

IN HET DEBAT OVER MARKTWERKING IN INFRASTRUCTUREN ONTBREKEN BELANGRIJKE ARGUMENTEN

VIER ILLUSTRATIES UIT DE EMPIRIE

‘De duivel had een betere pers in de Middeleeuwen dan marktwerking in de 21ste eeuw’, schrijven Baarsma, Theeuwes en Koopmans (2010). Dit artikel geeft het marktwerkingsdebat rondom infrastructuur weer en stipt vier argumenten aan die node worden gemist. Dat was twintig jaar geleden al zo toen de voorstanders in de meerderheid waren. En die argumenten ontbreken nog steeds, nu de sceptici de overhand hebben. Door voorstanders worden alle positieve veranderingen opgehangen aan marktwerking; en de tegenstanders schrijven alle kwaad toe aan de liberalisering. Dit artikel laat zien dat achter de zwart-witbeelden een ingewikkelde en genuanceerde werkelijkheid ligt, die het onmogelijk maakt om ofwel alle verdiensten ofwel de zwarte piet toe te delen aan marktwerking. Marktwerking is geen panacee noch een ziekte. Het is een instrument dat, mits kundig gebruikt, bepaalde problematische situaties in een infrastructuursector kan verbeteren.

**Willemijn Dicke, Ernst ten
Heuvelhof en Wijnand
Veeneman**

Dr W.M. Dicke, prof. mr dr E.F. ten
Heuvelhof en dr W.W. Veeneman
zijn alle drie verbonden aan de
vakgroep Policy, Organisation,
Law and Gaming van de faculteit
Techniek Bestuur en Management
aan de TU Delft.

Inleiding: de ontbrekende argumenten in het marktwerkingsdebat

In de voorheen rustige en stabiele wereld van infrastructuur en nutsbedrijven is de afgelopen twee decennia veel veranderd. Kort samengevat: in deze sectoren is marktwerking ingevoerd. Infrastructuur zoals de Nederlandse energiesector en het openbaar vervoer zijn hierdoor in korte tijd sterk van karakter veranderd. Deze veranderingen zijn niet zonder slag of stoot gegaan. Er is veel discussie geweest over de wen-

BESTUURSKUNDE
2010 – 3

THEMA

21

selijkheid van deze veranderingen, over de vormgeving ervan en over de effecten en resultaten.

In dit artikel concentreren wij ons op de wijze waarop de gevolgen van de veranderingen in het politieke en maatschappelijke debat naar voren komen. Wij volgen de discussie over marktwerking en de gekozen arrangementen al meer dan vijftien jaar. Ons valt op dat vier argumenten – die onder onderzoek-

Veranderingen zijn niet zonder slag of stoot gegaan

kers gemeengoed zijn – zelden of nooit het publieke en politieke debat halen. Dat is jammer want met die argumenten wordt de nuance geïntroduceerd en ontstaat er ruimte voor praktische oplossingen in plaats van uitwisseling van abstracte ideologieën. Wij illustreren het belang van onze argumenten aan de hand van voorbeelden uit verschillende infrastructuren die gemeenschappelijk hebben dat ze zogenaamde netwerkgebonden sectoren zijn, dat ze belangrijke nutsfuncties vervullen en dat marktwerking is ingevoerd.

Marktwerking

Onder het label ‘marktwerking’ gaat een breed scala aan veranderingen schuil. Wij noemen hier drie van deze veranderingen. In de eerste plaats zijn infrastructuursectoren die voorheen verticaal geïntegreerd waren, ontvlochten. Verschillende schakels in de productieketen werden ondergebracht in verschillende organisaties. De relaties tussen deze ontvlochten organisaties zijn aanzienlijk verzakelijkt. Voorbeeld:

voorheen waren ProRail en NS beide onderdeel van hetzelfde bedrijf. Nu is de exploitant van het spoor (ProRail), losgeweekt van de exploitant van de vervoersdienst (NS). Iets soortgelijks is gebeurd in de energiesector.

Een tweede verandering is dat op verschillende schakels van de productiekolom concurrentie is geïntroduceerd. In de energiesector konden leveranciers energie gaan inkopen bij verschillende producenten en de consumenten konden energie afnemen bij verschillende leveranciers. Ook in de telecommunicatiesector werd op veel schakels concurrentie ingevoerd, waarbij vrijelijk bandbreedte ingekocht kon worden op verschillende netwerken door operators en consumenten hun operators weer konden kiezen. In het openbaar vervoer kon de consument niet kiezen, maar koos de overheid uit concurrerende vervoerders. Op (delen van) de netwerken werd gekozen geen concurrentie te introduceren maar het monopolie te handhaven, gezien de complexiteit of kosten van het realiseren van concurrerende netwerken. De resultante van deze veranderingen is dat concurrentie de dominante vorm is, maar dat belangrijke onderdelen van deze sectoren nog (tijdelijke) monopolies zijn.

De derde verandering is dat veel bedrijven in deze sectoren geprivatiseerd werden; de bedrijven zijn niet meer in handen van Nederlandse overheden. Dit geldt met name voor die bedrijven die opereren in de schakels waarin sprake is van concurrentie. Dit ging hand in hand met internationalisering, aangezien sommige bedrijven werden opgekocht door buitenlandse sectorgenoten of dat deze buitenlandse sectorgenoten zelf actief werden op de Nederlandse markt. Sommige van deze sectorgenoten zijn weer in handen van buitenlandse overheden.

Debat over marktwerking

Begin jaren negentig van de vorige eeuw omarmden de meeste (politieke) partijen marktwerking (zie Kremers, 1993). Marktwerking was de gedroomde oplossing voor traagheid, inefficiënties en gebrek aan innovatie. Er was wel tegengeluid (Van Raak en Schouten, 2001; 2002), maar de stemming was overwegend voor marktwerking.

De discussie over marktwerking en infrastructuursectoren was een verbijzondering van die marktwerkingdiscussie en draaide vooral om twee aspecten (zie bijvoorbeeld ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004). De eerste is dat velen van mening waren dat dit geen gewone economische sectoren zijn waarin een totaal vrije markt kan ontstaan. Er zullen altijd monopolide elementen in de markt blijven. Het vrijgeven van de markt zou daarom niet als vanzelfsprekend de elders verwachte positieve gevolgen met zich meebrengen. De implementatie vroeg daarom om een bijzondere aanpak om toch te zorgen voor verbetering van de efficiency en klantvriendelijkheid. De tweede reden is dat deze bedrijven van groot belang zijn voor de kwaliteit van het publieke domein. Anders gezegd: deze bedrijven zijn belangrijk voor de realisatie van een breed scala aan zwaarwegende publieke belangen. De vraag was natuurlijk in hoeverre marktwerking de realisatie van deze publieke belangen in de weg zou staan. Zou marktwerking niet eenzijdig de aandacht richten op rendement en zachte waarden als universele beschikbaarheid, milieu en toegankelijkheid verwaarlozen? Het WRR-rapport onder leiding van Wim Derksen 'Het borgen van publiek belang' (2000) moet ook in dit licht worden gezien.

Er was dus aandacht voor de verschillen tussen sectoren en het belang van

publieke waarden, maar onder de Paarse kabinetten werd doorgegaan met de introductie van de marktwerking. De liberalisering van de energiemarkt kreeg vorm met publieke netbeheerders, het openbaar vervoer kreeg aanbestede concessies, in de telecommunicatie werden bestaande netten opengesteld voor nieuwe providers en in de drinkwatersector deed de benchmark zijn intrede: concurrentie in grote verscheidenheid.

De laatste jaren echter heeft marktwerking het moeilijk als thema. Gesteund door de kredietcrisis van 2008 is breed

'Nee, mits' is nu de leidende gedachte bij privatiseren

het neoliberale gedachtegoed failliet verklaard. Zo veranderde de toenmalige Minister van Financiën de leidraad van 'alles aan de markt overlaten tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn' in 2008. 'Nee, mits' is nu de leidende gedachte bij privatiseren.¹ In het openbaar vervoer verviel de verplichting tot aanbesteden voor de grote steden (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2007).

In dit artikel bespreken we vier argumenten die het marktwerkingsdebat nuanceren. We illustreren deze stellingen met empirische bevindingen in infrastructuursectoren.

1. Overheid is niet de enige hoeder van nationaal strategische belangen

In de elektriciteitssector is in 2008 het distributienet gescheiden van productie en levering, na veel en heftige debatten met leveranciers als Nuon en Eneco

enerzijds en anderzijds de toenmalige minister Laurens Jan Brinkhorst en later Maria van der Hoeven als hoofdrolspelers. Het netwerk is nu in handen van de overheid; leveranciers kunnen in publieke of private handen zijn. Dit laatste vormde de grootste zorg in het debat voorafgaand aan de splitsing: zouden de leveranciers niet een te gemakkelijke prooi worden voor bedrijven in het buitenland die dan vervolgens ook

Geen eenzijdige uitverkoop van Nederlandse bedrijven

hun stroom aan Nederlanders zouden verkopen? Nederland zou dan voor haar stroom afhankelijk worden van import, wat voor zo'n strategisch belangrijk goed als stroom ongewenst zou zijn.

Deze zorg zien we overigens niet alleen in de energiesector. In de drinkwatersector is de bescherming van strategische nationale belangen de belangrijkste drijfveer geweest om wettelijk vast te leggen (onder toenmalig minister Pronk van VROM) dat drinkwaterbedrijven altijd in publieke handen moeten blijven. De vrees voor de uitverkoop van Nederland betreft trouwens ook de private sector (Tamminga, 2009).

Is deze zorg terecht geweest? Het eerste gedeelte van dit scenario is bewaarheid. Nuon en Essent, twee grote voorheen Nederlandse energiebedrijven, zijn verkocht aan een Zweedse en een Duitse onderneming. Maar tegelijk ontstonden op andere delen van de energiemarkt nieuwe Nederlandse spelers, zoals Greenchoice. Het tweede gedeelte van het geschetste scenario, de angst om niet langer zelf-

voorzienend te zijn in de productie van goederen van nationaal strategisch belang, heeft verrassend uitgekapt. Nederland had tot voor kort 25 gigawatt aan productievermogen. Hiermee kon Nederland bijna de binnenlandse vraag naar stroom bevredigen. In korte tijd zijn er serieuze plannen ingediend voor 30 gigawatt nieuw elektrisch vermogen (Kroon, 2009). Dit betekent dus meer dan een verdubbeling van het productiepark. Deze verdubbeling is nog exclusief de grote offshore windmolenparken. Dit zou betekenen dat Nederland een grote 'exporteur' van stroom wordt, in plaats van importeur. De verrassende wending is dus dat de buitenlandse stroombedrijven het kennelijk aantrekkelijk vinden om hier productiecentrales te bouwen, met de daarbij behorende stroom van investeringen en werkgelegenheid. Nederland krijgt daarmee de kans haar eigen milieuvoorwaarden aan deze bedrijven voor te schrijven en bovendien mag verwacht worden dat in het kielzog van deze centrales nieuwe energie-intensieve bedrijven zich in de nabijheid van deze bedrijven zullen vestigen. De geografische condities (ligging aan Noordzee, dus gemakkelijke toevoer van grondstoffen en de beschikbaarheid van grote hoeveelheden koelwater) zijn voor deze bedrijven kennelijk belangrijker dan het automatisch in het moederland investeren.

In de openbaarvervoersector zien we eveneens een gemengd beeld ten aanzien van internationale 'uitverkoop'. Sommige bedrijven zijn inderdaad overgegaan in buitenlandse handen (Arriva, Veolia en Connexxion). Tegelijk ontstond een nieuw Nederlands bedrijf (Qbuzz) en bleven de investeringen in vernieuwing hoog, omdat de regionale overheden in het openbaar vervoer dat afdwongen.

De empirie laat dus wel een ‘verschuiving’ zien van Nederlandse en buitenlandse eigenaren, maar van een eenzijdige uitverkoop is geen sprake. In het geval van elektriciteit lijkt de positie van Nederland zelfs te zijn versteekt, ondanks de verkoop van Nederlandse bedrijven.

2. Bij marktwerking verdwijnt de overheid niet uit beeld – meestal groeit de overheidsbemoeienis. Zij krijgt wel een andere rol

Een veelgehoorde zorg bij de introductie van marktwerking is dat de overheid haar grip op de sector verliest en de macht wordt overgedragen aan commerciële bedrijven (zie bijvoorbeeld Sommer, 2003; Chavannes, 2009). Dat gebrek aan controle zou nadelig zijn voor de sociale functie van infrastructuur, bijvoorbeeld solidariteit met de zwakkeren, ouderen of minder draagkrachtigen, betogen de tegenstanders van marktwerking. Maar is dat wel zo? In het stads- en streekvervoer zien we juist dat de rol van de overheid groter is dan ooit. Daar spelen twee mechanismen. Allereerst moeten de streekvervoerbedrijven met elkaar concurreren om concessies. Dat betekent dat ze concurreren om de gunsten van de overheid, niet direct om de gunsten van de reiziger. Die concessies worden gedefinieerd door de regionale vervoersautoriteiten. Vóór 2000 was er slechts algemene wetgeving over minimumbediening, nu zijn de overheden zelf actief in het vertalen van hun (openbaar) vervoerbeleid naar de wensen en eisen ten aanzien van de dienstverlening. Meer aandacht, sturing en controle vanuit publieke hoek dus.

Daarnaast zijn de stadsvervoerders in de grote steden opengebroken. Vóór 2000 waren dat in zichzelf gekeerde organisaties. De kleinere gemeentelijke vervoerbedrijven gingen op in de

nieuwe streekvervoerders en de grote drie (HTM, RET en GVB) werkten sterk aan hun efficiëntie (Westerink et al., 2007). Ook zij vinden tegenover zich een vervoersautoriteit die directer op publieke belangen stuurt, denk bijvoorbeeld aan eisen aan de bus op het gebied van milieu en toegankelijkheid. Veel vervoersautoriteiten vullen hun nieuwe rol sterk in.

Dus is de stelling terecht dat de overheid uit beeld verdwijnt? Nee. Er is nu meer aandacht, sturing en controle vanuit publieke hoek, juist ook ten aanzien van de sociale functie van in-

Vervoersautoriteiten vullen hun nieuwe rol sterk in

frastructuren. Het mag duidelijk zijn dat dit zich niet in elke sector voordoet, maar het laat zien dat marktwerking ook gepaard kan gaan met méér expliciete overheidsbemoeienis, dat het gesloten, in zichzelf gekeerde organisaties ter verantwoording kan roepen en dat een waaier aan publieke waarden wordt getoetst. Zeker in het stads- en streekvervoer is de grip van de (regionale) overheid sterker dan ooit. Dat leidt zelfs soms tot sterke druk op die waarden die minder van belang zijn voor de overheid die via concurrentie de nieuwe controle heeft: de werkdruk onder chauffeurs is sterk toegenomen (Tijmsman en Van Rij, 2009).

3. Duurzaamheid is niet het monopolie van de overheid – over het belang van prikkels

Een argument in het marktwerkingsdebat is dat de ambities op het gebied

van duurzaamheid onder druk komen te staan door de liberalisering. Deze ongerustheid is ingegeven door de idee dat private partijen met name oog hebben voor financieel rendement en minder gevoelig zijn voor de realisatie van publieke belangen als duurzaamheid. Voorts zou de realisatie van duurzaamheid een zaak zijn van samenwerking in de sector en door de institutionele fragmentatie als gevolg van de liberalisering ligt dit minder voor de hand.

De overheid is niet altijd de beste hoeder van duurzaamheid

Hoe is dit bijvoorbeeld gegaan in de elektriciteitssector? Er is nu serieuze aandacht voor het mogelijk maken van een grootschalige doorbraak van de elektrische auto en daaraan gekoppeld de introductie van de *smart grid*: een slimmer elektriciteitsnet waar consumenten bijvoorbeeld ook elektriciteit aan terug kunnen leveren.

De cynicus zal zeggen dat nu toch vooral gepraat wordt en nog weinig wordt gedaan. Maar een paar jaar geleden werd hier niet eens over gesproken, laat staan dat er wat werd gedaan. Het is interessant om te zien dat vooral de netbeheerders het voortouw nemen in het verkennen van mogelijkheden van smart grids. Enerzijds zijn deze netbeheerders publieke bedrijven en als zodanig wellicht iets minder gevoelig voor directe financiële resultaten. Anderzijds heeft de splitsing tussen netwerkbeheerders aan de ene kant en productiebedrijven en leveranciers aan de andere kant er mogelijk toe geleid

dat de netbeheerders gemakkelijker de smart grid propageren dan voorheen, toen de bedrijven nog ongesplitst waren. De reden is dat zij op geen enkele manier meer een financieel belang hebben in de gevestigde producenten. Dat is belangrijk omdat de smart grid decentrale productie zal faciliteren wat ten koste zou kunnen gaan van de positie van de huidige producenten.

In het openbaar vervoer is in de concessies aandacht gekomen voor de milieuprestaties van de aanbieders. Veel vervoersautoriteiten vragen in hun bestek om technologische vernieuwingen, een niet te negeren vraag voor de biedende vervoerders. Denk daarbij aan schonere dieselmotoren, waterstof- en gasbussen (Broer, 2009).

De empirie laat dus zien dat marktwerking ook positief kan zijn voor milieuispanningen. Bovendien: de overheid is niet altijd de beste hoeder van duurzaamheid gebleken. Wettelijke en contractuele eisen aan private partijen kunnen meer effect sorteren dan een publiek orgaan dat in stilte zijn werk verricht, en weinig verantwoording schuldig is.

4. Fragmentatie als gevolg van marktwerking kan ook tot nieuwe verbindingen leiden

De introductie van marktwerking vereiste dat verschillende bedrijven van een enkele infrastructuur gebruik konden maken; dubbele netwerken bouwen zou voor veel netwerken nooit opwegen tegen de vermeende voordelen van marktwerking. Al eerder gaven we aan dat dit verschillende vormen kreeg. In de lokale netwerken naar onze voorkeur werden de beheerders (het private KPN en de publieke bedrijven Alliander, Stedin en Enexis) gedwongen toegang te geven aan andere bedrijven. Ook werd het zittende bedrijf gesplitst in een infrastructuurbeheerder

(ProRail, TenneT en de genoemde drie beheerders van lokale energienetwerken) en de leverancier die zijn diensten over de infrastructuur transporteert (zoals NS, Connexxion, Veolia en Oxxio, Greenchoice, Eneco, Nuon en Essent). In de energiesector werden ook nog de producenten van stroom en gas afgesplitst.

Verschillende aanbieders kunnen hun producten en diensten aanbieden over eenzelfde infrastructuur. Concurrentie tussen die aanbieders kan, in potentie, leiden tot lagere prijzen en eventueel betere kwaliteit, waarbij de beheerder van de infrastructuur strikt gereguleerd moet worden.

Een volgende zorg in het marktwerkinsdebat is dat de opsplitsing zou leiden tot suboptimalisaties (bedrijfs-onderdelen die eigenlijk moeten samenwerken voor een goed resultaat, worden opgesplitst) wat zou leiden tot hoge transactiekosten (regulering en expliciete afstemming die eerst informeel tot stand kwam).

In de spoorsector leek in 2001 inderdaad de ontvlechting problematisch: het punctualiteitscijfer duikelde in een jaar met vijf procent punten naar een diepterecord van onder de tachtig procent en het klantenoordeel zakte mee. Zeker rond het aanpakken van verstoringen was een intensieve samenwerking tussen NS en ProRail gewenst, maar onmogelijk. Het besef dat dit moeilijk werkbaar was leidde tot drie ontwikkelingen. Allereerst werd gewerkt aan een nieuwe dienstregeling om meer punctueel te kunnen rijden, deze werd ingevoerd in 2007. Daarnaast werd het communicatieregime tussen ProRail en NS versoepeld en de samenwerking weer geïntensiveerd (Heighton, 2008). Ook werd gewerkt aan meer gestandaardiseerde protocollen voor verstoringen, zodat voor beide

partijen duidelijker was hoe op een bepaald soort verstoring gereageerd zou moeten worden (Steenhuisen, 2009). Inmiddels zijn het versoepelde communicatieregime en de storingsprotocollen al weer enige tijd werkzaam en is bijna 87 procent van de treinen op tijd. Bijna tachtig procent van de reizigers geeft de NS weer een 7 of hoger (NS, 2010).

Bedrijven in buitenlandse handen investeren volop in Nederland

Kortom, fragmentatie kan ook nieuwe vormen van samenwerking opleveren die de prestatie doen verbeteren, in plaats van verslechteren.

Conclusie

Dit artikel schetst enkele contraintuitieve observaties uit de empirie: veel bedrijven zijn inderdaad in eigendom van buitenlandse sectorgenoten gekomen, maar desondanks investeren deze bedrijven volop in Nederland wat de positie van Nederland versterkt. Bepaalde typen investeringen in milieuvriendelijke technologieën zijn van de grond gekomen, ook met marktwerking. Sommige sectoren met meer marktwerking hebben juist *meer* overheidsinvloed gekregen. Fragmentatie heeft ook nieuwe vormen van samenwerking opgeleverd. Langetermijninvesteringen bleven soms inderdaad achter, maar worden vaak ook weer opgepikt, onder andere door expliciete regelgeving en toezicht, zonder dat marktwerking werd teruggedraaid.

In het huidige marktwerkinsdebat ontbreekt historisch besef: te gemak-

kelijk wordt voorbijgegaan aan het feit waarom in het begin van de jaren negentig het zo aantrekkelijk leek om marktwerking te introduceren. De sectoren functioneerden niet goed in publieke handen. Ze waren niet klantgericht, inefficiënt en prikkels om te innoveren ontbraken: er was immers geen concurrentie. De overheidspartijen richtten zich soms te eenzijdig op de korte termijn en dat leidde tot

In het marktwerkingsdebat ontbreekt historisch besef

onderinvestering. In andere sectoren was juist sprake van overinvestering en *goldplating*. Wat alle sectoren gemeenschappelijk hadden, is dat de toenmalige bedrijven zich vaak onttrokken aan de tucht van zowel de markt als die van de overheid.

In het afgelopen decennium hebben we ook ontdekt wat de scherpe kanten aan marktwerking zijn. Er zijn nieuwe, kleinere publieke monopolies gecreëerd die onder toezicht staan. Dat toezicht blijkt vaak lastig. Private partijen meekrijgen in publiek noodzakelijk geachte innovaties blijkt ook lastig.

Toch heeft marktwerking ook veel opgeleverd, waarvoor nu te weinig oog is. Voor het openbaar vervoer: een bus werd per uur zo'n dertig procent goedkoper, er is duidelijkheid over de relatie tussen subsidie en de geboden vervoersdiensten, er is een directere koppeling tussen het beleid van overheden met betrekking tot het vervoersbeleid en de wijze waarop openbaar vervoer daaraan bijdraagt. In de ener-

giesector is er ruimte gekomen voor groene leveranciers en is smart grid een serieuze optie voor de toekomst geworden.

De roep om de resultaten in plaats van de ideologieën te beoordelen, wordt gelukkig steeds groter (cf. Oudshoorn en Gortzak, 2010; SER, 2010) en dit artikel heeft hiertoe de eerste stappen gezet. Het afgelopen decennium is veel geleerd over wat werkt en wat niet. Belangrijk bij zo'n zakelijke afweging is dat de transitie enige tijd moet worden gegund om zich te bewijzen.

Bij discussies over de *pro's* en *con's* van marktwerking in de wereld van infrastructuur dient bedacht te worden dat een gewone markt maar zelden zal ontstaan. Er zullen altijd niches zijn – veelal de infrastructuur zelf – die monopolide georganiseerd zijn. In die delen van de markt waar wel concurrentie mogelijk is en ook ontstaat, zal in het algemeen geen echte markt ontstaan, maar zal er sprake zijn van oligopolide configuraties. En zelfs als er wel een echte markt ontstaat, blijven er zwaarwegende publieke belangen in het geding. Al deze factoren tezamen vragen om een actieve en interveniërende overheid, ook na de invoering van marktwerking. Anders gezegd: marktwerking gaat gepaard met re-regulering; ziehier de re-reguleringsparadox (Vogel, 1996).

Marktwerking is geen panacee noch een ziekte. Het is een 'wijze van ordenen' met behulp waarvan, mits kundig gebruikt, bepaalde problematische situaties in een (infrastructuur)sector kunnen verbeteren.

Noot

¹ 'Toezicht is de zwakke schakel bij marktwerking'; volgens Sweder van Wijnbergen ontbreekt in sommige sectoren een goede marktmeester; *NRC Handelsblad*, 20 juni 2008.

Literatuur

- Baarsma, B., C. Koopmans en J. Theeuwes, Maar zonder marktwerking zaten we nu nog met de PTT, *NRC Handelsblad*, 8 mei 2010.
- Broer, K. Aardgas of diesel, richtingstrijd houdt aan; Wie is de schoonste van het land? In: *OV Magazine*, nr. 1, 2009.
- Chavannes, M., *Niemand regeert*, NRC Boeken, 2009.
- Heighton, M., ProRail en NS draaien hun splitsing deels weer terug, in: *de Volkskrant*, 2 december 2008, p. 7.
- Kremers, J.J.M., Geef onze economie meer markt, in: *NRC Handelsblad*, 30 oktober 1993, p. 8.
- Kroon, M., Powerhub, Duurzame opwekking en knelende regels brengen netbeheerder in tijdnood. In: *Het Financieel Dagblad*, 20 mei 2009.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Kabinetstandpunt Aanbesteding Stads en streekvervoer*, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2004.
- NS, *Jaarverslag 2009*, Nederlandse Spoorwegen, Utrecht, 2010.
- Oudshoorn, C. en P. Gortzak, Het enige dat telt, is het resultaat, in: *Trouw*, 20 maart 2010, p. 38.
- Raak R. van en N. Schouten, *De uitverkoop van de energie*, Wetenschappelijk Bureau SP, Rotterdam, 2001.
- Raak R. van en N. Schouten, *De uitverkoop van het openbaar vervoer*, Wetenschappelijk Bureau SP, Rotterdam, 2002.
- SER, *Advies Overheid én markt: het resultaat telt. Voorbereiding bepalend voor succes*, Sociaal Economische Raad, Den Haag, 2010.
- Sommer, M., Met de bus bergafwaarts, in: *de Volkskrant Magazine*, 29 november 2003, p. 32.
- Steenhuisen, B., *Competing public values. Coping strategies in heavily regulated utility industries*, NGLnfra dissertation, Delft, 2009.
- Tamminga, M., *De uitverkoop van Nederland*, Prometheus, Amsterdam, 2009.
- Tijdsman, N. en C. van Rij, *De effecten van marktwerking op arbeidsvoorwaarden; Regionaal openbaar vervoer*, Regioplan, 2009.
- Tweede Kamer der Staten-Generaal, *Wet Personenvervoer 2000, Motie Roefs*, Kamerstuk 23 645, nr. 167, 2007.
- Vogel, S.K., *Freer markets, more rules, regulatory reform in advanced industrial countries*, Cornell University Press, Ithaca, NY, 1996.
- Westerink, H., O. Pruis, E. Trel, D. Van de Velde, en L. Lutje Schipholt, *Benchmark GVB, HTM, RET en GVV*, Inno-V, Amsterdam, 2007.
- WRR, *Het borgen van publiek belang*, Sdu, Den Haag, 2000.
- WRR, *Infrastructures. Time to Invest*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2008.