Opinie
24 maart 2026

Liever juist en traag rijden dan snel de verkeerde kant opgaan

Waarom een omgekeerde cliquet niet het juiste pad is om de huidige energiecrisis op te lossen

Brussel, 24 maart 2026 – De roep om een omgekeerd cliquetsysteem voor benzine- en dieselprijzen weerklinkt opnieuw, maar botst vandaag op een fundamenteel veranderde realiteit. Terwijl het tijdperk van de dominante dieselwagen ten einde loopt en België inmiddels bijna een half miljoen elektrische wagens telt, dreigt een accijnsverlaging uit te draaien op een peperdure, blinde subsidie voor fossiele brandstoffen. In plaats van ons voor te bereiden op de toekomst, remt deze maatregel de ingezette energietransitie af, dreigt er een zware budgettaire kater voor de staatskas en worden uitgerekend de burgers en bedrijven bestraft die de stap naar duurzame mobiliteit wél hebben gezet.

De discussie rond een omgekeerd cliquetsysteem op benzine en dieselprijzen duikt opnieuw op. Begrijpelijk, in tijden van stijgende en onzekere energieprijzen. Maar net daarom is het belangrijk om een fundamentele vraag te stellen: welk probleem lossen we hier vandaag nog mee op? Want de context is sinds de energiecrisissen van de laatste 70 jaar (1956, 1973, 1979, 1990, 2003 en 2022) sterk veranderd.

Een veranderende context

Een omgekeerd cliquetsysteem betekent in essentie dat de overheid tussenkomt wanneer de brandstofprijzen stijgen. Minder accijnzen dus, of anders gezegd, een indirecte subsidie op fossiel en vervuilend rijden. Op een moment dat we net proberen die geopolitieke afhankelijkheid af te bouwen. Tegelijk is elektriciteit steeds meer een dominante energiebron in alle domeinen van de samenleving geworden, en is elektrisch rijden verlost van de meeste van zijn vooroordelen.

Dieselwagens bijvoorbeeld waren ooit dominant, maar vandaag niet meer. Waar diesel vroeger tot 70 à 80% van de nieuwverkoop vertegenwoordigde, is dat aandeel vandaag teruggevallen tot amper ±3% van de nieuwe inschrijvingen in 2025. In het totale wagenpark rijden nog ongeveer 1,5 à 1,6 miljoen dieselwagens, goed voor ongeveer een kwart van het park. Dat is niet niets, maar het gaat duidelijk om een uitdovende groep.

Beleidsmatig hebben we die richting als samenleving ook expliciet gekozen. Zero-emissie is geen niche meer, maar de norm in wording. België telt vandaag bovendien bijna een half miljoen elektrische wagens, een aantal dat snel blijft groeien. En toch overwegen we net nu om die vervuilende fossiele voertuigen opnieuw te ondersteunen.

Wie wil men bedienen?

Ondersteunen we een groep die tijdelijk bescherming nodig heeft, of houden we een systeem kunstmatig in stand dat binnen een aantal jaren irrelevant is?? Beleid zou moeten begeleiden naar de toekomst, niet het verleden verlengen.

Daarnaast kunnen er grote vraagtekens worden gesteld over de budgettaire impact van deze maatregel in ons land. Brandstofaccijnzen brengen vandaag vele miljarden euro's per jaar op voor de Belgische overheid. Elke ingreep die die inkomsten verlaagt, creëert dus een directe budgettaire kost. In een land waar de budgettaire ruimte al bijzonder beperkt is, is dat geen detail. De vraag is onvermijdelijk: wie betaalt dat verschil? Het antwoord op deze vraag is jammer genoeg eenvoudig, namelijk iedereen.

Ook de groeiende groep van bijna 500.000 EV-rijders in België. Mensen en bedrijven die al geïnvesteerd hebben in de transitie, die hun gedrag hebben aangepast en positief bijdragen aan de

EV Belgium vzw/asbl
Wetstraat 81A - 1000 Brussel
contact@ev.be

beleidsdoelstellingen. Zij betalen mee aan een maatregel die fossiel rijden goedkoper maakt. En om diegenen te steunen die de overstap nog niet hebben kunnen maken, blijft er nóg minder budget over. Dat is volgens EV Belgium niet uit te leggen.

Waarom een omgekeerde cliquet contraproductief is

In de eerste plaats creëren we zo een perverse prikkel: wie de overstap maakt, draagt de kosten. Wie niets doet, wordt beloond. Dat ondergraaft niet alleen het draagvlak voor de transitie, maar ook de geloofwaardigheid van het beleid.

Bovendien is het economisch contraproductief. Hogere brandstofprijzen zijn net een belangrijke driver voor verandering. Ze versnellen de overstap naar efficiëntere en schonere alternatieven. Door die prijsprikkel af te zwakken, vertragen we die beweging. En verlengen we onze afhankelijkheid van ingevoerde fossiele energie.

De energietransitie draait namelijk niet alleen om klimaat, maar ook om strategische autonomie. Minder afhankelijk zijn van olie-import, en tegelijk meer inzetten op lokale energieproductie. Elektrificatie past perfect in dat verhaal, fossiele subsidies niet.

Nood aan consistentie

De keuze waar we vandaag voor staan is eigenlijk eenvoudig: willen we de transitie begeleiden met innovatie en energieonafhankelijkheid als hoekstenen van onze toekomstige mobiliteit , of willen we ze onnodig vertragen? Een omgekeerd cliquetsysteem lijkt misschien een snelle oplossing, maar op lange termijn, maakt het ons onnodig langer en meer afhankelijk van geïmporteerde fossiele brandstoffen.

Soms is slim en trager rijden inderdaad verstandiger, zeker als de alternatieve richting ons in een doodlopende straat doet vastrijden.

###

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