

# **Controversieel beleid in verkeer en vervoer: groeiende steun na implementatie. Een discussiestuk**

Bert van Wee - TU Delft - [g.p.vanwee@tudelft.nl](mailto:g.p.vanwee@tudelft.nl)  
Jan Anne Annema - TU Delft - [j.a.annema@tudelft.nl](mailto:j.a.annema@tudelft.nl)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
13 en 14 oktober 2022, Utrecht**

## **Samenvatting**

Het draagvlak voor controversieel verkeers- en vervoersbeleid neemt vaak toe na de implementatie ervan in de praktijk. Dit artikel geeft een overzicht van de schaarse literatuur op dit gebied en bespreekt theorieën en mechanismen die toenemende draagvlak na invoering kunnen verklaren. Attitudeveranderingen zijn belangrijke factoren die leiden tot toenemende draagvlak. De beleidsimplicaties van de groeiende steun na implementatie worden besproken. De belangrijke lessen zijn dat beleidsmakers kunnen anticiperen op de groeiende steun na implementatie, en dat communicatie essentieel is in het proces van besluitvorming over controversieel beleid. Ook kan een 'kampioen' (een visionair, moedig politicus) belangrijk zijn om controversieel beleid aanvaard te krijgen. We doen suggesties voor toekomstig onderzoek.

## 1. Inleiding

Beleidsvorming op het gebied van verkeer en vervoer is soms een grote uitdaging. Zelfs voor een op het oog 'onschuldige' en 'technische' beleidsingreep zoals de invoering van de OV-chipkaart. Zo schreef 'Jan' op ravagedigitaal in 2010:

*September 23, 2010 - 11:15 pm*  
*ik vind dat de strippenkaart moet blijven.*  
*de ov chipkaart is waardeloos, direct afschaffen.*  
*waardeloos, waarom moet het zoveel duurder dan een strippenkaart zijn.*  
*de mensen moeten in opstand komen tegen de ov chip kaart.*  
*een waardeloze wereld wordt het zo*  
[www.ravagedigitaal.org/2010nieuws/januari/16/nws.php](http://www.ravagedigitaal.org/2010nieuws/januari/16/nws.php)

Op meer sites uit die tijd en ook in de Tweede Kamer was er weerstand tegen de OV-chip. Na invoering van de OV-chipkaart doofde het protest echter snel uit en waarschijnlijk zou er grote weerstand ontstaan als de strippenkaart nu zou worden heringevoerd.

In verkeer en vervoer is er veel beleid mogelijk waarover vooraf valt 'te klagen' – misschien terecht en misschien onterecht. Om de bereikbaarheid en de gezondheid te verbeteren, of om de negatieve effecten op het milieu en de veiligheid te verminderen, kunnen immers tal van (categorieën van) beleidsmaatregelen worden ingevoerd. Te denken valt aan prijsbeleid, regelgeving, infrastructuurbeleid, ruimtelijkeordeningsbeleid, specifiek openbaar vervoerbeleid, marketing, informatie en communicatie (Van Wee, 2009). Beleidsmakers moeten een keuze maken uit de beschikbare opties. Bij deze keuze spelen inschattingen van verwachte effecten (bereikbaarheid, reistijden, congestieniveaus, emissies, veiligheid, gezondheid) een rol, evenals uitgebreide evaluaties van de gecombineerde effecten (kosten-batenanalyse, multicriteria-analyse, en anderen; zie Mouter, 2020). Verwachte effecten en uitgebreide evaluaties zijn echter niet de enige factoren die meetellen voor besluitvormers. Ook het verwachte draagvlak voor kandidaat-beleidsalternatieven bij het bredere publiek en andere actoren tellen mee. Vonk Noordegraaf *et al.* (2014) tonen bijvoorbeeld voor prijsbeleid op de weg (waaronder rekeningrijden) over de hele wereld aan dat politieke en publieke steun de meest prominente generieke implementatiefactoren zijn, die het falen of succes van de invoering van dergelijk beleid verklaren. De reden van de prominente rol van politieke en publieke steun is dat politici (nationaal, regionaal, lokaal) ernaar streven om (opnieuw) verkozen te worden, zoals de politieke economie aangeeft (bv. Feitelson en Salomon, 2004) en meer specifiek de 'Public Choice'-theorie (Buchanan, 1986). Het ligt daarom voor de hand dat voorkeur van politici voor bepaald beleid sterk afhangt van de vooraf verwachte steun voor dat beleid bij hun potentiële kiezers.

Welke publieke steun is relevant voor politici? Is dit alleen de steun voordat de keuze wordt gemaakt om een beleid (niet) uit te voeren? Of kan het ook relevant zijn om bij de beslissing om (al dan niet) een beleid in te voeren rekening te houden met hoe de steun voor deze beleidsalternatieven in de loop van de tijd na de uitvoering zou kunnen veranderen? Veranderingen in draagvlak zijn in het algemeen te verwachten omdat het ervaren nut van een optie niet noodzakelijkerwijs hetzelfde is als het verwachte nut (De Vos *et al.*, 2016). Het lijkt aannemelijk dat steun voor met name controversiële beleidsalternatieven in de

loop van de tijd kan veranderen. Controversieel beleid (zie volgende paragraaf) gaat allereerst over alle beleidsopties die de rol van de auto verkleinen of de auto minder aantrekkelijk maken, voorbeelden zijn prijsbeleid, parkeerbeleid, en beleid voor de gebouwde omgeving dat de rol van de auto marginaliseert ten gunste van lopen en fietsen, en de omgeving aangenamer maakt voor niet-autobezit en -gebruik (groen, speelmogelijkheden voor kinderen).

Wij stellen dat, omdat steun voor beleidsopties in de loop van de tijd kan veranderen, het zeer relevant is te begrijpen (a) waarom die steun kan veranderen, en (b) hoe groot die veranderingen zouden kunnen zijn. Om vraag (b) te beantwoorden zou een literatuuronderzoek een geschikte aanpak zijn. Maar systematische zoekacties in de zoekmachine 'SCOPUS' met combinaties van trefwoorden als 'support', 'policy support', 'controversial', 'pricing', 'road pricing', 'parking', 'car free' leverden te weinig publicaties op voor een systematisch literatuuronderzoek. Dit is opvallend vanwege de relevantie van het begrijpen van veranderingen in draagvlak voor beleid. Anderzijds sluit deze bevinding aan bij de vaak gemaakte algemene opmerking in debatten over transportbeleid dat ex-post analyses zouden moeten worden gemaakt om te leren van beleid uit het verleden, maar dergelijke analyses zijn schaars. Al in 2009 stelde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) een rapport op over het belang (en het gebrek aan) ex-post praktijken bij de evaluatie van mobiliteitsbeleid in Nederland en ook in het buitenland (Berveling et al., 2009). Sindsdien is er geen levendige ex-post praktijk in Nederland ontstaan, en voor zover ons bekend ook niet in het buitenland. Dit terwijl ex-ante schattingen van kosten en baten van vervoersprojecten achteraf vaak onnauwkeurig blijken te zijn (Flyvbjerg en Bester, 2022). Het bestuderen van veranderingen in draagvlak van beleid voor en na de uitvoering zou een ander belangrijk doel van ex-post studies kunnen zijn.

In plaats van een overzicht van de literatuur te geven, hebben we daarom besloten een discussiestuk te schrijven dat een bijdrage wil leveren aan het debat over veranderingen in de steun voor controversieel beleid door (a) te bespreken waarom die steun in de loop van de tijd kan veranderen, op basis van theoretische beschouwingen (paragraaf 3), (b) de mogelijke implicaties van veranderende beleidssteun te bespreken (paragraaf 4), en (c) een onderzoeksagenda te geven (paragraaf 5). Sectie 2 geeft eerst een overzicht van mogelijk controversieel beleid en de literatuur over veranderend draagvlak. Sectie 6 sluit de paper af met enkele concluderende opmerkingen.

Merk op dat deze paper expliciet gaat over de verandering in steun voor en na de daadwerkelijke implementatie van controversieel beleid, niet over factoren in het algemeen die steun beïnvloeden. Er zijn veel papers die dergelijke steun bespreken (bijv. Gu et al., 2018; Busse en Siebert, 2018; Huber en Wicki, 2022 om er maar een paar te noemen).

## **2. Literatuur: een overzicht**

Alvorens de (schaarse) literatuur over draagvlak voor en na implementatie van beleid te bespreken, lichten we de terminologie met betrekking tot draagvlak van beleid toe. Deze terminologie is complex. We gebruiken vanaf nu de Engelse termen omdat de wetenschappelijke literatuur die we gebruiken Engelstalig is en omdat vertalen naar het

Nederland alleen nog meer verwarring zou opleveren over de precieze betekenissen. Termen als 'acceptance' and 'acceptability' worden gebruikt die synoniem lijken, maar eigenlijk verschillend zijn. Andere wetenschappers gebruiken termen als 'attitudes', 'beliefs', en 'perceptions', die ook een duidelijke definitie behoeven. Voor een brede discussie verwijzen we naar Busse en Siebert (2018). Vanuit het perspectief van dit paper nemen we de beschrijvingen van Schuitema et al. (2010) over die verwijzen naar 'acceptability' als houding vóór de implementatie van een beleid (in hun geval: rekeningrijden), en 'acceptance' als de houding na de implementatie. Merk op dat 'acceptance' en 'acceptability' zich richten op attitudes, en vanuit dat perspectief kunnen 'acceptance' en 'acceptability' direct worden gemeten via vragen over attitudes.

Schuitema et al. (2010) definiëren 'beliefs' als '*de subjectieve waarschijnlijkheid dat een object een bepaalde uitkomst heeft*' (blz. 102). Mensen kunnen bijvoorbeeld bepaalde ideeën hebben over het effect van de OV-chipkaart op hun portemonnee, van een systeem van rekeningrijden op de mate van congestie, of over het effect van betaald parkeren op de waarschijnlijkheid dat er op een bepaalde plaats en tijd parkeerplaatsen beschikbaar zijn. 'Beliefs' bepalen attitudes (Schuitema et al., 2010). 'Perceptions' spelen een belangrijke rol bij 'beliefs', omdat 'beliefs' niet gaan over de werkelijke effecten van een beleid, maar over de subjectieve inschattingen van de effecten van een beleid. Wat de literatuur over draagvlak voor en na invoering van beleid (zie volgende paragraaf) gemeen heeft, is dat daarin het draagvlak via één of meerdere van de hierboven besproken termen wordt beoordeeld, vaak in kwantitatieve termen, en/of dat factoren worden bestudeerd die van invloed zijn op dat draagvlak. Afgezien van wat men wil weten, in dit geval het niveau van de steun ('support'), is het ook van belang hoe dit niveau wordt gemeten. Operationalisering van scores op Likert-schalen tot verklaarde standpunten in een referendum.

Het is onmogelijk een glasheldere definitie te geven van wat controversieel beleid is. In het algemeen definiëren we controversieel beleid als beleid dat veel discussie oproept tussen voor- en tegenstanders. Hieronder geven we vier voorbeelden van controversieel beleid op het gebied van vervoer en de gebouwde omgeving die veel mensen zullen herkennen: prijsbeleid op de weg, parkeerbeleid, het belasten van vliegen, en het ontwikkelen van onorthodoxe wijkconcepten die de rol van de auto marginaliseert. We kunnen nog veel meer voorbeelden bedenken, zoals de aanleg (of niet) van hogesnelheidslijnen, autowegen, luchthavens, de verplichting om een helm te dragen op tweewielers, het nul-emissiebeleid voor gemotoriseerde voertuigen, nul- of lage-emissiezones, en gratis openbaar vervoer. Wij hebben voor de vier bovenvermelde types beleid gekozen omdat wij denken dat vooral het draagvlak voor dit soort beleid gemakkelijk zou kunnen toenemen na de reële tenuitvoerlegging ervan. Voor rekeningrijden is er empirisch bewijs dat deze veronderstelling ondersteunt, zie hieronder.

Prijsbeleid op de weg is zeker een soort beleid dat als controversieel kan worden beschouwd. Ongeveer een eeuw geleden legden Pigou (1920) en Knight (1924) uit waarom in geval van congestie op wegen 'kilometerheffing' vaak tot welvaartswinst zal leiden: in geval van schaarse capaciteit leidt deze heffing tot efficiënte allocatie en dus tot welvaartswinst. Toch is het aantal real-world implementaties tot nu toe beperkt (Vonk Noordegraaf et al., 2014), met als succesvolle voorbeelden Singapore, Stockholm,

Noorse steden, Londen, Malta, en de nationale regeling voor vrachtwagens in Duitsland (MAUT). In de studie van Vonk Noordegraaf et al. (2014) werden zes real-world prijsbeleidsvoorstellen voor gebruik van de weg diepgaand geanalyseerd (Singapore, Hong Kong, Londen, Edinburgh, Noorwegen, Stockholm) waaruit bleek dat voor alle zes de gevallen politieke en publieke steun behoorden tot de meest genoemde factoren die succes of falen van adoptie verklaren (p. 179).

Ook parkeerbeleid dat gericht is op het verminderen van de parkeercapaciteit (meestal: in centrale stedelijke gebieden) of het invoeren van betaald parkeren is vaak moeilijk uit te voeren. Gemeenten aarzelen om een restrictief parkeerbeleid in te voeren vanwege de weerstand van bewoners (Kirschner en Lanzendorf, 2020). Gebruikers hebben vaak tegenstrijdige meningen over parkeerbeleid (Rye et al., 2008). Een systematische zoekactie in SCOPUS leverde echter geen studies op naar veranderend draagvlak voor en na invoering. Alleen in grijze literatuur en krantenartikelen kan men gemakkelijk verwijzingen vinden naar het controversiële van parkeerbeleid, zoals in een nieuwsartikel over de noodzaak van parkeerhervorming in Amerikaanse steden waarin wordt gesteld dat parkeerbeleid in de VS het emotioneelste onderwerp in transportbeleid lijkt te zijn (Shoup, 2019).

Beleid om de rijsnelheid te verlagen is ook moeilijk uitvoerbaar. Dit in tegenstelling tot beleid om de maximumsnelheid te verhogen, zoals de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u op snelwegen in Nederland in het begin van de jaren 2010. Hoewel rapporten destijds aantoonde dat het beleid negatieve milieu- en veiligheidseffecten had, was het draagvlak onder de bevolking vrij groot (60% van de respondenten in een enquête steunde de verhoging met als een van hun belangrijkste argumenten 'ik kan lekker doorrijden') (Rijkswaterstaat 2011). Dit kan erop wijzen dat snelheidsverlagend beleid vooral controversieel is omdat het een negatieve invloed heeft op het gevoel van vrijheid van mensen om te rijden zoals zij 'willen'. Voor zover bekend heeft nog geen enkele stad of land het gedwongen gebruik van 'Intelligent Speed Assistance' (ISA) ingevoerd, dat het onmogelijk maakt om op een bepaalde plaats (en optioneel: een bepaald tijdstip, of ook specifieke factoren als sneeuwval, (zware) regen, duisternis, of evenementen als wandel- of fietsevenementen) harder te rijden dan toegestaan. In de Europese Unie moeten nieuwe auto's worden uitgerust met een reeks technologieën om de verkeersveiligheid te verbeteren, waarvan ISA de meest prominente is (ETCS, 2021). Steun voor dit beleid bleek echter moeilijk te zijn en in de definitieve wetgeving in 2022 is er ruimte voor autofabrikanten om te kiezen uit minder effectieve ISA-opties zoals akoestische waarschuwingssystemen vanwege het gebrek aan publieke en politieke steun om de effectievere en strengere vormen voor te schrijven (bijv. snelheidsbeheersfuncties). Sommige steden hebben op veel meer wegen dan vroeger snelheidsbeperkingen van 30 km/u of 20 mph ingevoerd, zoals in Edinburgh. Williams et al. (2022) voerden daar een voor-en-na-onderzoek uit (6 en 12 maanden na de invoering) en concludeerden dat de steun voor dit beleid toenam na de invoering ervan in de praktijk. Zij speculeren dat in de voorsituatie de weerstand tegen het snelheidsbeleid relatief groot kan zijn, omdat het de 'vrijheid om te rijden' van mensen aantast. Terwijl na de implementatie de weerstand van mensen kan veranderen "*wanneer ze ervaren hoe groot de veranderingen zijn die ze hebben moeten doorvoeren, en hun percepties als langere reistijden of verminderde brandstofefficiëntie dan ongegrond blijken te zijn*" (p 111).

Een vierde categorie van moeilijk uitvoerbaar beleid is prijsbeleid voor vliegen. Vliegen is niet erg milieuvriendelijk (Otten *et al.*, 2015) en de gevolgen van klimaatverandering hebben geleid tot 'vliedschaamte'. Desondanks wordt vliegtuigbrandstof voor internationale vluchten niet belast, noch worden internationale vliegtickets onderworpen aan BTW. Hoewel deze inconsistentie al vele malen is aangepakt, gelden deze fiscale voordelen nog steeds. Wij veronderstellen dat een gebrek aan (verwachte) publieke steun een factor is die bijdraagt tot de status quo.

Naast het artikel van Williams *et al.* over de veranderende steun voor het Edinburgh 20 mph snelheidsbeleid konden we alleen literatuur vinden over veranderende publieke steun voor prijsbeleid op de weg. Tabel 1 geeft een overzicht van deze literatuur.

Nilsson *et al.* (2016) onderzochten het draagvlak voor en na de invoering van een congestieheffing in Göteborg, Zweden, en concludeerden dat het draagvlak inderdaad toenam na de invoering. Een belangrijke factor die bijdroeg aan deze toename was een verandering in attitudes, gerelateerd aan milieu-effecten, en een nogal vaag concept dat zij 'value expressive beliefs' noemen die betrekking hebben op emotionele en waarden-gerelateerde motieven. Bovendien vonden de respondenten dat het systeem gemakkelijker te gebruiken was en dat de resultaten minder negatief waren dan van tevoren verwacht. Börjesson *et al.* (2016) rapporteren ook een toename in steun, van 33 naar 50%, en schatten het relatieve belang van mogelijke redenen voor deze toename: grotere voordelen dan verwacht, kleinere nadelen dan verwacht, voordelen van flankerend beleid, veranderingen in attitudes, reframing, verliesaversie, status quo bias. Verschillende Noorse steden (Bergen, Oslo, Trondheim) voerden meer dan drie decennia geleden een tolsysteem in, ondanks sterke tegenstand. Maar een jaar na de invoering nam de weerstand al af (Odeck en Bråthen, 1997, Odeck en Bråthen, 2002), vanwege een verandering in attitudes (Nilsson *et al.*, 2016). Ook in Stockholm nam de steun voor de regeling toe, van minder dan 30 procent voor de invoering tot bijna 70 procent na de herinvoering in 2007 (Eliasson, 2008). Ook Schuitema *et al.* (2010) en Winslott-Hiselius *et al.* (2009) rapporteerden toenemende steun voor de regeling in Stockholm na de invoering. Vergelijkbare bevindingen werden gemeld voor Londen (Transport for London, 2004).

Concluderend kan worden gesteld dat een toename van het maatschappelijk draagvlak na de invoering werd vastgesteld in alle papers die we vonden waarin het draagvlak voor en na de reële invoering van prijsbeleid op de weg werd bestudeerd en in het paper over snelheidsbeleid. Veranderende attitudes, vaak gebaseerd op ervaringen, domineren de verklaringen.

Tabel 1 Overzicht draagvlakverandering prijsbeleid op de weg

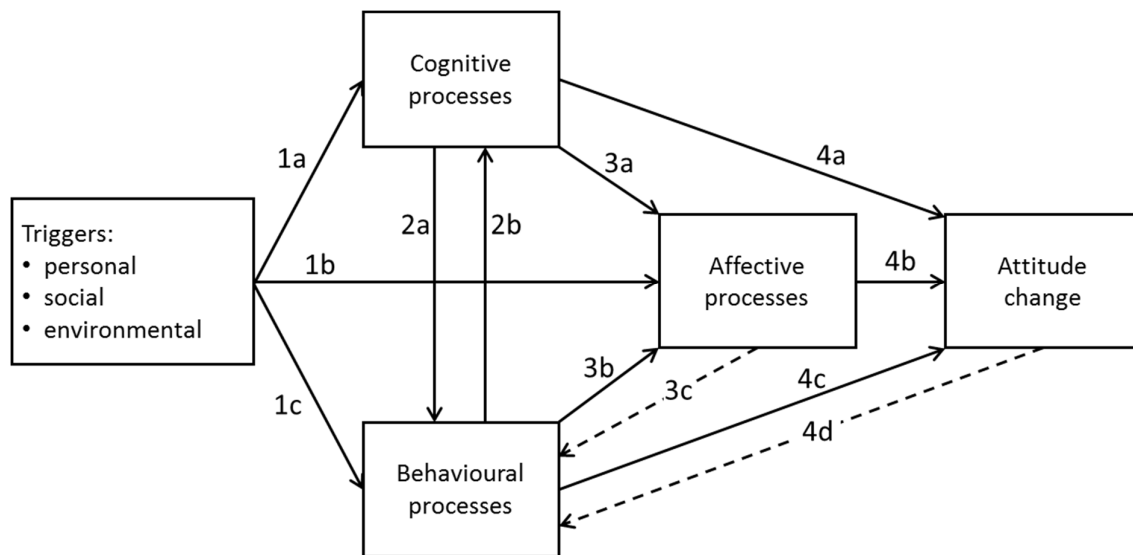
Bron	Studiegebied	Empirische bevindingen	Verklaringen voor de verandering in draagvlak
Nilsson et al. (2016)	Gothenburg	Draagvlak nam toe na invoering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veranderingen in attitudes</li> <li>• Ervaringen: gebruik bleek gemakkelijker dan verwacht</li> <li>• Effecten: minder negatief dan verwacht</li> </ul>
Börjesson et al. (2016)	Gothenburg	Draagvlak nam toe van 33 naar 50%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grotere baten dan verwacht</li> <li>• Minder nadelen dan verwacht</li> <li>• Voordelen van flankerende maatregelen</li> <li>• Veranderingen in attitudes</li> <li>• 'Reframing', 'loss aversion', 'status quo bias'</li> </ul>
Odeck and Bråthen (1997)	Oslo	Een jaar na opening waren de respondenten minder negatief: van 65% negatief en 28% positief naar 55% en 40% respectievelijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toenemende positieve attitudes</li> </ul>
Odeck and Bråthen (2002)	Bergen, Oslo, Trondheim	Een jaar na opening: het percentage negatieve gebruikers nam af van 50 naar 34% (Bergen), van 70 naar 64% (Oslo), en 72 naar 48% (Trondheim)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na de opening werden mensen zich bewuster van de positieve effecten van de heffingsopbrengsten. Voor opening zagen mensen de heffing vooral als een economische last.</li> </ul>
Eliasson (2008)	Stockholm	Draagvlak nam toe van lager dan 30% vooraf naar 70% na introductie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderschatting van de congestiebaten voor introductie</li> <li>• Positieve effecten op de leefomgeving in de stad</li> <li>• Zelf-selectie-effecten</li> </ul>
Schuitema et al. (2010)	Stockholm	Draagvlak nam toe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeerde percepties voor implementatie: mensen werden positiever over de effecten op congestie, milieu en parking</li> <li>• Toename in de reiskosten was lager dan verwacht</li> </ul>
Winslott-Hiselius et al. (2009)	Stockholm	Draagvlak nam toe van 43% een aantal maanden voor de proef naar 54% een aantal maanden na deze proef	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ervaren persoonlijke effecten werden belangrijker na invoering</li> </ul>
Transport for London (2004)	Londen	Draagvlak nam toe van 39% voor invoering (gemiddeld drie maanden daarvoor) tot 53,5% daarna (gemiddeld vier maanden daarna)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder mensen ervoeren effecten dan verwacht</li> <li>• Congestie-effecten waren hoger dan verwacht</li> <li>• Toenemende kennis over de betaalmethoden</li> </ul>

We hebben geen enkel artikel gevonden dat melding maakt van een afname van de publieke steun na de invoering, maar een dergelijke afname, hetzij voor prijsbeleid op de weg, hetzij voor andere beleidsmaatregelen, kan niet worden uitgesloten. We gaan op deze mogelijkheid verder niet in.

Om terug te komen op de terminologie: attitudes blijken vaak een belangrijke factor te zijn bij de verklaring van toenemende steun, maar als men steun definieert in termen van positieve attitudes (zoals sommige auteurs doen) leidt dit tot een tautologie: attitudes verklaren attitudes. De redenen waarom attitudes veranderen zijn over het algemeen het feit dat de ervaringen 'beter' waren dan verwacht of niet 'zo slecht' als verwacht - zie volgende sectie.

### 3. Theorieën en mechanismen die de toenemende draagvlak kunnen verklaren

Waarom kan draagvlak in de loop van de tijd veranderen? Hoewel we draagvlak en attitudes niet als synoniemen gebruiken, zijn veranderende attitudes een dominante reden voor veranderend draagvlak: als mensen positievere (of negatievere) attitudes ten aanzien van een beleid ontwikkelen, is het zeer waarschijnlijk dat hun mate van steun zal veranderen. Dit leidt tot de vraag: waarom kunnen attitudes veranderen? Het meest uitgebreide model dat we hebben gevonden is het model van Van Wee et al. (2019), dat een doorontwikkeling is van het model van Eagly en Chaiken (1993) - zie figuur 1.



Figuur 1: een conceptueel model voor attitudeveranderingen (bron: Van Wee et al., 2019)

Figuur 1 legt uit dat attitudes via vele complexe mechanismen kunnen veranderen. We zullen hier de meest voor de hand liggende routes bespreken, met kilometerheffing als voorbeeld. Allereerst kunnen attitudes veranderen door cognitieve processen (mensen begrijpen het beleid beter dan voorheen), door gedragsprocessen (nieuwe ervaringen), en door affectieve processen (ze kunnen emotioneel geraakt worden). Triggers kunnen leiden tot veranderingen in deze categorieën van processen. 'Geconfronteerd worden met kilometerheffing' kan gezien worden als een trigger. Na de invoering van de heffing zullen veel mensen het effect ervan ervaren op hun reisgedrag (van henzelf en van anderen), op congestieniveaus en reistijden, en in sommige gevallen ook op veranderingen in externe effecten zoals geluidsniveaus (in termen van figuur 1: kilometerheffing zal 'gedragsprocessen' beïnvloeden). En zelfs als ze de veranderingen



niet ervaren, zullen veel mensen er wel over lezen of horen ('cognitieve processen'). Veranderingen in gedrags- en cognitieve processen beïnvloeden affectieve processen. Negatieve emotionele affectie van mensen ten aanzien van rekeningrijden zou bijvoorbeeld kunnen afnemen wanneer ze zien dat het wel degelijk invloed heeft op de congestieniveaus en reistijden, of wanneer ze lezen over het positieve effect ervan op het milieu.

Specifiekere oorzaken van attitudeveranderingen kunnen zijn dat iemand vóór de invoering van rekeningrijden negatief staat tegenover kilometerheffing omdat hij denkt dat veel mensen geen alternatief hebben om tijdens de spitsuren met de auto te reizen, maar na de invoering beseft dat werkgevers en managers soepeler omgaan met flexibele werktijden dan verwacht, zodat mensen zich kunnen aanpassen wanneer ze met de auto reizen. Of mensen zouden kunnen ervaren dat het niet zo erg is als verwacht om een half uur of een heel uur eerder op te staan dan verwacht of één dag per week thuis te werken. Het kan ook zijn dat mensen geen vertrouwen hebben in de overheid en rekeningrijden zien als een extra belasting, maar na invoering zou het kunnen dat ze inderdaad zien dat de opbrengsten worden gebruikt om nieuwe wegen of andere vervoersinfrastructuur te financieren, of vaste belastingen te verlagen, zoals beloofd. Een tolerantere houding van werkgevers of managers kan worden gezien als een veranderende sociale norm, en vervolgens kan de veranderende sociale norm van invloed zijn op de perceptie van de mensen over de mogelijkheid om de werktijden te veranderen. Deze mechanismen kunnen goed worden begrepen aan de hand van de Theorie van 'Planned Behaviour' (TPB), die ervan uitgaat dat attitudes, sociale normen (in dit geval: meer tolerantie ten aanzien van veranderingen in werktijden) en waargenomen gedragscontrole (meer mogelijkheden om werktijden te veranderen) elkaar wederzijds kunnen beïnvloeden. Met andere woorden, ook de TPB kan helpen begrijpen waarom attitudes kunnen veranderen.

Vergelijkbare mechanismen voor attitudeveranderingen kunnen worden toegepast op ander controversieel beleid, zoals parkeerbeleid. Na de invoering van controversieel parkeerbeleid zouden mensen kunnen ervaren of lezen over de mooie ombouw van een historisch plein: van een parkeerplaats tot een mooie verblijfsplek, met terrassen, fonteinen, etc. Of ze zouden kunnen ervaren dat winkelen of wandelen in de binnenstad aantrekkelijker is geworden na een sterke afname van de parkeercapaciteit (en naast het gebruik van auto's voor verplaatsingen van en naar de binnenstad). Of ze zouden kunnen ervaren dat de kans op het vinden van een parkeerplek wel degelijk is toegenomen na verhoging van de parkeertarieven. En de positieve ervaringen kunnen leiden tot affectieve mechanismen waardoor mensen zich beter voelen over het beleid. Een specifiek geval voor parkeren is dat mensen vaak denken dat restrictief parkeerbeleid negatieve economische gevolgen heeft voor bedrijven (winkels, diensten, restaurants, cafés, ...), maar uit onderzoek blijkt dat dit voor winkels nauwelijks het geval is (Mingardo en van Meerkerk, 2012). Het zou dus kunnen zijn dat mensen na de introductie hierover lezen in kranten of op sociale media, of dit zelfs ervaren in hun rol als winkelier. Met andere woorden: de implementatie van controversieel beleid in de echte wereld zou misvattingen over de verwachte effecten van dergelijk beleid kunnen verminderen, en er vervolgens voor kunnen zorgen dat mensen positiever staan tegenover dit beleid. Het geval van de 20 mph-beleidsmaatregel in Edinburgh zou hier een voorbeeld van kunnen zijn.

Ook de 'Prospect Theory' (Kahneman en Tversky, 1979), en meer specifiek de notie van verliesaversie ten opzichte van referentiepunten, kan helpen verklaren waarom de steun voor controversieel beleid kan toenemen na de invoering ervan. Mensen kunnen de huidige situatie (hun referentiepunt) als een gegeven beschouwen, zoals de huidige kosten van autorijden (zonder kilometerheffing), de huidige tarieven van parkeren (gratis parkeren), of de huidige prijzen van vliegtickets (geen heffingen op brandstof, geen BTW). Elk verlies ten opzichte van de referentiesituatie kan zeer negatief worden gewaardeerd. Na de invoering van controversieel beleid in de praktijk kunnen mensen wennen aan de nieuwe situatie, waardoor het belang van verliesaversie afneemt en er nieuwe referentiepunten ontstaan. En mensen die positieve effecten van het beleid ervaren, zoals minder files door rekeningrijden, of aantrekkelijkere steden door minder parkeren, kunnen verliesaversie krijgen ten opzichte van de nieuwe situatie, en dus positievere attitudes ontwikkelen ten opzichte van die nieuwe situatie.

Een volgende reden waarom mensen positiever zouden kunnen worden na de invoering van controversieel beleid zou kunnen zijn dat vóór de invoering de nadelen duidelijker zijn dan de voordelen. Nadelen zijn gemakkelijk te begrijpen: hogere reiskosten (rekeningrijden, BTW op vliegtickets, hogere parkeerkosten), maar de voordelen zijn minder concreet (betere leefbaarheid, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, minder congestie). In dergelijke gevallen kunnen mensen een negatievere houding aannemen ten aanzien van controversieel beleid dan in een situatie waarin de baten en verliezen even concreet en duidelijk zouden zijn. Pas nadat het beleid is uitgevoerd en een aantal van de voordelen ervan zijn ervaren, zullen mensen zich de voordelen misschien ten volle realiseren, of in ieder geval beter dan vóór de uitvoering.

Daarnaast kan de verwachte verdeling van baten en kosten, evenals de omvang van baten en kosten, een reden zijn om een beleid niet te steunen (Feitelson en Salomon, 2004), en kan na implementatie blijken dat er minder 'verliezers' zijn dan verwacht, of dat de verliezen relatief beperkt zijn.

Een ander, maar enigszins verwant onderzoeksgebied richt zich op veranderend draagvlak voor controversiële technologieën en de rol van publieke betrokkenheid bij de besluitvorming over deze technologieën (zie bijvoorbeeld PytlikZillig et al., 2018 ). In een van hun hoofdstukken theoretiseren deze auteurs over twee concurrerende modellen die van invloed kunnen zijn op veranderingen in draagvlak voor die technologieën. Het eerste is via de percepties van de besluitvormingsprocessen over toelating van dergelijke technologieën als eerlijk en competent. Hun studies en theorieën hebben geen betrekking op veranderingen in attitudes na de invoering van controversieel beleid, maar op veranderingen in attitudes ten aanzien van controversiële technologieën (zoals nanotechnologie) na het uitvoeren van een besluitvormingsproces waarin publieke betrokkenheid en gestructureerde debatten een rol spelen. Wij denken dat twee factoren uit hun eerste model ook een rol kunnen spelen bij de verandering voor draagvlak na implementatie van controversieel transportbeleid. Deze twee factoren zijn: procesperceptie (eerlijk, competent) en vertrouwen in de beleidsmakers. Als mensen de overheid niet vertrouwen (ook als het gaat om beleid dat geheel buiten het vervoersdomein valt) of ze hebben het proces van implementatie van het controversiële beleid als oneerlijk en/of rommelig ervaren, staan ze mogelijk niet of minder open om (positiever) te worden na de implementatie van controversieel beleid. Dit kan zelfs

gelden als ze positieve veranderingen waarnemen en ervaren (zoals het vorige voorbeeld van een mooie herinrichting van een historisch plein. Hun tweede model voegt geen nieuwe theoretische inzichten toe.

Tot besluit: er zijn verschillende theorieën en mechanismen die verklaren waarom steun voor controversieel beleid kan toenemen na implementatie in de praktijk. De theorieën en mechanismen zijn geen concurrenten van elkaar, maar vullen elkaar naar onze mening aan. Attitudeveranderingen zijn een zeer belangrijke reden waarom steun kan toenemen na implementatie.

#### **4. Implicaties**

Voordat we de implicaties bespreken, is het belangrijk te beseffen dat ons paper zich richt op veranderingen van draagvlak na invoering van controversieel beleid.

De eerste zeer belangrijke en voor de hand liggende les is dat de publieke steun voor controversieel beleid kan toenemen na de implementatie ervan in de praktijk. Maatschappelijke acceptatie is een belangrijke factor voor politieke acceptatie (Feitelson en Salomon, 2004). Dit betekent dat politici er baat bij kunnen hebben om op de hoogte te zijn van dergelijke veranderingen in de steun. Zij zouden bijvoorbeeld beleid kunnen implementeren, zelfs als de meerderheid van het publiek dit beleid (nog) niet steunt. Een verwante implicatie is dat communicatie van groot belang is. Voorstanders van controversieel beleid zouden duidelijk kunnen communiceren over de positieve ervaringen en de toenemende steun voor de uitvoering van vergelijkbaar beleid elders. Onderdeel van zo'n communicatiestrategie zou kunnen zijn hoe om te gaan met de media, omdat media een sterke invloed kunnen hebben op wat mensen denken over kandidaat-beleid, maar mediakanalen kunnen gemakkelijk bevooroordeeld zijn (Ardiç et al., 2013; 2018).

In sommige gevallen denken we dat visualisaties kunnen helpen om mensen te laten beseffen welke veranderingen controversieel beleid met zich meebrengt. Laten we de omvorming van een mooi historisch plein in een binnenstad, van parkeerplaats tot mooie openbare ruimte, als voorbeeld nemen. Het tonen van beelden of video's (animaties) over hoe de nieuwe situatie eruit zou kunnen zien, kan mensen de voordelen beter doen inzien. Soms maakt controversieel beleid deel uit van een breder pakket van beleidsmaatregelen. In dergelijke gevallen is het van belang om het publiek te informeren over dit pakket en de positie van specifiek controversieel beleid daarin (Odeck en Brathen, 1997). Er zou bijvoorbeeld duidelijk gecommuniceerd kunnen worden over hoe de heffingsinkomsten worden uitgegeven. Odeck en Brathen (1997) adviseren ook om de voordelen van controversieel beleid, in hun geval tolheffingssystemen, ten opzichte van andere opties te communiceren. Misschien kan controversieel beleid in de ogen van het publiek beter zijn dan alternatieven. Zij adviseren ook om de bedoelingen van rekeningrijden bekend te maken voordat deze worden ingevoerd. In hun geval (Noorwegen) werd tol voorgesteld om nieuwe wegen te financieren. Zij adviseren dit expliciet te maken, zodat de mensen zich bewust worden van de bedoelingen, en kunnen nagaan of de regering doet wat zij heeft aangekondigd.

De kans dat controversieel beleid wordt uitgevoerd hangt in sommige gevallen af van de rol van één belangrijk persoon, die vaak een kampioen of visionair wordt genoemd - zie Cervero (1998), die dit concludeert op basis van een wereldwijde studie van met succes ingevoerde lokale en regionale openbaarvervoersystemen. Waarschijnlijk kan Ken Livingstone, de voormalige gekozen burgemeester van Londen die erin slaagde daar de congestieheffing ingevoerd te krijgen, als een kampioen worden beschouwd. Verschillende Engelse wetenschappers zoals Banister, Lee en Santos benadrukken de belangrijke rol van de burgemeester: *'...the mayor supported congestion charging, often referred to in more specific terms as his commitment, strong will, determination, charisma, vision and leadership'* (Vonk Noordegraaf et al. (2014, p. 181). Daarom zou het een optie kunnen zijn om een charismatisch en 'moedig' persoon te vinden die de rol van kampioen voor controversieel beleid zou kunnen vervullen. Voormalig Amerikaanse president John F. Kennedy heeft een boek geschreven over het onderwerp politieke moed (Kennedy, 1956). Hoewel de acht casussen van politieke moed van Amerikaanse senatoren uit de geschiedenis die hij analyseert niets met mobiliteitsbeleid hebben te maken, laat zijn analyse wel zien dat soms politici volledig tegen hun eigen politieke partij en hun eigen stemmers durven in te gaan met beleid en standpunten die achteraf extreem brede draagvlak hebben gekregen zoals de onafhankelijkheid van de Verenigde Staten en afschaffing van de slavernij.

Op basis van persoonlijke ervaringen denken wij dat het ook kan helpen om met tegenstanders van controversieel beleid de 'counterfactual' te bespreken: stel dat het in te voeren beleid jaren geleden al zou zijn ingevoerd? Zouden de toenmalige tegenstanders dan voorstander zijn van het schrappen van dat beleid? Een anekdote: één van ons woont in een wijk uit de jaren dertig. De gemeente stelde voor om een verbindingsweg tussen de wijk en andere wijken om te bouwen van een tweerichtingsweg naar een eenrichtingsweg. Dit zou alleen gelden voor gemotoriseerd verkeer, niet voor fietsen. Veel mensen uit de wijk protesteerden vanwege de omweg die ze met de auto zouden moeten maken. Wij stelden de contra feitelijke vraag: stel dat de stad decennia geleden eenrichtingsverkeer zou hebben ingevoerd, zou je dan een beleid om er nu een tweerichtingsweg van te maken sterk steunen? Verschillende mensen die we vroegen wisten dit niet zeker, met als belangrijkste argument om die verandering misschien niet te steunen dat het zou leiden tot meer verkeer, lawaai en vervuiling, en minder veiligheid.

Ten slotte lijkt het belangrijk dat het beleidsvormingsproces voor controversiële beleidsmaatregelen eerlijk en deskundig verloopt. Dit lijkt voor de hand te liggen en op alle beleidsprocessen van toepassing te zijn. Wij veronderstellen echter dat het voor controversieel beleid zelfs van het grootste belang is, niet alleen om het proces van implementatie zelf te vergemakkelijken, maar ook om een grotere kans te krijgen dat na de implementatie het draagvlak toeneemt.

## **5. Toekomstig onderzoek**

Een eerste mogelijkheid voor toekomstig onderzoek is na te gaan welke beleidsmaatregelen, in dit geval op het gebied van vervoer en de gebouwde omgeving, controversieel zijn, en waarom? Welk beleid heeft veel discussie uitgelokt, met sterke oppositie en sterke steun? Waarom, en onder welke omstandigheden? We hebben de indruk, zie de voorbeelden die we eerder gaven, dat controversialiteit veel te maken

heeft met het gevoel van oneerlijkheid van mensen dat iets wat voor hen tientallen jaren gratis of goedkoop is geweest, 'opeens' een prijs krijgt.

Ten tweede is er, zoals we in de inleiding hebben uitgelegd, niet veel literatuur over veranderingen in de steun voor controversieel beleid na de invoering ervan, en het meeste onderzoek gaat over rekeningrijden. Een volgende richting voor toekomstig onderzoek is dan ook het uitvoeren van meer voor- en nastudies naar draagvlak voor controversieel beleid. Dit kunnen ex-post studies zijn naar de eventueel nog in te voeren kilometerheffing, maar ook naar ander controversieel beleid, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren, vliegen en ingrepen in de bebouwde omgeving. Dergelijke studies zouden de steun op verschillende momenten in de tijd kunnen meten (longitudinale studies), inclusief meerdere momenten voor en meerdere momenten na de implementatie in de praktijk. Wij denken dat het belangrijk is dat dergelijk onderzoek expliciet de redenen voor de verandering in draagvlak bestudeert, en de omstandigheden waaronder het draagvlak is veranderd. Misschien zou het uitvoeren van diepgaande casestudies in verschillende culturen over de hele wereld met zowel kwantitatieve als kwalitatieve methoden licht kunnen werpen op het onderwerp van controversieel beleid. Tot de studieonderwerpen kunnen behoren de rol van de media, directe en indirecte veranderingen als gevolg van de uitvoering van het beleid, de rol van vertrouwen in regeringen en eerlijke en competente beleidsprocessen, en verdelingseffecten (wie wint, wie verliest?).

Een derde onderwerp voor toekomstig onderzoek zou de validatie kunnen zijn van de complexe mechanismen van het conceptuele model voor attitudeveranderingen zoals gevisualiseerd in figuur 1: welke van de complexe mechanismen worden (niet) bevestigd door empirisch onderzoek?

Een vierde spoor voor toekomstig onderzoek zou kunnen zijn de effecten van interventies die gericht zijn op draagvlakvergroting vóór implementatie: welke interventies hebben (niet) gewerkt zoals beoogd, plus waarom?

## **6. Afsluitende opmerkingen**

De kern van ons artikel is dat draagvlak voor controversieel beleid kan toenemen na implementatie in de praktijk, om verschillende redenen, en dat attitudeveranderingen de veranderende steun sterk beïnvloeden. Verschillende (complementaire) theorieën en mechanismen verklaren hoe dat komt. Het inzicht dat draagvlak na verloop van tijd toeneemt, kan worden gebruikt om beleidsmakers en het publiek beter te informeren, zodat de kans toeneemt dat dergelijk beleid wordt geïmplementeerd. Dergelijk beleid zou kunnen bijdragen aan het verminderen van maatschappelijke problemen, zoals klimaatverandering en de daarmee samenhangende energietransitie, en aan het aangaan van maatschappelijke uitdagingen, zoals het aantrekkelijker, gezonder, veiliger en leefbaarder maken van steden.

Een interessante vraag is: de steun van wie? Het zijn niet noodzakelijkerwijs dezelfde mensen die voor en na de uitvoering van controversieel beleid van belang zijn voor draagvlakverandering. Mensen veranderen bijvoorbeeld van woonlocatie, en ook de mening van nieuwe bewoners die in controversieel ingerichte wijken zijn gaan wonen, is van belang. Het zou zelfs kunnen dat specifieke groepen mensen zich vanwege het controversiële ontwerp zelf in dergelijke buurten gaan vestigen. Huishoudens die geen

auto bezitten, zouden zich bijvoorbeeld zelf kunnen selecteren om in autovrije wijken te gaan wonen om zo te profiteren van de (in hun ogen) aantrekkelijke woonomgeving.

Wij hebben ons in dit document beperkt tot het verkeer en vervoer en het daarmee samenhangende beleid inzake de bebouwde omgeving. Omdat de mechanismen voor attitudeveranderingen vrij algemeen zijn, zijn de onderwerpen die we bespreken, evenals de gesuggereerde richtingen voor toekomstig onderzoek, zeer waarschijnlijk ook van toepassing op andere gebieden, zoals niet-transportgerelateerde veranderingen in de gebouwde omgeving, veranderingen in het energiesysteem, en nieuwe vormen van onderwijs.

## Literatuur

- Ardıç, Ö., Annema, J.A., van Wee, B. (2013), Has the Dutch news media acted as a policy actor in the road pricing policy debate? *Transportation Research Part A* 57, 47–63.
- Ardıç, Ö., Annema, J.A., Molin, E., van Wee, B. (2018), The association between news and attitudes towards a Dutch road pricing proposal. *Transportation*, 45(3), 827–848.
- Berveling, j., Groot, W., Lijesen, M., Savelberg, F., Van der Werff, E. (2009), Na het knippen van het lint. Het ex post evalueren van infrastructuur, The Hague: KIM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (in Dutch)
- Börjesson, M., Eliasson, J., Hamilton, C. (2016). Why experience changes attitudes to congestion pricing: The case of Gothenburg. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 85 1-16.
- Buchanan, J., Tullock, G. (1962). *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy*. Ann Arbor: University of Michigan press.
- Busse, M., Siebert, R. (2018), Acceptance studies in the field of land use—A critical and systematic review to advance the conceptualization of acceptance and acceptability. *Land Use Policy* 76, 235-245.
- Cervero, R. (1998), *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.
- De Vos, J., Mokhtarian, P.L., Schwanen, T., Van Acker, V., Witlox, F. (2016), Travel mode choice and travel satisfaction: bridging the gap between decision utility and experienced utility. *Transportation* 43 (5), 771–796.
- Eagly, A., Chaiken, S. (1993). *The Psychology of Attitude*. Fort Worth, TX: Harcourt, Brace and Jovanovich.
- Eliasson, J., (2008). Lessons from the Stockholm congestion charging trial. *Transport Policy* 15, 395–404.
- Eliasson, J., Jonsson, L. (2011), The unexpected “yes”: explanatory factors behind the positive attitudes to congestion charges in Stockholm. *Transport Policy*, 18 (4), 636–647.
- ETSC (2021), MEPs urged to prevent weakening of Intelligent Speed Assistance requirements, <https://etsc.eu/meps-urged-to-prevent-weakening-of-intelligent-speed-assistance-requirements/> (site accessed the 6th of May 2022)
- Feitelson, E., Salomon, I. (2004), the political economy of transport innovations. In: M. Beuthe, V. Himanen, A. Reggiani & L. Zamparini (Eds.), *Transport developments and innovations in an evolving world* (pp. 235-251). Berlin, Heidelberg, New York: Springer.
- Flyvbjerg, B., Bester, D.J. (forthcoming), The Cost-Benefit Fallacy: Why Cost-Benefit Analysis Is Broken and How to Fix It. *Journal of Benefit-Cost Analysis*.
- Gu, Z., Liu, Z., Cheng, Q., Saberi, M. (2018), Congestion pricing practices and public acceptance: A review of evidence. *Case Studies on Transport Policy*, 6(1), 94–101.
- Hårsman, B., Quigley, J.M, (2010), Political and public acceptability of congestion pricing: Ideology and self-interest. *Journal of Policy Analysis and Management* 29(4) 854-874.
- Hensher, D.A. (2013), Exploring the relationship between perceived acceptability and referendum voting support for alternative road pricing schemes. *Transportation* 40 (5) 935-959.
- Huber, R.A., Wicki, M. (2022), What explains citizen support for transport policy? the roles of policy design, trust in government and proximity among Swiss citizens, *Energy Research & Social Science*, 75, 101973

- Kahneman, D., Tversky, A. (1979), Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk. *Econometrica* 47(2) 263–291.
- Kennedy, J.F. (2006), *Profiles in Courage*, Paperback, New York: Harper Perennial Modern Classics (the book was written in 1995 and first published in 1956)
- Kirschner, F., Lanzendorf, M. (2020). Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighbourhood. *Journal of Transport Geography* 85, 102726.
- Knight, F.H. (1924). Some fallacies in the interpretation of social cost. *The Quarterly Journal of Economics* 38, 582–606.
- Mingardo, G., van Meerkerk, J. (2012), Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 19(2), 195–201.
- Mokhtarian, P.L., Chen, C. (2004), TTB or not TTB, that is the question: A review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(9-10), 643–675.
- Mouter, N. (Ed.) (2020), *Standard Transport Appraisal Methods*. Amsterdam: Elsevier.
- Nilsson, A., Schuitema, G., Jakobsson Bergstad, C., Martinsson, J., Thorson, M. (2016), The road to acceptance: Attitude change before and after the implementation of a congestion tax. *Journal of Environmental Psychology* 46 (1) 1-9.
- Odeck, J., Bråthen, S. (1997), On public attitudes toward implementation of toll roads - The case of Oslo toll ring. *Transport Policy*, 1997, 4(2) 73–83.
- Odeck, J., Bråthen, S. (2002), Toll financing in Norway: the success, the failures and perspectives for the future. *Transport Policy* 9, 253–260.
- Pigou, A.C. (1920), *The Economics of Welfare*. London: McMillan and Co..
- PytlíkZillig, L.M., Hutchens, M.J., Muhlberger, P., Gonzalez, F.J., Tomkins, A.J., (2018), *Deliberative Public Engagement with Science*, Cham, Switzerland, SpringerBriefs in Psychology, ISBN 978-3-319-78159-4
- Rue, T., K. Hunton, S. Ison, N. Kocak (2008), The role of market research and consultation in developing parking policy. *Transport Policy* 15 (6) 387-394.
- Schuitema, G., Steg, L., Forward, S. (2010), Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 44, 99–109.
- Shoup, D. (2019), *Parking Reform Will Save the City*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-20/how-to-reform-your-city-s-bad-parking-requirements> (site accessed 6th of May 2022)
- Transport for London (2004), *Impacts monitoring: Second annual report*. <http://content.tfl.gov.uk/impacts-monitoring-report-2.pdf>, assessed 10-09-2021
- Van Wee, B. (2009), *Transport policy: what it can and can't do?* Paper presented at the European Transport Conference, Noordwijkerhout, 4-6 October 2009.
- Van Wee, B., De Vos, J., Maat, K. (2019), Impacts of the built environment and travel behaviour on attitudes: Theories underpinning the reverse causality hypothesis. *Journal of Transport Geography*. 80, 102540.
- Vonk Noordegraaf, D., Annema, J.A., Van Wee, B. (2014), Policy implementation lessons from six road pricing cases *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 59 172-191.
- Williams, A.J., Manner, J., Nightingale, G., Turner, K. Kelly, P., Baker, G., Cleland, C., Hunter, R., Jepson, R. (2022), Public attitudes to, and perceived impacts of 20mph (32 km/h) speed limits in Edinburgh: An exploratory study using the Speed Limits Perceptions Survey (SLiPS). *Transportation Research part F* 99-113.
- Winslott-Hiselius, L., Brundell-Freij, K., Vagland, Å., Byström, C. (2009), The development of public attitudes towards the Stockholm congestion trial. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43 (3) (2009) 269-282.