

MEMO

Aan Ministerie van LNV
Van Cumela, H.A.C. Verkerk en TLN, F. van den Eijnden
Datum 25 april 2022
Kenmerk
Betreft reactie op consultatie concept wijziging Urm i.v.m. rVDM

Allereerst danken wij het ministerie voor de gelegenheid om een reactie te geven op het aanpassing van de voorgenomen wijziging van de Urm voor het invoeren van het rVDM. In deze Memo gaan wij allereerst in op een aantal hoofdpunten en vervolgens meer in detail op de teksten van de wijziging van de Urm en de Toelichting.

Hoofdpunten

Evenwichtige oplossing voor situaties zonder netwerkdekking en uitvallen van apparatuur

Naar aanleiding van onze vorige reactie op de consultatie van deze wijziging (september 2020) is tijdens de probleemanalyse van de zomer 2021 een goede gezamenlijke oplossing gezocht voor een reeks aan mogelijke verstoringen, die buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen. We zijn blij dat we in de probleemanalyse een gezamenlijke en constructieve oplossing hebben gevonden, die in de praktijk goed kan werken. Deze oplossing is vooral gevonden in het denken vanuit de positie van de chauffeur en de ondernemer.

Reparatie na storingsmelding

In artikel 53, vierde lid wordt geregeld dat na een storingsmelding het voertuig pas weer mest mag vervoeren na reparatie en dat de melding alleen met toestemming van de minister ingetrokken mag worden.

Allereerst vinden wij dat er een ruimere tijd moet zijn dat een transportmiddel nog gebruikt mag worden voor het vervoer van mest. Storingen bestaan nu eenmaal en hoe ingewikkelder de systemen zijn die de overheid voorschrijft, hoe vaker een storing zal optreden. Wij vinden dat een ondernemer dan nog enige tijd (bijvoorbeeld de rest van de dag) de tijd moet hebben om zijn geplande werk af te kunnen maken. We merken nu al dat door schaarste, vervangende onderdelen lang niet altijd op afroep beschikbaar zijn.

Ten tweede vinden we dat na reparatie een transportmiddel onmiddellijk vrijgegeven dient te worden, dit moet 24 x 7 mogelijk zijn en niet afhankelijk zijn van de beslissing van de minister of iemand namens de minister.

Voor zo ver wij weten is de software voor deze meldingen nog niet gebouwd en kunnen deze situaties dus in de brede pilot niet getest worden. Wij vinden het zeer ongewenst als dit pas bij de uitrol van het rVDM beschikbaar zal zijn.

Levering van mest aan particulier in het hoofdspoor

In artikel 64 worden beperkingen genoemd die van toepassing zijn op het leveren van mest aan particulieren. Wij gaan er vanuit dat deze beperkingen alleen gelden als de mest zonder

wegen en bemonsteren vervoerd wordt. Zowel in de tekst van de wijzigingsregeling als in de toelichting komt dit niet duidelijk naar voren.

Wij missen ook een artikel dat aangeeft dat in het hoofdspoor bij levering aan een particulier wel de opmerkingscode op het rVDM opgenomen moet worden.

Consistentie met regels van de Verordening Dierlijke Bijproducten

Zoals we ook in onze reactie op de consultatie in september 2020 hebben aangegeven voldoet de huidige beschreven wijziging niet aan de voorschriften van de Verordening Dierlijke Bijproducten. Dit is ook nu in de situatie met het VDM al zo. Wij gaan er vanuit dat ondernemers niet verplicht gaan worden om voor binnenlandse transporten toch te voldoen aan de eisen van de Verordening Dierlijke Bijproducten voor wat betreft de gegevens op een alternatief voor het handelsdocument.

In onze ogen zijn er nu twee mogelijkheden; of de overheid neemt een beleidsbeslissing dat voor binnenlands vervoer de eisen aan een alternatief voor het handelsdocument niet gehandhaafd zullen worden, of het rVDM wordt alsnog in overeenstemming met de eisen uit de Verordening Dierlijke Bijproducten gebracht.

Bevestiging van levering en afname

In de huidige situatie wordt de handtekening voor de leverancier en de afnemer in een groot deel van de gevallen op basis van een machtiging gezet door de vervoerder. Bij het rVDM moet de bevestiging van levering en afname gedaan worden door respectievelijk de leverancier en afnemer. Deze zullen hiervoor een account bij eCert moeten maken. Wij verwachten dat een aanzienlijk deel van de leveranciers en afnemers niet in staat zal blijken te zijn om dit uit te voeren, zij beschikken bijvoorbeeld niet over een emailadres. Ook tijdens de brede pilot zullen we dit niet kunnen monitoren, omdat deze vrachten tijdens de pilot gewoon niet mee doen. Wij adviseren om alvast voorbereidingen te maken voor het geval dit scenario zich tijdens de uitrol daadwerkelijk gaat voordoen.

Opmerkingen bij de wijzigingsregeling

Onderdeel A

De definitie van dikke fractie:

In deze definitie worden twee mestcodes gebruikt die pas in de bijlage van de regeling worden toegekend. Dit levert zo een cirkelverwijzing op waarmee nog steeds niet duidelijk is wat dikke fractie is. In onze ogen zou hier vermeld moeten worden dat het gaat om dikke fractie van de scheiding van rundvee- en/of varkensmest.

De definitie van rVDM:

Wij vinden dit een rare definitie. Met het rVDM kun je geen mest vervoeren, daar heb je tankauto's en ander materieel voor nodig. In onze ogen zou er iets moeten staan als: een systeem voor het digitaal administratief voorbereiden, uitvoeren en verantwoorden van het vervoer van dierlijke meststoffen.

Onderdeel L

Is in artikel 54, eerste lid, onderdeel c de tekst (vooral aan het eind van dit onderdeel) voldoende duidelijk dat je alleen de postcode mag gebruiken als er geen UBN-nummer voor de betreffende locatie is?

Artikel 54, vierde lid, wordt nu de termijn van twee werkdagen in de regelgeving vastgelegd voor het aanvragen van een gezondheidscertificaat. Dit komt niet geheel overeen met de werkafspraken die met de afdeling Certificeren op Afstand van de NVWA zijn gemaakt (waarin in ieder geval voorkomt dat de aanvragen voor 12.00 uur gedaan moeten zijn).

Artikel 54, negende lid, onderdeel b: wij zijn blij met deze regelgeving, maar vragen ons wel af hoe het kenteken dan gemeld moet worden.

§7 Bijzondere situaties – Maatwerk

Wij vinden het voor de overzichtelijkheid aan te bevelen om de artikelen in dit hoofdstuk ook een beschrijving in één of enkele woorden (als titel) mee te geven, zodat in één oogopslag duidelijk is over welke maatwerksituatie het artikel gaat.

Bijvoorbeeld: Artikel 62 Boer/boertransport.

Artikel 69f, eerste lid onder b en Artikel 69g, eerste lid, onderdeel d

Deze artikelen graag nu meteen uitbreiden met de situatie van één intermediair naar één intermediair (twee naast elkaar liggende mestverwerkers bijvoorbeeld), zie onderstaande voorbeelden.

Deze situatie kan voorkomen als twee intermediaire ondernemingen naast elkaar zijn gelegen, waarbij de één mest vergist en de ander het digestaat verder verwerkt tot bemestingsproducten. Er bestaat nu al een praktijksituatie in Sterksel, waar men hier graag gebruik van zou maken.

Deze situatie kan voorkomen als twee intermediaire ondernemingen naast elkaar zijn gelegen, waarbij de ene dikke fractie produceert en de andere daar mestkorrels van maakt.

Onderdeel BB

In bijlage E wordt aan onderdeel A en onderdeel C een lid toegevoegd. Voor ons is het onduidelijk wat deze leden nu regelen? Het lijkt helemaal niet af te wijken van hoe het was, nl. de vervoerder van een vracht is de intermediaire onderneming op wiens naam de apparatuur geregistreerd staat. Wat verandert er nu?

Onderdeel D, in 4.6 staat: ‘...onlosmakelijke op het transportmiddel bevestigd en zijn de GR-apparatuur...’. Het woordje ‘zijn’ moet hier vervangen worden door ‘is’.

Onderdeel DD

In Bijlage FF wordt een mestcode 39 ingevoegd. Moet niet ergens gedefinieerd worden wat een klein bedrijf is?

Opmerkingen bij de Toelichting

Paragraaf 2.1

In de vierde alinea staat de volgende passage: ‘De verantwoording van het mesttransport met digitale meldingen kan plaatsvinden door een geregistreerde intermediair met een transportmiddel met GR-apparatuur, maar dat hoeft niet.’ In onze ogen is deze zin veel te open beschreven. Vervoer door een geregistreerd intermediair met geregistreerde apparatuur is de hoofdregel. Slechts onder voorwaarden kan daarvan worden afgeweken.

De laatste alinea begint met: ‘Voor de landbouwer is deze verplichting ...’, onduidelijk is waarop het woordje ‘deze’ betrekking heeft.

Paragraaf 2.2

In de vijfde alinea wordt beschreven dat de bewaarplicht voor de routeinformatie ook vijf jaar is. In onze ogen is dat wel heel lang voor dit soort zeer grote bestanden. We stellen voor om dit in te korten naar twee jaar, dit is een termijn die bij de providers in de sector gewoon is.

Paragraaf 2.3

In de vierde alinea, vierde bolletje in de opsomming. De toelichting wordt veel beter leesbaar als hier de in de praktijk veel gebruikelijker term UBN-nummer wordt gebruikt in plaats van een juridische verwijzing.

In de één na laatste alinea, wordt gemeld dat bij binnenlandse transporten de opmerkingscodes 31, 39, 61, 71 en 72 nog tijdens het mogen worden toegevoegd. Wij missen hier de opmerkingscodes: 46 Gesplitst vervoer van vaste mest, 47 Afvoer naar tuincentrum of hovenier. Ook deze omstandigheden kunnen nog tijdens het transport optreden, waardoor de opmerkingscode toegevoegd moet worden.

Op zich is het vreemd dat opmerkingscode 71 nog tijdens het transport toegevoegd kan worden. Immers dit is vervoer van mest waarop een vooraf afgesloten afzetovereenkomst voor regionale afzet is afgesloten, waarbij de veehouder zijn hele bedrijfsoverschot via deze opmerkingscode moet afzetten.

Paragraaf 2.5

Gemeld wordt dat op een nog nader aan te geven wijze aan RVO gemeld moet worden dat het mestmonster na afsluiten van het transport verloren is gegaan. Dit proces is kennelijk nog niet ontworpen. Wij verwachten dat hiervoor naast een webscherm zeker ook een webservice zal worden ontworpen in overleg met de sector.

In dezelfde paragraaf staat dat als door toedoen van een onafhankelijke monsternemende organisatie het monster verloren gaat, de vervoerder toch verantwoordelijk is. Dit vinden wij zeer onredelijk en wij verzetten ons hier tegen. Hier kan een vervoerder niet verantwoordelijk voor gehouden worden. De onafhankelijke monsternemende organisaties worden door de overheid op basis van een accreditatie erkend. Dan gaat de overheid ook maar verhaal halen bij de OMO.

Paragraaf 2.10

Laatste alinea, eerste regel: het woordje ‘gebruikt’ vervangen door ‘gebruik’.