

VOORWOORD

bij het Rapport “**Weg Belemmeringen - van red tape naar red carpet**” van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Cie. Noordzij), uitgebracht op 11 juni 2008 aan de Staatssecretaris van EZ en de Minister van VenW.

Een Uitweg uit de Tragiek van de Goede Bedoelingen

***Onze grootste problemen kunnen niet worden opgelost op het zelfde denkniveau, als waarop we ze gecreëerd hebben.
(Albert Einstein)***

Gedurende de looptijd van het advies traject van onze Commissie tekenden wij tijdens interviews onder andere de volgende ontboezemingen op:

“ We zijn in onze samenleving met z’n allen in toenemende mate verstrikt geraakt in een moeras van ingewikkelde en knellende regels en procedures”

“De idealen van menselijkheid, respect, durf en slagvaardigheid lijken steeds meer plaats te maken voor de angst voor ‘het dictaat van de procedure en het juk van de formele, gedetailleerde, papieren verantwoording.’ ”

“Procedures en regels worden vaak vastgesteld in een ingewikkeld politiek proces van compromissen, zonder consultatie van de juiste betrokkenen. Daardoor wordt onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van handhaving, en met de extra lastendruk die dat voor de betrokkenen met zich meebrengt”

“Het lijkt erop of er twee volstrekt aparte werelden bestaan, ieder met hun eigen legitieme logica, maar elkaar onvoldoende begrijpend: die van de burger en die van de ambtenaar”

“Het onkruid van de technocratie, de verregaande specialisatie en de juridisering, lijkt ons allen steeds meer te overwoekeren. Een integrale kijk, laat staan -aanpak, is verder weg dan ooit. ”

Men kan zich afvragen hoeveel mensen deze hartenkreten onderschrijven. Dat zouden er in mijn ogen best eens veel meer kunnen zijn dan men tot nu toe heeft aangenomen; niet alleen onder burgers en ondernemers, maar ook onder politici en ambtenaren. We willen blijkbaar allemaal onder het onszelf opgelegde juk uitkomen.

Het is prijzenswaardig dat achtereenvolgende kabinetten zich actief hebben gebogen over de vraag hoe dit te realiseren. Er zijn op dit gebied inmiddels een aantal resultaten geboekt. Maar we moeten helaas ook constateren dat burgers en ondernemers daar in de dagelijkse praktijk van hun bestaan nog te weinig van hebben gemerkt.

Daarom is het moedig dat Staatssecretaris Heemskerk en Minister Eurlings een commissie hebben ingesteld die dit voor de transportsector zou moeten bekijken, met als uitdrukkelijke opdracht om zulks te doen vanuit het gezichtspunt van de ondernemer, onder toepassing van het nieuwe paradigma: “De overheid vertrouwt de ondernemer” .

Achtereenvolgens ga ik in vogelvlucht langs (I) de onderliggende problematiek, (II) de door de commissie geadopteerde filosofie, en (III) de opzet en inhoud van het rapport zelve.

I. PROBLEMATIEK

Waarom nog een rapport?

Er zijn over het onderwerp (terugdringen van) regeldruk, administratieve lasten, respectievelijk lastendruk, reeds vele publicaties en rapporten verschenen. Denk bijvoorbeeld aan het jaarlijkse voorwoord van de Vicepresident van de Raad van State, de rapportages van de Algemene Rekenkamer en van Actal, alsmede aan de diverse rapporten en aanbevelingen van Professor Dr Leo Stevens. Helaas is er tot nu toe in onze complexe samenleving nog te weinig te merken van een verlichting van iets waar alle geledingen van de maatschappij onder gebukt gaan (niet alleen burgers en ondernemers, maar óók politici en ambtenaren): de verstikkende en knellende regel- en proceduredruk. Ter illustratie zijn in het bijlagendeel bij dit adviesrapport een viertal samenvattingen opgenomen van algemene onderzoeken, adviesrapporten, en brede discussiebijeenkomsten over regeldruk, die in het recente verleden (2006-2007) zijn verschenen, respectievelijk hebben plaatsgevonden.

Ondanks bovenstaande constatering durft de commissie het toch aan een bijdrage te leveren om uit deze tragiek van de goede bedoelingen te komen: nu is de tijd daarvoor wellicht rijper dan daarvoor, en wordt de urgentie ervan bij de politiek meer gevoeld dan voorheen. Deze worstelt immers met de vraag hoe de almaar groeiende kloof tussen burger en politiek te verkleinen.

Constatering: angst, wantrouwen en ‘nog meer regels’ zijn slechte raadgevers

Wie de ontwikkelingen in onze maatschappij volgt, kan zien dat die meer dan vroeger gebukt lijkt te gaan onder angst en wederzijds wantrouwen. En hoe meer wantrouwen, hoe meer en gedetailleerder de regels.

Maar niet alleen dat, het lijkt wel alsof er een belangrijke stroming bestaat die stelt: “wij kunnen de maatschappij slechts verbeteren door nog meer regels en verbodsbepalingen”. Bovendien wordt deze stroming versterkt door de gedachte: “wij moeten niet alleen de risico’s, maar alle risico’s uitsluiten”.

In het bedrijfsleven is er in toenemende mate gehoor voor de volgende gedachte: *Manage for the best and not for the worst*. Deze gedachte gaat uit van het feit dat vijftiennegentig procent van de medewerkers in een organisatie van goede wil zijn en zich aan de regels willen houden. Feit is ook dat per definitie zo’n vijf procent van de

medewerkers de regels juist willen mijden of misbruiken. In die filosofie dienen regels dus te worden ontworpen voor de goedwillende vijftiennegentig procent van de mensen in de samenleving. De onwillende vijf procent moet worden geïdentificeerd en gestraft.

Het probleem is helaas, dat we nog te vaak door het maken van extra regels proberen ook die vijf procent kwaadwillenden tot beter gedrag te krijgen. Dit lukt op die manier echter niet, terwijl tegelijkertijd het welwillende deel van de samenleving wordt geconfronteerd met een dichtgetimmerd netwerk van voor hen vaak knellende en gedetailleerde regels en verbodsbepalingen. Bovendien worden deze regels vaak nog opgelegd zonder consultatie van de juiste betrokkenen zelf. Kortom: zo komen de nieuwe regels en procedures vaak neer op het bestraffen van slecht gedrag in plaats van het belonen van gewenst gedrag.

Gevolg: vervreemding en ontnemen van de eigen verantwoordelijkheid

Dit heeft tot gevolg dat burgers en ondernemers zich vaak door overheden miskend en, erger nog, ontkend voelen. Niet alleen worden er op zo'n manier immers beslissingen genomen "over ons maar zonder ons", maar het vermindert daarmee ook de motivatie van de burger om zich te houden aan ingewikkelde en onbegrijpelijke regels. De tragiek is, dat, in weerwil van de goede bedoelingen van de regelgever, burgers en ondernemers zich vaak door "achterkamertjes-politiek" gemanipuleerd voelen

Een onbedoeld gevolg van de dichtheid van de regels is bovendien het feit dat de eigen verantwoordelijkheid van burgers en ondernemers daardoor niet meer wordt gestimuleerd.

Daarnaast: hoe meer regels, hoe meer en hoe groter de controle instanties, hoe groter de afstemmingsproblematiek tussen inspecties, en hoe meer kosten gemoeid met handhaving.

Men dient zich dan ook af te vragen of deze wijze van opereren leidt tot een betere samenleving. Dit lijkt niet het geval. Veeleer doet de volgende uitspraak opgeld: *We are out of control, because there is too much control.*

Duidelijker kunnen we de tragiek van de goede bedoelingen niet samenvatten

Uitingen van onbegrip en frustratie aan beide kanten

Het wantrouwen en het onbegrip komen bij de verschillende partijen op een eigen manier naar voren. Dit maakt het oplossen van deze Gordiaanse knoop ook zo moeilijk.

Er lijken twee verschillende belevingswerelden te bestaan, met ieder z'n eigen, overigens op zichzelf begrijpelijke, logica.

Aan de ene kant verbazen ambtenaren en politici zich over het fenomeen dat ondernemers soms juist meer en meer gedetailleerde regels willen in verband met:

- het creëren van een level playing field;

- het voorkomen dat een of meer concurrenten te veel macht zouden krijgen;
- de wens om in de complexiteit van alle regels en interpretaties dan maar duidelijkheid te krijgen en te weten “waar we aan toe zijn”; d.w.z. liever een simpele ‘checklist’ (middelenwetgeving) dan een kaderregeling (doelwetgeving).

Aan de andere kant zijn er de impressies van veel ondernemers:

- ondernemers voelen zich in de praktijk van alledag nog te vaak behandeld als mensen die - bijna per definitie – behoren tot de 5% die onbetrouwbaar zijn, terwijl zij toch zorgen voor de werkgelegenheid en de belastinginkomsten.
- ondernemers vinden het erg, als ze de indruk krijgen dat er geen rekening wordt gehouden met hun situatie bij de behandeling van verzoeken die in hun ogen alleszins redelijk zijn. Een veelgehoorde klacht in dit verband is: “Het leek wel alsof de ambtenaar zich meer zorgen maakte over ‘de formeel juiste procedure’ en ‘het mogelijke oordeel van z’n chef’, dan dat hij zich verplaatste in mijn situatie en zich druk maakte over de oplossing van mijn knellende probleem. Ik voelde alleen maar dat ik lastig was.”
- ondernemers vinden de wirwar van regels en voorschriften waar ze aan moeten voldoen al erg genoeg, maar hebben nog veel meer last van verschoven – of helemaal niet genomen – beslissingen, door stammenstrijd tussen en binnen departementen of afdelingen;
- ondernemers begrijpen niet dat er bij het maken van wetten en regels zo weinig rekening wordt gehouden met de extra kosten van administratie die dat voor hen met zich meebrengt. De tragedie is dat elk regeltje op zich wellicht nog niet zo veel impact lijkt te hebben maar dat de optelsom van al dat zog. “kleine leed” aanzienlijk is.
- ondernemers begrijpen niet waarom de handhaving van regels zo moeilijk en ingewikkeld moet zijn.

II. FILOSOFIE

Hoe komen we uit de impasse waar we met z’n allen kennelijk in zitten, en waar we met z’n allen (zowel burgers en ondernemers, als ook politici en ambtenaren) uit willen komen?

Paradigma verschuiving nodig

Het ideaal is natuurlijk wanneer wij het wantrouwen zouden kunnen overwinnen en gewoon *could manage for the best and not for the worst*.

We zouden daartoe ook moeten leren leven met het feit dat we ons niet tegen elk risico kunnen beschermen. Tevens willen we de eigen verantwoordelijkheid van de burgers en ondernemers weer bij hen terug leggen.

Dit alles betekent dat we weer zouden moeten uitgaan van het vertrouwen in de ondernemer, maar dat, als dat vertrouwen beschaamd zou worden, de overheid dan hard mag en moet ingrijpen.

Het houdt tevens in dat we de kloof tussen de verschillende werelden dienen te overbruggen.

Kortom: niet meer vluchten in nog meer regels, maar ook niet meer vluchten in cynisme en onverschilligheid (“het is te ingewikkeld en we kunnen er toch niets meer aan doen”).

Paradigmaverschuiving niet zo maar te realiseren

Het moeilijke is dat in de harde praktijk van alledag een dergelijke verschuiving van attitude bij alle spelers lastig te realiseren is. Iedereen heeft immers vanuit zijn eigen ervaring wel een voorbeeld van waaruit zou blijken “dat de andere partij het vertrouwen niet waard is”.

Zoals al is geconstateerd zijn tot nu toe, in de perceptie van burgers en ondernemers, helaas te weinig van de zeer waardevolle aanbevelingen uit andere rapporten merkbaar gerealiseerd. Maar mede door die verschillende rapporten weten we steeds beter waar het probleem zit. Eén hypothese is, dat die aanbevelingen weliswaar als waardevol werden bestempeld, maar als te abstract werden beschouwd om ze in de praktijk van alle dag “handen en voeten te geven”. De andere hypothese is, dat de logica en prioriteiten van de werelden van burgers en (beleids)ambtenaren te ver uit elkaar zijn gegroeid.

Paradigmaverschuiving via (1) een set algemene uitgangspunten, gekoppeld aan concrete aanbevelingen, en (2) via het dichten van de kloof tussen de verschillende werelden van ambtenaren en burgers/ondernemers

Op grond van bovenstaande hypothesen zou er allereerst dus een combinatie gevonden moeten worden van algemene uitgangspunten die de paradigmaverschuiving vorm geven, gekoppeld aan een aantal praktische en concrete aanbevelingen die het gedrag op korte termijn beïnvloeden. Op die manier kan de angst om het oude los te laten en het nieuwe te gaan toepassen in diezelfde praktijk van alledag worden verminderd.

In dat verband wil ik wijzen op een belangwekkend essay van een van onze commissieleden, Prof Dr M. van Twist, waarin hij een aantal achterliggende oorzaken van de problematiek blootlegt en een aantal suggesties ter oplossing behandelt, zoals die in de beraadslagingen binnen onze commissie naar voren zijn gekomen. Een synopsis is als bijlage in ons rapport opgenomen.

Regelreductie is geen kwestie van zekerheden, maar vooral van overleg en van aan de juiste mensen op het juiste moment de juiste vragen stellen.

De commissie heeft een aantal van die vragen op een rij gezet, en biedt die graag aan als een “raamwerk van algemene uitgangspunten” bij het vorm en inhoud geven aan toekomstige regelgeving, of bij de herziening van bestaande regels, of bij het anders omgaan met verzoeken en klachten uit de wereld van burgers en ondernemers.

De commissie heeft zich daarbij afgevraagd:

Hoe zouden publieke regelingen er uit zien en hoe zou de attitude vis a vis de ondernemer veranderen als tevoren consequent een checklist van o.a. de volgende zes algemene uitgangspunten zou worden gehanteerd?

1. **Ga uit van vertrouwen**,
maar wordt het vertrouwen beschaamd, dan harde sancties
2. **Ga uit van de perceptie van de ondernemer (en/of de burger)**
en betrek de relevante betrokkenen actief bij de voorbereiding van regels (“gemengd zwemmen”: los knelpunten op in samenspraak tussen betrokken ondernemers en ambtenaren, in een pressurecooker model, gericht op het bereiken van echt resultaat, niet alleen maar op “de procedure”)
3. **Ga (waar mogelijk) van red tape naar red carpet**
richt je zoveel mogelijk op hoe het wel kan, en zo min mogelijk op waarom het allemaal niet kan, of kon.
4. **Beloon gewenst gedrag**,
en begin niet steeds ‘automatisch’ met bestraffen van ongewenst gedrag
5. **Leer leven met risico’s**
en manage for the best instead of for the worst
6. **Zet als standaard benadering meer praktijkexperimenten in** (maak beleid op basis van ervaringen met praktijkproeven, niet op basis van ellenlange rapporten met vaak onbekende aannames en uitgangspunten)

Deze uitgangspunten, die de paradigmaverschuiving helpen vorm te geven, zijn op zich niet nieuw of revolutionair. Zij zijn ook – soms in iets andere bewoordingen - terug te vinden in een aantal van de reeds eerder genoemde rapporten. Het is wel zo dat zij, in vragende vorm gehanteerd, tot inzichten kunnen leiden die maken dat men bij het vorm en inhoud geven aan nieuwe regels onderweg toch net een andere afslag neemt dan wanneer men de betreffende vraag niet gesteld had. *Men moet dit alleen wel doen!*

Daarnaast suggereert de tweede hypothese dat het noodzakelijk is de kloof tussen de twee werelden te overbruggen, en een effectievere vertaalslag te maken naar werkzame oplossingen die gedragen worden door bedrijfsleven, burgers én overheid. De overheid moet dus niet meer louter adviezen in ontvangst nemen en daarop diplomatiek reageren, maar telkens gezamenlijke teams van overheid en bedrijfsleven aan het werk zetten die binnen een bepaald tijdsbestek - onder toepassing van de eerder geschetste uitgangspunten - knopen moeten doorhakken en oplossingen moeten leveren.

Ook zou in die gedachte een actief beleid van uitwisseling moeten worden gevoerd. Bijvoorbeeld door beleidsambtenaren van de diverse departementen regelmatig “op stage” te sturen bij ondernemers van bijv. het MKB.

In hoofdstuk 3 van dit rapport wordt onder 3.1 uitgebreider ingegaan op deze onderwerpen.

III. RAPPORT

Ondanks het feit dat veel eerdere rapporten over hetzelfde onderwerp een stil bestaan vonden "in de la", streeft de commissie er na om de impasse te doorbreken door het toepassen van de bovengenoemde combinatie van algemene uitgangspunten en concretere aanbevelingen. De commissie is zich er daarbij goed van bewust dat het moed vergt van alle partijen om op een andere manier tegen de zaken aan te kijken en zo een brug te slaan tussen de twee werelden.

Door op korte termijn aan de ondernemers te laten zien dat er wel degelijk concrete resultaten kunnen worden geboekt, kan de politiek laten zien dat het haar ernst is. Ten aanzien van een aantal knelpunten kan zij knopen doorhakken die jarenlang moeilijk waren; dit alles in goede samenwerking en consultatie met de juiste betrokkenen.

Opdracht: ga uit van de ondernemer en het vertrouwen in de ondernemer

De opdracht die de commissie vanuit het Ministerie is meegegeven, luidt vrij vertaald als volgt:

- probeer vanuit een *greenfield* te komen met een aantal aanbevelingen om regeldruk voor ondernemers in de transportsector te verminderen
- blijf de te borgen publieke belangen in acht nemen.
- ga daarbij consistent uit van de perceptie van de ondernemer
- ga daarbij ook uit van het nieuwe paradigma: de overheid vertrouwt de ondernemer.

Opzet van rapport: niet alleen de transportsector, maar ook breder

De commissie is als volgt omgegaan met bovengenoemde opdracht:

Om het mogelijk te maken te experimenteren met deze nieuwe filosofie, en om de inhoud van dit rapport ook bruikbaar te laten zijn voor toepassingen op andere sectoren van de maatschappij waar lastendruk een rol speelt, komt dit rapport met een aantal aanbevelingen die niet alleen te maken hebben met knelpunten die specifiek zijn voor de transportsector maar soms ook een breder toepassingsgebied hebben.

Zo komt de commissie ook met een aantal adviezen van "Europese" aard, die het beleidsterrein van verkeer, vervoer en logistiek lijken te overstijgen. Echter uit de inventarisatie van knelpunten die het vervoerende en verladende bedrijfsleven op dit gebied ondervindt, blijkt dat meer dan de helft van de knelpunten mede een Europese bron heeft. Het wegnemen of verminderen van deze Europese regeldruk vergt veel meer dan het verzinnen van een verstandige oplossing voor het specifieke knelpunt. Om hierin ook in de toekomst effectief te zijn moet Nederland pro-actief op de juiste Europese circuits zijn aangesloten. Dat lijkt op dit moment onvoldoende het geval. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

De commissie is er zich terdege van bewust dat adviezen buiten de grenzen van de directe taakopdracht niet altijd op prijs worden gesteld. Toch meent zij met deze adviezen te moeten komen, omdat aan haar gevraagd is om "fundamenteel" te verkennen welke belemmeringen, in de praktijk in de weg staan aan het effectief kunnen functioneren van het verladende en vervoerende bedrijfsleven. Daarnaast acht zij de adviezen van essentieel belang. Wij bevelen ze dan ook van harte aan kabinet en parlement aan.

De commissie heeft er voor gekozen om niet in eerste instantie uit te gaan van een *greenfield* benadering, omdat de aansluiting met de praktijk van alledag dan nog moeilijker gemaakt kan worden dan nu al het geval is.

Maar de concrete aanbevelingen passen echter wel in het bredere raamwerk van algemene uitgangspunten waarmee de noodzakelijke paradigmaverschuiving kan worden begeleid.

Daarbij hanteert de commissie de benadering: "Hoe kunnen we, met instandhouding van de primaire bedoelingen van de betreffende regels tot oplossingen komen die een minder grote lastendruk (of transportbelemmering) voor ondernemers met zich mee brengen?"

Van groot belang is echter dat er bij partijen een verandering in attitude tot stand komt, zodanig dat we kunnen gaan spreken van een beweging van "red tape" naar: "red carpet", en van "over ons zonder ons" naar: "consultatie en dialoog met de juiste betrokkenen".

Basis van rapport: 42 actuele knelpunten die ondernemers ondervinden

Omdat de commissie conform de opdracht van meet af aan de perceptie van de ondernemers als leidraad heeft gebruikt, heeft zij een inventarisatie gedaan van de door de ondernemers in de transportsector gevoelde knelpunten en belemmeringen. Zij heeft zich bewust beperkt tot de logistieke dienstverlening, zowel aan verladers- als vervoerderzijde.

De consultatie leverde een vijftigtal knelpunten op. Omdat er een aantal knelpunten in de loop van de studieperiode reeds elders werden aangepakt en/of opgelost, resteerden er 42 actuele knelpunten.

Met name twee daarvan worden door de ondernemers als zeer groot en urgent ervaren. Te weten: de problematiek van de congestie en die van de stedelijke distributie.

Deze problematiek is niet alleen logistiek en financieel urgent voor de ondernemers zelf, maar ook voor onze samenleving als geheel. Dit komt enerzijds door de overbelasting van het systeem van de infrastructuur, en anderzijds door de vele en niet op elkaar afgestemde beperkingen van de goederendistributie in de verschillende binnensteden.

Als we het beleid niet spoedig wijzigen komt er namelijk een tijd dat niet meer beloofd kan worden dat de consument dagelijks zijn geld uit de geldautomaat kan krijgen, dat er nog elke dag verse groenten bij de supermarkt te verkrijgen zijn, of dat medicijnen op tijd kunnen worden afgeleverd bij de apotheek. Met andere woorden:

de zekerheden die de burger vandaag de dag nog heeft, worden door de genoemde problematiek snel onzekerheden.

Met betrekking tot de congestie is recentelijk het rapport Elverding verschenen. En met betrekking tot de stedelijke distributie is ook de Commissie Stedelijke Distributie met een eindadvies gekomen. Onze Commissie staat achter de aanbevelingen van beide commissies, en zal in hoofdstuk 2, ter ondersteuning en aanvulling daarvan, aandringen op het doen van praktijk experimenten.

De andere 40 knelpunten beslaan een breed scala van problemen en vakgebieden waar de ondernemers mee kampen. Het is een mix van grote en kleinere problemen. Echter de som van de extra kosten die deze knelpunten opleveren is zeer aanzienlijk en tast niet alleen de portemonnee maar ook de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven aan. Daarbij is het een misvatting het zog. kleine leed te bagatelliseren. In een aantal gevallen kost regelgeving meer dan hij oplevert. Het zog. saldo van de schade is dan te groot. Hoofdstuk 1 gaat nader in op deze knelpunten.

De knelpunten en de in de bijlage gesuggereerde oplossingsrichtingen zijn afkomstig van ter zake deskundigen uit de wereld van betrokken ondernemers. Die oplossingsrichtingen borgen de publieke belangen maar gaan soms uit van een ander paradigma. Een aantal van deze aanbevelingen is in eerste instantie door de wereld van de ambtelijke overheid nog als "moeilijk uitvoerbaar" gekwalificeerd. Op zich begrijpelijk vanuit het bestaande paradigma van denken. In de perceptie van de ondernemers worden echter de door hen gesuggereerde oplossingen van een knelpunt door de overheid helaas nog te vaak en te snel als "politiek of juridisch onhaalbaar", dan wel als "onbelangrijk" gekwalificeerd.

De vraag is echter of dit werkelijk zo is indien men het nieuwe denken, zoals in eerdergenoemde uitgangspunten als werkhypothesen geformuleerd, zou toepassen.

Natuurlijk, niet alle problemen en knelpunten die door de ondernemers zijn aangedragen, kunnen zomaar of zonder slag of stoot worden opgelost. Ze bestaan tenslotte soms al een tijd en we hebben er in de loop van de jaren ook met z'n allen een gecompliceerde rijstebrijberg van gemaakt. Daar komt de regelgeving in Europees verband nog als extra complicerende factor bij. Maar het ontslaat ons niet van de verplichting om er serieus naar te kijken en er gezamenlijk uit te komen. Het is hoogstnoodzakelijk dat de brug wordt gelegd om kloof tussen de twee werelden te overbruggen om uit de impasse te komen.

Maar, het moet gezegd, dit alles vergt van de politiek en van individuele politici persoonlijk leiderschap, doorzettingskracht en wil. Politiek is in deze tijd niet meer de kunst van het haalbare, maar de kunst om het noodzakelijke haalbaar te maken.

Indeling van rapport: drie hoofdstukken en elf aanbevelingen

Het rapport is ingedeeld in drie hoofdstukken, met in elk hoofdstuk een aantal adviezen

1. Neem ondernemers serieus, neem belemmeringen weg.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de problematiek van de 42 knelpunten die door de ondernemers in de transport sector zijn aangedragen, en worden suggesties gedaan hoe er gezamenlijk uitgekomen kan worden(2 adviezen).

2. Neem de praktijk serieus, test regels en regelreductie uit in experimenten.

In dit hoofdstuk wordt een pleidooi gehouden om meer praktijkexperimenten te doen als basis voor eventueel nieuwe of veranderde dan wel verminderde regels(5 adviezen).

3. Neem de toekomst serieus, voorkom nieuwe belemmeringen.

In dit hoofdstuk worden een aantal suggesties gedaan om in de toekomst tot een betere en minder lastenverhogende regelgeving te komen en wordt geïllustreerd hoe de combinatie van algemene uitgangspunten en concrete maatregelen tot ander gedrag en betere uitkomsten kan leiden (4 adviezen).

In deze drie hoofdstukken komen dus in totaal 11 concrete adviezen en aanbevelingen ter sprake.

TENSLOTTE

Ik ga er van uit dat de opvolging van de adviezen in dit rapport zal leiden tot een daadwerkelijke en vooral merkbare verlichting van de lastendruk. De problematiek is immers urgent en fundamenteel genoeg om op een nieuwe wijze de hoognodige brug te slaan tussen de twee verschillende werelden. Daarom kan en mag dit rapport niet "in de la verdwijnen".

De politiek en de politici zijn nu weer aan zet , in teamwerk met de juiste belanghebbenden vanuit de ondernemers.

Laten we met z'n allen afspreken dat we gezamenlijk de beweging maken van "waarom het allemaal niet kan" naar "hoe het wel kan".

Ir. K.J. Noordzij
Voorzitter
11 juni 2008.

Het volledige rapport en de bijlagen zijn te vinden op
www.wegbelemmeringen.nl