

Iran-oorlog
China lijkt de
lachende derde,
maar het lacht
dan wel zuur

DE VERDIEPING P6-7

DE TIJD

21

dinsdag 21 april 2026

www.tijd.be



Dagblad, 57ste jaargang nr. 78 - BEL €4,10 LUX €4,60 NL €5,10

Dure brandstof maakt elektrisch rijden voordeliger dan fossiel

Voor 10 euro raak je 80 kilometer met benzine en bijna 170 kilometer met e-auto

Nooit eerder was het voor een particulier in België financieel zo interessant om elektrisch te rijden. De voornaamste oorzaak zijn de hoge brandstofkosten door de oorlog in Iran.

ROBBE VAN LIER

Sinds de start van de Amerikaans-Israëlische oorlog in Iran zijn de prijzen aan de pomp in ons land fors opgelopen. Het gebruik van een elektrische auto is daardoor competitiever dan ooit ten opzichte van een wagen op benzine of diesel. Nochtans is ook elektriciteit duurder geworden - omdat de gasprijs eveneens gestegen is en de prijs van stroom daaraan gekoppeld is - maar de impact daarvan is vooralsnog beperkt.

Tegen de huidige maximumprijzen kost een gemiddelde benzinewagen vandaag 12 cent per kilometer aan verbruik, en een doorsnedesnel 11 cent. Dat blijkt uit een berekening van De Tijd. Voor een e-auto lopen de laadkosten aanzienlijk uiteen, maar bestuurders die thuis de stekker kunnen insteken tegen het CREG-tarief (gebaseerd op de gemiddelde elektriciteitsprijs in ons land) betalen vandaag gemiddeld 6 cent per kilometer. Wie slim kan thuisladen, in combinatie met een dynamisch stroomtarief, kan zijn laadkosten drukken tot de helft of minder.

Voor wie volledig publiek laadt, zijn de kosten sterk afhankelijk van

de operator en de locatie van de laadpaal en van de gebruikte laadpas. Maakt zo'n particulier de voordeligste keuzes, dan rijdt hij met 7 cent per kilometer nog altijd fors goedkoper dan met een fossiele auto. Maakt hij minder voordelige keuzes, dan kan dat oplopen tot 11 cent per kilometer - nog altijd maar evenveel als een benzine of diesel. Alleen wie consequent snellaadt, komt zeker duurder uit.

Heel concreet kan je voor 10 euro 80 à 90 kilometer afleggen met een fossiele auto, terwijl dat met een e-auto bijna 170 kilometer is (tegen het CREG-tarief).

'Drie maanden geleden was een zuivere benzineauto nog goedkoper', zegt Gert Verhoeven, autospecialist van de mobiliteitsorganisatie VAB. 'De ommekeer heeft vooral met de gestegen brandstofprijzen te maken, eerder dan dat elektrisch rijden goedkoper werd.'

Totaal kostenplaatje

Het verbruik van een wagen is maar één aspect. Zo is er bij particulieren vooralsnog weinig appetijt om een e-wagen aan te schaffen wegens de hogere aankoopprijs. Daar lijkt echter een financieel keerpunt in de maak. Onder druk van de hoge prijzen aan de pomp nam de verkoop van tweedehands e-auto's al met 30 tot 35 procent toe.

Op de markt van nieuwe wagens is die trend nog niet vastgesteld, wat niet wegneemt dat de businesscase voor een particulier ook daar stilaan interessanter wordt. Uit een

HOEVEEL KOST ELEKTRISCH RIJDEN VERGELEKEN MET FOSSIEL?

Kosten berekend op basis van een gemiddeld verbruik van 5 liter/100 km voor diesel, 6,5 liter/100 km voor benzine en 19 kWh/100 km voor elektrische auto

	Energieprijs (in €/kWh)	Kost per km (in €/km)	Hoe ver rijd je met €10? (in km)
Elektrische auto			
Thuisladen (geoptimaliseerd) *	0,1	0,02	526
Thuisladen CREG-tarief **	0,3132	0,06	168
Publiek laden (geoptimaliseerd) ***	0,35	0,07	143
Publiek laden (gemiddeld) ****	0,6	0,11	88
Snelladen (gemiddeld) *****	0,75	0,14	70
Auto op fossiele brandstof (in €/liter)			
Benzine 95 (€10) *****	1,864	0,12	83
Benzine 98 (€5) *****	1,932	0,13	80
Diesel *****	2,22	0,11	90

* Bij integratie van slim laden, dynamische tarieven en beperking capaciteitstarief

** Porfatair tarief, driemaandseks bepaald door de federale energieregulator CREG

*** Kosten voor publiek laden sterk afhankelijk van laadpaal, operator en gebruikte laadpas

**** Prijzen variëren bij snelladen tussen de 60 cent en 1 euro

***** Wettelijke maximumprijzen voor benzine 95 (€10), benzine 98 (€10) en diesel 87 op 17/04/2025

Bron: De Tijd

actuele vergelijking van de zogenaamde *total cost of ownership* (TCO) door MOBIL, het researchcentrum voor elektromobiliteit van de VUB, komt de elektrische Volkswagen ID.3 voor het eerst voordeliger uit de bus dan een vergelijkbare VW Golf met verbrandingsmotor.

In de berekening houden de onderzoekers rekening met alle kosten waarmee een particuliere autokoper geconfronteerd wordt - van het aankoopbedrag over de inschrijvings-, verzekerings- en keuringskosten tot het verbruik en het onderhoud. De vergelijking

berekent de TCO op een termijn van acht jaar, met een gemiddelde van 13.000 kilometer per jaar. Ook de restwaarde na die periode wordt meegenomen.

Zelfs met vrij hoge laadkosten van 40 cent per kilowattuur is de elektrische variant aan het einde van de rit voordeliger. De aankoopprijs is een belangrijke verklaring: die ligt voor de ID.3 voor het eerst op een gelijkaardig niveau als die voor de Golf, terwijl de e-auto vorig jaar nog 6.000 euro duurder was.

Dat betekent niet dat elke elektrische (stads)wagen intussen een

gelijkaardige aankoopprijs heeft als zijn fossiele evenknie. Bij tal van merken bedraagt het verschil nog duizenden euro's. Tegelijk zijn er veel betaalbare elektrische alternatieven bijgekomen in het C-segment (compacte middenklasse), waartoe ook de VW Golf behoort.

Minder afhankelijk

'Vroeger werd elektrisch rijden aangeprezen omdat het beter is voor het klimaat of vanwege fiscale gunstmaatregelen. Vandaag zie je dat het niet alleen financieel kan lonen voor wie een bedrijfswagen heeft, maar ook voor wie privé een wagen koopt', zegt Lieselot Vanhaverbeke, professor technologie en mobiliteit aan MOBIL. 'Bovendien ben je minder afhankelijk van geopolitieke spanningen, die vaak een impact hebben op de olie- en gasprijzen.'

Of de trend doorzet, blijft afhankelijk van de verhouding tussen de brandstof- en elektriciteitsprijzen. Verhoeven benadrukt dat de komende jaren maatregelen worden genomen die de brandstofprijzen zullen opdrijven, zoals de Europese koolstofheffing ETS2 en de federale accijns hervorming. 'Op langere termijn lijken de brandstofprijzen van vandaag de norm te zullen worden', zegt hij. 'Daarom is het belangrijk de verbruikskosten van een wagen niet uit het oog te verliezen. Ook voor particulieren lijkt het daarom zinvoller te investeren in een duurdere maar zuinigere wagen, dan in een goedkopere wagen die meer verbruikt.'