

Kilometerheffing ligt agrovoedingsindustrie op de maag

nieuws

Hoewel de voedingsindustrie in 2014 andermaal de sterkhouders bleek van de Belgische industrie is de sector niet vrij van zorgen omtrent haar competitiviteit. De indexsprong in eigen land en de invoering van een minimumloon in Duitsland maken de loonkloof met de buurlanden een beetje kleiner maar lossen het probleem niet op. Voor de KMO's in de voedingsindustrie lopen de energiekosten steeds hoger op. Terwijl op de overheid gerekend wordt om daar iets aan te doen, komt er uit die hoek een nieuw concurrentienadeel in de vorm van een (dure) kilometerheffing. Dat zal de kostprijs van voedingswaren vanaf april 2016 met 170 miljoen euro verhogen, wat gelijk staat aan bijna twee indexsprongen. Alleen al voor de Tiense Suikerraffinaderij betekent het een extra, en moeilijk door te rekenen kost, van twee miljoen euro. Dat verklaarde directeur Guy Paternoster na afloop van de voorstelling van het economisch jaarverslag van voedingsfederatie FEVIA.

24 APRIL 2015 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:30

Lees meer over:
voedingsindustrie



Hoewel de voedingsindustrie in 2014 andermaal de sterkhouders bleek van de Belgische industrie is de sector niet vrij van zorgen omtrent haar competitiviteit. De indexsprong in eigen land en de invoering van een minimumloon in Duitsland maken de loonkloof met de buurlanden een beetje kleiner maar lossen het probleem niet op. Voor de KMO's in de voedingsindustrie lopen de energiekosten steeds hoger op. Terwijl op de overheid gerekend wordt om daar iets aan te doen, komt er uit die hoek een nieuw concurrentienadeel in de vorm van een (dure) kilometerheffing. Dat zal de kostprijs van voedingswaren vanaf april 2016 met 170 miljoen euro verhogen. Alleen al voor de Tiense Suikerraffinaderij betekent het een extra, en moeilijk door te rekenen kost, van twee miljoen euro. Dat verklaarde directeur Guy Paternoster na afloop van de voorstelling van het economisch jaarverslag van voedingsfederatie FEVIA.

De voorstelling van het economisch jaarverslag van de voedingsindustrie besloot met een resem beleidsaanbevelingen van sectorvereniging FEVIA. Een belangrijke vraag aan de overheid is de kosten voor de sector onder controle houden. Het gaat dan in de eerste plaats over de energiekost die voor voedingsbedrijven, vaak kleine energie-intensieve bedrijven, de jongste jaren steeds hoger oploopt terwijl grootverbruikers (o.a. chemie) zich van een vrij laag en stabiel tarief verzekerd weten. Maar met het oog op de nabije toekomst vraagt FEVIA ook om van de kilometerheffing geen dure grap te maken.

Eerder verklaarde de federatie dat de kilometerheffing in ongewijzigde vorm de voedingsindustrie 456 jobs zal kosten, 60 miljoen euro aan export en 85 miljoen euro aan omzet op de binnenlandse markt. De kostprijs van voedingsmiddelen dreigt met 170 miljoen euro te verhogen, wat gelijk staat aan bijna twee indexsprongen. FEVIA raamde de economische impact van de nieuwe heffing niet zelf maar deed daarvoor een beroep op de expertise van Transport and Mobility Leuven (TML), een spin-off van de KU Leuven.

Bij de Tiense Suikerraffinaderij houdt men het hart vast want de kilometerheffing zal de lokale productie van suiker twee miljoen euro duurder maken. “Vooral de aanvoer van grondstoffen, met name suikerbieten, zal ons een pak meer geld kosten”, vreest Guy Paternoster, executief directeur raw materials bij de Tiense Suikerraffinaderij. Als voorzitter van FEVIA Wallonië zet hij in de verf dat vele andere, nauw met de landbouw verwante, voedingsbedrijven tegen een hoge factuur aankijken. “Ook in de aardappel- en zuivelindustrie en de verwerking van cichorei worden er landbouwgrondstoffen met vrachtwagens aangevoerd en verlaat het afgewerkt product op dezelfde manier het bedrijf”, geeft Paternoster nog drie voorbeelden.

Een belangrijk aspect van het probleem is dat het bijzonder moeilijk lijkt om de hogere kosten voorwaarts door te rekenen, richting consument. Alvast voor de suikersector uit Guy Paternoster de vrees dat producenten (bietentelers) en verwerkers (suikerfabrieken) de rekening gepresenteerd zullen krijgen. Als belangenverdediger van de voedingsindustrie probeert FEVIA nu “de schade te beperken”, wat zoveel wil zeggen als een zo laag mogelijk basistarief voor de kilometerheffing bepleiten en verder ook ijveren voor uitzonderingen en compenserende maatregelen.

“Voor landbouwverkeer zullen die uitzonderingen er allicht komen, maar voor vrachtverkeer zijn uitzonderingen voor landbouwgrondstoffen een moeilijker verhaal omdat controleerbaarheid een probleem is. Aan een vrachtwagen zie je immers niet wat erin zit”, gunt Paternoster ons een blik achter de schermen van de onderhandelingen met de regionale overheden. Wat is er dan wel mogelijk om de bittere pil voor de agrovoedingsindustrie te verzachten? FEVIA-directeur Chris Moris noemt naast het lage basistarief en uitzonderingen voor het vervoer van landbouwgrondstoffen ook diversificatie van tarieven (bv. nachttarief). Als sectorfederatie wil FEVIA haar leden ook begeleiden bij het zoeken naar alternatieve transportvormen (water- en spoorwegen) en helpen bij het opzetten van samenwerkingen rond logistiek, bijvoorbeeld om steeds met volle vrachtwagens op de baan te zijn.

Beeld: Tiense Suikerraffinaderij

VILT vzw

Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact

M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: <https://www.facebook.com/vilt.nieuws/>

screenreader.visit us on our linkedin page: <https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/>

screenreader.visit us on our instagram page: <https://www.instagram.com/vilt.nieuws>

screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws

screenreader.visit us on our bluesky page: <https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social>

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |

[Privacy policy](#)

[Copyright](#)

[Cookie Policy](#)

[Cookie instellingen aanpassen](#)

Webdesign by [Who Owns The Zebra](#)