

## **De successen van de ontwikkeling van de kilometerprijs**

Diana Vonk Noordegraaf  
TU Delft Transport en Logistiek en TNO  
diana.vonknoordegraaf@tno.nl

Jan Anne Annema  
TU Delft Transport en Logistiek  
J.A.Annema@tudelft.nl

Jan-Willem van der Pas  
TU Delft Transport en Logistiek  
J.W.G.M.vanderPas@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

## **Samenvatting**

### *De successen van de ontwikkeling van de kilometerprijs*

In september 2010 werd in het regeerakkoord van het Kabinet Rutte duidelijk dat er geen kilometerprijs komt en het project Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) werd beëindigd. Het ligt hierdoor wellicht niet voor de hand om de kilometerprijs als excellent te bestempelen. Om de kilometerprijs echter alleen af te rekenen op de uitkomst van een politieke beslissing lijkt weer het andere uiterste. Geïnspireerd door het CVS-thema, worden in dit artikel de belangrijkste successen van de ontwikkeling van de kilometerprijs op een rij gezet. Waar vaak lessen worden getrokken uit aspecten van grote transportprojecten die beter hadden gekund, is het doel van dit artikel om te leren van de aspecten die goed zijn gegaan bij de ontwikkeling van de kilometerprijs.

In dit artikel wordt het gehele proces van de kilometerprijs van agendavorming in 2004 tot en met de evaluatie in 2011 beschouwd. Dit artikel is grotendeels gebaseerd op een evaluerend interview met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, aangevuld met een analyse van de rapporten en artikelen over de kilometerprijs. Succesfactoren zijn gedefinieerd als factoren die een belangrijke positieve bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling en mogelijke invoering van de kilometerprijs.

De belangrijkste succesfactoren van de ontwikkeling van de kilometerprijs zijn: het creëren en het behoud van maatschappelijk draagvlak, de betrokkenheid van marktpartijen, de rol van belangenorganisaties, het vroegtijdig delen van informatie, betrokkenheid van andere departementen en diensten, de communicatie, de kwaliteit van studies en het gebruik maken van ervaring. Ondanks de geboekte successen hadden sommige factoren, zoals het maatschappelijk draagvlak en de communicatie, nog verder benut kunnen worden. Het blijkt dat de inhoudelijke en procesmatige invulling van het beleidsproces zeer belangrijk zijn geweest voor de ontwikkeling van de kilometerprijs. Toekomstige prijs- en transportbeleidsinitiatieven kunnen mogelijk profiteren van de successen die tijdens de ontwikkeling van de kilometerprijs zijn geboekt.

Bij de kilometerprijs is gebleken dat successen tijdens de ontwikkeling van de beleidsmaatregel zeker geen garantie voor implementatie zijn. Uiteindelijk bepalen politici, hoe excellent (of waardeloos) de ontwikkeling van de beleidsmaatregel ook is, welke beleidsmaatregelen de ruimte krijgen om in de praktijk te kunnen excelleren.

## **1. Inleiding**

Al vanaf het eind van de jaren tachtig van de vorige eeuw wordt er in Nederland gedebatteerd over een vorm van prijsbeleid op de weg (Vonk Noordegraaf, Annema et al. 2011 (forthcoming)). Dit paper beperkt zich in dit debat tot de periode 2004 – 2011 waarin de kilometerprijs centraal stond. In 2004 wordt in de Nota Mobiliteit aangekondigd dat het kabinet voorbereidingen treft “om invoering van beprijzen voor een volgend kabinet mogelijk te maken” (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004:24). Deze maatregel dient ter verbetering van de bereikbaarheid en moet op voldoende draagvlak kunnen rekenen. In 2004 wordt hiertoe het platform Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) ingesteld, bestaande uit een brede vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties. Onder leiding van de voorzitter de heer Nouwen begon het platform aan haar taak om te rapporteren “over de verschillende mogelijkheden voor een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg met motorrijtuigen” (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën 2004). Het advies vormt het uitgangspunt voor de uitwerking van de kilometerprijs zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit uit 2006 (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM 2006; Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). Vervolgens wordt het werkprogramma ABvM<sup>1</sup> gestart (Rijksoverheid 2011). Dit artikel richt zich op de kilometerprijs.

In februari 2010 valt het kabinet Balkenende IV en in maart 2010 wordt het project ABvM controversieel verklaard waardoor de besluitvorming bij het volgende kabinet komt te liggen. In september 2010 werd in het regeerakkoord van het Kabinet Rutte duidelijk dat er geen kilometerprijs komt en werd het project ABvM beëindigd. Voor motivering van de beëindiging van het project ABvM wordt verwezen naar het regeerakkoord (Tweede Kamer 2011) maar deze bevat geen toelichting.

Omdat de kilometerprijs niet is ingevoerd, ligt het wellicht niet voor de hand om het als excellent te bestempelen. Echter om de kilometerprijs alleen af te rekenen op de uitkomst van een politieke beslissing lijkt weer het andere uiterste. Geïnspireerd door het CVS-thema, worden in dit artikel de belangrijkste successen van de ontwikkeling van de kilometerprijs op een rij gezet. Waar vaak lessen worden getrokken uit aspecten van grote transportprojecten die beter hadden gekund, is het doel van dit artikel om te leren van de aspecten die goed zijn gegaan bij de ontwikkeling van de kilometerprijs. Toekomstige prijs- en transportbeleidsinitiatieven kunnen hier mogelijk van profiteren.

Dit artikel is in belangrijke mate gebaseerd op een evaluerend interview bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011) met drie betrokkenen van het kilometerprijsdossier werkzaam bij het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is gebruik gemaakt van rapporten en artikelen over de kilometerprijs.

## **2. De casus kilometerprijs**

Het doel van het project ABvM was de ontwikkeling en implementatie van de kilometerprijs (Rijksoverheid 2011). Ondanks het feit dat dit beoogde eindresultaat niet is bereikt, wordt in dit artikel toch de weg er naar toe – het beleidsproces van de kilometerprijs – geanalyseerd. Er is veel onderzoek gedaan naar de beleidsontwikkeling

---

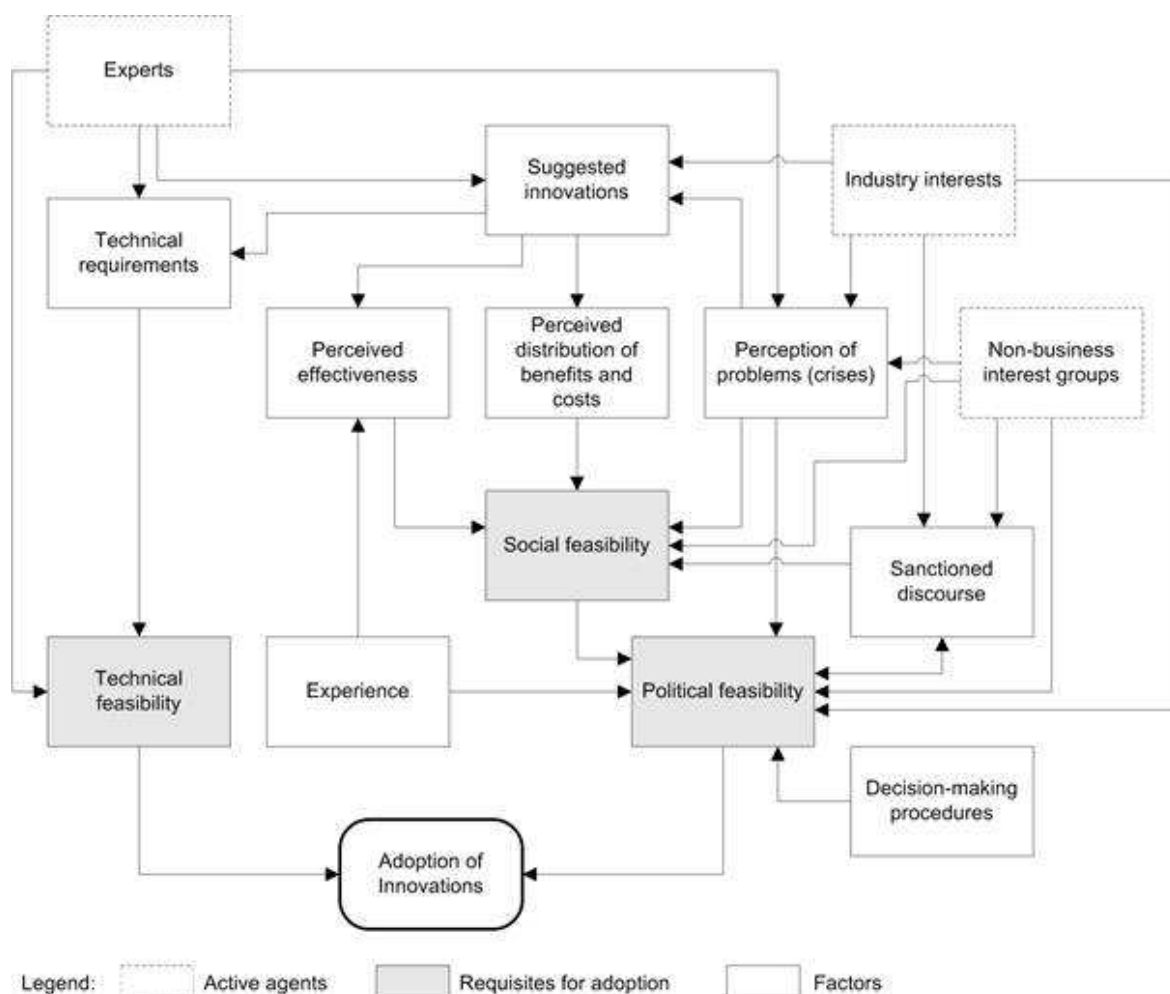
<sup>1</sup> Onder dit werkprogramma vallen ook de versnellingsprijs, tol en vanaf 2007 de mobiliteitsprojecten. Deze onderdelen van het project ABvM worden in dit artikel buiten beschouwing gelaten.

van transportprojecten waarbij – los van de uiteindelijke uitkomst van het beleidsproces – aandacht wordt besteed aan aspecten van de beleidsontwikkeling (zoals de inschatting van kosten, inzicht in risico's, prognoses van de vervoersvraag) aangezien hier ook veel van geleerd kan worden. Overigens is vaak meer aandacht voor de faal- dan voor de succesfactoren (voorbeelden zijn Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004/2005; Flyvbjerg *et al.*, 2003; Flyvbjerg, 2007; Soetenhorst, 2011). Succesfactoren zijn in dit artikel factoren die een belangrijke positieve bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling en mogelijke invoering van de kilometerprijs.

Het project ABvM besloeg een deel van het beleidsproces (de periode van 30 mei 2006 tot 31 december 2010) namelijk beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling en op sommige onderdelen beleidsuitvoering (zoals de afbouw van de BPM en de voorbereiding van de aanbesteding en certificering). In dit artikel kijken we ook naar de agendavorming en het eerste deel van de beleidsbepaling waar het platform ABvM een belangrijke rol in heeft gespeeld. In dit artikel staat het gehele beleidsproces, van de agendavorming in 2004 tot en met de evaluatie in 2011 centraal. In dit artikel wordt dit beleidsproces bestaande uit meerdere beleidsfasen, kortweg de ontwikkeling van de kilometerprijs genoemd.

Om een gestructureerde analyse te maken van de ontwikkeling van de kilometerprijs is ervoor gekozen om gebruik te maken van het transportinnovatiemodel van Feitelson en Salomon (2004) (zie Figuur 1). De eventuele invoering van een kilometerprijs kan worden beschouwd als een innovatie waarbij de overheid – en dus politieke aspecten – een belangrijke rol speelt. Dit model gaat uit van de politieke-economische aspecten van innovaties en levert het een structuur die geschikt is voor de evaluatie van transportinnovaties. Daarnaast is dit model toegepast op prijsbeleid in Feitelson en Salomon (2004) en gebruikt in Vonk Noordegraaf *et al.* (2011 (forthcoming)).

Feitelson en Salomon (2004) beschrijven het model in vrij algemene termen, zonder elk element apart te definiëren. Kort samengevat hangt in hun model de kans van slagen van een transportinnovatie af van de technische-economische-, maatschappelijke- en politieke haalbaarheid. Hierbij bestaat de *technisch-economische haalbaarheid* uit 1) of de innovatie technisch kan werken en 2) of de innovatie een kosten-batenanalyse (KBA) kan doorstaan. De *sociale haalbaarheid* wordt bepaald door het antwoord op de vraag of de meerderheid van de kiezers de innovatie als haalbaar beschouwd. Dit is een combinatie van 1) de *perceptie van het probleem* dat de innovatie oplost en 2) de *perceptie van effectiviteit* van de maatregel om het probleem op te lossen. Beide percepties worden beïnvloed door de *ervaring* met gelijksoortige beleidsoplossingen elders. Maar ook *belangenorganisaties* en de *industrie* beïnvloeden de percepties. Door deze beïnvloeding proberen ze het discours (dat wat door beleidsmakers als politiek haalbaar wordt gezien; het *bekrachtigde discours*) te beïnvloeden. Het bekrachtigde discours is een functie van dominante ideologieën over wat door het publiek als acceptabel geacht wordt. *Politieke haalbaarheid* wordt beïnvloed door *sociale haalbaarheid*. Beslissingen over transportinnovaties worden genomen via *officiële besluitvormingsprocedures* (Feitelson and Salomon 2004).



Figuur 1: Een politiek-economisch model voor transport innovaties [a political economy model of transport innovations] (overgenomen van Feitelson and Salomon 2004:15)

### 3. De (succes)factoren van de ontwikkeling van de kilometerprijs

#### 3.1 Factoren uit het transportinnovatiemodel

##### *Experts*

Experts waren gedurende het gehele beleidsproces intensief betrokken. Zo werd in het platform ABvM bewust een economisch expert opgenomen om het platform rechtstreeks te voeden met economische kennis. Ook maakte het platform ABvM gebruik van een eigen expertgroep (Van den Berg 2011). De projectorganisatie ABvM heeft, in periode na het partieel uitvoeringsbesluit, veel expertise ingehuurd (de projectorganisatie van 160 fte bestond uit 85 fte inhuur) (Rijksoverheid 2011). Daarnaast is ook gebruik gemaakt van experts van marktpartijen (zie 'belangen van marktpartijen'). Omdat het lastig is om hard te maken hoe belangrijk deze grote inzet van experts is geweest, wordt dit element in dit artikel niet als een specifieke succesfactor aangemerkt.

##### *Belangen van marktpartijen*

Onder marktpartijen verstaan we alle betrokken leveranciers, zowel van kennis, diensten en technologie. Een belangrijke succesfactor was volgens de geïnterviewden van het ministerie de tijdige en actieve betrokkenheid van de marktpartijen in de vormgeving van het systeem voor kilometerbeprijzing. De marktpartijen kregen in een proces van Joint Fact Finding de ruimte om met innovatieve voorstellen te komen (Ministerie van

Infrastructuur en Milieu 2011). Hierdoor werd de kennis van marktpartijen gedeeld met het ministerie en kreeg zij beter zicht op de randvoorwaarden (Van den Berg 2011). De integriteit van de uitvoeringsorganisatie die de marktwerking deed (door het ministerie benoemd als aparte succesfactor) heeft bijgedragen aan het vertrouwen wat marktpartijen hadden in het ministerie (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Marktpartijen hebben naast hun rol in de vormgeving van het systeem voor kilometerbeprijzing, mogelijk ook de politieke besluitvorming beïnvloed. De marktpartijen verzekerden dat een start in 2012 mogelijk zou zijn (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). Dit optimisme heeft er wellicht toe bijgedragen dat er in 2007 deadlines in het regeerakkoord waren opgenomen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Eén van de consequenties hiervan was dat er naast certificering ook een aanbesteding nodig was. De betrokkenheid van marktpartijen wordt, vanwege hun belangrijke rol, in dit artikel als succesfactor gezien.

#### *Technische eisen*

Voorbeelden van diverse randvoorwaarden en eisen die zijn gesteld aan de werking van het kilometerprijssysteem zijn de gegevensbescherming/privacy, de transparantie, gebruiksvriendelijkheid en betrouwbaarheid van het systeem, het voorkomen van administratieve lasten en de betaalbaarheid voor de weggebruiker en eisen aan de registratievoorziening (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). Verschillende van deze eisen en randvoorwaarden zijn in de loop van het proces aangescherpt. Zo was bijvoorbeeld eerst het uitgangspunt dat de kosten van het systeem in verhouding moesten staan tot de baten (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004). Later werd de eis dat de uitvoerings- en handhavingskosten zo laag mogelijk diende te zijn, met een maximum van 5% van de opbrengsten (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM 2006). Door deze eis kwam er veel meer aandacht voor de kosten (Van den Berg 2011). Bij beëindiging van het project ABvM was de deze eis nog niet gehaald (het dekkingspercentage incl. BTW was 6,9%) (Rijksoverheid 2011). De eis die de grootste rol heeft gespeeld en door de geïnterviewden van het ministerie als faalfactor werd aangemerkt was de tijdsdruk die in 2007 werd geïntroduceerd. Het kabinet was voornemens om een "eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een - binnen het eindbeeld passende - kilometerbeprijzing te zetten" (Ministerie van Algemene Zaken 2007). Bij 'maatschappelijk draagvlak' bespreken we de consequenties van deze eis. Het is, afgezien van tijdsdruk, lastig te beoordelen welke rol (technische) eisen hebben gespeeld, maar het is duidelijk dat debatten over deze eisen in de ontwikkeling van de kilometerprijs het proces onder druk hebben gezet.

#### *Technisch-economische haalbaarheid*

Voor onderdelen van de kilometerprijs was gekozen bewezen technologie. De schaalgrootte en de combinatie van meerdere aanbieders via een certificeringstraject waren nieuw (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). De technische haalbaarheid is al in een vroeg stadium geanalyseerd en leidde tot de rapportage "Het Kan!" (LogicaCMG, Capgemini et al. 2005). In 2007 is een proefmeting naar de nauwkeurigheid van de registratievoorziening uitgevoerd waaruit blijkt dat de eisen haalbaar zijn. Daarnaast was nog grootschalige praktijk test en een test van het bestuurlijke en organisatorische systeem (ketenregie) gepland (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). De economische haalbaarheid is onderzocht middels maatschappelijke kosten-baten analyses (KBA's) van diverse implementatievarianten door onder andere het CPB

en Ecorys, inclusief een review van het CPB op één van de KBA's van Ecorys (Besseling et al. (2005); CPB (2005); Lebouille et al. (2007); CPB (2007), Besseling et al. (2008)). De kosten-batenverhouding van de kilometerprijs was positief (van Wee 2010). De technisch-economische haalbaarheid is dus uitgebreid onderzocht maar omdat nog niet alle haalbaarheidsstudies waren afgerond, is moeilijk te zeggen of technische haalbaarheid een succes- of een faalfactor is.

#### *Voorgestelde innovaties*

Er zijn door het Platform ABvM elf prijsbeleid prijsbeleidsvarianten (zoals tol, accijnzen, passageheffing en betalen per kilometer) uitvoering bestudeerd en ex ante geëvalueerd (zie voor referenties Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). Er was voor de kilometerprijs gekozen omdat die variant het beste aansloot bij de doelstelling om de bereikbaarheid te verbeteren en kon rekenen op draagvlak in het maatschappelijke middenveld (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). Onderzoek naar alternatieven is zorgvuldig ingevuld maar wordt in dit artikel niet als specifieke succesfactor gezien.

#### *De perceptie van de effectiviteit*

Ondanks dat studies naar de kilometerprijs in het algemeen positieve effecten laten zien betekent dit niet burgers effectiviteit ook zo percipiëren. Onderzoek van de ANWB naar de meningen van burgers over het ontwerp wetsvoorstel voor de kilometerprijs (Onkenhout et al., 2010) en de TNS NIPO studie naar welke aspecten belangrijk zijn voor het maatschappelijke draagvlak van de kilometerprijs (Mulder et. al., 2009) geven een beeld van de probleemperceptie onder burgers. Uit geen van de studies komt effectiviteit naar voren als belangrijk pro-argument. Uit de ANWB enquête blijkt zelfs dat dat er veel twijfel is over de effectiviteit van de spitsheffing. Ook uit de TNS NIPO studie blijkt dat er twijfel is over de effectiviteit van de kilometerprijs. De perceptie van de effectiviteit is zeker geen succesfactor maar lijkt eerder een faalfactor.

#### *De perceptie van de verdeling van baten en kosten*

Bij een flink deel van het publiek lijkt de perceptie van de verdeling van kosten en baten vooral gerelateerd aan een gevoel van oneerlijkheid dat veelrijders meer moeten gaan betalen en dat een spitstarief niet eerlijk is omdat spitsrijders geen goede alternatieven hebben (Onkenhout et al., 2010). In het model van Feitelson en Salomon (2004) heeft dit element betrekking op de kiezers, die dus niet een erg positieve perceptie hebben. Voor de volledigheid bespreken we hier ook kort de perceptie van kosten en baten van verschillende politieke partijen. De partijen meer aan de linkerkant van het politieke centrum (D66, PvdA, GL) leggen wel nadruk op een gunstige baten-kostenverhoudingen, terwijl de rechtseren partijen (maar ook de SP) veel meer de moeite benadrukken die ze hebben met de hoge systeemkosten zonder dat ze de baten benoemen (Zandberg, 2006). Ondanks dat studies een gunstige kosten-batenverhouding aantoonde, week de perceptie van een aantal politici hiervan af. In het interview met het ministerie werden de kosten van het systeem (de absolute benodigde investering was hoog) als faalfactor gezien (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). De perceptie van kosten en baten is dus bij een flink deel van de kiezers en politici niet als een succesfactor aan te merken.

#### *Perceptie van de problemen*

In het model van Feitelson en Salomon (2004) heeft dit element betrekking op de probleemperceptie van kiezers. Hoewel veel automobilisten zich ergeren aan files (Een

Vandaag 2008; ANWB 2011) is het onduidelijk of files wel het gedeelde probleem van de weggebruikers is in dit dossier. Immers, juist de effectiviteit van AbvM om files op te lossen, wordt betwijfeld (zie hiervoor). Er is iets meer bekend over de probleempceptie van de maatschappelijke partijen. Ondanks dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een hele andere aanpak koos (zie maatschappelijk draagvlak) kwam het initiatief om beprijzen in 2004 op de agenda te zetten niet uit de samenleving maar opnieuw vanuit het ministerie. Ook hadden de maatschappelijke partijen geen gedeelde probleempceptie. Het platform ABvM liet zien dat de diversiteit aan probleempcepties wel verenigbaar bleek te zijn in één beleidsvoorstel. We beschouwen de perceptie van problemen niet als succesfactor.

#### *Andere belangenorganisaties*

Belangenorganisaties hebben op verzoek van het ministerie gedurende het gehele beleidsproces een prominente rol gespeeld. Van den Berg (2011) licht toe dat de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties (leden van het platform ABvM) persoonlijk leiderschap hebben getoond en hun nek hebben uitgestoken door achter het beleidsvoorstel te staan. De partijen waren toegewijd en hebben belangrijke bijdragen geleverd aan de verbreding en de verdieping van het maatschappelijke debat (Van den Berg 2011). De rol van belangenorganisaties was belangrijk en wordt als succesfactor beschouwd.

#### *Heersende discours*

Met de heersende discours wordt aangeduid welke onderwerpen de politieke arena domineren en voor welke lijn politici kiezen. Prijsbeleid ligt mede door de lange geschiedenis niet erg makkelijk in het politieke discours. Er is zorgvuldig gekozen voor termen als kilometerprijs (waarbij het negatieve woord 'heffing' is vermeden), en de naam 'Anders Betalen voor Mobiliteit' (kortom: 'anders', niet 'meer'). Doordat het ministerie in de communicatie veel nadruk heeft gelegd op het eerlijke aspect (betalen voor gebruik is eerlijker dan voor bezit, en gemiddeld gaan de automobilisten er niet op achteruit) is de politieke en maatschappelijke discussie lange tijd open en welwillend geweest. De verandering van het standpunt van de VVD zorgde voor meer kritische geluiden aan het adres van de kilometerprijs. Dit werd sterker door de opkomst van de PVV die heeft bijgedragen aan een scherpere toon van het debat en door middel van framing (zoals 'spionagekastje') haar standpunt duidelijk maakte (Vonk Noordegraaf and Annema 2010). Ondanks dat de kilometerprijs in de huidige politieke omstandigheden wel min of meer een taboeonderwerp is geworden, staan een aantal maatschappelijke organisaties nog steeds welwillend tegenover een vorm van kilometerprijs (zie hieronder bij maatschappelijk draagvlak). Het discours is in de ontwikkelingsfase niet van doorslaggevend belang geweest. Uiteraard is in de huidige politieke context het discours over kilometerprijs sterk veranderd.

#### *Maatschappelijke haalbaarheid*

Het draagvlak in de maatschappij wordt tijdens het interview met het ministerie genoemd als één van de belangrijkste succesfactoren (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). De installatie van het platform ABvM betekende een nieuwe aanpak in het verkrijgen van draagvlak. In plaats van het ministerie die een plan opstelt, werd dit verzoek neergelegd bij een brede vertegenwoordiging van maatschappelijke partijen onder voorzitterschap van de heer Nouwen (van Wee 2010), oud-voorzitter van de ANWB



en "een belangrijke woordvoerder van de tegenstand tegen het rekeningrijden" (Van den Berg 2011:150). De aanpak bestaat uit twee aspecten (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011): het vroeg betrekken van actoren bij het proces en de ruimte om gezamenlijk beleid te ontwerpen, waarbij in het beleidsontwerp al rekening kan worden gehouden met het draagvlak (Tweede Kamer 2011). Er was een breed draagvlak voor het advies van het platform. Dit draagvlak was er ook nog na de verkiezingen in 2006.

Het ministerie heeft veel aandacht besteed aan het draagvlak in de samenleving. Hiertoe heeft ze bewust geïnvesteerd in de "kwaliteit, zorgvuldigheid en afstemming met maatschappelijke organisaties" (Tweede Kamer 2011:9). Er was een spanningsveld tussen de informatiebehoefte van de burgers en de informatie die op hoofdlijnen en voornemens werd vertrekt omdat er nog geen wettelijke basis voor was (Tweede Kamer 2011). Uit de ANWB enquête bleek dat 68% van de respondenten voor het principe van betalen voor gebruik is, maar een aantal onderdelen niet ziet zitten (Tweede Kamer 2011). Veelvoorkomende reacties op internet betreffen 'de auto als melkkoe' en bezorgdheid over privacy (van Lint and Marchau 2011).

Aan het proces met de maatschappelijke partijen, ingezet door het platform ABvM, werd vervolg gegeven door een proces van joint fact finding en de brede klankbordgroep. Leden van het platform, waaronder de heer Nouwen, Van Woerkom en Hermans, hebben een ambassadeursrol vervuld (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Binnen in dit proces werd met maatschappelijke en regionale partners en verschillende departementen gezamenlijk het beleid verder ontwikkeld. Van den Berg (2011) schetst hoe dit proces in de praktijk verliep. Er was continuïteit in het proces en de betrokken partners, het proces was open en creëerde vertrouwen, zorgde ervoor dat de betrokkenpartners hun achterban tijdig konden informeren en gaf het ministerie toegang tot de kennis van andere partijen. Deze successen werden volgens Van den Berg (2011) wel belemmerd door de minder open houding van het ministerie van Financiën, andere overheden en het parlement die een veel formelere werkwijze kennen. Dit heeft volgens hem afbreuk gedaan aan de transparantie van het proces.

Het gezamenlijke proces kwam onder druk te staan door de tijds- en prijsdruk die in de Nota mobiliteit (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM 2006) werden geïntroduceerd. Doordat beleidsontwerp- en uitvoering noodgedwongen parallel moesten lopen werd het project lastiger te managen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Door de eis om voor 2011 een substantiële en onomkeerbare stap te zetten en de eis dat de systeemkosten niet meer dan vijf procent van de opbrengsten mochten bedragen, voelden het ministerie en de minister zich genooddaakt om de touwtjes weer steviger in handen te nemen (Van den Berg 2011). Door de groei van de projectorganisatie kwam het ministerie op meer afstand van de andere partijen te staan en doordat bepaalde delen van het project (over de aanbesteding en tarifiering) onder geheimhouding vielen, nam de transparantie af (Van den Berg 2011). Dit leidde tot een afname van de rol van de maatschappelijk partners in het proces van gezamenlijke beleidsvorming. Er ontstond wantrouwen en de vanzelfsprekendheid van de samenwerking werd verbroken (Van den Berg 2011). Ondanks dit alles bleef het maatschappelijk draagvlak overeind. We zien de grote aandacht voor creëren en behoud van maatschappelijk draagvlak als een belangrijke succesfactor in dit dossier.

### *Politieke haalbaarheid*

Politiek gevoelige projecten, zoals de kilometerprijs, zijn lastiger te implementeren als hiervoor meerdere kabinetperiodes nodig zijn (Tweede Kamer 2011). Het politieke draagvlak nam af toen de VVD in 2005 voorwaarden stelde aan de invoering van een kilometerprijs. In 2007, toen de VVD in de oppositie zat, keerde zij de kilometerheffing definitief de rug toe (Volkskrant, 2007). De CDA uitte in een kamerdebat kritiek op de vluchtheuvel variant. Dit werd vertaald alsof de CDA het wetsvoorstel niet steunde (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Toch heeft de CDA altijd aangegeven achter de kilometerprijs te staan. Het draagvlak in de maatschappij heeft in belangrijke mate bijgedragen aan blijvende politieke steun tijdens de overgang van het kabinet Balkenende 3 naar 4. Daarmee is politieke haalbaarheid in de ontwikkelingsfase jarenlang niet als faalfactor aan te merken, maar het is ook niet een succesfactor omdat er voortdurend politieke twijfel over de invoering van een kilometerprijs is geweest. Uiteraard is uiteindelijk (in de kabinetsformatie van het kabinet Rutte) de kilometerprijs niet politiek haalbaar gebleken.

### *Besluitvormingsprocedures*

De ANWB noemt de tijdsdruk die tijdens de formatie op de kilometerprijs is gelegd de voornaamste reden voor het stopzetten van het project (NU.nl 2010). Door de tijd- en prijsdruk wordt de programmatische aanpak verruimd voor een projectgebaseerde aanpak waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat meer initiatief neemt en de minister een meer sturende leiderschapsstijl hanteert. Door de tijdsdruk nam het informele overleg af er was er geen ruimte meer om een goede discussie te voeren over bepaalde keuzes zoals de implementatiestrategie, verder maakte dit de beheersing van kosten lastiger (Van den Berg 2011). Het kabinet en de projectorganisatie zaten "gevangen" in wetgevingsproces (Van den Berg 2011). Door de tijdsdruk kon de minister zich het proces om gezamenlijk stap voor stap naar het eindbeeld te gaan niet meer veroorloven. Bovendien ging de minister naast sturing op de inhoud ook op de planning sturen. Voor de projectorganisatie werkte de tijdsdruk als een soort 'wurgcontract' (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). De invulling die is gegeven aan de besluitvormingsprocedures wordt als faalfactor gezien.

### *Ervaring*

Van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI, Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004/2005) is geleerd dat openheid over uitgaven, kansen en risico's en kosten belangrijk is, en hier was een grote mate van openheid over. Ook is vanuit eerdere prijsbeleidinitiatieven geleerd dat het verkrijgen van draagvlak een andere aanpak vereiste (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Daarnaast is er door middel van een internationale klankbordgroep met leden uit landen waar prijsbeleidssystemen zijn ingevoerd, kennis en ervaring uitgewisseld. Het goed gebruik maken van ervaring is een succesfactor in dit dossier.

### *3.2 Additionele succesfactoren*

In deze paragraaf nemen we de vrijheid om nog een aantal aspecten te beschouwen die niet in het transportinnovatiemodel van Feitelson en Salomon (2004) voorkomen maar die, als we de case kilometerprijs beschouwen, anders onderbelicht blijven.

### *Vroegtijdig delen van informatie*

Doordat ABvM was aangemerkt als groot project waren voortgangsrapportages verplicht. In het interview met het ministerie wordt aangegeven dat hoewel deze rapportages op tijden werden vervloekt (omdat het veel werk was) ze een disciplinerend effect hadden; zowel binnen de projectorganisatie als in de interactie met andere partijen. Zo zorgde de rapportages ervoor dat de Kamer tijdig geïnformeerd was. Doordat informatie zeer vroegtijdig werd gedeeld, was de angel er vaak al uit (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Deze aanpak werd echter niet geheel geaccepteerd door de Kamer. Aangezien tijdens het grootste deel van de beleidsontwikkeling de informatie wel vroegtijdig is gedeeld met betrokken partijen, wordt dit als succesfactor gezien.

### *Communicatie*

Er is in het proces met de stakeholders veel proactief gecommuniceerd. In het interview wordt open en eerlijke communicatie als één van de succesfactoren genoemd (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Volgens Van den Berg (2010) had er nog meer uit de communicatie kunnen worden gehaald als het ministerie, de maatschappelijke partners en de regionale partners dit beter hadden afgestemd (door bijvoorbeeld een gezamenlijke communicatiestrategie waar de ANWB groot voorstander van was) (Van den Berg 2011). Een echte gemiste kans was het gat in communicatie tijdens de drie tot vier maanden voor het uitbrengen van de conceptwet (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Op het moment waarop verwachtingsmanagement nodig was, bleef dit achterwege omdat het ministerie een integraal financieel en operationeel ontwerp wilde presenteren (wat tijd kostte om tot in detail te ontwerpen). Hierdoor bleef er lang onduidelijkheid en werden de tarieven pas heel laat in het proces bekend (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Door de tijdsdruk was er minder tijd en ruimte om alle aspecten in interactie met de partijen toe te lichten. Door de veelheid aan doelen kon er makkelijk kritiek worden geuit op een deelaspect. Eurlings was goed in het uitleggen en verkopen van het project. Hij wist realiteit in de planning aan te brengen en deed aan verwachtingsmanagement (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). De communicatie in dit project is jarenlang als een succesfactor aan te merken met in de laatste fasen een paar zwakkere momenten.

### *Betrokkenheid van andere departementen en diensten*

Met andere departementen, zoals het ministerie van Financiën, VROM, EZ is goed is samengewerkt en ook de samenwerking met de partijen die een rol in de uitvoering zouden gaan spelen (zoals de RDW en de CJIB) wordt als succes gezien (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Deze instanties hebben door hun betrokkenheid in een vroeg stadium de realiteitswaarde van de specificaties vergroot (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011).

### *Complexiteit van het beleidsontwerp- en project*

Vanuit implementatieperspectief is het een voordeel als een beleidsmaatregel gemakkelijk geïmplementeerd kan worden (van Wee 2009). Dit was bij de kilometerprijs niet het geval. De ontwikkeling en implementatie was een groot en omvangrijk project vanwege de landelijke schaal, de hoogte van de om te zetten belastingen en de complexiteit van het project (Tweede Kamer 2011). Het omvatte vele bestuurlijke, juridische, beleidsmatige en technische aspecten (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011) en vereiste een complex veranderingsproces (Van den Berg 2011). De complexiteit

van de kilometerprijs komt vooral voort uit de veelheid aan doelen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Veel onderdelen waren elk ingrijpend voor het ministerie. Alleen al de maatregelen om risico's te mitigeren waren qua omvang al groter dan veel gangbare projecten (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011).

#### *Media*

In de media was er veel aandacht voor de vele kleine delen van het project en veel minder voor het geheel (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Toch heeft de media een veel minder prominente rol gespeeld dan bij rekeningrijden het geval was.

#### *Kwaliteit van studies*

Uit eerdere evaluaties is gebleken dat zowel de kwaliteit van effectstudies als het gebruik ervan in het beleidsproces te wensen over liet (voorbeelden zijn Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004/2005; Flyvbjerg *et al.*, 2003; Flyvbjerg, 2007; Soetenhorst, 2011). Bij de kilometerprijs zijn uiteindelijk zeer veel studies uitgevoerd; van verschillende varianten, tot technische- en juridische haalbaarheid, tot aan ervaringen in het buitenland. We beschouwen de kwaliteit van deze studies, in het bijzonder de effectstudies, juist als een succesfactor. Daarnaast Tabel 1 geeft ter illustratie een overzicht – niet volledig – van de vele onderzoeken naar effecten van verschillende prijszingsvarianten die hebben plaatsgevonden. De studies zijn openbaar en door het ministerie beschikbaar gemaakt.

Tabel 1: Overzicht van een aantal ex ante effectstudies in de periode 2004 – 2010

| Onderzocht effect               | Bronnen   |
|---------------------------------|---|
| Kosten-baten                    | Besseling <i>et al.</i> (2005), CPB (2005), Lebouille <i>et al.</i> (2007), CPB (2007), Besseling <i>et al.</i> (2008)                                |
| Milieueffecten                  | Geurs <i>et al.</i> (2004), Geurs en Van den Brink (2005), Ecorys en MuConsult (2007a), Ecorys en MuConsult (2007b), Besseling <i>et al.</i> (2008)   |
| Transporteffecten               | Ecorys en MuConsult (2007a), Ecorys en MuConsult (2007b), Besseling <i>et al.</i> (2008)  |
| Verdelingseffecten              | Besseling <i>et al.</i> (2005), Van Essen en Boon (2005), Lebouille <i>et al.</i> (2007), Ecorys en MuConsult (2007a), Besseling <i>et al.</i> (2008) |
| Verkeersveiligheids-effecten    | Ecorys en MuConsult (2007b), Schermen en Reurings (2009)  |
| Effecten op overheids-begroting | Lebouille <i>et al.</i> (2007), Ecorys en MuConsult (2007a), Besseling <i>et al.</i> (2008)   |
| Arbeidsmarkteffecten            | Koopmans <i>et al.</i> (2010)   |

## **4. Conclusies en discussie**

### *Succesfactoren tijdens de ontwikkeling van de kilometerprijs*

Samenvattend zijn de belangrijkste succesfactoren van de ontwikkeling van de kilometerprijs: het creëren en het behoud van maatschappelijk draagvlak, de betrokkenheid van marktpartijen, de rol van belangenorganisaties, het vroegtijdig delen van informatie, betrokkenheid van andere departementen en diensten, de communicatie, de kwaliteit van studies en het gebruik maken van ervaring. Het blijkt dat de inhoudelijke en procesmatige invulling van het beleidsproces zeer belangrijk zijn geweest voor de ontwikkeling van de kilometerprijs.

### *De consequenties van het project ABvM*

Het is speculeren of de kilometerprijs wel was ingevoerd als de politiek in 2010 had beslist door te gaan met de ontwikkeling en implementatie van de kilometerprijs, omdat er nog diverse uitdagingen waren die overwonnen hadden moeten worden om tot uiteindelijke beleidsimplementatie te komen. Zo was er nog geen consensus over de spitsheffing tussen de regio's, werkgevers en automobilisten (Van den Berg 2011) en moest nog gestart worden met het grootschalig testen van de technologie (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009). Ook waren er nog meerdere kabinetsperioden nodig, hetgeen met oog op implementatie ook lastig is (Tweede Kamer 2011). Elke besluitvormingsmoment – het definitieve uitvoeringsbesluit, het implementatiebesluit en het opleveringsbesluit waren nog voorzien – was weer een moment geweest waarop de politiek had kunnen beslissen om te stoppen met de kilometerprijs.

Gezien de omvang van de investeringen die maatschappelijke partijen en bedrijven gemaakt hebben in de kilometerprijs, is het goed denkbaar dat bij sommige partijen het vertrouwen in de overheid is afgenomen en zij voorlopig geen energie meer willen steken in prijsbeleid. Er zijn bedrijven die maar een klein deel van de gemaakte de kosten vergoed hebben gekregen (Rijksoverheid 2011). Toch denken wij dat deze mogelijke afname van vertrouwen beperkt is gebleven omdat marktpartijen nog steeds op zoek gaan naar nieuwe kansen en samenwerking met de overheid. Zo is het initiatief 'Vrij baan voor vernuft' voor betere wegbenutting opgezet (Nederland Innovatief Onderweg 2010).

Ook andere partijen zoals de ANWB, de Milieufederatie en het Havenbedrijf Rotterdam hebben onlangs nog aangegeven voorstander van een kilometerprijs te zijn (Berkhuizen and Smits 2011; Buevink 2011). Er lijkt, afgezien van de politiek, dus nog steeds een behoorlijk breed draagvlak voor beprijzen. Het stopzetten van de kilometerprijs heeft wellicht wel invloed op politici. Zo noemde Netelenbos prijsbeleid al op basis van de geschiedenis voor de kilometerprijs een hoofdpijndossier (Buis 2008). Elke keer dat het niet lukt om een vorm van prijsbeleid in te voeren kan politici wel voorzichtiger maken.

Gegeven de Nederlandse prijsbeleidsgeschiedenis verwachten we toch dat vroeg of laat prijsbeleid weer op de politieke agenda komt. De erfenis waar dan rekening mee gehouden kan worden is naar ons idee rijk. De erfenis bestaat ten eerste uit een grote hoeveelheid kennis en ervaring waarvan "veel van wat de afgelopen jaren is verkend en geleerd ook in de komende jaren kan worden toegepast." (Van den Berg 2011:161). Een concreet voorbeeld hiervan is de impuls die ABvM heeft gegeven aan de mobiliteitsprojecten (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Daarnaast bestaat de erfenis uit de opbouw van netwerken. Doordat er breed is samengewerkt, binnen het ministerie, tussen departementen en met andere diensten, met maatschappelijke partners en marktpartijen en met Europese en internationale experts of het vlak van prijsbeleid, zijn netwerken versterkt en banden aangehaald.

### *Is de kilometerprijs één groot succesverhaal?*

Zoals in elk groot project of beleidsproces zijn vaak eenvoudig aspecten aan te wijzen die beter hadden gekund. Zo hadden sommige factoren, zoals het maatschappelijk draagvlak en de communicatie, mogelijk nog verder benut kunnen worden. Naast deze relatief kleine gemiste kansen is de in 2007 geïntroduceerde tijdsdruk de belangrijkste faalfactor

(Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011). Daarnaast waren de complexiteit van de kilometerprijs, de perceptie van kosten en baten en de politieke haalbaarheid faalfactoren. De ontwikkeling van de kilometerprijs is dus niet alleen een succesverhaal. Desondanks concluderen we wel dat, vergeleken met andere grote transportprojecten waarbij ex post grote kritiek is geuit op de kwaliteit van de beleidsvoorbereiding (zoals bij de Betuwelijn en de OV-chipkaart), er bij de ontwikkeling van de kilometerprijs (periode 2004 – 2011) behoorlijk wat successen zijn geboekt. In vervolgonderzoek zullen we naast het ministerie, ook onder andere betrokken partijen onderzoeken wat de belangrijkste lessen van de kilometerprijs zijn.

Het is gebleken dat deze successen tijdens de ontwikkeling van de kilometerprijs geen garantie voor implementatie zijn. Uiteindelijke beleidsimplementatie vergt een serie van politieke beslissingen waarbij hele andere overwegingen een rol kunnen spelen dan de kwaliteit van de beleidsontwerp. Uiteindelijk bepalen politici (en niet beleidsambtenaren, adviseurs, marktpartijen of wetenschappers), hoe excellent (of waardeloos) de ontwikkeling van de beleidsmaatregel ook is, welke beleidsmaatregelen de ruimte krijgen om in de praktijk te kunnen excelleren.

## Referenties

- ANWB. (2011, 07 februari 2011). "Irritatie nr.1 in verkeer: Agressief rijgedrag!" Retrieved 31 augustus, 2011, from <http://www.anwb.nl/verkeer/nieuws-en-tips/archief/nederland/2011/februari/Nat-automobilisten-onderzoek-2011.html>.
- Van den Berg, J. (2011) 'Is waar een wil is ook een weg?', in van den Berg, J., Deelstra, Y., Kessler, W., Nootboom, S., Teisman, G. (eds) *Kwartiermakers van de toekomst, deel 1*, Uitgeverij Mastercircle bv, Deventer.
- Besseling, P., W. Groot, R. Lebouille (2005), Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor verkeer, CPB, Den Haag
- Besseling, P., K. Geurs, H. Hilbers, R. Lebouille, M. Thissen (2008), Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, CPB/MNP/RPB, Den Haag/Bilthoven
- Berkhuizen, H. and H. Smits. (2011). "Kilometerbeprijzing nodig voor bereikbaarheid én leefbaarheid." Retrieved 31 augustus, 2011, from [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com).
- Buevink, J. (2011). "Vijf vragen aan Guido van Woerkom: 'Kilometerprijs komt weer op de agenda'." Retrieved 31 augustus, 2011, from [www.vno-ncw.nl](http://www.vno-ncw.nl).
- Buis, R. (2008). Twintig jaar rekeningrijden, twintig jaar hoofdpijn. *Nederlands Dagblad*:2008-12-27.
- CPB (2005), Enkele effecten van de Nota Mobiliteit deel III, CPB, Den Haag
- CPB (2007), Second Opinion op de KBA varianten Eerste Stap Anders Betalen voor Mobiliteit, CPB, Den Haag
- Ecorys en Muconsult (2007a), Overgangseffecten variabilisatie BPM, MRB en Eurovignet, Ecorys Nederland BV, Muconsult, Rotterdam/Amersfoort
- Ecorys en Muconsult (2007b), Effecten vormgeving kilometerprijs bij variabilisatie van BPM, MRB en Eurovignet, Ecorys Nederland BV, Muconsult, Rotterdam/Amersfoort
- Een Vandaag. (2008, 08-10-2008). "Uitslag enquête: Filerijder wil andere werktijden." Retrieved 31 augustus, 2011, from Uitslag enquête: Filerijder wil andere werktijden.
- Essen, H.P., van, B.H. Boon (2005), Handleiding koopkrachtmodel Anders Betalen voor Mobiliteit, CE, Delft
- Feitelson, E., Salomon, I. (2004) 'The political economy of transport innovations.', in Beuthe, M., Himanen, V., Reggiani, A., Zamparini, L. (eds) *Transport developments and innovations in an evolving world*, Springer, Berlin.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N. & Rothengatter, W. (2003) *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. (Cambridge University Press).
- Flyvbjerg, B. (2007) *Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures*. Ph.D. Thesis Aalborg University.

- Geurs, K.T., J.A. Annema, R.M.M. van den Brink (2004), Quick scan milieu-effecten Nota Mobiliteit, rapport 500021001/2005, Milieu en Natuur Planbureau, Bilthoven
- Geurs, K.T., R.M.M. van den Brink (2005), Milieu-effecten Anders betalen voor Mobiliteit, rapport 773002029/2005, Milieu en Natuur Planbureau, Bilthoven
- Koopmans, C., G. Marlet, et al. (2010). "Kilometerprijs en arbeidsmarkt." *ESB* **95**(4591): 502-504.
- Lebouille, R., W. Spit, J. Harmsen (2007), Kosten en Baten van varianten Anders Betalen voor Mobiliteit, Ecorys Nederland BV, Rotterdam
- van Lint, H., Marchau, V. (2011) 'De file dat ben je zelf', Publicatieburo Bouwkunde, Delft.
- LogicaCMG, Capgemini, et al. (2005). Het Kan! Eindrapportage Techniek, Organisatie, Handhaving en Kosten van varianten van Anders Betalen Voor Mobiliteit.
- Ministerie van Algemene Zaken (2007). Samen werken samen leven. Beleidsprogramma Kabinet Balkenende IV 2007-2011. Den Haag, Koninklijke De Swart.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). Definitief verslag interview kilometerprijs met drie betrokken bij de kilometerprijs. D. M. Vonk Noordegraaf and G. P. Van Wee. Den Haag, 16 juni 2011.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) 'Memorie van toelichting Wet kilometerprijs (concept)', in Ministerie van Verkeer en Waterstaat (ed).
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën (2004) 'Instellingsregeling Nationaal platform anders betalen voor mobiliteit', in Hoofddirectie Juridische Zaken (ed), Staatscourant 22 oktober 2004, nr. 204 / pag. 9.
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM (2004) 'Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid', in Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM (ed), Rijksoverheid, Den Haag.
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM (2006) 'Nota Mobiliteit Deel IV • Na parlementaire behandeling vastgestelde PKB', in Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM (ed), Rijksoverheid, Den Haag.
- Mulder, S., Zandvliet, R., Gier, M.d. (2009) 'Effectiviteit moet je willen. Heeft de politiek wel belangstelling voor effectiviteit? De burgers wel', CVS, Antwerp, Belgium.
- Nederland Innovatief Onderweg. (2010). "Vrij baan voor vernuft Route naar een betere wegbenutting." Retrieved 31 augustus, 2011.
- NU.nl. (2010). "ANWB: 'Tijdsdruk rondom kilometerheffing was funest'." *NU.nl* Retrieved 26 juli, 2011.
- Onkenhout, H., K. Massen, M. Ruigrok, O. Vlek (2010) Ledenpeiling Kilometerprijs, Ruigrok | Netpanel in opdracht van de ANWB, Amsterdam
- Rijksoverheid (2011) 'Eindevaluatie Ander Betalen voor Mobiliteit', in Ministerie van Infrastructuur en Milieu (ed), Den Haag.
- Schermer, G., M.C.B. Reurings (2009), Verkeersveiligheidseffecten van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, R-2009-2, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Leidschendam
- Soetenhorst, B. (2011) Het wonder van de Noord/Zuidlijn -Het drama van de Amsterdamse metro, Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam
- Tweede Kamer der Staten-Generaal (2004/2005) Onderzoek naar infrastructuurprojecten, kamerstuk 29283, 's-Gravenhage
- Tweede Kamer (2011) 'Groot project " Anders betalen voor mobiliteit" Lijst van vragen en antwoorden', in Tweede Kamer der Staten-Generaal (ed) *vergaderjaar 2011-2011, 30 563 Nr. 4*, 's-Gravenhage.
- Volkskrant. (2007, 03/08/07, 23:35). "VVD trekt steun voor kilometerheffing in." *De Volkskrant* Retrieved 31 augustus, 2011, from <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/946955/2007/08/03/VVD-trekt-steun-voor-kilometerheffing-in.dhtml>.
- Vonk Noordegraaf, D.M., Annema, J.A., van de Riet, O.A.W.T. (2011 (forthcoming)) 'The policy implementation process for road pricing in the Netherlands', in Geerlings, H., Stead, D., Shiftan, Y. (eds) *Transition towards Sustainable Mobility: the Role of Instruments, Individuals and Institutions*, Ashgate, Aldershot.
- Vonk Noordegraaf, D. M. and J. A. Annema (2010). Privacy van weggebruikers: meten, weten en verget. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*. Roermond.
- van Wee, B. (2009). *Transport policy: what can it and what can't it do?* European Transport Conference, Noorwijkerhout, Association for European Transport and contributors 2009.
- van Wee, B. (2010). "The New Dutch Per-kilometre Driving Tax." *CESifo DICE Report, Ifo Institute for Economic Research at the University of Munich*, **8**(2): 64-68.
- Zandberg, J.-H. (2006) 'Het Kampioen Mobiliteitsdebat 2006', *De Kampioen*, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Den Haag.