

Bericht: Reactie LTO Nederland en POV op 'Wijziging Urm i.v.m. digitale verantwoordelijkheid vervoer meststoffen'

Afzender: LTO Nederland en POV

Contactpersoon: Michael van der Schoot namens LTO Nederland
E-mail: mvdschoot@lto.nl
Telefoon: +31(0)639007314
Annelies Buijtels namens POV
E-mail: abuijtels@pov.nl
Telefoon: +31(0)623721519

Consulatie: <https://www.internetconsultatie.nl/realtimevdm>

Datum indiening: 30 april 2022

Status: Definitief

Deze notitie is de reactie van LTO Nederland en POV op de internetconsultatie 'Wijziging Urm i.v.m. digitale verantwoordelijkheid vervoer meststoffen'.

Algemene reactie LTO Nederland en POV

LTO Nederland en POV zijn content over de houding en opstelling van het ministerie van LNV (en RVO en NVWA) rondom de probleemanalyse die vanuit diverse sectororganisaties (naast LTO Nederland en POV ook Cumela en Transport en Logistiek Nederland) medio 2021 is aangekaart. Op basis van deze probleemanalyse zijn diverse zaken praktischer uitgewerkt, in het voordeel van de primaire agrarische ondernemer.

Daarnaast willen LTO Nederland en POV nog een aantal zorgpunten die reeds eerder aangedragen zijn, nogmaals herhalen. Het gaat hierbij om de volgende punten:

Mest is een waardevolle grondstof met een cruciale rol in een circulaire economie. Als verbinder tussen dierlijke en plantaardige productie. Vanuit sectoren wordt ingezet op het realiseren van on site en off site mestverwerkingsketen. Een mestverwerkingsketen bestaat uit korte lijnen, met duidelijke samenwerkingsafspraken en contracten. Iedere ketenschakel heeft daarin zijn eigen verantwoordelijkheid en elkaar aanspreken gebeurt dan als vanzelf. De systematiek van 'wegen en bemonsteren' als 'afrekenbaar instrument' komt dan in een ander kader te staan. De sector is verantwoordelijk voor langjarige mestaanvoorzekerheid, exploitatie en verkoop van eindproducten. De overheid zorgt voor een vlot vergunningenproces en mogelijkheid om mestproducten (bewerkte dierlijke mest) te benutten als o.a. kunstmestvervanger (circulaire economie) en bodemverbeteraar evenals zich hard te maken voor de optimale toepasbaarheid van onbewerkte dierlijke mest middels (gewas)derogatie. Zoals algemeen bekend kan dit een grote bijdrage leveren in de nationale klimaatambitie. LTO Nederland en POV verzoeken het ministerie van LNV om samen met de sector om tafel te gaan zitten en te kijken hoe versnelling kan worden aangebracht in (1) de vergunningverlening van (grootschalige) mestverwerking, (2) behoud en uitbreiding van de derogatie en (3) de erkenning en implementatie van kunstmestvervangers uit dierlijke mest.

De huidige generieke gebruiksnormen voor fosfaat en stikstof liggen in, een aantal gevallen, onder het landbouwkundig optimum of zelfs onder wat landbouwkundig verantwoord is. Door meer transparantie, digitalisering en automatisering in de mestketen in te bouwen, wordt het administratieve proces sneller, goedkoper en efficiënter, en weet de afnemer vooraf sneller en preciezer wat voor mest er wordt geleverd. Hiermee werken LTO Nederland en POV aan nieuwe manieren om de mest tot waarde te brengen, en wordt een basis gelegd voor beter bodembeheer, minder uitspoeling en minder ammoniakemissie. Bovendien wordt zo schadelijke, doelbewuste fraude bestreden en worden onbedoelde onregelmatigheden voorkomen.

LTO Nederland en POV ondersteunen het streven naar het beter in beeld brengen en transparanter maken van de mestketen. Zelf pakken we hier onze verantwoordelijkheid in binnen de uitvoering van het Plan van Aanpak 'Samen werken in een eerlijke keten'. Door inzet van digitale hulpmiddelen kunnen de meststromen tegenwoordig veel sneller in beeld worden gebracht. Van groot belang is de inzet van de juiste hulpmiddelen in een situatie waar die ook past. De werkzaamheden moeten praktisch en betaalbaar zijn, en de wijzigingen moeten zinvol en risicogericht zijn. Een uitwerking van de Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet (Ubm) en Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (Urm) op basis van risicogerichtheid (lees: risicoprofiel) zijn voor LTO Nederland en POV van belang. Mesttransporten waar het risico op mestfraude laag is, zouden volgens LTO Nederland en POV anders (lees: minder) belast moeten worden met middelvoorschriften (denk aan onverwijld wegen, bemonsteren) vanuit de overheid, dan transporten waar dit risico groter is. Wij pleiten voor het meenemen van het aspect risicoprofiel in de implementatie van de Ubm en Urm.

Tot slot pleiten we ervoor om dit traject integraal te bezien in het bredere kader van de uitwerking van de contouren van het toekomstige mestbeleid en integratie met KeurMest en MineralenManager (voortkomend uit de inspanningen van de sector bij uitvoering van het Plan van Aanpak 'Samen werken in een eerlijke keten').

Reactie op concept regeling

- LTO Nederland en POV vinden de bijlage 'Wijziging Uitvoeringsregeling Meststoffenwet i.v.m. rVDM' prettig leesbaar, doordat de wijzigingen helder met de kleur rood aangegeven zijn.
- In artikel 64 worden beperkingen genoemd die van toepassing zijn op het leveren van mest aan particulieren. LTO Nederland vraagt zich af of het ministerie van LNV heeft overwogen om onderscheid te maken tussen drijfmest en vaste mest (een gewild product, met een laag-risicoprofiel op fraude).
- Bij de systematiek van 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. LTO Nederland en POV 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 eCertaccount. Ook tijdens de brede pilot zal dit niet worden gemonitord, omdat deze vrachten tijdens de pilot niet in beeld komen. De pilot richt zich vooral op intermediairs en weinig op de primaire ondernemers. LTO Nederland en POV adviseren het ministerie van LNV om hier wel rekening mee te houden, en ook voor deze ondernemers een passende oplossing (en begeleiding) te bieden.
- LTO Nederland en POV maken zich zorgen over het aantal notificatieberichten dat de agrarische ondernemers ontvangen in hun mailbox. De zorg bestaat dat de mailboxen van

de gebruikers overstromen, en dat dit averechts gaat werken voor het draagvlak onder de gebruikers. LTO Nederland en POV wensen dat hier specifiek aandacht aan geschonken gaat worden.

- LTO Nederland en POV maken zich zorgen over de reactietijd om de notificatieberichten gereed te melden en hierbij ook de controle gedaan te hebben. Het uitrijden van de mest valt veelal in gezette periodes, net alvorens het poten of zaaien van gewassen of net na het oogsten van bijvoorbeeld een snede gras. Hierdoor valt de reactieperiode voor het digitaal ondertekenen van rVDM veelal samen met de piekmomenten qua werkzaamheden op/in het veld. Daarnaast is het voor ondernemers die gebruik van een intermediair vaak niet duidelijk wie de afnemer is en niet altijd duidelijk welke vracht uit welke mestput is gehaald, waardoor het checken van de digitale bonnen en desbetreffende bijbehorende codes een uitdaging wordt.
- LTO Nederland en POV maken zich zorgen over de minimale betrokkenheid van primaire ondernemers bij de pilot en tests.
- LTO Nederland en POV maken zich zorgen om de onduidelijkheid bij primaire ondernemers, wanneer zij gebruik maken van een intermediair die niet geregistreerd staat bij RVO. Dan is namelijk de leverancier, lees de primaire ondernemer, verantwoordelijk voor de alle meldingen (voor- aan-, start- weeg-, los-, gereed melding en daarnaast het digitaal ondertekenen). Op dit moment zijn er voor zover bekend nog geen BMS systemen ontwikkeld die de primaire ondernemers hierbij kunnen ondersteunen.
- LTO Nederland en POV wijzen erop dat de huidige beschreven wijziging strijdig zijn met de voorschriften van de Verordening Dierlijke Bijproducten.
- LTO Nederland en POV merken op dat de termen “transport” en “vervoer” door elkaar heen worden gebruikt, en dat in het gebruik van deze termen géén consistentie op te merken is. Geadviseerd wordt om hierin meer consistent te zijn.

Reactie op ontwerp toelichting

- LTO Nederland en POV missen het aspect “bodembeheer” en “betere verwaarding van mest” in het doel en aanleiding zoals beschreven staat in het concept NvT. Op de publieke website ‘verantwoord mestvervoer’ staat dit beter omschreven: <https://verantwoordmestvervoer.nl/over+rvidm/default.aspx>
- Paragraaf 2.11, onder ‘mestkorrels’ wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling is dat sterk ingedroogde pluimveemest onder het begrip mestkorrels blijft vallen. LTO Nederland is het hier niet mee eens en pleit ervoor om sterk ingedroogde pluimveemest - welke voldoet aan de huidige eisen voor mestkorrels (resultante van een hoogwaardig productieproces) - mee te nemen onder het begrip ‘mestkorrels’.
- LTO Nederland en POV vragen zich af in hoeverre het mogelijk is om lokale ruwvoermestkringlopen (via o.a. buurtcontracten zoals beschreven door de Commissie Grondgebondenheid en/of samenwerkingsovereenkomsten zoals beschreven in LNV’s contouren van het toekomstig mestbeleid), een plek kunnen krijgen in de uitwerking van de Ubm en Urm. LTO Nederland pleit er voor om dit ook mee te nemen in de verdere

uitwerking, en deze buurtcontracten en/of samenwerkingsovereenkomsten te ondersteunen en op basis van het risicoprofiel een gepaste uitwerking te geven met zo min als mogelijke wettelijke middelvoorschriften zoals het verplicht wegen en bemonsteren.

- LTO Nederland en POV vragen zich af in hoeverre het mogelijk is om aanpassingen te doen in de Ubm en Urm. Het mestbeleid, brongerichte stalsystemen en andere beleidsterreinen blijven zich ontwikkelen en veranderen gedurende de tijd. Hierdoor is het realistisch dat er op middellange termijn mogelijk (nieuwe) (mest)stromen ontstaan, wat nu nog niet bekend is. LTO Nederland en POV pleiten voor een dynamisch systeem waardoor er de mogelijkheid bestaat om wijzigingen door te voeren in Ubm en Urm.
- Paragraaf 2.8, Voor bevestiging van de levering of afname van de vracht mest ontvangen leverancier en afnemer een digitale notificatie. LTO Nederland en POV uiten zorgen over de integratie van de bedrijfsmanagementsystemen (BMS'en) die worden gebruikt door de primaire agrarische ondernemers (zowel aan de dierlijke kant, als aan de plantaardige kant) met rVDM. In tegenstelling tot de intermediaire BMS-leveranciers zijn de BMS'en voor de primaire sectoren minder goed aangehaakt. Ook uiten LTO Nederland en POV zorgen over de webservice die wordt aangeboden door de minister. LTO Nederland en POV hebben deze nog niet getoetst, en zouden hierbij graag tijdig betrokken worden. Dit geldt voor het standaard vervoer, maar in bijzonderheid vragen LTO Nederland en POV ook aandacht voor het maatwerk vervoer.
- In veel gevallen is er geen exacte loslocatie bekend, voorafgaand aan het mesttransport. In de praktijk komt het nog wel eens voor dat de akkerbouwer op het laatste moment beslist waar welke vracht heen kan / moet gaan. LTO Nederland vraagt zich af hoe hier op een praktische manier mee omgegaan kan worden.
- Het komt voor dat mestcodes vooraf bij het laden niet bekend zijn (op bedrijfsniveau zijn meerdere mestputten met soms verschillende mestcodes aanwezig). LTO Nederland en POV vragen zich af hoe het rVDM met dit gegeven omgaat.
- Voor het vervoer van konijnengier pleit LTO Nederland voor het behouden van de bestaande uitzonderingspositie van code 91. Het gaat hier relatief weinig tonnages (zowel absoluut als relatief). Het risicoprofiel voor fraude is hier laag.
- Inwerkingtreding: LTO Nederland en POV hebben ten algemene zorgen over de strakke planning voor het implanteren van de Ubm en Urm. De planning van het ministerie van LNV is nu om de nieuwe regels in 2023 in te laten gaan. Er moeten nog diverse technische details (syntax, berichtenboek) worden uitgewerkt, waardoor het zeer aannemelijk is dat softwarebedrijven die diensten leveren aan onze leden terughoudend zijn om nieuwe software en/of apparatuur te ontwikkelen, tot het moment van de publicatie van de definitieve wet- en regelgeving. Zoals eerder aangegeven hebben LTO Nederland en POV zorgen dat BMS'en van primaire agrarische ondernemers (in tegenstelling tot BMS'en van intermediair) ondanks meerder pogingen vanuit zowel sector als overheid onvoldoende zijn aangehaakt.
- Tot slot vinden LTO Nederland en POV dat wanneer wet- en regelgeving gereed is (lees: definitieve publicatie) en de systemen daadwerkelijk gerealiseerd zijn (in het licht van

bovenstaande zorg), het ook nog van belang is dat ondernemers praktisch met beide (dus zowel wet- en regelgeving, als met de systemen, software en/of apparatuur) ervaring op kunnen doen. LTO Nederland en POV pleiten om die reden dan ook voor een praktische overgangstermijn van de huidige systematiek naar het nieuwe rVDM.

Reactie op integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

- Onder het eerste bullet staat 'In het 7^e actieprogramma ter uitvoering van de Nitraatrichtlijn heeft Nederland dan ook de volgende maatregel opgenomen; de ontwikkeling en inwerkingtreding van een volledig digitaal systeem waarmee real time meldingen over het vervoer van mest kunnen worden verzonden. Dit systeem wordt aangeduid als rVDM en maakt onderdeel uit van de Versterkte Handhavingsstrategie Mest (VHS).' LTO Nederland en POV wijzen op het feit dat het ministerie van LNV deze maatregel eerder in het 6^e actieprogramma betreffende de Nitraatrichtlijn heeft aangekondigd. Het is het ministerie van LNV niet gelukt om deze toezegging na te komen, mede door onderschatting van de omvang van deze systeemwijziging. LTO Nederland en POV waarschuwen het ministerie van LNV om in het vervolg dergelijke toezeggingen te doen richting de Europese Commissie (EC) die achteraf niet haalbaar blijken te zijn. Het is onbestaanbaar dat lidstaat Nederland hiermee mogelijke toekomstige derogatieverleningen in de weegschaal legt, door het onderschatten van dergelijke omvangrijke systeemwijzigingen. LTO Nederland en POV maken daarbij de opmerking dat er reeds bestaande elektronische VDM's operationeel zijn (van VDMadmin en Rovecom) en dat de private sectordatabase MineralenManager voor het privaat verzamelen van digitale VDM-gegevens inmiddels ook gereed staat. Meer vertrouwen in de private initiatieven zou dan ook op zijn plaats zijn, en mogelijk ook een aanbeveling om een publiek-private integratie aan te gaan.
- Onder bullet 6 staat 'Meer informatie over het rVDM is te vinden op www.verantwoordmesttransport.nl.' LTO Nederland en POV wijzen op consistentie op de termen 'transport' en 'vervoer'. In lijn met de eerdere ambtelijke communicatie waarin de lijn is gekozen om te spreken over 'vervoer', adviseren LTO en POV om te verwijzen naar de website 'www.verantwoordmestvervoer.nl'.

Reactie op overige documenten

- LTO Nederland en POV vinden de bijlage 'Overzicht van belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de eerdere consultatie van het Urm' waardevol, omdat hierin kort en bondig de voornaamste wijzigingen weergegeven zijn. Hierover zijn verder geen opmerkingen.