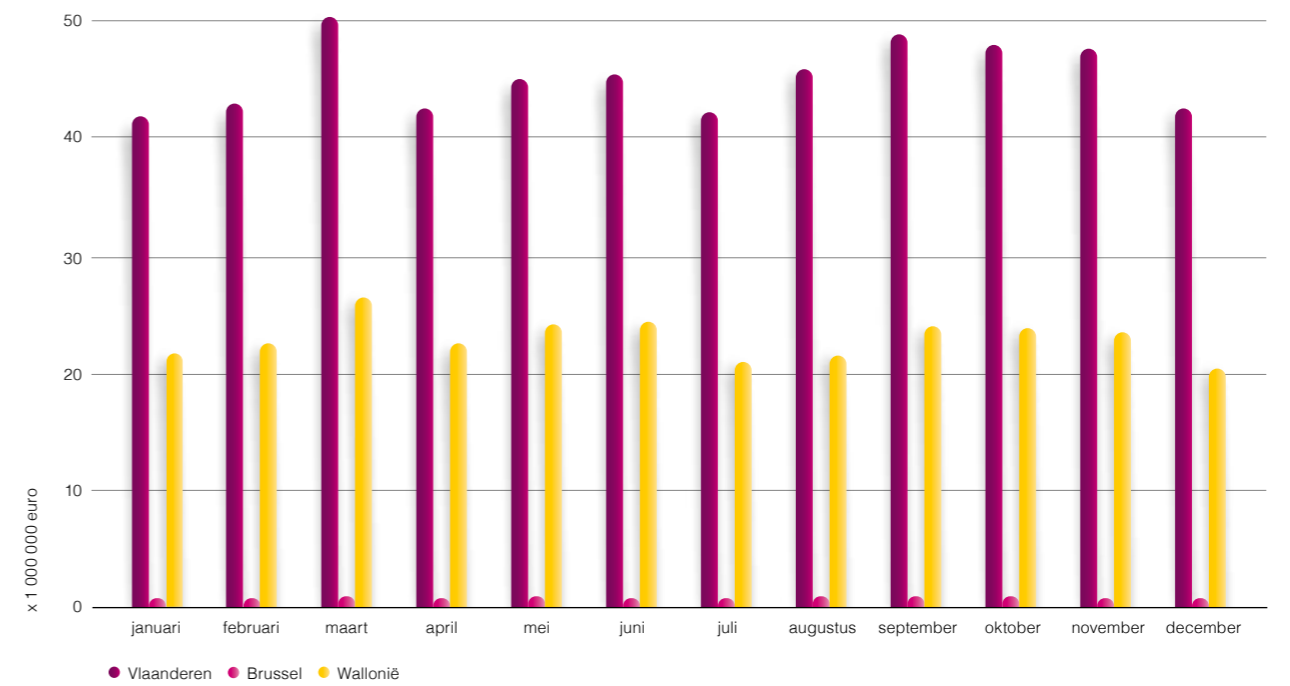
TOLHEFFING
Volgens euroklasse



TOLHEFFING
Per MTM



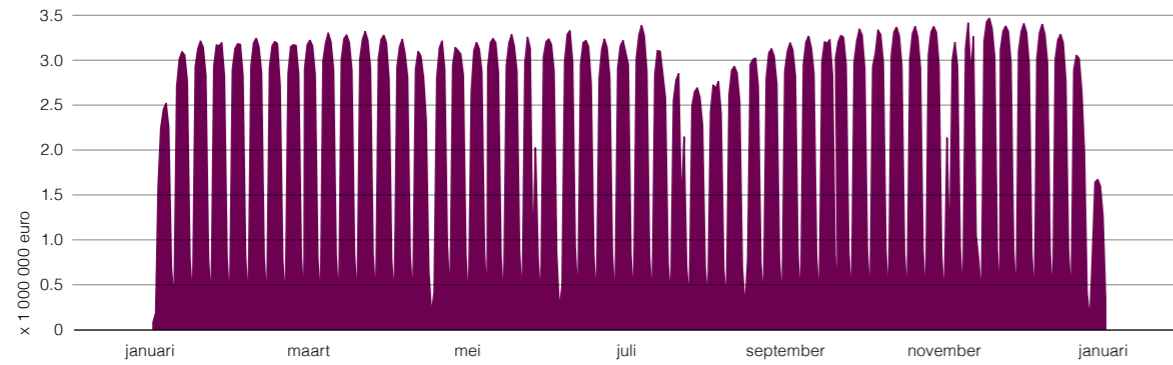
TOLHEFFING
Per maand, per gewest



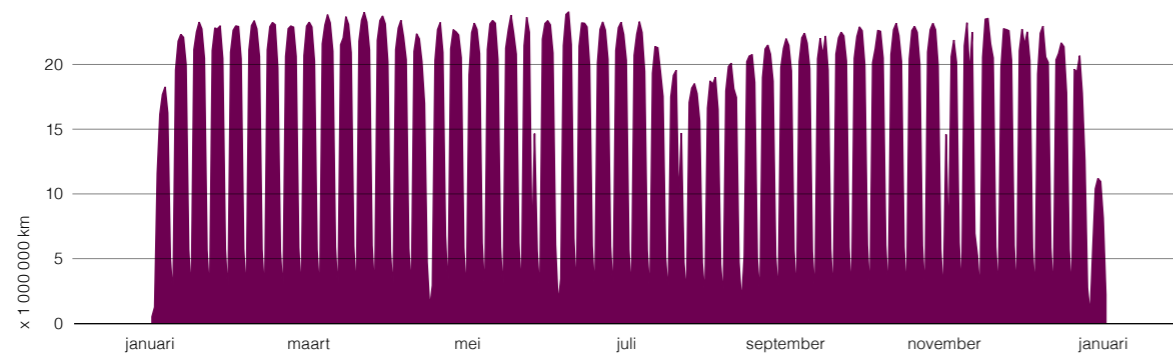
WIST JE DAT ...

de grafieken de hartslag van Viapass zijn; namelijk de dagelijkse weergave van tolinkomsten, afgelegde afstand en afgelegde betolde afstand in 2022.

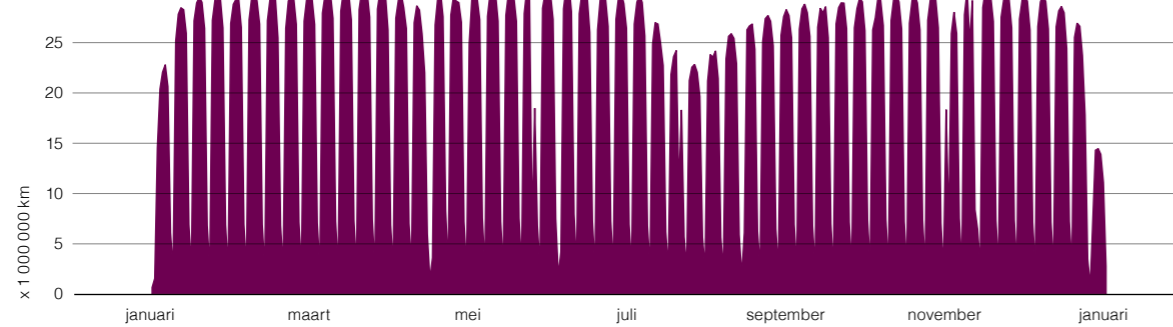
TOLINKOMSTEN Per dag



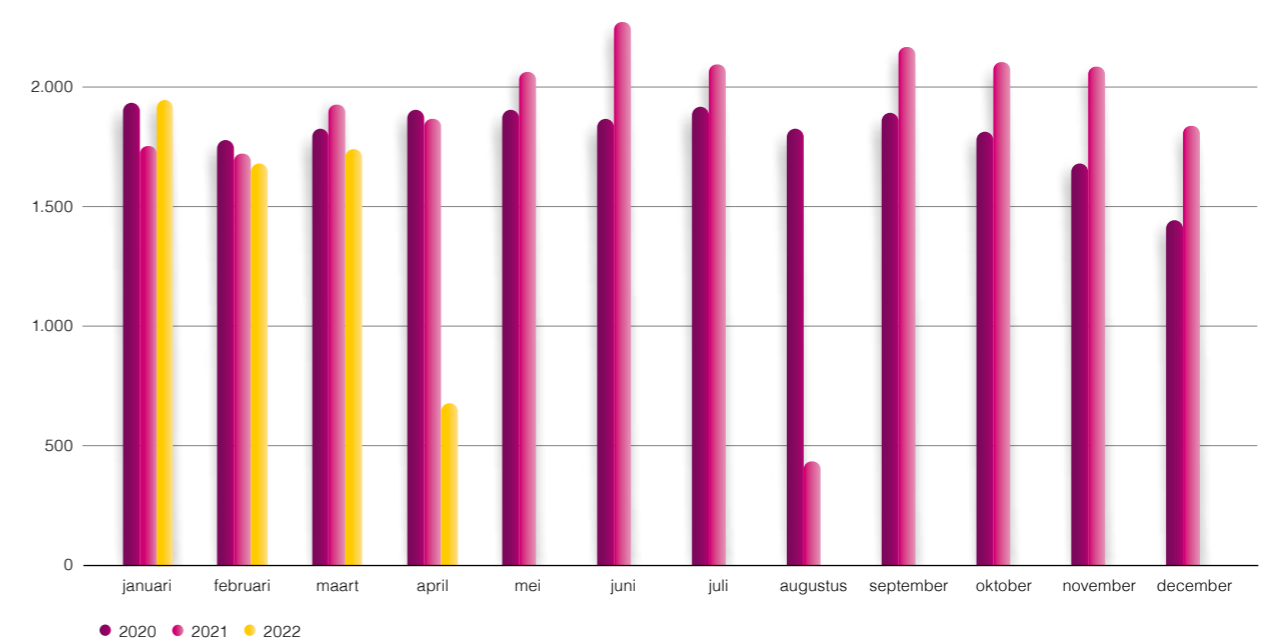
BETOLDE AFSTAND Per dag



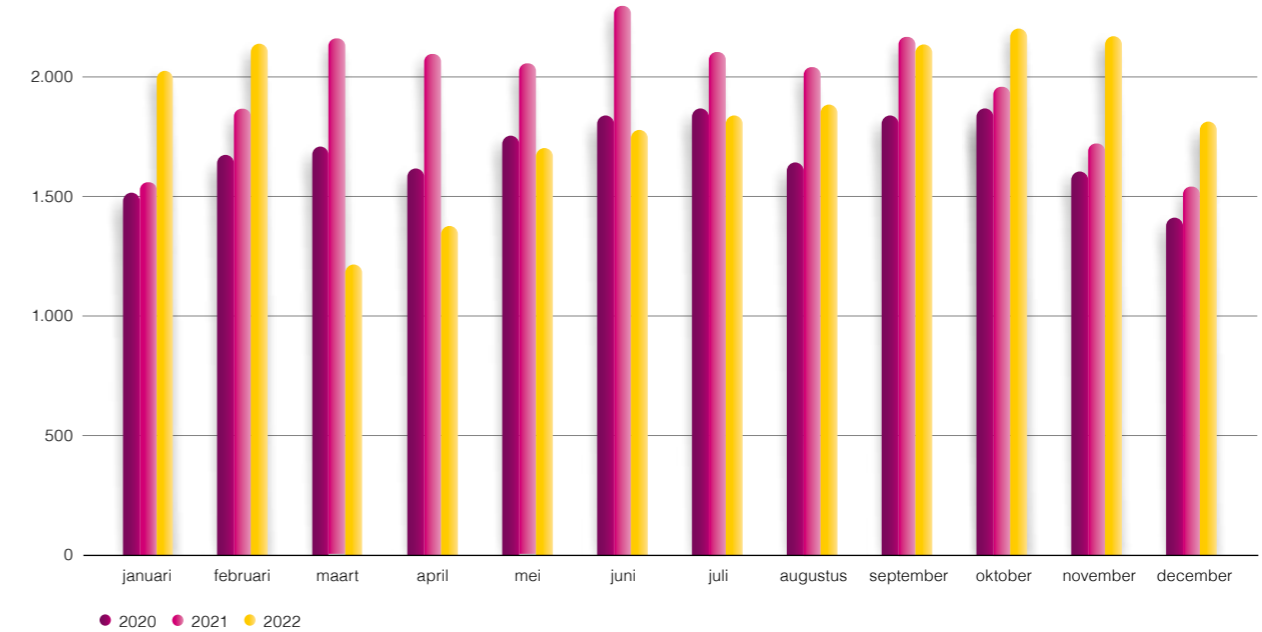
AFGELEGDE AFSTAND Per dag



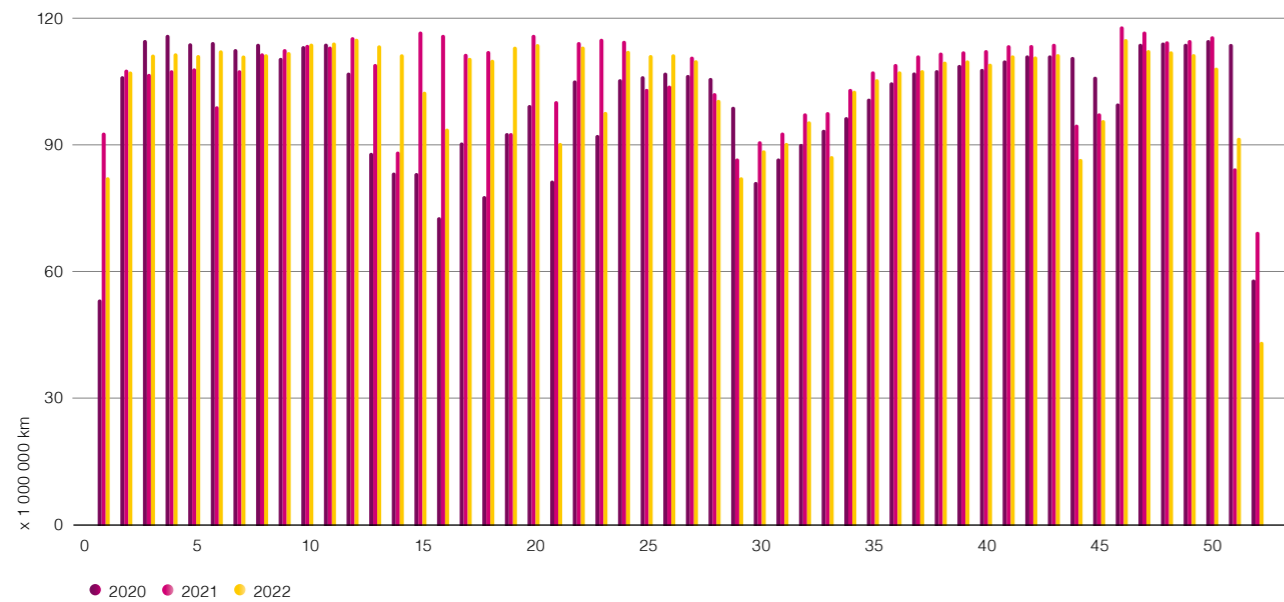
AANTAL VOERTUIGEN PER MAAND Uit Rusland



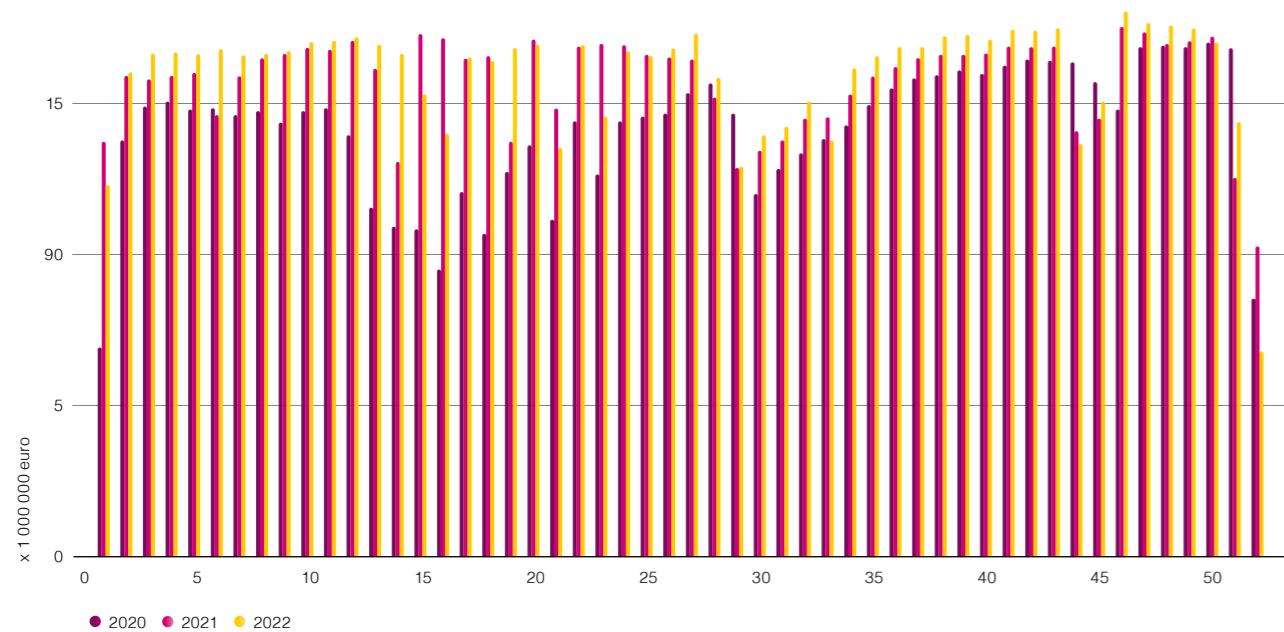
AANTAL VOERTUIGEN PER MAAND Uit Oekraïne



BETOLDE AFSTAND
Per kalenderweek



GEÏNDE TOL
Per kalenderweek



“Elke werkdag rijden er gemiddeld 150.000 tolplichtige vrachtwagens over de wegen van Vlaanderen, Wallonië (SOFICO) en Brussel.”

08

FINANCIËN

FINANCIËN

De hoofdtaak van Viapass bestaat uit de controle en de coördinatie van de kilometerheffing namens de drie gewesten. Dat houdt onder andere in dat Viapass de tolgelden nauwgezet controleert die door de dienstverleners worden doorgestort aan de gewesten.

Omgekeerd moeten de gewesten ook de dienstverleners vergoeden voor de gepresteerde inspanningen. De berekening van die vergoedingen gebeurt ook door Viapass.

Dit zijn beide neutrale operaties omdat de gelden die de tolheffers betalen volledig ten goede komen aan de regio's. In 2022 is dit alles zonder moeilijkheden verlopen, mede dankzij het vlotte functioneren van de IT Hub, die door de specialisten van Viapass verder op punt werd gesteld.

Een tweede belangrijke taak van de interregionale organisatie is de certificatie van nieuwe dienstverleners en het testen van hun apparatuur op nauwkeurigheid. Die tests worden tegen kostprijs uitgevoerd, waardoor dit van nature ook een neutrale operatie is. In 2022 verdween MSTs uit het dienstaanbod in België na een overname. Het Tsjechische W.A.G. Payment Solutions voltooide dit jaar zijn laatste tests en werd, na accreditatie door Viapass en de ondertekening van het contract met de tolheffers, actief op de Belgische markt als zevende dienstverlener.



Daarnaast creëerde Viapass een klein overschot op zijn balans dat te danken was aan een volgehouden voorzichtig beheer van het budget. Ook de vermindering van de vergoedingen voor externe raadgevers had een positieve impact op de rekeningen. Dat laatste is meteen ook een teken van de efficiëntie en de stabiliteit van de interregionale entiteit. Viapass heeft op relatief korte tijd en met zeer beperkte middelen een groot en betrouwbaar systeem opgebouwd waarin een klein aantal specialisten vele medewerkers bij de stakeholders en externe partijen aanstuurt.

ACTIVA

(IN EUR)	TOEL.	2021	2022
Vaste activa			
I. Oprichtingskosten	20		
II. Immateriële vaste activa (ann. I, A)	21		
III. Materiële vaste activa (ann. I, B)	22/27	8.493,94	6.499,56
A. Terreinen en gebouwen	22		
B. Installaties, machines en uitrusting	23		
C. Meubilair en rollend materieel	24	5.209,1	4.035,93
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	-53.635,65	-54.808,82
D. Leasing en soortgelijke rechten	25		
E. Overige materiële vaste activa	26	3.284,84	2.463,63
260000 Kosten van ingehuurde lokalen	26	8.212,00	8.212,10
260900 Geb. afschr./kosten ingehuurde lokalen	26	-4.927,26	-5.748,47
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27		
IV. Financiële vaste activa (ann. I, C en II)	28	-	-
288000 Borgsom in valuta	28	-	-
TOTAAL VASTE ACTIVA	20/28	8.493,94	6.499,56

(IN EUR)	TOEL.	2021	2022
Vlottende activa			
V. Vorderingen op meer dan één jaar	29		
A. Handelsvorderingen	290		
B. Andere vorderingen	291		
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	3		
A. Voorraden	30/36		
B. Bestellingen in uitvoering	37		
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	40/41	-	14.881,86
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	2.407.207,10	2.103.696,24
X. Overlopende rekeningen	490/1	11.184,74	148,68
490000 Over te dragen kosten	490/1	11.184,74	148,68
TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA	29/58	2.407.207,10	2.118.578,10
TOTAAL ACTIVA	20/58	2.426.885,78	2.118.726,78

PASSIVA

(IN EUR)	TOEL.	2021	2022
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	1.158.139,28	1.260.011,03
Overgedragen verlies	141		
140000 Overgedragen winst	141	1.250.093,66	1.157.690,42
149999 Overgedragen resultaat		-91.954,38	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		
TOTAAL EIGEN VERMOGEN	10/15	1.656.139,28	1.758.011,03

(IN EUR)	TOEL.	2021	2022
Schulden			
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		
IX. Schulden op ten hoogste één jaar (ann. V)	42/48	770.746,50	360.715,75
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42		
B. Financiële schulden	43		
C. Handelsschulden	44	6.455,67	10.460,07
1. Leveranciers	440/4	6.455,67	10.460,07
440000 Leveranciers	440/4	-	-
444000 Te ontvangen facturen	440/4	6.455,67	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	131.626,49	147.197,24
1. Belastingen	450/3	15.840,62	14.243,85
451200 Lopende admin. rekening BTW te betalen	450/3	-	-
451600 Regularisatie BTW	450/3	15.840,62	14.243,85
2. Wedden en sociale lasten	454/9	115.785,87	139.452,95
F. Overige schulden	47/48	632.664,34	203.058,44
488299 Begrotingsreserves gewesten	47/48	632.664,34	203.058,44
X. Overlopende rekeningen	492/3		
492000 Toe te rekenen kosten	492/3		
TOTAAL DER SCHULDEN	42/48	770.746,50	367.215,31
TOTAAL DER PASSIVA	10/49	2.426.885,78	2.125.226,34

RESULTATEN

(IN EUR)	TOEL.	2021	2022
I. Bedrijfsopbrengsten		2.346.963,19	2.194.770,54
Omzet	70	174.830,50	30.165,30
705000 Dienstverlening	70	174.830,50	30.165,30
Andere bedrijfsopbrengsten	71/4	2.172.132,69	2.164.605,24
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	330,56	0,00
749000 Diverse bedrijfsopbrengsten	71/4	2.191,76	0,00
749050 Regularisatie BTW diverse aankopen	71/4	0,00	297,03
749100 Voordelen in natura	71/4	13.610,37	8.308,21
749200 Recuperatie geschillen	71/4	0	0
II. Bedrijfskosten		-2.435.446,82	-2.089.223,65
Benodigdheden, diensten en goederen	60/61	-1.169.855,37	-885.411,26
610000 Huur en huurlasten	60/61	-110.969,97	-107.624,73
611000 Kantoorkosten	60/61	-17.540,33	-7.393,79
612200 Pers, persmagazine en hosting	60/61	-12.752,07	-11.940,83
612201 Andere communicatie en honoraria	60/61	-61.919,52	-64.963,97
612520 Tests en diverse OBU ontwikkelingen	60/61	-170,06	-10.232,78
613100 Brandverzekering	60/61	-155,13	-155,13
612330 Informaticamateriaal	60/61	-14.380,30	-12.087,47
613150 Aansprakelijkheidsverzekering	60/61	-1.101,49	-1.638,55
613200 Honoraria & EETS- certificeringen	60/61	-676.226,96	-543.972,81
613215 Rekruteringskosten	60/61	0,00	-6.740,66
613217 Honoraria financiële raadgeving	60/61	-54.322,48	-25.662,56
613250 Juridische uitgaven	60/61	-615,60	-280,48
613260 Zitpenningen	60/61	-25.646,60	-22.739,30
613270 Honoraria sociaal secretariaat	60/61	-5.288,73	-6.008,85
613335 Informaticadiensten, data center	60/61	-90.196,76	-58.860,94
613355 Kosten externe missies	60/61	-11.200,56	-11.658,50
615100 Opleidingskosten	60/61	-3.283,26	-1.356,41
616100 Voertuigen	60/61	-14.500,00	-16.094,40

(IN EUR)	TOEL.	2021	2022
617100 Ter beschikking gesteld personeel	60/61	-123.918,03	-1.661,66
Remuneraties, sociale lasten en pensioenen (ann. VI, 2)	62	-1.258.652,46	-1.201.818,01
Afschrijvingen en waardeverminderingen op de oprichtingskosten, en op immateriële en materiële activa	630	-6.938,99	-1.994,38
630200 Afschrijvingen op materiële vaste activa	630	-6.938,99	-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	-88.483,63	105.546,89
Bedrijfsverlies	64/70		
IV. Financiële opbrengsten	75	4.906,76	897,98
V. Financiële kosten	65	-8.377,51	-3.609,08
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	-91.954,38	102.835,79
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
XII. Winst van het boekjaar	70/67	-91.954,38	102.803,55
Verlies van het boekjaar	67/70		
XIII. Heffing op de belastingvrije reserves	789		
Overdracht op de belastingvrije reserves	689		

09

INVESTERINGEN WEGEN

INVESTERINGEN IN MOBILITEIT MET DE KILOMETERHEFFING

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 bijna 830 miljoen euro opbrengsten van de kilometerheffing in 2022 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.





VLAANDEREN

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

R22 - Machelen - Herinrichting Woluwelaan

De R22 te Machelen wordt door het Agentschap Wegen en Verkeer omgevormd van een drukke verkeersas naar een leefbare, veilige en vlotte boulevard. Dit stuk van ruim 2 kilometer krijgt een grondige make-over om de Woluwelaan zo beter bereikbaar, veiliger, praktischer en mooier te maken. En dat voor alle weggebruikers.



R22 - Machelen - Herinrichting Woluwelaan



R1 Antwerpen, verlichting en wandplaten in Kennedytunnel

Heraanleg N446 Dendermonde, Hamme, Waasmunster

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeert samen met de 3 gemeenten, Aquafin en de provincie Oost-Vlaanderen in de vernieuwing van deze gewestweg. Veilige en comfortabele fietspaden, een nieuw wegdek, veiliger kruispunten, een verbeterde afwatering en een nieuwe riolering maken deze weg klaar voor de toekomst. Met 7,5 kilometer brede, vrijliggende en verhoogde aanliggende fietspaden gaat de fietsveiligheid er sterk op vooruit.

E403 Kortrijk-Roeselare

Het Agentschap Wegen en Verkeer voerde herstellingswerken uit op de E403 om de rechterrijstrook in goede staat te brengen.

R2 Antwerpen Structureel Onderhoud

De betonverharding van de R2 tussen de Beverentunnel en het tolplein van de Liefkenshoektunnel was in slechte staat. In beide richtingen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de betonverharding uitgedbroken en vervangen door een nieuwe wegopbouw in asfalt.

“In het Vlaamse Gewest worden tal van mobiliteitsprojecten gefinancierd met middelen die afkomstig zijn van de kilometerheffing.”

A14/E17 Beveren saneren brug Kruibekesteenweg

Veel bruggen in Vlaanderen dateren van de jaren '60 en '70 en zijn aan renovatie of vervanging toe. Daarom wordt er door het Agentschap Wegen en Verkeer volop ingezet op renovaties, onderhoud en modernisering van de kunstwerken. In 2022 werd onder meer de brug van de Kruibekesteenweg gesaneerd.

N753 - Tongeren: onteigeningen omleidingsweg fase 2

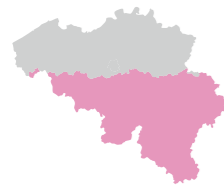
Om het doorgaand zwaar verkeer weg te houden uit het Tongerse centrum, de wallen en de stationsomgeving worden de komende jaren omleidingswegen gerealiseerd. Zo ontstaat er meer ruimte voor de fiets en meer ruimte voor groen. De Noordoostelijke omleidingsweg zal de Bilzersteenweg (N730) verbinden met de Maastrichtersteenweg (N79).

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.



R22 - Machelen - Herinrichting Woluwelaan



WALLONIË (SOFICO)

In Wallonië blijft SOFICO, dankzij de kilometerheffing, verschillende investeringsplannen financieren waarmee de gebruikers verzekerd zijn van een veilig, comfortabel en vlot (auto)wegennet. Zo voorziet het "PIMPT" of "Infrastructuur- en mobiliteitsplan voor iedereen 2020-2026" in een injectie van ongeveer 1 miljard euro in herstel- en veiligheidsprojecten.



Viaduct Huccorgne (E42/A15) ©SOFICO-DETIFFE

Van de vele projecten voor 2022 kunnen we de volgende vernoemen

- De voortzetting van de rehabilitatie van het viaduct van Huccorgne (E42/A15);
- Het herstel van de E42/A16 tussen Vaulx en Kain richting Frankrijk;
- Het herstel van de autosnelweg E420/A54 van Gosselies tot Petit-Roeulx richting Nijvel;
- Het herstel van de autosnelweg E40/A3 van Welkenraedt tot Battice richting Brussel;
- Het herstel van de autosnelweg E42/A15 tussen het viaduct van Viesville en het knooppunt Courcelles/Gouy nr. 17 in de richting van Bergen;
- Herstel van de E25-E411/A4 van Léglise tot Rulles richting Luxemburg;
- De aanleg van een nieuw knooppunt langs de N25 in Mont-Saint-Guibert.

Daarnaast financiert de kilometerheffing ook het onderhoud van het structuurnetwerk voor een bedrag van ongeveer 180 miljoen euro per jaar. De modernisering van de autowegen van Bierges en Waremme wordt voortgezet. In het kader van deze werkzaamheden zullen extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens worden aangelegd.



BRUSSEL

Ten slotte wordt de uitvoering van het "Lichtplan 4.0", dat in november 2019 van start ging, voortgezet. Tegen september 2023 zullen niet minder dan 110.000 lichtpunten worden uitgerust met LED-verlichting met regelbare intensiteit (voorgeprogrammeerd op het grootste deel van het netwerk en ogenblikkelijk op bepaalde strategische plaatsen). Al deze armaturen kunnen ook vanuit het PEREX-centrum worden geactiveerd. Tegen eind 2022 waren meer dan 80.000 lichtpunten gemoderniseerd.

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 10,1 miljoen euro van de kilometerheffing voor Brussel werd binnen de begrotingen voor mobiliteit ingezet voor de heraanleg van belangrijke verkeersassen zoals de Reyerslaan, de sanering van kunstwerken -zoals de verschillende tunnels die de toegang vormen naar de hoofdstad- en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.



Viaduct Huccorgne (E42/A15) ©SOFICO-DETIFFE



De Raad van Bestuur van Viapass. Van links naar rechts: Lucas Demuelenaere, Maarten Van Onckelen, Bart Dewandeleer (ondervoorzitter), Luc Daelmans, Erwin Aerts, Dominique Darte (voorzitter), Dominique Defrise, Johan Schoups (administrateur-generaal), Anneleen Schutjzer, Jean-Louis Gilles, Bernard Hicter, Brigitte Pintle (ondervoorzitter), Eric Cooremans

Verantwoordelijke Uitgever
Johan Schoups, Administrateur-generaal Viapass

Samenstelling
Edward Claessens, Communicatiemanager Viapass

Fotografie
Stephanie Fraikin

Creatie
www.astrix.be

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

www.viapass.be

