

'Als je naar de totale kostprijs kijkt, is elektrisch rijden eigenlijk altijd goedkoper': waarom blijft de doorbraak dan uit?

Voor het eerst is 10 procent van alle wagens die particulieren kopen volledig elektrisch. Driewerf hoera! De weg naar een groener wagenpark is ingezet. Of toch niet helemaal? De belangrijke tweedehandsmarkt blijft sterk gericht op benzinewagens.

Er zijn twee manieren om het persbericht van sectorfederatie Traxio over de ruim 230.000 nieuw ingeschreven wagens te lezen: als een bevestiging van het feit dat de elektrificatie van ons wagenpark zich gestaag verder zet, of als een lichte teleurstelling, omdat die beweging traag gaat.

Beide zijn waar. Het marktaandeel van geëlektrificeerde wagens lag met 54 procent van de markt nog nooit zo hoog. Ook het aandeel volledig elektrische wagens steeg gestaag, van 34,7 procent in 2025 naar 36,1 procent dit jaar. Particulieren kochten nog nooit zoveel (10 procent) nieuwe elektrische wagens.

Al zijn er ook een heleboel kanttekeningen te maken. Zoals dat die 10 procent nieuw gekochte elektrische wagens door particulieren *peanuts* is. "Particulieren die nieuwe wagens kopen, maken slechts 13 procent van de markt uit", zegt professor elektromobiliteit Joeri Van Mierlo (VUB).

De markt richt zich steeds meer op particulieren die tweedehands kopen. En daar is de appetijt voor benzine vele malen groter (55,7 procent). In totaal (primaire én tweedehandsverkoop) schrijven particulieren 61 procent benzinewagens in.

Jarenlang al luidt het argument dat het gewoon een kwestie van tijd is eer de elektrificatie in de leasing- en bedrijfswagens (waar 59 procent van alle voertuigen volledig elektrisch is) zich vertaalt naar de tweedehandsmarkt. Maar daar pakt de mosterd dus nog onvoldoende.

Duur

Daar zijn een aantal redenen voor. Eerst en vooral de aankoopprijs. Die ligt nog altijd een stuk hoger voor elektrische wagens. Al zijn er een paar kanttekeningen. Eerst en vooral beweegt die markt sterk: naast de Chinese merken zetten ook steeds meer Europese, zoals Renault, in op goedkopere elektrische modellen.

Daarnaast rekenen particulieren verkeerd door enkel op die dure aankoopprijs te focussen. Zeker voor wie thuis zelf kan opladen en zonnepanelen heeft, wordt het eigenlijk goedkoper om elektrisch te rijden. "Als je naar de totale kostprijs over de hele levensduur van zo'n wagen kijkt, is elektrisch rijden eigenlijk altijd goedkoper", zegt Philippe Vangeel, directeur van belangenvereniging EV Belgium.

Al wil professor transporteconomie Roel Gevaers (UAntwerpen) dat belang van particulieren die in steden niet kunnen opladen niet onderschatten. "Je telt naar verhouding toch nog altijd veel geld neer voor een relatief kleine wagen", zegt hij. "Nog zo'n onderbelicht bezwaar: het aanbod aan elektrische wagens is gewoon anders. Als je een iets groter of samengesteld gezin hebt, vind je amper modellen met zes tot zeven zitplaatsen."

Maar, zo menen experts, de meeste bezwaren spelen zich vooral tussen de oren van particulieren af. Bijvoorbeeld dat een tweedehands batterij onvoldoende betrouwbaar is - niet waar, aldus Traxio - of dat actieradius van een elektrische wagen niet ver genoeg reikt.

"We denken nog te veel in termen van een eenmalige reis richting Frankrijk", zegt Traxio-woordvoerder Filip Rylant. "Maar eigenlijk is het bereik van elektrische wagens met 400 tot 500 kilometer en de duurtijd van snelladen met minder dan een kwartier om tot 80 procent batterij te komen, danig geëvolueerd." Kleine kanttekening daarbij: in de winter ligt dat bereik door vriestemperaturen lager.

Er zijn ook gewoon steeds meer laadpalen om op terug te vallen, zeker in Vlaanderen. Enkel in de steden blijft het niet evident om te laden. "Voor wie landelijk woont is het echter een fluitje van een cent om een laadbox aan de gevel te hangen", zegt Van Mierlo.

Opportunities

De omstandigheden zijn, kortom, nog nooit zo ideaal geweest om een elektrische wagen aan te schaffen. "De tijd voor een cultuuromslag is rijp, zeker nu brandstofprijzen weer stevig fluctueren door de crisis in het Midden-Oosten", zegt Rylant.

Een deel van de particulieren ziet dat inderdaad in. De jongste maanden zagen zowel Traxio als Indicata, dat cijfers bijhoudt over de tweedehandsmarkt in ons land, een beweging van particulieren richting elektrische wagens.

"Begin vorig jaar was er nog altijd een stevige discrepantie tussen het aanbod aan tweedehands elektrische wagens - 8 tot 9 procent - en de vraag - zo'n 3 tot 4 procent", zegt Filip Dobbeleir van Indicata. "De jongste maanden is dat verschil dicht gefietst en overlappen die twee bijna."

Over het algemeen geldt nog altijd dat er een totaal overaanbod aan tweedehands elektrische wagens in ons land is. Zeker voor bepaalde modellen (lees: alles behalve Tesla en Polestar) is er vaak meer historisch aanbod en staan modellen een tijdje in stock. "En zoals altijd in zo'n geval dalen prijzen", zegt Rylant. "Dus ja, er zijn momenteel opportuniteiten op de tweedehands EV-markt."

Waar die auto's zich dan bevinden? Dat is een vraag waarop niemand een sluitend antwoord kan geven. Een particulier die *De Morgen* sprak en onlangs zijn auto verkocht, zag hem - door het vergeten loskoppelen van de app - opduiken op een tweedehandssite in Oost-Europa. Volgens Traxio en Indicata staan de meeste wagens echter in België, verspreid over talloze parkings. "De enige markt waar wij met tweedehandsplatform Autorola naartoe kunnen exporteren, is Denemarken", zegt Dobbeleir. "Het is de enige plek waar prijzen voor EV's nog hoger zijn dan hier."

Pieter Gordts