



dinsdag 22 april 2008

## Dure olie sijpelt door

Al 3 reacties | reageer zelf

**BRUSSEL - Aan de stijging van de olieprijs komt maar geen einde. Spectaculaire gedragwijzigingen bij de verbruiker heeft ze tot nog toe niet veroorzaakt. De wijzigingen in verbruikgedrag worden toch stilaan zichtbaar.**

### Energie

Van onze redacteur



epa

### Worden er minder olieproducten verbruikt in ons land?

© HUSSEIN AL-MOUSAWI

Iedereen verwacht voor 2007 een gevoelige daling van het stookolieverbruik. Maar het blijft afwachten tot de Federale Overheidsdienst Economie klaar is met zijn cijferwerk voor 2007. In 2006 was er alvast sprake van een verbruiksdaling. Het totale volume autobrandstoffen -diesel, super 95 en 98- daalde met 2,2 procent. Het stookolieverbruik daalde in 2006 met 11,7 procent vergeleken met 2005. 2005 kan gerust als een referentiejaar worden gezien. Het was in dat jaar dat de stijging van de olieprijs op gang kwam.

### Zetten de gezinnen de thermostaat lager om minder stookolie te verbruiken?

De thermostaat een graad lager zetten betekent 5 tot 7 procent minder stookolieverbruik. Het stookolieverbruik is sinds 2005 inderdaad gevoelig gedaald. Voor een deel is dat te wijten aan twee opeenvolgende milde winters.

Bij de federatie van de Belgische brandstoffenhandelaren (Brafco) luidt het dat heel veel stookolieverbruikers opteren om kleinere hoeveelheden te bestellen. Volgens Johan Mattart van Brafco is deze houding voor een deel ingegeven door de veel hogere prijzen, maar hij wijst er ook op dat heel veel verbruikers nog steeds speculeren op prijsverlagingen.

De Belgen komen vergeleken met de inwoners van andere Europese landen nog goed weg, want de Belgische stookolieprijzen behoren tot de laagste van heel Europa. Dat heeft voor een deel te maken met de lagere belastingen, maar volgens Johan Mattart van Brafco ook met de grote concurrentie in de brandstofhandel.

### Wordt er minder met de auto gereden?

Op het eerste zicht lijkt dat niet het geval te zijn. In 2006 lag het autobrandstoffenverbruik in tonnen gerekend amper 2,2 procent onder het peil van 2005. Het verbruik van benzine is wel sterk aan het dalen -min 24,6 procent voor super 98 en min 13,8 procent voor super 95- maar dat heeft veel meer te maken met de verdieseling van het Belgische wagenpark. Het dieselverbruik steeg in 2006 met een kleine 2 procent vergeleken met 2005. De verwachting is overigens dat in 2007 het globale autobrandstoffenverbruik -diesel en benzine- iets hoger zal liggen dan in 2006. Een indicatie dat de Belg zijn verplaatsingsgedrag stilaan wijzigt, is het treingebruk. In 2006 lag het passagiersaantal van de Belgische Spoorwegen 37,5 procent hoger dan in 1996.

### Wanneer is voor de verbruikers de pijngrens bereikt?

Uit een recente enquête van de Franstalige krant *Le Soir* en de *RTBF* blijkt dat voor de Walen de pijngrens voor diesel en benzine nog lang niet in zicht is. Ze zullen de wagen pas massaal thuislaten vanaf 2,05 euro voor een liter diesel en 2,14 euro voor een liter benzine. De huidige maximumprijs voor diesel bedraagt 1,297 euro, die van super 95 bedraagt momenteel 1,51 euro.

Gaetan Vande Werve van de Petroleumfederatie wijst er op dat ook rekening moet worden gehouden met het aandeel van de olieproducten in de gezinsuitgaven. Het Britse weekblad *The Economist* becijferde onlangs dat pas bij een ruwe olieprijs van 145 dollar per vat een even groot aandeel van het beschikbare inkomen als in 1980 -8 procent- zal gaan naar olieproducten. De olieprijs klom gisteren voor het eerst in de geschiedenis boven de 117 dollar.

### Waarom zijn de Europeanen minder zwaar getroffen dan de Amerikanen?

De voortdurende stijging van de ruwe-olieprijs gaat samen met een aanhoudende waardevermindering van de dollar vergeleken met de euro. En dat is een goede zaak voor de Europese olieverbruikers. De jongste twaalf maanden steeg de olieprijs van ongeveer 65 dollar naar 117 dollar. Dat betekent een stijging met 80procent. In diezelfde periode verzwakte de dollar met bijna 17procent. Zo wordt een deel van de prijshausse van de ruwe olie weggeveegd.

#### **Is LPG populairder aan het worden?**

België telt heel weinig LPG-rijders. Febiac telde eind 2006 48.300 wagens die op LPG rijden. In 2002 waren er dat nog ruim 54.000. Het totale Belgische voertuigenpark telt 5miljoen wagens. Volgens Yves Van Meenen, die zich met zijn bedrijf heeft toegelegd op het inbouwen van LPG-tanks in bestaande wagens, zijn de jongste drie jaar nochtans heel wat automobilisten overgeschakeld op LPG. Zijn omzet is sinds 2005 met 421 procent gestegen. Vergeleken met de eerste drie maanden van 2007 ligt zijn omzet dit jaar niet minder dan 70procent hoger. Hij wijst erop dat de productie van LPG-materialen niet kan volgen.

#### **Wanneer gaan gebruikers van leasingwagens de hoge brandstofprijzen voelen?**

De vlootbedrijven stellen dat de brandstofrekening sinds 2005 gevoelig is gestegen. Bij Athlon rekenen ze voor dat voor een VWGolf die 35.000 kilometer per jaar rijdt, toen maandelijks 113 euro aan brandstof werd gefactureerd. Vandaag is dat al 168 euro. In procent is het aandeel van de brandstof in de totale maandelijkse kostprijs echter amper gestegen van 25 naar 27procent. Een rondvraag van KBC Autolease leerde wel dat zowat de helft van hen van plan is om binnen drie jaar de motorinhoud van het wagenpark gevoelig te reduceren. Dat is vooral ingegeven door de beperking van de CO2-uitstoot. (pse)

PASCAL SERTYN, (PSE)