



ZORGVULDIG  
OMGAAN MET DE  
INTRODUCTIE VAN  
MARKTWERKING  
ROND VITALE  
INFRASTRUCTURELE  
VOORZIENINGEN

GEZAMENLIJKE UITGAVE VAN DE ALGEMENE ENERGIERAAD EN  
DE RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT

ZORGVULDIG  
OMGAAN MET DE  
INTRODUCTIE VAN  
MARKTWERKING  
ROND VITALE  
INFRASTRUCTURELE  
VOORZIENINGEN

GEZAMENLIJKE UITGAVE VAN DE ALGEMENE ENERGIERAAD EN  
DE RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT – MAART 2003



*KRANTENKOPPEN: ONGESTOORDE DIENSTVERLENING NIET LANGER VERZEKERD*

*Dagelijks lezen we in de krant artikelen over marktwerking rond infrastructurele voorzieningen. Problemen die samenhangen met processen van verzelfstandiging, privatisering, liberalisering en deregulering worden breed uitgemeten. Steeds terugkerende vraag is of de publieke belangen wel gediend zijn met meer marktwerking.*

*De verzelfstandiging van de NS is al jaren een bekend voorbeeld. De dienstverlening van de NS is volgens de berichtgeving nog nooit zo slecht geweest als na het op afstand zetten van de NS. Ook al zijn de aandelen van de NS nog steeds voor 100% in overheidshanden, de minister moet naar de rechter om invloed uit te oefenen op de prijs van het treinkaartje. De splitsing tussen NS als vervoerder en Prorail als infrabeheerder leidt regelmatig tot 'zwartepieten'.*

*De energiesector krijgt recent ook meer aandacht in de krantenkolommen. Paginavullende artikelen vertellen ons dat het steeds minder zeker zou zijn dat de lampen ook daadwerkelijk gaan branden als je op de lichtknop drukt. De energiemaatschappijen reageren in paginagrote advertenties dat 'Californische toestanden' in ons goede Nederland echter niet denkbaar zijn. Ook zouden de nationale kampioenen van onze Europese buurlanden klaar staan om de Nederlandse markt over te nemen.*

*Ook de kabel is regelmatig in het nieuws. Nederland was al vroeg een van de dichtst bekabelde landen ter wereld. Aangetrokken door het grote geld hebben lokale overheden de kabelnetten verkocht. Het Nederlandse kabelnetwerk is inmiddels grotendeels in handen van enkele grote, buitenlandse spelers. Als gevolg van de malaise in de telecomsector is de ontvangst van al die kanalen, volgens de berichtgeving in de media, voor de burger niet meer zo zeker als het eens leek.*

## ADVIESRADEN BEPLEITEN CONSTRUCTIEVE DISCUSSIE EN EEN FUNDAMENTELE BENADERING

De ontwikkelingen rondom marktwerking in en op infrastructuren zijn voor de Algemene Energieraad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat aanleiding tot bezinning, maar deze ontwikkelingen mogen naar hun mening geen reden zijn om bij elk incident de schuld te geven aan liberalisering en privatisering. Deze bezinning hoeft ook niet meteen een reden te zijn voor pessimisme. Met de wijsheid van vandaag dringen zich echter wel een aantal vragen op over de manier waarop de veranderingsprocessen in verschillende infrastructuurgebonden sectoren zijn ingezet. Het nut van achteruit kijken is om er lessen uit te trekken voor de toekomst.

De Energieraad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat willen daarom aandacht vragen voor een meer fundamentele benadering van marktordening en publieke belangen rondom vitale infrastructurele voorzieningen.

### TABEL

#### DEPARTEMENTALE ORDENING VAN VITALE INFRASTRUCTUURSECTOREN

TYPE TRANSPORT OVER INFRASTRUCTUREN	VOORBEELDEN	VERANTWOORDELIJK DEPARTEMENT
Fysiek transport van personen en goederen ('Traditionele infrastructuur')	Weg-, spoor-, water-, lucht-, buisleidingentransport	Ministerie van V&W
(Digitaal) Transport van data, beeld en geluid ('Nieuwe infrastructuur')	Telefoon, kabel, datanet, ether-radio en ether-tv, glasvezel/breedband	Ministerie van EZ (V&W was verantwoordelijk tot medio 2002)
Transport van klassieke nutsvoorzieningen ('Nutsinfrastructuur')	Elektriciteit, gas, drink- en afvalwater	Ministerie van EZ (water in samenwerking met VROM)

Bij een nadere beschouwing van de recente veranderingsprocessen in deze sectoren komen de volgende aspecten aan het licht:

- Er ontbreekt veelal een samenhangend analysekader. Zo'n kader is nodig om op een meer gefundeerde manier analyses te maken over de effecten van liberalisering en marktordening, en daarmee nauw verbonden beleidsthema's zoals vervlechting en ontvlechting, de toekomst van overheidsbedrijven, internationalisering, toegangsregulering en capaciteitsmanagement;
- Er is van te voren niet goed nagedacht over wat te doen als er onvoorziene en ongewenste effecten optreden. Terugvalopties ontbreken als blijkt dat instrumenten anders werken dan van tevoren werd ingeschat;
- Er is te weinig aandacht voor het besturen van de veranderingsprocessen. Het doorvoeren van wijzigingen in de marktordening vraagt veel meer dan een goed tekentafelontwerp. Veranderingsprocessen krijgen vaak te maken met strategisch en vooral tactisch handelen van partijen om hun gevestigde belangen te beschermen. Onvoorziene ontwikkelingen leiden in de huidige bestuurscultuur nogal eens tot te snelle en ondoordachte reacties.

Hoe relevant zijn deze inzichten thans nog? Zijn deze constatering inmiddels af te doen als 'water under the bridge', of kunnen we deze ervaringen in de toekomst nog nuttig toepassen?

De beide raden stellen vast dat het laatste het geval is. De wereld rondom infrastructuur en daaraan gerelateerde diensten is complex én dynamisch. Veranderingsprocessen zijn vaak niet meer te stoppen en dringen zich op, of Nederland het nu wil of niet. Zijn het niet de technologische ontwikkelingen die dit aandrijven, dan zijn het wel de impulsen die uitgaan van de zich steeds meer internationaliserende economie, al dan niet vertaald in Brusselse regelgeving.

Ook staat vast dat deze veranderingsprocessen zelden zonder haperen verlopen, terwijl tegelijkertijd het goed functioneren van deze sectoren voor de samenleving van essentieel belang is.

Dit gegeven noodzaakt in de visie van de raden tot grondige analyse en voorbereiding van de noodzakelijke veranderingen om de gewenste marktordening te bereiken. De raden zien verschillende aangrijpingspunten om tot verbetering van dergelijke veranderingsprocessen te komen.

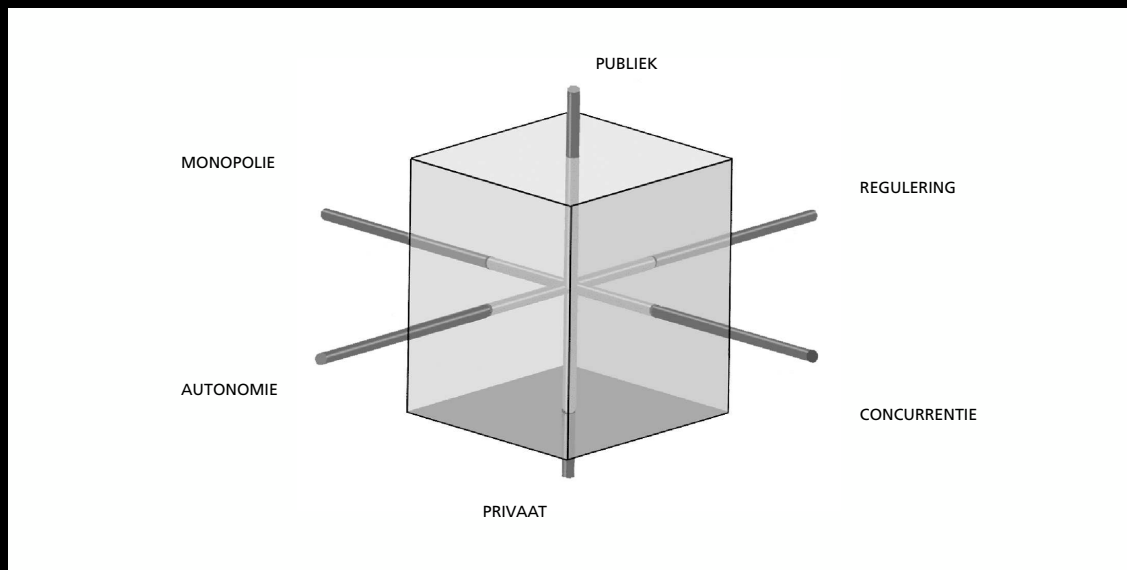
## EEN DOORDACHT ONTWERP VOOR DE VERANDERING

In de eerste plaats moet vooraf een goed doordacht ontwerp van de wijzigingen in marktordening worden gemaakt. Op basis van bestaande inzichten heeft de Raad voor Verkeer en Waterstaat een analysekader samengesteld dat daarbij behulpzaam kan zijn.

Allereerst worden daarin drie marktordeningdimensies onderscheiden, die elkaar onderling beïnvloeden:

- Liberalisering, hiermee worden veranderingen teweeggebracht in de marktdimensie monopolie versus concurrentie;
- Privatisering, hiermee treden veranderingen op in de organisatiedimensie publiek-privaat; en
- (De)regulering, hiermee wordt de sturingsdimensie autonomie-regulering beïnvloed.

## ORDENINGSDIMENSIES



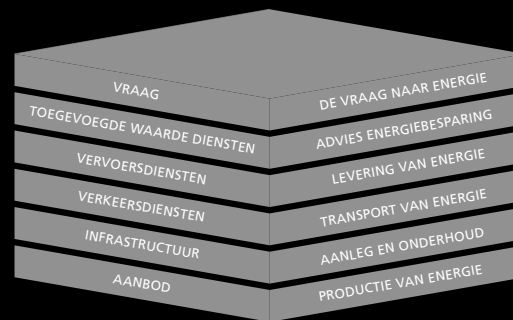
Daarnaast zou een lagenmodel moeten worden gehanteerd. Aan de hand van dit lagenmodel wordt in een sector onderscheid gemaakt tussen de infrastructuur zelf en de activiteiten tussen de bovenliggende vraag en het onderliggende aanbod daar omheen. Deze activiteiten zijn in het algemeen te onderscheiden in verkeersdiensten, vervoersdiensten en toegevoegde waarde diensten. Dit lagenmodel kan op de verschillende infrastructuur-gebonden sectoren worden toegepast.

De mogelijkheden voor liberalisering en privatisering en de daarbij passende mate van regulering verschillen sterk per laag. Op iedere laag heersen vaak andere marktverhoudingen en zijn vaak andere (markt)-partijen actief. Zo is er op de laag van de personenvervoersdiensten c.q. in de detailhandel van energie een, overigens per sector nog wisselende, trend in de richting van meer concurrentie en meer privatespelers.

## LAGENMODEL



**WEGINFRASTRUCTUUR  
(VOORBEELDEN)**



**ENERGIE-INFRASTRUCTUUR  
(VOORBEELDEN)**



De bussector, maar ook de leveringsbedrijven op energiegebied, zijn daar voorbeelden van. Op het gebied van de transportinfrastructuur en de energienetten hebben we daarentegen vooral met monopolies te maken die momenteel nog volledig in overheidshanden zijn. Wijzigingen in een bepaalde laag nopen tot heroverweging van de relaties tussen de lagen. Zo heeft het denken over de toelating van meerdere vervoerders op het spoor geleid tot scheiding van de personenvervoersdienst en de infrabeheerder (NS-Reizigers en Prorail).

Alle lagen in de spoorsector (m.u.v. het goederenvervoer) zijn echter nog volledig in publieke handen.

Tenslotte zijn twee samenhangende procesanalyse-instrumenten ontwikkeld, een effectenmatrix en een barrièremodel, om na te gaan of de praktijk zich ook gedraagt zoals voorzien was aan de politieke tekentafel. Met een effectenmatrix kan in kaart worden gebracht welke (gewenste en ongewenste) effecten naar verwachting tijdens het veranderingsproces kunnen gaan optreden. En met een barrièremodel kunnen indicaties worden verkregen van de technische, bestuurlijke, financieel-economische en juridische barrières die nieuwe of bestaande (markt)partijen naar verwachting in de strijd zullen gaan werpen.

#### MET AANDACHT VOOR DE INTERNATIONALE DIMENSIE

Waar de Nederlandse overheid vroeger vooral rekening moest houden met de binnenlandse ordening van publiek en privaat, kan de internationale dimensie nu niet langer genegeerd worden. Door de eenwording van Europa en de vorming van een Europese markt neemt het gewicht van nationale markten steeds af. Concurrentie tussen aanbieders op internationale schaal prikkelt bedrijven tot grotere efficiency en tot snellere product innovatie. Dit leidt tot goedkopere en betere producten ten faveure van de consument, mits sprake is van een effectieve (inter)nationale marktordening. Ook juridisch is Nederland onderdeel van een Europese en internationale rechtsorde. Formeel noch feitelijk heeft Nederland mogelijkheden om deze werkelijkheid te negeren die in belangrijke mate de keuzevrijheid van het Nederlandse beleid beïnvloeden.

Nederlandse beslissingen over subsidiëring van instellingen moeten aan Brussel worden voorgelegd. Nederlandse bedrijven dienen zich te beraden wat hun overlevingskansen zijn in de Europese en mondiale concurrentiestrijd en dienen eventueel hun strategie daarop aan te passen.

## TABEL

### NEDERLANDSE BEDRIJVEN IN EEN EUROPEES MARKTPERSPECTIEF

ENERGIE 2001	OMZET (IN MRD €)	% ELECTRICITEIT / GAS	% OMZET BUITEN THUISLAND
Essent (Nederland) Electricite France (Frankrijk) RWE AG (Duitsland)	6,6 40,7 62,9	90 100 32	4 34 40
OPENBAAR PERSONENVERVOER 2001	OMZET (IN MRD €)	% OPENBAAR VERVOER OPBRENGSTEN	% OMZET BUITEN THUISLAND
Connexion VSN (Nederland) Arriva (Groot Brittanie) Vivendi Environnement (CONNEX / BBA) (Frankrijk)	0,9 3,0 29,1	73 60 11	0 12 58

Bovenstaande tabel illustreert de internationale dimensie. Voor de energiesector en de OV-sector (streekvervoer) zijn enkele vergelijkingen gemaakt van een Nederlandse grote speler met Europese grote spelers. De omzet in de betreffende sector is aangegeven en het deel daarvan dat internationaal, d.w.z. niet in het land waar het bedrijf zijn thuisbasis heeft, wordt behaald.

#### PUBLIEKE BELANGEN: DYNAMISCH EN IN EVENWICHT

Het hanteren van het analysekader maakt het mogelijk meer systematisch te kijken naar zaken als liberalisering, verflechting, toegangsregulering e.d. Een belangrijk bijkomend voordeel is dat de verschillende sectoren waarin de infrastructuur een cruciale rol speelt van elkaar kunnen leren. Inzicht in overeenkomsten én verschillen tussen sectoren maakt het mogelijk meer doordachte keuzes te maken. Zo wordt transparant in welke mate en hoe publieke belangen zijn geborgd. De oprichting door EZ en andere departementen van het kenniscentrum voor ordeningsvraagstukken wordt in dit kader door beide raden toegejuicht.

Publieke belangen zijn echter geen vast gegeven. Het belang van schoon milieu is een goed voorbeeld van een publiek belang dat in de loop der jaren een verschillende invulling én een ander gewicht heeft gekregen. Complicerende factor daarbij is dat publieke belangen niet zelden met

elkaar in conflict zijn. Bijvoorbeeld de afweging tussen betaalbaarheid en duurzaamheid. Schone zonne- en windenergie zijn duurder dan elektriciteit uit vervuilende kolencentrales. En een hoge mobiliteit, goed voor de economie, leidt zonder grote investeringen al snel tot grotere milieuvervuiling en/of onveiligheid.

#### MONITORING, EVALUATIE EN INFORMATIEVOORZIENING

Om veranderingsprocessen goed te kunnen volgen en evalueren is het noodzakelijk dat de sleutelfactoren die het succesvol verloop van het proces bepalen goed in kaart zijn gebracht. De informatievoorziening dient erop gericht te zijn om deze sleutelfactoren nauwlettend te kunnen monitoren. Een doordacht plan vereist meer dan een goed tekentafelontwerp waarin de analyse en de afweging van publieke belangen zijn uitgewerkt. Het zijn vooral de veranderingsprocessen op weg naar de politiek beoogde eindsituatie die vaak vele onzekerheden kennen. Het ontwerp kan op zich wel logisch zijn, dat wil nog niet zeggen dat de praktijk zich volgens deze logica zal ontfouwen. Historisch gegroeide situaties en gevestigde belangen zijn een belangrijke oorzaak van spanningen tussen theorie en praktijk. Verschillende partijen werpen allerhande barrières op.

Wanneer de informatievoorziening verbrokken, vrijblijvend of onduidelijk is, kan zich tijdens het proces bij verschillende partijen strategisch of tactisch gedrag voordoen. Dit kan zelfs leiden tot het achterhouden van informatie (om mogelijke consequenties te vermijden) of het naar buiten brengen van eenzijdige of gekleurde informatie (om lucratieve posities langer te behouden).

Een voor alle partijen verplichte, toereikende en duidelijke informatievoorziening is daarom van groot belang. Hiermee kunnen serieuze signalen worden onderscheiden van tendentieuze signalen.

#### MANAGEMENT VAN COMPLEXE VERANDERINGSPROCESSEN

Waar elk veranderingsproces te maken krijgt met onzekerheden, bevatten complexe veranderingsprocessen die de marktordening van een sector vergaand beïnvloeden een extra dimensie. Zeker waar het de sectoren met infrastructuur betreft die hoge investeringen met een lange-termijnkarakter vergen zoals het aanleggen van rails en het bouwen van energiecentrales. De publieke belangen van deze sectoren werken ook door op andere terreinen. De aanleg van een traject voor een zweeftrein heeft bijvoorbeeld belangrijke ruimtelijk-economische gevolgen, en de keuze van de brandstofmix van de energievoorziening heeft belangrijke consequenties voor de afhankelijkheid van geo-politieke ontwikkelingen.

Het besturen van complexe veranderingsprocessen is dan ook te kenschetsen als een zeer grote uitdaging. Ook in het bedrijfsleven, waar men in het algemeen de meeste elementen veel meer in eigen hand heeft, heeft de ervaring geleerd dat succes geenszins is gegarandeerd. Een goed voorbeeld is het hoge mislukkingpercentage van joint ventures en overnames.

Voor een terugtrekkende nationale overheid die de meeste elementen niet (meer) in eigen hand heeft is de uitdaging per definitie nog veel groter.

#### SCENARIOPLANNING ALS HULPMIDDEL

Een fout die vaak wordt gemaakt is dat de voorspelbaarheid van het proces wordt overschat. De ervaring heeft geleerd dat de toekomst zeer onvoorspelbaar blijkt te zijn en dat geldt zeker voor het verloop van ingrijpende veranderingsprocessen. Dat betekent dat er rekening mee moet worden gehouden dat zaken volkomen anders zullen uitpakken dan voorzien. Het instrument van 'scenarioplanning' kan dan behulpzaam zijn. Bij scenarioplanning worden enkele (meestal niet meer dan twee of drie) zeer uiteenlopende maar op zichzelf consistente toekomstbeelden ontwikkeld. Deze toekomstbeelden moeten niet gezien worden als voorspellingen, maar als denkbare toekomstige ontwikkelingen waaraan plannen kunnen worden getoetst. De plannen moeten dus bestand zijn tegen de verschillende toekomstbeelden zoals in de scenario's geschetst.

Scenario's hebben daarnaast ook de functie om de plannenmakers eraan te herinneren dat de toekomst niet voorspelbaar is. Ze drukken uit dat het onverwachte onderdeel is van het proces en niet mag leiden tot teleurstelling, ontkenning of paniek, maar moet worden aangepakt en bestuurd. En ze maken duidelijk dat het wenselijk is een alternatief achter de hand te hebben voor als de toekomst toch een andere wending krijgt dan waarop was gehoopt.

#### INSTRUMENTEN OM BIJ TE STUREN

Elk veranderingsproces beweegt zich voortdurend door de cyclus van planning – implementatie – monitoring – evaluatie – aanpassing van het plan – implementatie, etc.

Vóór het veranderingsproces van start kan gaan moet dan ook het instrumentarium voor het bijsturen zijn ontwikkeld. Dit voorkomt dat een situatie ontstaat waarin 'onderweg' eigenlijk niet meer adequaat kan worden ingegrepen omdat de geschikte instrumenten niet beschikbaar zijn. Partijen moeten zich er voorts van bewust zijn dat voortdurende bijsturing

noodzakelijk en onvermijdelijk is. Dat geldt in de eerste plaats voor de verantwoordelijke politici en bestuurders. Bijvoorbeeld bij de verandering van de monopolistische energiemarkt naar een markt met effectieve concurrentie zien we het probleem van een ontoereikend overheidsinstrumentarium. De meeste overheden (zowel nationaal als op het niveau van de EU) hebben wel een mededingingsautoriteit die is toegerust om te voorkomen dat een markt met goede concurrentie door te veel concentratie uitgroeit tot een markt met onvoldoende concurrentie. Zij beschikken echter veelal niet over de instrumenten om ervoor te zorgen dat een monopolistische markt met dominante spelers wordt omgevormd tot een markt met voldoende effectieve concurrentie. Soms lijkt het ook wel dat (buitenlandse) overheden voor aan hen gelieerde ondernemingen de dominantie van die ondernemingen willens en wetens ondersteunen.

#### HEERSENDE POLITIEKE CULTUUR BEHOEFT AANPASSING

De huidige politieke cultuur in Nederland is niet erg geschikt voor het besturen van deze complexe veranderingsprocessen. Enerzijds spelen deze processen zich af over een lange tijdsschaal die de zittingsduur van kabinetten en parlementen ver overstijgt. Anderzijds zijn onvoorspelbaarheid en verrassingen bij complexe veranderingen een gegeven, maar bestuurders en politici houden daar niet van. Sterker nog: bij de start van dit soort processen worden door het Parlement meestal zekerheden en garanties gevraagd, en door de regering vaak ook toegezegd of gesuggereerd, die eigenlijk niet te geven zijn. Het te bereiken eindresultaat en het veranderingsproces worden bij voorkeur politiek 'dichtgetimmerd' en bestuurders worden 'afgerekend' op afwijkingen van dit strakke stramien. Dit leidt tot een houding van 'failure is not an option' en, als er toch afwijkende ontwikkelingen worden geconstateerd, tot wat in bestuurskundige literatuur een 'inquisitiedemocratie' is gaan heten. Deze cultuur leidt niet alleen tot verstarring maar ook tot risicomijdend bestuurlijk en ambtelijk gedrag in situaties waar juist wel veranderingen gewenst zijn. Dit staat haaks op de behoefte flexibel te kunnen inspelen op de dynamische – internationale – omgeving waarin de infrastructuurgebonden sectoren zich nu eenmaal bevinden.

De beide raden zijn dan ook van mening dat de politieke en bestuurlijke cultuur aanpassing behoeft wat betreft het management van onzekerheden. De processen zijn complex, en zekerheid vooraf is zelden te bieden. De uitdaging zal er in gelegen zijn om politieke

sturingsinstrumenten te ontwikkelen, die het mogelijk maken om met name de transitiefase naar een nieuwe marktordening effectief te monitoren en tussentijds te evalueren.

*INTERMEZZO: RELEVANTE VRAGEN NIEUWE STIJL VOOR KAMERLEDEN*

- Hoe heeft de minister de publieke belangen gedefinieerd, en hoe zijn deze onderling gewogen?*
- Heeft de minister een doordacht ontwerp gemaakt voor de gewenste marktordening, en voor het veranderingsproces om die ordening te bereiken?*
- Welke leerervaringen uit andere sectoren en andere landen zijn daarbij met name zinvol gebleken? Is hierbij ook gekeken naar de relevante verschillen met deze andere sectoren en andere landen?*
- Over welke instrumenten beschikt de minister om de publieke belangen in de dynamische context van het overgangsproces te borgen?*
- Zijn er verschillende toekomstbeelden ontwikkeld om de plannen te toetsen?*
- Over welke instrumenten beschikt de minister om te kunnen bijsturen als blijkt dat de gewenste marktordening niet – binnen de beoogde termijn – te realiseren is? Hoe worden de publieke belangen dan geborgd?*
- Wat ziet de minister als de belangrijkste politieke keuzes die gedurende het veranderingsproces niet ter discussie staan? En wat ziet de minister als de belangrijkste onzekerheden die deze politieke keuzes wel kunnen beïnvloeden?*

Bij het indienen van voorstellen is het bijvoorbeeld niet zo zinvol om aan bewindslieden te vragen om zekerheid en garanties dat het proces zo zal verlopen zoals ze hebben voorspeld. Beter is het bewindslieden aan de tand te voelen over de vraag of er wel goed is nagedacht over allerlei denkbare toekomstige ontwikkelingen, of er een passend (bij)sturings-instrumentarium aanwezig is, en of er alternatieve plannen achter de hand worden gehouden die kunnen worden ingezet als het voorkeursplan onvoldoende soelaas biedt.

Als er tijdens het veranderingsproces zaken anders lopen dan was voorzien, leidt een zwarte-pieten-spel niet tot een betere behartiging van de publieke belangen in de toekomst. Dat is wel het geval in een lerende cultuur waarbij de opstelling luidt: 'We zitten een leerproces, we moeten van inschattingfouten en van onvoorziene ontwikkelingen proberen zoveel

mogelijk op te steken, we moeten niet te snel in paniek raken maar de zaken wel goed in de gaten houden en tijdig bijsturen’.

Uiteraard dient hierbij recht te worden gedaan aan het primaat van de politiek. Een belangrijk hulpmiddel hierbij is een duidelijke scheiding tussen politieke keuzes enerzijds en feiten en oorzakelijkheden anderzijds. Over keuzes valt te twisten, over feiten moet duidelijkheid bestaan. Dit kan ook als de kaders voor de politieke keuzes aan het begin van het veranderingsproces helder worden bediscussieerd. Partijen dienen zich dan wel te committeren aan deze kaders. Als deze kaders gedurende het proces heroverweging vragen, moet hiervoor ruimte zijn. Echter zonder te vervallen in de politieke waan van de dag.

#### WAT GAAN DE RADEN ER ZELF AAN DOEN?

De raden zijn voornemens om – mede met behulp van het analysekader – in het najaar van 2003 elk op hun terrein een advies over dit thema uit te brengen. De raden hopen hiermee lopende dan wel mogelijke veranderingsprocessen te voorzien van een meer gefundeerde onderbouwing. Beide raden zullen bij de voorbereiding van hun advies intensief gebruik maken van elkaars kennis en ervaringen.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat publiceert tegelijk met deze uitgave een voorstudierapport waarin, aan de hand van het ontwikkelde analysekader, een viertal ‘critical cases’ zijn onderzocht m.b.t. het spoor, luchthavens en zeehavens, en de weginfrastructuur.

De Raad bereidt in vervolg op deze voorstudie een advies voor, dat in het najaar van 2003 zal worden uitgebracht. Dit advies is gericht op het borgen van publieke belangen rond de marktordening van infrastructuurgebonden sectoren die bestemd zijn voor het transport van personen en goederen: wegen, vaarwegen, spoorwegen, luchtwegen, e.d.

Het advies zal ten eerste algemene beleidsaanbevelingen bevatten voor relevante thema’s zoals: vervlechting/ontvlechting, de toekomst van overheidsbedrijven, de afweging tussen nationale en internationale belangen, capaciteitsmanagement en toegangsregulering. Daarbij zal het advies met name ook ingaan op de belangrijke vraag hoe om te gaan met het onderscheid tussen lijnen en knooppunten.

Ten tweede zal de Raad in het advies specifieke beleidsvoorstellen doen voor enkele concrete sectoren, waarbij in elk geval gedacht wordt aan het spoor en aan de weg.

De Energieraad zal op korte termijn een advies presenteren dat relevante ontwikkelingen in de liberaliserende Europese energiemarkt signaleert. Dit advies zal in het najaar gevolgd worden door een beleidsadvies. In deze twee adviezen speelt het management van complexe veranderingsprocessen een belangrijke rol.

De Energieraad zal het analysekader verder betrekken bij een onderzoek naar een advies over optimale organisatie en eigendom van energienetten. De Raad beoogt een advies te formuleren dat objectief de relevante afwegingen analyseert, zoals: kosten/baten afwegingen, wijze en consequenties van regulering, organisatievraagstukken, innovatie e.d.

Mr. F. de Zeeuw  
Voorzitter  
Raad voor Verkeer en Waterstaat

ir. P.H. Vogtländer  
Voorzitter  
Algemene Energieraad



SAMENSTELLING ALGEMENE ENERGIERAAD

De heer ir. P.H. Vogtländer, voorzitter  
Mevrouw A. van den Berg  
De heer ir. M.E E. Enthoven  
De heer mr. J.J. Heusdens  
Mevrouw J.A. Jorritsma-van Oosten  
De heer ir. G.J.M. Prieckaerts  
De heer ir. J.P. van Soest  
De heer prof. dr. ir. P. Vellinga  
Mevrouw prof. dr. ir. M.P.C. Weijnen  
De heer drs. B.J.M. Hanssen, secretaris

SAMENSTELLING RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT

De heer mr. F. de Zeeuw, voorzitter  
Mevrouw prof. dr. J.P. Bahlmann  
De heer J. van Dijk  
De heer prof. dr. W.A. Hafkamp  
De heer ir. G.A. Kaper  
De heer drs. R.H.P.W. Kottman  
De heer ir. K.J. Noordzij MBA  
Mevrouw G. Prins  
Mevrouw drs. A.M.J. Rijckenberg  
De heer mr. F.E. Schaake  
Mevrouw A. van Vliet-Kuiper  
De heer dr. N. de Voogd  
De heer prof. dr. ir. N. Wijmolst  
De heer ir H.J.M. Verkooijen, algemeen secretaris

DIT IS EEN GEZAMENLIJKE UITGAVE VAN



**Raad** voor Verkeer en Waterstaat



**E N E R G I E R A A D**