

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 619  
van **JOS LANTMEETERS**  
datum: 3 maart 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Kilometerheffing vrachtwagens - Procedure bij defecte onboardunit (OBU)*

Bijna vier jaar na de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens blijkt de procedure bij een defecte OBU nog niet op punt. Bij een defect (rood licht) moet de chauffeur direct contact opnemen met het callcenter van Satellic. Daarna krijgt hij drie uur de tijd om het toestel te laten vervangen. Afhankelijk van waar men op dat moment precies is, moet men dus in allerijl vertrekken naar de doorgegeven locatie om het toestel te vervangen om zeker binnen de tijdspanne te blijven.

Dit systeem blijkt te zorgen voor tal van frustraties. De chauffeur staat onder tijddruk, hij moet zijn werkschema abrupt stoppen (ook al is hij bijvoorbeeld op enkele kilometers van zijn klant), de communicatie van Satellic blijkt niet altijd even duidelijk enzovoort.

1. Heeft de minister weet van problemen die chauffeurs ondervinden bij een defect aan de OBU? Zijn er cijfers van het aantal meldingen en over het specifieke onderwerp van deze meldingen?
2. Wanneer is er een evaluatie geweest van dit systeem en wat waren de conclusies?
3. Hoeveel boetes werden de afgelopen drie jaar uitgeschreven die te wijten zijn aan een OBU die niet in orde is? Graag een geannualiseerd overzicht. Welk boetetarief heeft men toegepast en welk bedrag heeft men gedurende die drie jaar geïnd?
4. Plant de minister ingrepen om de pijnpunten van dit systeem weg te werken? Zo ja, welke en wanneer?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 619 van 3 maart 2020

van **JOS LANTMEETERS**

---

1. De rode LED is een optische indicator voor de status van de OBU. Het oplichten van de rode LED kan verschillende oorzaken hebben en wijst niet altijd op een defect van deze OBU.

Dit wordt toegelicht op de volgende website: <https://www.satellic.be/nl/faq/wat-moet-ik-doe-als-het-rode-lampje-van-mijn-obu-brandt>. Het oplichten van het rode lampje kan bijvoorbeeld ook een indicatie zijn van:

- een ontoereikend saldo bij voorafbetaling van de kilometerheffing,
- een vervallen kredietkaart,
- een noodzakelijke software update die de bestuurder van het voertuig moet uitvoeren.

Een update van de software kan soms worden verstoord door een veelvuldig aan- en uitschakelen van de OBU, door onderbrekingen van het GSM netwerk, of door een ontoereikende batterij.

Slechts in een beperkt aantal gevallen wijst het oplichten van de rode LED op een echt 'defecte' OBU die door de gebruiker moet worden ingeleverd.

Er zijn ongeveer 1,2 miljoen voor België geaccrediteerde OBU's in de Europese vrachtwagens geïnstalleerd, door zes verschillende dienstverleners, waarvan er dagelijks gemiddeld ongeveer 145.000 rondrijden op het volledige Viapass netwerk. Hoofddienstverlener Satellic heeft ongeveer 680.000 OBU's verdeeld.

In 0,14% van de gevallen merkt de dienstverlener dat het rode lampje wijst op één van de mogelijke storingen hiervoor vermeld. Op de 680.000 door Satellic verdeelde OBU's bijvoorbeeld worden dan 27 echt defecte OBU's gesignaleerd, of 0,0004% van het verdeelde totaal.

De storingen zijn dus zelden het gevolg van een onverwachte uitval of een echt technisch mankement. Veel vaker zijn deze gebruiksonderbrekingen het gevolg van een geplande en getriggerde correctieactie van de dienstverlener om de kwaliteit van het systeem en de registratie-eenheden te borgen.

De nieuwe updates zijn geprogrammeerd om uitgevoerd te worden bij het aanzetten van de OBU om zo de hinder voor de gebruiker te reduceren. De OBU-led indicator licht dan even rood op (status NO-GO). De gebruiker dient te wachten tot de indicator van de OBU groen oplicht alvorens hij zijn werkschema kan aanvatten.

2. Eén van de statutaire opdrachten van Viapass is de controle en opvolging van de toldienstverlener(s) op het Belgische grondgebied. De goede werking van het kilometerheffingssysteem, de correcte berekening van de tol, en de juiste doorstorting ervan aan de Gewesten worden op continue basis gemonitord en geëvalueerd.

3. Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aantal boetes die te wijten zijn aan een defecte OBU, aangezien een rood signaal op de OBU niet in alle gevallen kan worden toegewezen aan een defecte OBU (zie antwoord op vraag 1).
4. Het systeem genereert sedert de inwerkingtreding op 1 april 2016, zijnde bijna vier volledige jaren, 7 dagen op 7, 24 uren op 24 op onafgebroken wijze tol.

Tot op heden zijn er geen aanwijzingen dat één van de door de gewesten toegelaten toloperatoren op het Belgisch grondgebied niet zou voldoen aan de contractueel vastgelegde (technische) eisen.