

DM. De Morgen

De Morgen NEWSPAPER 02/04/2026

Wagenpark - Duurdere brandstof duwt Europeanen naar elektrisch rijden



Stijgende brandstofprijzen jagen consumenten in heel Europa richting elektrische wagens. Is dit een kantelpunt? 'Als je bij elk tankbezoek 150 euro kwijt bent, zullen ook sceptischere mensen aan een elektrische wagen denken.' Jorn Lelong

Bij tweedehandsautoketen Cardoen neemt de interesse van klanten voor elektrische wagens jaar na jaar toe. Maakten EV's vorig jaar nog 3 procent van hun aanbod uit, dan is vandaag al 6 procent elektrisch. Toch lijkt de oorlog in Iran pas echt een gamechanger te zijn: de verkoop van elektrische wagens is sinds eind februari met 50 procent gestegen.

"Het verschil is opmerkelijk", zegt CEO Matthias Gommeren. "Terwijl klanten vroeger twijfels uitten over het bereik of de laadmogelijkheden, doen de hogere energieprijzen nu al die argumenten vervagen. Je kunt gerust zeggen dat de elektrische wagen voorlopig de winnaar van deze crisis is."

Gisteren stegen de brandstofprijzen verder door. Aan de pomp betaal je nu al 1,922 euro per liter benzine en 2,335 euro per liter diesel. Die torenhoge prijzen zetten de consument aan het denken.

Het Franse tweedehandsplatform Aramisauto zag het aandeel van elektrische wagens in de verkoop tussen 16 februari en 9 maart verdubbelen van 6,5 tot 12,7 procent. De verkoop van dieselwagens en benzine wagens ging er in diezelfde

periode op achteruit.

Het Amsterdamse onlineplatform OLX ziet het aantal klantvragen naar elektrische wagens overal stijgen: met 50 procent in Frankrijk, 54 procent in Portugal, 40 procent in Roemenië en 39 procent in Polen. Die groei gaat volgens het bedrijf elke week nog sneller. En bij het Zuid-Koreaanse Kia is het aantal aanvragen voor testritten met elektrische wagens met 84 procent gestegen sinds februari.

Iran

Het was allicht zijn bedoeling niet, maar Donald Trump lijkt met zijn inval in Iran de sector van elektrische wagens een groot cadeau te doen. Op zich is dat weinig verrassend. Zo ziet autobouwer Stellantis een gelijkaardig patroon als tijdens de energiecrisis in 2022 als gevolg van de Russische invasie in Oekraïne. "Zodra je voorbij 2 euro per liter gaat, maakt dat een blijvende indruk", zegt CEO Romain Boscher aan persbureau Reuters.

Toen vertaalde die toegenomen interesse zich nog niet in de verkoopcijfers. Dat kwam deels doordat de elektriciteitsprijzen mee stegen met de brandstofprijzen, waardoor het prijsvoordeel deels verdampte. Bovendien waren er nog weinig betaalbare elektrische modellen op de markt en moesten kopers door het chiptekort maandenlang wachten op hun nieuwe wagen.

"Vier jaar geleden was de totale kostprijs van een elektrische wagen nog een stuk hoger dan van benzineauto's", zegt Kris Gysels van automobielfederatie Febiac. "Nu zijn die verschillen veel kleiner geworden.

Het aantal elektrische wagens in België is in twee jaar tijd zowat verdrievoudigd. Die groei zit vooral bij bedrijfswagens, omdat de regering besliste de belastingsvoordelen voor niet-elektrische bedrijfswagens af te bouwen. Om particulieren te doen overstappen, blijkt de hogere aankoopprijs van een elektrische wagen nog een obstakel.

Maar dat begint te veranderen. In Europa zijn inmiddels tientallen elektrische modellen op de markt, waaronder de Renault Twingo E-Tech, Dacia Spring en de Fiat 500 Electric, die allemaal onder de 25.000 euro zitten. Kunnen de hoge energieprijzen het laatste zetje zijn om de consument over de streep te trekken?

Volgens een recente analyse van de Europese transportorganisatie Transport and Environment is de gemiddelde benzinechauffeur door de oorlog in Iran nu maandelijks 38 euro extra kwijt aan de pomp. Wie elektrisch rijdt, betaalt 7 euro meer. Benzinerijders worden dus vijf keer harder geraakt door de crisis.

"Met de huidige energieprijzen heb je het verschil in aankoopprijs met een benzineauto makkelijk op vijf tot zeven jaar terugverdiend", zegt Jochen De Smet, expert elektrische wagens bij consultancybureau Belli. "Als je een tweedehandsauto koopt, is dat al na twee tot drie jaar het geval."

Voor mensen die zonnepanelen hebben, is het profijt nog groter. "Sinds de terugdraaiende teller afgeschaft is, brengen stroomoverschotten nog weinig op. Maar wie daarmee zijn elektrische wagen laadt, rijdt nu heel goedkoop."

Concurrentie uit China

Voor alle anderen zal het er vooral op aankomen hoelang de huidige recordprijzen blijven aanhouden. "Ik vermoed dat veel mensen nog even de kat uit de boom kijken, want een auto blijft een grote investering", zegt transporteconoom Roel Gevaers (UAntwerpen). "Maar als je een oude diesel hebt en nu bij elk tankbezoek 150 euro kwijt bent, zullen ook sceptischere mensen sneller aan een elektrische wagen denken."

Het helpt dat merken als Volkswagen, Skoda en Renault dit voorjaar nog verschillende modellen van rond de 25.000 euro op de markt brengen. Die zullen weliswaar stevige concurrentie krijgen van Chinese merken die ook van de huidige energiecrisis willen profiteren. Onlangs kondigde het grote Chinese Geely nog aan dat het met twee modellen naar de Benelux komt, waaronder de elektrische Geely E5.

Maar ook de tweedehandsmarkt zal de komende tijd aantrekkelijker worden, nu honderdduizenden elektrische bedrijfswagens daar doorstromen. "De aankoopprijs blijft voor klanten doorslaggevend", zegt Gommeren van Cardoen. "Nu onze verkoop van elektrische wagens zo gestegen is, zullen we ervoor zorgen dat ons aanbod aan betaalbare wagens daarop volgt."

JORN LELONG