EV BELGIUM
the Electric Vehicle Association

Persbericht
18 september 2026

Belgische automobilisten zullen vanaf 2030 meer dan €1,8 miljard per jaar besparen dankzij elektrificatie

EV-sector komt met vernieuwd strategisch charter en identiteit

–

Brussel, 18 september 2026. – De prijs aan de pomp staat opnieuw hoog: op 10 september bedraagt de officiële maximumprijs €2,356 per liter diesel B7 en €2,058 per liter benzine 95 E10 (FOD Economie). Voor EV Belgium bevestigt die evolutie waarom de omschakeling naar elektrische mobiliteit niet langer alleen een klimaatvraagstuk is, maar steeds nadrukkelijker ook een kwestie van koopkracht, energiebeleid en geopolitieke onafhankelijkheid. Bij de voorstelling van zijn nieuwe Charter 2030 stelt de sectorfederatie dat een wagenpark van twee miljoen elektrische voertuigen tegen 2030 daardoor steeds realistischer wordt, en een haalbaar toekomstbeeld wanneer vandaag de juiste beleidskeuzes worden gemaakt.

Van tijdelijke prijsmaatregelen naar structureel beleid

Volgens EV Belgium tonen de huidige pompprijzen vooral aan dat België verder moet kijken dan tijdelijke ingrepen wanneer olieprijzen stijgen. Het Charter — dat vandaag door leden van EV Belgium werd ondertekend in Thor Park, Genk — schuift daarbij drie prioriteiten naar voren:

1. een ambitieus traject naar 2035 voor alle voertuigsegmenten, inclusief een snelle omzetting van REDIII
2. de tax shift van elektriciteit naar fossiele brandstoffen consequent voortzetten;
3. de particuliere EV-markt ondersteunen, via private leasing en een sterke tweedehandsmarkt;

EV Belgium verwelkomt de reeds ingezette fiscale verschuiving waarbij de prijskloof tussen fossiele brandstoffen en elektriciteit kleiner wordt, maar noemt dit in het Charter uitdrukkelijk “een eerste stap, geen eindpunt.”

> *“We moeten de structurele vraag durven stellen: hoe lang willen we onze mobiliteit afhankelijk houden van een energiebron waarvan België noch de productie, noch de internationale prijs controleert?” stelt Philippe Vangeel, directeur EV Belgium*

België importeert alle olie die het voor wegtransport gebruikt: een stijging van internationale olieprijzen vertaalt zich rechtstreeks in hogere kosten voor gezinnen en ondernemingen. Elektriciteit kan daarentegen in België en Europa worden geproduceerd. In dit verband vraagt EV Belgium de omzetting van RED III realiseren voor 2027, zodat ook particuliere EV-rijders delen in de economische waarde van hernieuwbare elektriciteit. De ondertekenaars van het Charter noemen elektrische mobiliteit daarom expliciet een instrument voor strategische autonomie: hoe sneller de elektrificatie, hoe minder kwetsbaar gezinnen en bedrijven blijven voor geopolitieke schokken op de olie- en gasmarkten.

> *“Elektrische mobiliteit is niet alleen klimaatbeleid." Het is ook koopkrachtbeleid, energiebeleid en geopolitiek beleid. Elke kilometer die we met Belgische en Europese elektriciteit kunnen rijden in plaats van met geïmporteerde olie, verkleint die afhankelijkheid.” onderstreept Philippe Vangeel, directeur EV Belgium*

De besparing is reëel voor de Belgische automobilist

Een Belgische personenwagen rijdt gemiddeld 14.172 kilometer per jaar (Car-Pass). Op basis daarvan berekende EV Belgium de indicatieve jaarlijkse energiekost voor een fossiele versus een elektrische wagen (zie bijlage 1):

	Kost per 100 km	Kost per jaar	Besparing
Fossiele wagen	± €13,2	± €1.875	**± €925/jaar**
Elektrische wagen	± €6,7	± €950	

Een EV-rijder bespaart zo gemakkelijk **€925 per jaar** — de exacte besparing verschilt per voertuig, verbruik en laadgedrag, maar de orde van grootte is duidelijk. Toegepast op een Belgisch wagenpark

van twee miljoen elektrische personenwagens in 2030 loopt dat verschil op tot ongeveer **€1,8 miljard per jaar** aan vermeden benzine- en dieselkosten.

België heeft zijn sterke EV-positie vandaag vooral te danken aan bedrijfswagens: ongeveer 89% van de nieuw ingeschreven EV's is een bedrijfswagen. Voor een structurele omslag moet nu vooral de particuliere markt volgen — verschillende analyses tonen bovendien dat de aankoopprijs van EV's niet langer een barrière is, aangezien nieuwe voertuigen in bijna alle segmenten evenveel kosten, ongeacht of het om een elektrische of fossiele wagen gaat.

Voor bestelwagens en zware vrachtwagens ligt het jaarlijkse verbruik van fossiele brandstoffen aanzienlijk hoger, en dus ook hun blootstelling aan hoge dieselprijzen — net daar moet België nog een belangrijke achterstand inhalen.

> *Vangeel stelt tevens "Wie maakt vandaag de rekening voor de Belgische transportsector, waar voertuigen soms meer dan 100.000 kilometer per jaar afleggen? Die oefening maken wij als volgende."*

Charter 2030: nieuwe strategie, nieuwe identiteit

Het Charter formuleert twee miljoen elektrische voertuigen tegen 2030 als centraal toekomstbeeld, gekoppeld aan een verdubbeling van de publieke laadinfrastructuur, een slim en flexibel elektriciteitsnet en elektrische mobiliteit die voor de burger de goedkoopste optie blijft. EV Belgium vraagt daarbij geen terugkeer naar algemene aankoopsubsidies, maar een voorspelbaar kader waarin elektrisch rijden structureel aantrekkelijk wordt. Bovenop de consequente uitvoering van de tax shift vragen de ondertekenaars van het Charter voor:

1. een sterkere tweedehandsmarkt, ook toegankelijk via private leasing;
2. de nodige verplichtingen en innovaties rond goedkoop slim laden;
3. een RED III-kader waarin ook de particulier kan delen in de waarde van hernieuwbare elektriciteit.

Daarmee sluit de actualiteit rond de pompprijzen rechtstreeks aan bij de kern van het Charter 2030: **niet wachten tot externe schokken ons tot actie dwingen**, maar de transitie structureel organiseren.

Met de voorstelling van het Charter introduceert EV Belgium ook zijn vernieuwde visuele identiteit — een symbool voor dezelfde overgang die de Belgische EV-markt vandaag doormaakt: van een pioniersmarkt gericht op snelle uitrol naar een volwassen ecosysteem waarin kwaliteit, betaalbaarheid en gebruiksvertrouwen centraal staan. Het Charter omschrijft dit als de overgang "van uitrol naar maturiteit": niet langer alleen zoveel mogelijk elektrische voertuigen en laadpunten, maar het juiste aanbod, op de juiste plaats, tegen transparante prijzen en met een betrouwbare gebruikerservaring.

> *"Met deze energieprijzen geloven wij sterker dan ooit dat twee miljoen elektrische voertuigen tegen 2030 realistisch is dan ooit. De technologie is er, het laadnet groeit en het economische argument voor de automobilist wordt steeds sterker." concludeert Philippe Vangeel.*

###

Bijlage 1: Berekening

EV Belgium maakte een indicatieve berekening op basis van:

- 14.172 kilometer per jaar;
- een representatieve mix van benzine- en dieselwagens;
- gemiddeld 6,5 l/100 km voor benzine en 5,5 l/100 km voor diesel;
- de actuele maximumprijzen van €2,058/l benzine en €2,356/l diesel;
- 20 kWh/100 km voor een elektrische wagen;
- een realistische combinatie van goedkoop thuisladen en duurder publiek laden.

Daaruit volgt een jaarlijkse energiekost van ongeveer:

	Kost per 100 km	Kost per jaar	Besparing
Fossiele wagen	± €13,2	± €1.875	**± €925/jaar**
Elektrische wagen	± €6,7	± €950	

Over EV Belgium
EV Belgium is een representatieve federatie die zich bezighoudt met de ontwikkeling van de markt voor zero emissie mobiliteit in België. Wij tellen vandaag meer dan 140 bedrijven, waaronder CPO's, MSP's, Energiebedrijven, Automerken, Importeurs en verschillende spelers uit de Productieketen. EV Belgium wil door coördinatie via de federatie de uitrol van zero-emissie voertuigen accelereren door de leveranciers van producten en diensten in dit segment te verenigen met de gebruikers van elektrische voertuigen.

EV Belgium Barometer
Op zoek naar meer info en data? Bezoek onze publiek toegankelijke EV Barometer op onze website: https://ev.be/nl/ev-barometer

Perscontact
Philippe Vangeel (Directeur en woordvoerder): philippe@ev.be
Website: https://www.ev.be/nl/