



PREMIE VOOR ZERO-EMISSIEVOERTUIGEN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) - T +32 2 209 01 11 - E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Adviesvrager

Eigen initiatief

Goedkeuring raad

23 november 2023

Contactpersoon

Hans Bonnarens

[hbonnarens@serv.be](mailto:hbonnarens@serv.be)

Mevrouw Lydia PEETERS  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20  
B-1000 Brussel

## Premie voor zero-emissievoertuigen

Mevrouw de minister

In navolging van de doelstellingen in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 besloot u om vanaf 1 januari 2024 een premie in te voeren voor de aankoop van zero-emissiepersonenwagens door particulieren, vzw's en autodeelorganisaties.

De MORA is geen voorstander van een algemeen stimuleringsmechanisme voor nieuwe zero-emissiewagens voor particulieren. Doordat het nieuwe mechanisme slechts in beperkte mate afwijkt van de vorige – enigszins gefaalde – aankooppremie, lijkt de premie bij voorbaat een maat voor niets te worden. Dit terwijl de financiële kost van de maatregel aanzienlijk is.

De MORA is ervan overtuigd dat de Vlaamse Regering de transitie richting zero-emissiepersonenwagens moet stimuleren voor de vloten waar de adoptie van deze voertuigen vooralsnog traag verloopt. Voor nichevloten zoals aanbieders van deelmobiliteit of vervoer op maat ziet de MORA wel degelijk baten in een premiestelsel, in combinatie met de realisatie van voldoende toegewezen laadinfrastructuur. Maar net als bij de vorige aankooppremie verwacht de MORA dat er ook nu bij particulieren een Mattheüseffect zal optreden: personen die zonder premie al voldoende middelen hadden om een clean power voertuig te kopen, krijgen een extra financiële stimulans.

De MORA verwacht meer van de Vlaamse Regering. Ze moet werken aan een systeembenadering waarbinnen alle maatregelen getoetst worden aan de doelstelling om op een sociaal wenselijke en gedragen manier de elektrificatie van het personenwagenvoertuigpark te realiseren. Een systeemgerichte governance moet tijdens deze en volgende legislatuur beleidsruimte creëren om:

- eindelijk werk te maken van de strategische inplanting van laadoplossingen en te kiezen voor slimme en innovatieve laadinfrastructuur;
- lessen te trekken uit goed én bad practices uit het buitenland;

- een sociaal Vlaams stimuleringsbeleid voor de (tweedehands)markt te realiseren, en klimaatbeleid, fiscaal beleid en sociaal beleid beter aan elkaar te koppelen zodat ze dezelfde (mobiliteits)doelstellingen dienen;
- duurzaam aankoopgedrag aan te moedigen via voertuigfiscaliteit;

De voertuigenmarkt is voortdurend in beweging en net daarom moet de Vlaamse Regering kiezen voor een systeem dat de efficiëntie en effectiviteit van instrumenten monitort, alsook hun overeenstemming met de bredere doelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid. Elektrificatie van het voertuigenpark is immers een maat voor niets als het beleid geen oog heeft voor onbedoelde effecten op het vlak van autobezit of de modal shift.

Hoogachtend

Tim Buyse  
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj  
voorzitter

# Inhoud

Advies	6
Comeback van een suboptimale maatregel	6
Aankooppremies missen hoofddoel	6
Is nieuwe zero-emissiepremie pure symboolmaatregel?	8
De weg naar zero-emissie vereist een systeembenadering	9
Gebruik beproefde recepten én streef naar innovatie	10
Installeer een systeemgerichte governance als basis voor volgende legislatuur	11

# Advies

Op 10 november 2023 verleende de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit over de invoering van een premie voor zero-emissievoertuigen. De MORA ontving geen formele adviesvraag over dit ontwerpbesluit maar besliste om op eigen initiatief een advies te verlenen.<sup>1</sup>

De zero-emissiepremie is één van de maatregelen die voortvloeien uit de doelstellingen in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. De MORA meent dat ondersteuning van de elektrificatie van personenwagens een belangrijke beleidslijn is, maar stelt vragen bij de premie als instrument. De maatregel is niet ingebed in een breder, alomvattend beleid en wordt niet systematisch gemonitord op beoogde effecten, waardoor de verwachte resultaten hoogst onzeker zijn.

De MORA vraagt in zijn advies om een brede systeembenadering te hanteren die het stimuleren van autobezit vermijdt. De Vlaamse Regering moet de transitie richting zero-emissievoertuigen stimuleren door de groeiende eerste- en tweedehandsmarkt te ondersteunen aan de hand van slimme en duurzame instrumenten, en door betaalbare laadinfrastructuur strategisch te realiseren. De transitie moet ondersteund worden door een sterke governance met goede monitoring- en evaluatiemechanismen, en met oog voor beproefde recepten uit binnen- en buitenland en innovatieve oplossingen.

## Comeback van een suboptimale maatregel

De MORA heeft tijdens de huidige legislatuur een standpunt ingenomen over de eind 2019 gestopte premie voor zero-emissiewagens. Ook over de geplande premie die het voorwerp uitmaakt van het ontwerpbesluit, heeft de raad al standpunten ingenomen. Een belangrijk aandachtspunt dat de MORA formuleerde, was dat de Vlaamse Regering duidelijke lessen moest trekken uit de vorige premiesystemen. De voorgestelde premie wijkt echter maar in zeer beperkte mate af van de vorige aankooppremie voor zero-emissiewagens.

### Aankooppremies missen hoofddoel

De vorige premie voor de aankoop van zero-emissiewagens door particulieren, vzw's en auto-deelorganisaties liep af op 31 december 2019. Die premie toonde veel gelijkenissen met de in het

---

<sup>1</sup> De MORA hanteert daarbij de timing die ook werd toegekend aan de Vlaamse Toezichtsc commissie voor de verwerking van personengegevens en aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, m.n. 15 dagen.

voorzittende ontwerpbesluit opgenomen modaliteiten: de hoogte werd gekoppeld aan de catalogusprijs (maar met meer verschillende categorieën) en was degressief doorheen de looptijd van de premie (2016-2019). De premie was echter geen onverdeeld succes:

- De federale regelgeving rond salariswagens zorgde ervoor dat de afgelopen jaren een onevenwicht ontstond tussen de verkoop van zero-emissievoertuigen aan bedrijven, en aan particulieren. De vorige aankooppremie wou dit onevenwicht oplossen maar heeft dit doel niet gerealiseerd.
- Ondanks premies en fiscale vrijstellingen voor zero-emissiewagen en langdurige fiscale vrijstellingen voor plug-in hybrides werd de doelstelling van 100.000 clean power wagens tegen eind 2020 niet gehaald.
- De communicatie over de milieubaten van plug-in hybrides, gecombineerd met de fiscale vrijstelling, zorgde ervoor dat het aandeel plug-in hybrides in 2020 groter was dan verwacht terwijl het gebruik van deze voertuigen geen garantie biedt op significante emissiereductie. Hoewel het fiscaal voordeel voor plug-in hybrides ondertussen wordt afgebouwd, toont dit volgens de MORA dat losstaande maatregelen onbedoelde effecten kunnen hebben wanneer ze niet zijn ingebed in een breder zero-emissiebeleid.
- Er is geen aangetoonde link tussen de premie en de beoogde klimaatdoelstelling, en dus is de impact van deze premie op de reductie van het aantal personenwagens met verbrandingsmotoren hoogst onzeker. Elektrische wagens dragen immers enkel bij aan klimaatdoelstellingen als ze ook effectief een oude wagen met verbrandingsmotor vervangen, inclusief de garantie dat die wagen ook uit het tweedehandscircuit verdwijnt.

De MORA was tevreden dat de ontwerpvisie 'Clean Power for Transport' (30 april 2021) een verwijzing naar dit premiesysteem bevatte net als de intentie om het in de toekomst anders aan te pakken.

*"Particulieren, vlooteigenaren (bedrijven, overheden, ...) en leasemaatschappijen worden blijvend gestimuleerd om hun voertuigen te vergroenen. [...] Premiesystemen en verlaagde belastingen zijn belangrijke instrumenten om ervoor te zorgen dat de Total Cost of Ownership van vooral zero-emissievoertuigen sneller op het niveau zit van die van de voertuigen op verbrandingsmotoren. **Op basis van een evaluatie over de voorbije periode wordt bekeken hoe, ook na 2020, premiesystemen en aangepaste belastingen best worden ingezet, al dan niet in een aangepaste vorm.** De afstand tot de doelstellingen, de milieu- en klimaatwinst, de kostenefficiëntie en de hoogte van de TCO zullen daarbij de criteria zijn."*

Bron: ontwerpvisie Clean Power for Transport (30 april 2021)

In zijn advies over de ontwerpvisie CPT<sup>2</sup>, alsook in zijn Mobiliteitsverslag Elektrificatie<sup>3</sup> toonde de MORA zich welwillend tegenover deze manier van werken: een goede evaluatie, herziening van eerder gebruikte recepten en een intentie om een koppeling aan verschillende

---

<sup>2</sup> MORA (2021) Advies ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030, <https://www.serv.be/node/14400>

<sup>3</sup> MORA (2021) Mobiliteitsverslag Elektrificatie, <https://www.serv.be/node/14501>

belastingssystemen te onderzoeken. De MORA gaf een aantal specifieke aanbevelingen m.b.t. toekomstige premies, stimulansen en de koppeling met fiscaliteit:

- Premies moeten gedifferentieerd zijn op basis van de modus en de aandrijftechnologie en dus niet 'one size fits all'. De MORA toonde zich hier vooral bezorgd over de trage evoluties in de goederenvervoersector, alsook de trage (Vlaamse) omschakeling naar zero-emissiebusvervoer.
- De MORA geeft de voorkeur aan een globale herwerking van de manier waarop verkeersbelastingen en premies met elkaar interageren. Zowel voor goederenvervoer- als personenvervoer over de weg is een systeem met een slimme gebruiksheffing de meest optimale oplossing om een financieel evenwicht te behouden en om differentiatie ten aanzien van verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld met betrekking tot inkomen, te bewerkstelligen.

Noch de goede intenties van de Vlaamse Regering uit de CPT-visie, noch de aanbevelingen van de MORA blijken vandaag – bij de invoering van het nieuwe premiesysteem – ter harte genomen. Het voorliggend ontwerpbesluit beschrijft een premiestelsel dat weliswaar enkele fouten uit het verleden tracht te vermijden<sup>4</sup>, maar een inbedding in een breder systeem zou betere resultaten opleveren dan een op zichzelf staande aankooppremie.

De MORA betreurt dat voor deze maatregel tussen 2024 en 2026 in totaal 75 miljoen euro wordt voorzien. Naast het verankeren van aanzienlijke budgetten voor de volgende legislatuur, is de MORA ervan overtuigd dat deze financiële middelen beter zouden bijdragen aan een brede en sociale omslag naar zero-emissievervoer door te kiezen voor andere maatregelen.

## Is nieuwe zero-emissiepremie pure symboolmaatregel?

De MORA was in de loop van 2023 meermaals kritisch over het voornemen van de minister om een nieuwe zero-emissiepremie in het leven te roepen. Zowel in het MORA-memorandum Vlaams mobiliteitsbeleid 2024-2029<sup>5</sup> als in het MORA-advies over de herziening van het Vlaamse Energie- en Klimaatbeleidsplan 2021-2030<sup>6</sup> pleitte de MORA voor een breder, gedragen en sociaal

---

<sup>4</sup> De premies gelden enkel voor voertuigen met een catalogusprijs tot €40.000. Vzw's en autodeelorganisaties komen van bij de start in aanmerking voor de premie, en ook voertuigen van de categorie L7e-C komen in aanmerking. De regels rond tweedehandsvoertuigen zijn duidelijker uitgewerkt.

<sup>5</sup> In zijn **Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029** vroeg de MORA een geïntegreerd beleidskader met duidelijke maatregelen om de uitrol van de elektrificatie op de private markt en laadinfrastructuur te versnellen. Voor de MORA moet de huidige en volgende Vlaamse Regering om de versnelde elektrificatie van het wagenpark in te voeren op een sociaal wenselijke manier, met extra aandacht voor kwetsbare groepen, te investeren in de elektrificatie van nichevloten (openbaar vervoer, aanbieders van vervoer op maat ...) en bij de inplanting van laadinfrastructuur rekening te houden met de beperkte beschikbare ruimte.  
Bron: MORA (2023) Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029. <https://www.serv.be/node/15934>

<sup>6</sup> In zijn **advies over de herziening van het VEKP 2021-2030** nam de MORA specifiek de passage onder de loep waarin de Vlaamse Regering een 'stimuleringsmechanisme voor nieuwe zero-emissiewagens voor particulieren en deelmobiliteit' vooropstelt. Dit voornemen gaf immers onmiddellijk aanleiding tot vragen over de te verwachten efficiëntie en effectiviteit van deze maatregel. De MORA ziet enkel voor nichevloten baten in een premiestelsel, als aanvulling op de



beleid rond zero-emissie personenwagens. De raad is geen voorstander van een algemeen stimuleringsmechanisme voor nieuwe zero-emissiewagens voor particulieren. Voor nichevloten zoals aanbieders van vervoer op maat of deelmobiliteit ziet de MORA wel baten in een premiestelsel, in combinatie met de realisatie van voldoende toegewezen laadinfrastructuur

Net als bij de vorige aankooppremie verwacht de MORA dat er een **Mattheüseffect** zal optreden: personen die zonder premie al voldoende middelen hadden om een clean power voertuig te kopen, krijgen een extra financiële stimulans. Een aankooppremie vergroot het risico op marktverstoring, hetzij door de creatie van een boom en een bust in verkoopcijfers door het tijdelijk artificieel verhogen van de koopkracht van consumenten (met nefaste gevolgen voor constructeurs), hetzij doordat autoconstructeurs hun prijzen optimaliseren met het premiebedrag in het achterhoofd. Dit is volgens de MORA geen toonbeeld van duurzaam beleid, en dus is de werkelijke mate van ondersteuning voor particulieren, vzw's of autodeelorganisaties hoogst onzeker. Tot slot stelt de raad zich ernstige vragen bij de additionaliteit van de vooropgestelde steunmaatregel. Er wordt immers geen garantie ingebouwd dat de nieuwe elektrische wagens ook effectief wagens met verbrandingsmotor zullen vervangen.

De MORA is voorstander van een systeembenadering waarbinnen alle maatregelen getoetst worden aan de doelstelling om op een sociaal wenselijke en gedragen manier de elektrificatie van het personenwagenvoertuig te realiseren, met daarin voldoende ruimte voor evaluatiemechanismen.

## De weg naar zero-emissie vereist een systeembenadering

De MORA is al lange tijd pleitbezorger voor een brede aanpak van elektrificatie van zowel personenvervoer als goederenvervoer waarbij samenwerking tussen overheid, bedrijven, burgers en andere stakeholders centraal staat. In een ideale wereld zou de Clean Power for Transport visie (CPT) dit proces aansturen. Momenteel ontbreekt in het CPT-plan een overkoepelende strategie met op elkaar afgestemde maatregelen. Er is volgens de MORA te weinig aandacht voor het omzetten van het uitgebreide onderzoekswerk van de CPT-transitiemanager naar een samenhangende systeembenadering. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om te zorgen voor de versnelde invoering van **een innovatieve, intergeconnecteerde systeembenadering voor het ondersteunen van de marktwerking, het slim en duurzaam stimuleren van aankoopgedrag, en het strategisch realiseren van laadinfrastructuur.**

---

realisatie van voldoende toegewezen laadinfrastructuur. Dergelijke zéér gerichte premies moeten steeds gepaard gaan met duidelijke voorwaarden, een duidelijk tijdspad en van bij de start eindig zijn. Ook gerichte ondersteuningsmechanismen voor zero-emissie deelwagens moeten volgens de MORA in dit kader overwogen worden.

Bron: MORA (2023) Advies actualisatie Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. <https://www.serv.be/node/15940>

De minister heeft gekozen om de huidige focus binnen de Vlaamse CPT-visie te leggen op het ontwikkelen van zero-emissievrachtvervoer, o.m. met het VIAVIA-project. Aangezien de sector nog een langer pad richting zero-emissie moet afleggen, is de MORA tevreden met deze focus.

Dit wil echter niet zeggen dat de race op het vlak van zero-emissie personenwagens gereden is. Het accent ligt nu op de uitrol van publieke laadinfrastructuur volgens de voorbijgestreefde 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' principes, aangevuld met de geplande aankooppremie. De MORA vraagt echter om de komende maanden en bij de start van de volgende legislatuur dringend lessen te trekken uit geslaagde en gefaalde initiatieven in binnen- en buitenland<sup>7</sup>, en in te zetten op een betere governancestructuur waarin continue evaluatie, korte feedbackloops en samenwerking centraal staan.

## Gebruik beproefde recepten én streef naar innovatie

De MORA meent dat er meer innovatieve ondersteuningsmechanismen nodig zijn om particulieren en deelmobiliteitsaanbieders op een duurzame en effectieve wijze richting zero-emissievoertuigen te sturen. Een recente studie van Deloitte in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken over stimuleringsbeleid voor de tweedehandsmarkt van zero-emissievoertuigen gaf een zeer goede aanzet<sup>8</sup>. De studie bevat verschillende mogelijke recepten voor de Vlaamse zero-emissiemarkt, tezamen met een duidelijk overzicht van geslaagde en minder geslaagde stimuleringsmechanismen in Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen.

De studie stelt dat eenvoudige premies niet de meest houdbare alternatieven zijn en staft dit met voorbeelden uit Duitsland en Nederland waar aankooppremieën worden uitgefaseerd. Daarnaast worden ook maatregelen opgenomen die de maturiteit van de volledige zero-emissiemarkt voor personenwagens kunnen stimuleren, met als belangrijk onderdeel ook een volwaardige tweedehandsmarkt. Een echte volwassen Vlaamse markt voor (tweedehands) zero-emissievoertuigen voor particulieren kan immers pas tot ontplooiing komen wanneer de export van tweedehands zero-emissiewagens in balans is met of zelfs kleiner is dan de import ervan.

### Stimuleer aankoop en (tweedehands)markt

De Vlaamse Regering moet kiezen voor maatregelen en instrumenten die in overeenstemming zijn met de beoogde doelstelling. Als het einddoel een volwaardige op zichzelf draaiende markt voor zero-emissiepersonenwagens is, dan is de huidige focus op aankooppremieën en weinig strategische publieke infrastructuur ruim onvoldoende.

---

<sup>7</sup> De studie die Deloitte (2023) uitvoerde in opdracht van het departement MOW over mogelijk stimuleringsbeleid van de tweedehandsmarkt voor zero-emissievoertuigen bevat meerdere voorbeelden van geslaagde en gefaalde ondersteuningsmechanismen in Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen.

Zie ook voetnoot 8.

<sup>8</sup> Deloitte (2023) Stimuleringsbeleid tweedehandsmarkt ZEV. [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1684157526/Stimuleringsbeleid\\_tweedehandsmarkt\\_zero-emissievoertuigen\\_-\\_Eindrapport\\_nm4qow.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1684157526/Stimuleringsbeleid_tweedehandsmarkt_zero-emissievoertuigen_-_Eindrapport_nm4qow.pdf)

Hieronder geeft de MORA een niet-exhaustief overzicht van maatregelen die volgens hem een plaats moeten krijgen in een sociaal en gedragen Vlaams stimuleringsbeleid voor de (tweede-hands) markt voor zero-emissiepersonenwagens.

- Renteloze leningen voor aankoop en sociale leasings zodat ondersteuning terecht komt bij wie het echt nodig heeft, zodat er een duurzame impact is op de bereidheid en financiële mogelijkheden van particulieren om te kiezen voor een zero-emissievoertuig;
- een batterijgarantiefonds en batterijcheck om de onzekerheden van particulieren m.b.t. tweedehands zero-emissiewagens tegen te gaan;
- sterke stimulering van aankoopgedrag richting verduurzaming via voertuigfiscaliteit.

### **Plant laadinfrastructuur strategisch in en faciliteer installatie ervan**

In zijn advies over de CPT 2030-visie stelde de MORA voor om een nieuw laadparadigma te hanteren en dus minder inzetten op bottom-up inplanting van laadinfrastructuur. De MORA meent dat beide principes een correcte leidraad waren tijdens de ontwikkeling en uitbouw van de clean powermarkt, maar dat Vlaanderen nu dringend nood heeft aan een strategisch plan voor gebiedsdekkende laadinfrastructuur. Een (ruimtelijk) optimale en sociaal evenwichtige dekkingsgraad van laadinfrastructuur is slechts mogelijk door een grotere focus op top-down inplanting op optimale locaties, tezamen met strategische en innovatieve ideeën rond voertuigladen.

Onderstaand geeft de MORA slechts enkele voorbeelden rond innovatieve en strategische laadoplossingen die aan bod kwamen in zijn CPT-advies:

- Wend de beschikbare budgetten aan om laadangst bij particulieren te bestrijden door de strategische installatie van innovatieve laadinfrastructuur. Neem dus afscheid van bottom-up mechanismen 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' en de wildgroei aan publieke laadpunten, en werk samen met lokale besturen om top-down innovatieve (semi-)publieke laadoplossingen te realiseren zoals laadpleinen, lokale vehicle-to-grid-systemen enz.;
- ondersteun de installatie van energie-efficiënte en slimme laadpalen in private woningen;
- veranker eenvormige en duidelijke brandvoorschriften voor laadpunten in parkeergarages van appartementsblokken om dit aanzienlijk potentieel aan private laadpunten versneld te ontwikkelen;
- ...

### **Installeer een systeemgerichte governance als basis voor volgende legislatuur**

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om in de aanloop naar de volgende legislatuur een overkoepelend en systeemgericht governancestelsel te installeren voor al het beleid dat gelinkt is aan de elektrificatie van de personenwagenvloot. Hierbij moet te allen tijde het overzicht van de volledige keten (particulier – markt – laden) behouden blijven. De raad geeft hierna enkele essentiële onderdelen van deze gerichtere governance, en past ze toe op het voorliggend besluit over de premie voor zero-emissievoertuigen.

Een immer evoluerend terrein van zero-emissievoertuigen heeft belang bij **voortdurende evaluatie van instrumenten en maatregelen** zodat de doelstellingen niet in het gedrang komen. Korte feedbackloops zijn een essentieel onderdeel van een goede governance voor de elektrificatie van personenwagens.

- De voortdurende evaluatie van gehanteerde instrumenten komt enigszins aan bod in voorliggend BVR. Wanneer premieaanvragen zijn aangemeld voor bepaalde grenswaarden van het beschikbare budget, wordt er een cijfermatig onderbouwde evaluatie gemaakt met een mogelijke verlaging van premiebedragen tot gevolg. Voor de MORA is dit een voorbeeld van een goed monitoringmechanisme met een korte feedbackloop.

**Monitor de efficiëntie en effectiviteit van instrumenten, gekoppeld aan de doelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid.** Wat niet werkt moet geschrapt worden in plaats van mordicus vast te houden aan recepten waarvan de effectiviteit niet langer zeker is.

- Zorg voor een gerichte monitoring van prijsevoluties van (eerstehands en tweedehands) zero-emissiewagens. Bekijk welke soorten voertuigen profiteren van de gebruikte instrumenten. De MORA wil absoluut vermijden dat Vlaamse instrumenten nefaste effecten hebben op het autobezit, de modal shift en de klimaatdoelstellingen. Haal hierbij inspiratie uit de Franse focus op ondersteuningsmechanismen die samenhangen met de Life-Cycle Assessment van voertuigen.
- Besteed ook voldoende aandacht aan de koppeling met verkeersveiligheidsbeleid. De Vlaamse verkeersveiligheid heeft baat bij een zero-emissiemarkt die evolueert naar kleinere elektrische modellen die niet te zwaar zijn, waardoor nefaste effecten op remafstand en mortaliteit bij aanrijdingen beperkt worden. Om deze doelstelling te bereiken moeten ook het Vlaams en federaal niveau samenwerken rond fiscaliteit en verkeersveiligheid.

**Maak de koppeling met andere mobiliteitsdoelstellingen en wees alert voor ongewenste effecten:** eerst verplaatsingen vermijden en bezit van privéwagens ontmoedigen, dan verplaatsingen verschuiven richting fiets, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit en ten slotte pas de focus leggen op verschoneren aan de hand van zero-emissiewagens. Internationaal onderzoek<sup>9</sup> wees ook al meermaals op mogelijke reboundeffecten van elektrificatie, waarbij bijvoorbeeld korte ritten vaker met de elektrische wagen worden afgelegd.

---

<sup>9</sup> Gouge, V., Sarri, P., & Kaparias, I. (2022) The uptake of electrification and its transport and land use impacts: the case of Southampton (UK).

Langbroek, J. H. M., Franklin, J. P., & Susilo, Y. O. (2017) Electric vehicle users and their travel patterns in Greater Stockholm. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52, 98-111. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.02.015>

Nayum, A., & Thøgersen, J. (2022) I did my bit! The impact of electric vehicle adoption on compensatory beliefs and norms in Norway. *Energy Research & Social Science*, 89, 102541. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102541>

Seebauer, S. (2018) The psychology of rebound effects: Explaining energy efficiency rebound behaviours with electric vehicles and building insulation in Austria. *Energy Research & Social Science*, 46, 311-320. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.08.006>

**Koppel ondersteuningsinstrumenten aan het volledige Vlaamse premie-, ondersteunings- en fiscale beleid.** Klimaatbeleid, fiscaal beleid en sociaal beleid moeten beter aan elkaar gekoppeld worden zodat ze dezelfde doelstellingen nastreven. Enkel een sociaal rechtvaardig klimaat- en mobiliteitsbeleid gaat draagvlak krijgen en behouden. Daarbij herhaalt de MORA zijn vraag om de verkeersfiscaliteit beter dan vandaag op alle mobiliteitsdoelstellingen af te stemmen. Via correcte prijszetting en financiële prikkels moet het Vlaamse prijsbeleid het gebruik van de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus aanmoedigen.

**Maak de koppeling met andere beleidsniveaus,** zeker met de federale en lokale beleidsniveaus. De Vlaamse Regering moet zo snel mogelijk, in overleg met het federale beleidsniveau, duidelijkheid brengen over de juridische haalbaarheid van de (regelmatig aangekondigde) uitfasering van verbrandingsmotoren tegen 2029 en eventuele ondersteuningsmechanismen om deze uitfasering in praktijk te realiseren. Zo lang dit niet wordt uitgeklaard met het Europese niveau, is de streefdatum 2029 een puur voorbeeld van communicatieve gold-plating.