

NOTA VAN TOELICHTING

1. Doel en aanleiding

Dit besluit wijzigt het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet (hierna: Ubm). Het Ubm bevat voorschriften over onder meer productie, opslag, gebruik, verhandeling, vervoer en verwerking van mest. De Meststoffenwet en de daarop gebaseerde regelgeving, waaronder het Ubm, geeft invulling aan de Nitraatrichtlijn¹ en is gericht op bescherming en verbetering van de waterkwaliteit. In de derogatiebeschikking², die door de Europese Commissie is verleend, is vastgesteld dat additionele maatregelen noodzakelijk zijn om een doeltreffende uitvoering en volledige naleving van de gestelde regels te bevorderen.

Dit is ook benoemd in het zesde actieprogramma³, dat in het kader van de Nitraatrichtlijn is opgesteld. Eén van de maatregelen om de naleving van wet- en regelgeving te verhogen is de inzet van automatisering. Met dit besluit wordt het papieren vervoersbewijs dierlijke meststoffen, dat tot op de dag van vandaag de basis vormt voor de verantwoording van de meststromen, vervangen door een volledig digitaal systeem waarmee *real time* meldingen kunnen worden verzonden. Als gevolg van het nieuwe systeem is er tevens aanleiding om het beleid rondom de uitzonderingen die op de regels voor mesttransport zijn gemaakt te herzien.

In de volgende paragrafen zal uiteengezet worden hoe het nieuwe systeem eruit ziet (paragraaf 2). Hierbij zal aandacht worden besteed aan de reikwijdte van het nieuwe systeem en de informatie die, op verschillende momenten gedurende het mesttransport, aan het systeem moet worden doorgegeven. Daarbij zal in het bijzonder aandacht zijn voor nieuwe processtappen (de vooraanmelding, de startmelding en de bevestigingsmelding), aan de eisen die aan de te gebruiken apparatuur worden gesteld en de wijze waarop is omgegaan met de transportregels zoals die tot op heden golden (o.a. het zogenoemde boer-boertransport).

Het grootste deel van de wijzigingen die nodig zijn om het nieuwe digitale systeem te kunnen laten functioneren zal neerslaan in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (hierna: Urm). Dit besluit bevat de juridische grondslagen die noodzakelijk zijn om de gewenste wijzigingen in de Urm te kunnen doorvoeren. De toelichting op dit besluit beschrijft evenwel het systeem zoals dit met ingang van 1 januari 2021 wordt voorzien. Daarmee dus inclusief de aanpassingen van de Urm die naar verwachting nodig zijn.

2. Systeem

2.1 Algemeen

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen dient gebruikt te worden gemaakt van een digitaal systeem, waarmee gegevens over het mesttransport door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: Minister) worden ingewonnen (artikel 50 en 51). Dit systeem wordt hierna aangeduid met rVDM, dat staat voor *real time* Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen. Geautomatiseerde controles zien toe op juistheid, tijdigheid en volledigheid van gegevens welke ter verantwoording en registratie ingezonden worden. Vervoer van dierlijke meststoffen geschiedt met een satellietvolgsysteem en apparatuur voor gegevensregistratie (artikel 49), die borgen dat de relevante gegevens omtrent het vervoer worden doorgegeven. De gegevens die in rVDM worden geregistreerd kunnen aanleiding zijn voor signaleringen en (fysieke) inspecties door de toezichthouder.

rVDM moet als gevolg van dit besluit voor al het vervoer van dierlijke meststoffen dat in Nederland plaatsvindt worden gebruikt. rVDM zal dus ook de basis vormen voor de import en export van dierlijke meststoffen. Op de import en export van dierlijke meststoffen blijven wel aanvullende regels van toepassing. De komst van rVDM laat de huidige praktijk rondom het vervoer van zuiveringsslib, compost en overige organische meststoffen ongewijzigd. Zodra rVDM enige tijd voor

¹ Richtlijn 91/676/EEG van de Raad van 12 december 1991 betreffende de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen.

² Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/820 van de Commissie van 31 mei 2018 tot verlening van een door Nederland gevraagde derogatie op grond van Richtlijn 91/676/EEG van de Raad inzake de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen (PbEU 2018 L 137/27).

³ Kamerstukken II 2017/2018, 33 037, nr. 250).

het vervoer van dierlijke meststoffen heeft gefunctioneerd zal worden onderzocht in hoeverre aanpassing van de regelgeving voor het vervoer van zuiveringsslib, compost en overige organische meststoffen wenselijk is.

Zowel de NVWA als RVO.nl kunnen met de gegevens die via rVDM worden ingewonnen beoordelen of een bedrijf zich aan de gestelde regels heeft gehouden. Het gaat daarbij niet alleen om controles op regels die betrekking hebben op het mesttransport zelf. Gegevens over mesttransport zijn immers tevens van belang om te kunnen beoordelen of een bedrijf de gebruiksnormen en de mestverwerkingsplicht heeft nageleefd en aan de verantwoordingsplicht kan voldoen. Ook bij het oordeel of een bedrijf zich heeft geconformeerd aan de regels die in het kader van de verantwoorde groei melkveehouderij zijn gesteld speelt de mate waarin mesttransport heeft plaatsgevonden een rol.

In de volgende paragrafen wordt meer in detail uiteengezet hoe rVDM werkt. Zoals hiervoor reeds aangegeven zal deze beschrijving, naast hetgeen op het niveau van het Ubm wordt vastgelegd, tevens zien op de verdere uitwerking van het nieuwe proces rondom het vervoer van meststoffen zoals thans voorzien in de nadere uitwerking in de Urm.

2.2. Vervoer van dierlijke meststoffen

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen moet gebruik worden gemaakt van een door de Minister beschikbaar gesteld systeem (artikel 51). Dit voorschrift geldt dus voor *alle* dierlijke meststoffen. Dierlijke meststoffen betreffen ingevolge artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Meststoffenwet "uitwerpselen van voor gebruiks- of winstdoeleinden gehouden dieren, daaronder begrepen de geheel of gedeeltelijk verteerde maag- of darminhoud van deze dieren en mengsels van strooisel met de uitwerpselen, alsook producten daarvan." Het gebruik van rVDM is dan ook niet verplicht voor mest die is geproduceerd door dieren die niet voor gebruiks- of winstdoelen worden gehouden.

De verplichting heeft verder betrekking op *elk* vervoer van dierlijke meststoffen. Ingevolge artikel 1, eerste lid, onderdeel s, van het Ubm wordt het feitelijke transporteren van dierlijke meststoffen *binnen* een bedrijf niet als vervoer beschouwd. De verplichting om van het rVDM gebruik te maken heeft niet alleen betrekking op vervoer van dierlijke meststoffen door een geregistreerde intermediair. Ook als de regelgeving toestaat dat vervoer van dierlijke meststoffen mag plaatsvinden door een ander dan een geregistreerde intermediair (artikel 59 Urm), zal van rVDM gebruik moeten worden gemaakt.

De geregistreerde intermediair is bij vervoer van dierlijke meststoffen verantwoordelijk voor de mest zodra deze is geladen. Dat is ook de situatie wanneer de geregistreerde intermediair mest vervoert die niet per se door een geregistreerde intermediair vervoerd hoeft te worden. Eventuele boetes voor de niet correcte verantwoording van dierlijke meststoffen die door een geregistreerde intermediair is geladen en bestuurlijke boetes voor eventuele administratieve fouten gedurende het vervoer worden opgelegd aan de geregistreerde intermediair. Dit is anders wanneer dierlijke meststoffen niet door een geregistreerd intermediair worden vervoerd (artikel 59 Urm). In deze gevallen zal de verantwoordelijkheid voor de dierlijke meststoffen, tot het moment dat de afnemer van de meststoffen de ontvangst van de dierlijke meststoffen via rVDM heeft bevestigd, voor rekening blijven van de leverancier en is de leverancier in juridische zin de vervoerder, omdat het vervoer in zijn naam en onder zijn verantwoordelijkheid plaatsvindt. Eventuele bestuurlijke boetes voor administratieve fouten die gedurende het vervoer worden gemaakt zullen in deze situatie aan de leverancier worden opgelegd.

rVDM zal voorzien in de mogelijkheid dat in die gevallen dat de regelgeving vervoer door een geregistreerd intermediair niet vereist, de leverancier van de dierlijke meststoffen derden in staat kan stellen om op naam en onder de verantwoordelijkheid van de leverancier dierlijke meststoffen te vervoeren. Door deze voorziening kunnen de ongeveer 750 loonwerkers die niet als intermediair zijn geregistreerd vervoer onder verantwoordelijkheid van een leverancier uitvoeren.

2.3. Vervoer van dierlijke meststoffen in de praktijk

Voor het doorgeven van gegevens aan rVDM dient eenmalig vooraf via eHerkenning een account te worden aangevraagd. Nadat de hiervoor benodigde gegevens zijn geregistreerd en een verificatie heeft plaatsgevonden, is het account geactiveerd. Via rVDM moeten vooraanmeldingen worden aangemaakt. Dit dient altijd via de webapplicatie van rVDM te geschieden, of via een bedrijfsmanagementsysteem dat via webservice berichten aan rVDM stuurt.

Zodra de vervoerder op de laadlocatie is en gereed is om het vervoer waarvoor een volledige vooraanmelding is gedaan te starten, kan de startmelding worden gedaan. Geregistreerde intermediairs kunnen dat doen met apparatuur die reeds in gebruik is. Deze apparatuur zal daar in sommige gevallen nog wel geschikt voor moeten worden gemaakt. De startmelding, maar ook de andere berichten die naar rVDM worden verstuurd, kunnen door de geregistreerde intermediairs via het eigen bedrijfsmanagementsysteem aan rVDM worden aangeboden.

Voor vervoer van dierlijke meststoffen dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerde intermediair kan gebruik worden gemaakt van een applicatie die op de mobiele telefoon van de vervoerder kan worden geïnstalleerd. Deze applicatie wordt door de Minister beschikbaar gesteld. Via deze applicatie kunnen de meldingen worden gedaan die voor het vervoer van dierlijke meststoffen zijn vereist. Het is mogelijk dat ook het bedrijfsleven een applicatie ontwikkelt waarmee de gevraagde gegevens aan rVDM kunnen worden geleverd.

2.4. Het proces voor het vervoer van mest

Voor het vervoer van dierlijke meststoffen worden als gevolg van het nieuwe systeem (rVDM), behoudens specifieke situaties zoals beschreven in paragraaf 2.6, vaste verantwoordingsmomenten voorzien die hierna beknopt worden beschreven.

Identificatie – eHerkenning

Om gebruik te kunnen maken van rVDM moeten gebruikers (leveranciers, vervoerders, afnemers) zich identificeren via eHerkenning. eHerkenning is gekoppeld aan het KvK vestigingsnummer. Het betrouwbaarheidsniveau eHerkenning dat wordt vereist is 2+. Dat betekent dat moet worden ingelogd met een gebruikersnaam en wachtwoord, aangevuld met een sms-code of een pincode (via token). Er wordt dus gewerkt met een 2-factor authenticatie.

De vooraanmelding

Degene die mest wil vervoeren (de vervoerder, zie ook paragraaf 2.2) dient voorafgaand aan elk afzonderlijk vervoer hiervan mededeling te doen aan de Minister (artikel 50, eerste lid). Bij de vooraanmelding dienen gegevens te worden verstrekt die relevant zijn voor dat vervoer. Het gaat hierbij in principe om dezelfde gegevens zoals deze voorheen op het VDM werden opgenomen en achteraf met het VDM ingediend moesten worden. Het gaat daarbij om gegevens die betrekking hebben op de leverancier, de vervoerder, de vracht dierlijke meststoffen, het transportmiddel en de afnemer. Hierbij kan gedacht worden aan de namen, adressen en ter identificatie verstrekte relatienummers en/of KvK nummers. Ook gegevens van de laad- en de losplaats (UBN, postcode, nummer mestopslag), het kenteken en het combinatienummer van de gebruikte transportmiddelen, de mestcode(s) zoals deze zijn opgenomen in bijlage I van de Urm en de bijbehorende percentages, de datum en indicatie van het tijdstip van het laden en het geschatte gewicht van de vracht mest zullen worden opgevraagd. Tevens zal bij vervoer door geregistreerde intermediaire ondernemingen worden verzocht de registratienummers door te geven van de opslagen van intermediaire ondernemingen waaruit wordt geladen en gelost. Indien van toepassing bevat de vooraanmelding ook de opmerkingscode(s) die nu zijn opgenomen in bijlage F, onderdeel B van de Urm. Het betreft codes waarmee bijzonderheden kenbaar kunnen worden gemaakt. Gedacht kan worden aan een landcode bij de export van mest. Bij export/import van onbewerkte mest dient bovendien het nummer van de vereiste veterinaire toestemming te worden doorgegeven en bij de export/import van bewerkte mest het veterinaire erkenningsnummer van de installatie waaruit de mest afkomstig is.

Een vooraanmelding kan worden ingevuld tot kort voor het moment dat de startmelding wordt gedaan. In het geval van export/import kon tot op heden de startmelding op zijn vroegst pas 12 uur na het volledig worden, of na het wijzigen, van de vooraanmelding worden gedaan. Met de komst van rVDM vervalt deze specifieke eis voor de export of import van dierlijke meststoffen.

Wanneer een vervoerder in rVDM aangeeft een vooraanmelding te willen doen zal door het systeem, na verificatie op de gegevens, een uniek nummer (rVDM-nummer) worden aangemaakt en teruggeleverd worden aan de vervoerder. Dit is tevens de bevestiging van ontvangst en validatie van de vooraanmelding. Het rVDM-nummer is de rode draad om het transport te volgen. Alle meldingen behorend bij het transport (voorafgaand, tijdens en na afloop van het transport) worden hiermee administratief aan elkaar gekoppeld.

De gegevens waar bij de vooraanmelding om wordt verzocht kunnen vanuit het kantoor van de vervoerder door middel van een webformulier of vanuit een bedrijfsmanagementsysteem

elektronisch worden verzonden naar het rVDM-systeem. De gegevens hoeven dus niet per se door een chauffeur doorgegeven te worden. Door de gegevens vooraf te melden wordt een eerste verificatie op de gegevens uitgevoerd en wordt bovendien de kans op fouten verkleind. Het opstellen van een vooraanmelding en een wijziging daarvan is enkel mogelijk via de webservice of het webformulier die hiervoor beschikbaar worden gesteld. De app die beschikbaar wordt gesteld om concrete meldingen gedurende het transport te faciliteren zal niet de mogelijkheid bieden om een vooraanmelding te doen of de gegevens van een vooraanmelding te wijzigen.

De vooraanmelding is niet nieuw. Tot de inwerkingtreding van dit besluit bevatte artikel 51 van het Ubm de mogelijkheid om voor categorieën vervoerders (artikel 51, eerste lid) en specifieke vervoerders (artikel 51, tweede lid) voor te schrijven dat deze melding vereist was voordat tot het vervoer van dierlijke meststoffen mocht worden overgegaan. Met de invoering van de nieuwe regels rondom het vervoer van dierlijke meststoffen wordt het niet langer noodzakelijk geacht deze typen van vooraanmelding te behouden. Met het huidige besluit wordt de vooraanmelding immers een vast onderdeel van elk vervoer van dierlijke meststoffen. Het huidige besluit voorziet bovendien in de mogelijkheid om bij ministeriële regeling het moment voor te schrijven waarop de vooraanmelding moet zijn gedaan. De bevoegdheden uit het voormalige artikel 51 worden derhalve niet langer noodzakelijk geacht.

De startmelding

Na de vooraanmelding volgt een startmelding door de vervoerder. Met de startmelding geeft de vervoerder aan dat de gegevens van de vooraanmelding compleet zijn en dat het vervoer gaat starten. De startmelding dient vanaf de laadlocatie te worden gedaan, ter controle wordt de gps-locatie en het tijdstip bij deze melding meegezonden.

Indien een bedrijf na de startmelding toch geen vracht kan laden, bijvoorbeeld omdat de apparatuur die daarvoor noodzakelijk is dienst weigert, zal het de startmelding onverwijld moeten intrekken.

Laden en bemonsteren

Na de startmelding kan de mest in het transportmiddel worden geladen. Net zoals dat nu het geval is, neemt de vervoerder of de onafhankelijke monsternemer (indien er sprake is van het vervoer van dikke fractie na mestscheiding) een monster van de geladen mest en scant de barcode van de monsterzak/monsterverpakking/uniek monsternummer. Bij import van mest of wanneer bemonstering bij het laden mislukt, vindt de monstername en het scannen van de barcode plaats bij het lossen van de vracht. Tijdens het laden stuurt de GPS-apparatuur het laadbericht naar het rVDM. Ook de kenmerkende gegevens van de monsterzak/monsterverpakking/uniek monsternummer worden met behulp van de AGR/GPS-apparatuur aan rVDM doorgegeven door de geregistreerde intermediair. De fysieke laadplaats wordt met de AGR/GPS-apparatuur aan rVDM doorgegeven en er wordt door het systeem gecontroleerd of deze overeenkomt met de laadlocatie, zoals deze is opgegeven op de vooraanmelding. Voor vervoer dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerde intermediair zal de mobiele applicatie voorzien in een functie waarmee het laadbericht inclusief de locatie kan worden doorgegeven.

Het genomen monster wordt na de monstername door de vervoerder of - in het geval er sprake is van het vervoer van vaste mest bestaande uit dikke fractie - de monsternemende organisatie, ter analyse naar een erkend laboratorium verzonden. Het laboratorium stuurt de resultaten van deze analyse daarna naar onder andere de leverancier en de afnemer en ook naar de Minister zodat de hoeveelheden stikstof en fosfaat die zijn vervoerd kunnen worden vastgesteld.

Wegen

Na het laden dient de vervoerder onverwijld het gewicht van de te vervoeren mest vast te stellen (artikel 76 Urm). Sommige transportmiddelen zijn uitgerust met een functie om het gewicht van de geladen mest ter plaatse te bepalen. In andere gevallen zal gebruik moeten worden gemaakt van een weegbrug. Zodra het gewicht van de vervoerde mest bekend is dient dit, met de GPS-coördinaten van de plek waar dit gewicht is vastgesteld en het tijdstip waarop is gewogen, door te worden gegeven aan rVDM. Dit bericht dient doorgegeven te worden voordat de losmelding kan worden doorgegeven. Geregistreerde intermediairs kunnen het gewicht doorgeven via de bedrijfsmanagementsystemen waarmee ze zijn aangesloten op rVDM. Voor vervoer dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerd intermediair zal de mobiele applicatie voorzien in een functie waarmee het gewicht kan worden doorgeven.

Lossen

Tijdens het lossen moet de AGR/GPS apparatuur een losbericht sturen naar rVDM. Hiermee kan worden geverifieerd of de GPS-coördinaten van de plek waarvan het losbericht afkomstig is overeenkomt met de loslocatie zoals deze is opgegeven op de vooraanmelding. Voor vervoer dat

niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerde intermediair zal de app voorzien in een functie waarmee het losbericht kan worden doorgegeven.

Bevestigen vervoer

Na afloop van het vervoer, na het losbericht, bevestigen de leverancier en de afnemer dat de overdracht van de mest heeft plaatsgevonden. De leverancier en de afnemer krijgen hiervoor een notificatie vanuit rVDM. Na ontvangst van de notificatie dienen de leverancier en de afnemer het transport uiterlijk om 24:00 uur op de volgende werkdag (maandag t/m vrijdag) te bevestigen.

Bijzonderheden / meldcodes / storingen

Tijdens een transport kunnen zich onverwachte gebeurtenissen voordoen. Aan de berichten die gedurende het transport aan het systeem moeten worden doorgegeven kunnen daarom opmerkingscodes worden toegevoegd. Een vervoerder waarbij gedurende het transport van dierlijke meststoffen bijzonderheden voordoen, dient ook van deze opmerkingscodes, bijvoorbeeld bij een storing, gebruik te maken. Dit geldt in het bijzonder voor de situatie dat een mestmonster verloren is gegaan (opmerkingscode 50) of wanneer de apparatuur defect is (opmerkingscode 55). In de uitzonderlijke situatie dat binnen rVDM geen gebruik gemaakt kan worden van de mogelijkheid om een storing te melden, kan door de vervoerder contact worden opgenomen met de meldkamer van de NVWA.

Wijziging van gegevens

De mate waarin gegevens gedurende het vervoer van dierlijke meststoffen gewijzigd kunnen worden is afhankelijk van het stadium waarin het transport zich bevindt en of het om import dan wel export van onbewerkte dierlijke meststoffen gaat. In de Urm worden hier specifieke regels voor uitgewerkt.

Bij nationale en internationale transporten is het tot de startmelding mogelijk om alle gegevens van de vooraanmelding te wijzigen.

Bij nationale transporten kunnen tot het moment van lossen de volgende gegevens worden gewijzigd of aangevuld:

- De naam, het adres en het door de Minister ter identificatie verstrekte relatienummer van de betrokken afnemer;
- Het registratienummer van de opslag van de afnemer indien de afnemer een intermediaire onderneming is;
- De postcode van de losplaats van de desbetreffende vracht dierlijke meststoffen;
- Het e-mailadres van de afnemer;
- Het mobiele nummer van de afnemer;
- De opmerkingscode 50 of 55, zoals opgenomen in bijlage F, onderdeel B, van de Urm.

Bij internationale transporten kan de afnemer en loslocatie niet worden gewijzigd, omdat gebruik moet worden gemaakt van de afnemer die benoemd staat in de toestemming voor de export van onverwerkte mest.

Registratie van de analysegegevens

Na afloop van het transport worden de analysegegevens van het laboratorium ontvangen en worden deze samengevoegd met de digitale gegevens van het mesttransport. RVO.nl berekent op basis hiervan het aantal kilogrammen fosfaat en stikstof dat met de vracht is afgevoerd. Deze gegevens worden voor de betrokken relaties kenbaar gemaakt in Digitaal Dossier. Met de komst van rVDM is het niet langer nodig dat de analysegegevens worden ingevuld op het papieren VDM en elektronisch worden ingediend. Het bewaren van stukken op papier waarop deze gegevens staan vermeld behoort met de komst van rVDM dan ook tot het verleden.

Vastleggen in administratie gegevens chauffeur

Indien dit voor het onderzoek naar de naleving van de regelgeving noodzakelijk is, kan het noodzakelijk zijn om te spreken met de chauffeur die bij het transport betrokken is geweest. In het Urm wordt daarom de verplichting opgenomen voor de vervoerder van de dierlijke meststoffen om in de eigen administratie te vermelden welke persoon of personen het vervoer heeft of hebben verricht. Deze verplichting wordt opgenomen voor elke vervoerder, dus ongeacht of sprake is van een intermediair, (landbouw)bedrijf of onderneming niet zijnde een intermediair of bedrijf die dierlijke meststoffen vervoert.

Routeinformatie

Er worden eisen gesteld aan de apparatuur die bij het vervoer van dierlijke meststoffen wordt gebruikt (zie paragraaf 2.4). De AGR-apparatuur die bij het vervoer van dierlijke meststoffen wordt gebruikt moet over een voorziening beschikken waarmee de door de satellietvolgapparatuur gegenereerde gegevens inzake de positie van het transportmiddel alsmede de datum en het tijdstip waarop de positiegegevens zijn bepaald voortdurend en automatisch kunnen worden vastgelegd en doorgegeven. De apparatuur moet met andere woorden in staat zijn om *real time* de positie van het vervoer vast te leggen en door te geven aan de Minister. Vooralsnog wordt enkel voorzien in een bepaling waarmee wordt afgedwongen dat de apparatuur die wordt gebruikt bij het vervoer de positiegegevens tijdens het vervoer opslaat. Deze routeinformatie dient vervolgens vijf jaar te worden bewaard in de administratie van de geregistreerde intermediair, zodat ze - indien nodig - door de NVWA bij een onderzoek kunnen worden betrokken.

Opslagruimtes

Indien er dierlijke meststoffen afgevoerd worden vanuit een opslag van een intermediaire onderneming of aangevoerd worden in een opslag van een intermediaire onderneming, moeten deze opslagen voordat het vervoer plaatsvindt correct geregistreerd staan bij de geregistreerde intermediair die de mest aan- of afvoert. De overdracht van een opslag voor dierlijke meststoffen wordt niet eerder erkend dan nadat de betrokkenen de Minister over de overdracht hebben geïnformeerd. Deze omgang met opslagruimtes staat los van de algemene verplichting voor een geregistreerde intermediair die een opslagruimte voor meststoffen overdraagt, om hiervan binnen 30 dagen na de overdracht melding te doen bij de Minister (artikel 48a, eerste lid, Urm).

2.5 Eisen aan de bij het vervoer van dierlijke meststoffen gebruikte apparatuur

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen is het van belang te kunnen bepalen of de dierlijke meststoffen daadwerkelijk zijn vervoerd zoals ook is verantwoord. De gegevens die naar het systeem worden verzonden moeten volledig, actueel en betrouwbaar zijn. Om de gewenste zekerheid te verkrijgen en de vereiste betrouwbaarheid te borgen worden aan de apparatuur waarmee meldingen worden gedaan eisen gesteld. De eisen die aan de apparatuur voor gegevensregistratie (hierna: AGR) en positiebepaling (hierna: GPS) worden gesteld borduren voort op de eisen die op dit moment al worden gesteld voor intermediairs (bijlage E, onderdelen D en E, van de Urm).

De eisen die op bij of krachtens dit besluit aan de apparatuur voor AGR/GPS worden gesteld zijn wel algemener geformuleerd dan voorheen het geval was. Door de algemenere formulering ontstaat meer ruimte voor nieuwe en innovatieve manieren om de gevraagde gegevens te leveren. De eisen worden bovendien anders geborgd. De eis dat de apparatuur voor AGR/GPS behoort tot een type dat is gekeurd door een door Onze Minister aangewezen instelling (WUR), wordt losgelaten. De verwachting is dat de huidige eisen, in combinatie met de verbeterde toezichtsmogelijkheden om te controleren dat een transport conform de gedane melding plaatsvindt, voldoende zijn om hiertoe over te gaan.

De eisen die aan de apparatuur voor AGR/GPS worden gesteld zijn voor het overgrote deel hetzelfde voor elke vervoerder. In artikel 49, vierde lid, is evenwel de mogelijkheid geopend om voor te onderscheiden categorieën vervoerders, mestsoorten, herkomst en bestemming van de meststoffen verschillende eisen vast te stellen. Op een punt wordt op dit moment een onderscheid voorzien. Zo zal voor geregistreerde intermediairs worden vastgehouden aan de eis dat de meldingen omtrent het laden en lossen van de vracht dierlijke meststoffen automatisch, dus zonder menselijke handeling, moeten worden verzonden. De apparatuur waarmee geregistreerde intermediairs dierlijke meststoffen vervoeren en die onlosmakelijk is verbonden met het transportmiddel is reeds in staat om deze meldingen geautomatiseerd te verzenden. Voor andere vervoerders zou het vasthouden aan een generieke eis om apparatuur te gebruiken die geautomatiseerd laad- en losberichten kan verzenden, nu niet te verantwoorden investeringen vragen.

In bijlage I bij deze toelichting worden de zogenoemde prestatiekenmerken opgesomd die op grond van artikel 49 van het Urm uiteindelijk een plaats zullen krijgen in de Urm. Eisen aan de installatie, bediening en onderhoud van apparatuur voor AGR/GPS worden niet gesteld. Evenmin aan de personen die van deze apparatuur gebruikmaken. Dit betreffen verantwoordelijkheden die volledig voor de gebruikers van de apparatuur dienen te komen. De prestatiekenmerken beschrijven de minimumvereisten waar de gebruikte apparatuur voor AGR/GPS aan moet voldoen. Van de apparatuur die op dit moment al door intermediairs wordt gebruikt mag worden verondersteld dat die reeds aan de gestelde prestatiekenmerken voldoet.

2.6 Uitwerking van gebruik rVDM bij specifieke activiteiten

Voor al het vervoer van dierlijke meststoffen dient gebruik te worden gemaakt van het rVDM systeem voor het doorgeven van meldingen. De komst van dit systeem vormt de aanleiding om de huidige transportregels tegen het licht te houden. Uit onderzoek blijkt dat in 2019 in totaal ruim 960.000 transporten met dierlijke mest zijn geregistreerd. Daarvan vielen ruim 780.000 transporten onder de voorwaarden dat een VDM moest worden opgemaakt, gebruik diende te worden gemaakt van AGR/GPS voor de laad-, en losberichten en dat de vracht diende te worden gewogen, bemonsterd en geanalyseerd. Voor de overige 180.000 transporten waren niet alle voornoemde voorwaarden van toepassing.

Uit gesprekken met de sector en toezichthouders is duidelijk geworden dat met name de aanpassing in de voorwaarden voor boer-boer transport extra aandacht vragen, dit wil zeggen het transport tussen twee landbouwbedrijven binnen een bepaalde afstand, het transport van dierlijke meststoffen van en naar de champignonsector en het transport naar particulieren. Daarbij is gebleken dat de toezichthouders aanwijzingen hebben dat de regelgeving niet voldoende wordt nageleefd waardoor de mestverantwoording niet op orde is. Zij pleiten voor aanpassing en aanscherping van de regels om effectiever te kunnen handhaven.

Bij de uitwerking van de voorwaarden voor het gebruik van rVDM voor de huidige onderkende activiteiten is rekenschap gegeven van het spanningsveld voor de ondernemers op het gebied van werkbaarheid en mogelijk bijkomende benodigde investeringen. Hierbij is het vertrekpunt, zoals in paragraaf 1 beschreven, dat additionele voorwaarden en maatregelen noodzakelijk zijn om een doeltreffende uitvoering en naleving van de gestelde regels te bevorderen en beter te kunnen handhaven.

De verplichting om ook bij boer-boer transporten gebruik te maken van het rVDM-systeem wordt noodzakelijk en proportioneel geacht vanwege de volgende redenen. Voor een sluitende verantwoording is het van groot belang dat ook deze transporten onder het nieuwe systeem vallen. Dit levert geen onevenredige lasten op voor de desbetreffende ondernemers omdat gebruikmaking van het systeem voor iedereen uitvoerbaar is. De minister stelt immers een website, elektronisch berichtenverkeer en een applicatie voor op een mobiel beschikbaar voor het indienen van de gegevens. Het aanbieden van gegevens is hiermee voor iedereen bereikbaar en uitvoerbaar. Daarbij kunnen ondernemers zelf de gegevens indienen en hoeven ze geen gebruik te maken van een adviseur. De bedrijven worden in staat gesteld om vanuit de eigen bedrijfsmanagementsystemen aan te sluiten op het systeem van de overheid. Met het systeem wordt recht gedaan aan de kringloopgedachte zoals beschreven staat in de LNV-visie *Waardevol en verbonden* (2018)

Dat bij vervoer van dierlijke meststoffen gebruik moet worden gemaakt van rVDM, betekent niet dat alle andere eisen die gelden voor het vervoer van mest onverkort van toepassing zijn. Hieronder worden de specifieke situaties beschreven die ook na de introductie van rVDM worden voorzien met daarbij een uitwerking van de voorwaarden voor het gebruik van rVDM.

1. Transport tussen twee landbouwbedrijven: het boer-boer transport

Afgezien van de verplichting om bij boer-boer transport voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van boer-boer transport ongewijzigd. Onder specifieke voorwaarden kan een landbouwer mest naar een andere landbouwer vervoeren zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk de vracht onverwijld te wegen of te bemonsteren en te analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat. Van boer-boer transport kan gebruik worden gemaakt als de veehouder minimaal 75 procent van zijn jaarlijkse dierlijke mestproductie in kilogrammen fosfaat op de bij zijn bij bedrijf behorende landbouwgrond kan plaatsen. De overige dierlijke mestproductie, dus maximaal 25 procent, mag via het boer-boer transport verreden worden. Bij minder dan 75 procent plaatsing op de eigen grond moet het afvoeren van mest in alle gevallen plaatsvinden met het gebruik van AGR/GPS, onverwijld wegen en bemonsteren en vervoer door een geregistreerde intermediair. De mest moet rechtstreeks worden geleverd aan de afnemer, tussenopslag is niet toegestaan. De afstand tussen de productielocatie en de loslocatie mag hemelsbreed maximaal tien kilometer bedragen.

2. Tijdelijk verhuurd land

Afgezien van de verplichting om bij transport naar tijdelijk verhuurd land voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van de uitzondering ongewijzigd. Onder specifieke voorwaarden kan mest worden vervoerd naar tijdelijk verhuurde landbouwgrond zonder dat hierbij gebruik hoeft te worden gemaakt van een geregistreerde intermediair. Ook het wegen, bemonsteren en analyseren van de vracht is dan niet nodig. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Van de mogelijkheid voor vervoer van dierlijke meststoffen naar tijdelijk verhuurd land (maximaal één jaar) kan gebruik worden gemaakt als de grond minimaal twee jaar voorafgaand bij het bedrijf waarvan de dierlijke meststoffen afkomstig is in gebruik is geweest. Het schriftelijke contract voor de tijdelijke verhuur geldt maximaal een jaar. De afstand tussen de productielocatie van de mest en het perceel mag hemelsbreed maximaal tien kilometer bedragen. De hoeveelheid mest die mag worden aangevoerd is maximaal de fosfaatgebruiksnorm voor het betreffende perceel.

3. Vervoer van mest naar particulieren

Onder specifieke voorwaarden kan er mest worden vervoerd van een landbouwbedrijf of intermediaire onderneming naar een particulier of een hovenier/tuincentrum. Een particulier is een afnemer, die geen bedrijf of onderneming heeft. In 2019 ging het in totaal om 26.000 adressen die als afnemer betrokken waren. De afvoer naar overige grond van een particulier is vergelijkbaar met het vervoer op basis van boer-boer of afvoer naar overige grond.

Bij de afvoer vanaf een landbouwbedrijf naar overige grond van een particulier wordt het gebruik van rVDM verplicht. De afnemer is in deze situatie geen landbouwbedrijf maar een particulier. Het vervoer door een geregistreerde intermediair, bemonsteren en wegen wordt niet verplicht als het vervoer binnen 10 km plaatsvindt. Wel moet de particulier die mest afneemt zich identificeren op basis van een relatienummer of KVK-nummer. Particulieren die minder dan 20 kg fosfaat nodig hebben kunnen de meststoffen bij een tuincentrum halen, zonder dat hier specifieke eisen qua verantwoording voor gelden.

4. Percelen in Duitsland en België

Afgezien van de verplichting om bij bovengenoemde transporten naar grenspercelen voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze voorziening ongewijzigd. Onder specifieke voorwaarden kan vervoer van dierlijke mest vanaf een Nederlands landbouwbedrijf naar een grensperceel in Duitsland of België plaatsvinden.

Het gaat hier om vervoer van mest naar eigen percelen, eigen grond of in pacht en dit kan zonder geregistreerde intermediair, AGR/GPS, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren.

Van deze mogelijkheid voor grenspercelen kan gebruik gemaakt worden als het perceel in Duitsland maximaal 20 kilometer van de Nederlandse grens ligt of als het perceel in België maximaal 25 kilometer van de Nederlandse grens ligt. Het perceel moet in gebruik zijn bij het bedrijf waarvan de dierlijke mest afkomstig is op basis van een pachtovereenkomst of eigendom. Daarnaast kan onder specifieke voorwaarden bij het vervoer van dierlijke mest vanaf een Belgisch of Duits bedrijf naar een grensperceel in Nederland gebruik gemaakt worden van deze uitzondering.

5. Konijnengier

Wat blijft is dat onder specifieke voorwaarden afvoer van konijnengier kan plaatsvinden zonder dat hier gebruik gemaakt hoeft te worden van de geregistreerde intermediair, AGR/GPS, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht moet nauwkeurig worden geschat. Het gaat dan om konijnengier met een droge stofgehalte van minder dan 2,5 procent. Bij het transport van konijnengier dient voortaan wel gebruik gemaakt te worden van het rVDM.

6. Kalvergier

Afgezien van de verplichting om voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt ongewijzigd.

Onder specifieke voorwaarden is dus rechtstreekse levering van de kalverhouder aan de kalvergierbewerkingsinstallatie voor zuivering of via een pijpleiding mogelijk.

Transport van kalvergier kan ook via de weg plaatsvinden. Dan geldt de verplichting gebruik te maken van rVDM, een geregistreerde intermediair, onverwijld wegen en bemonsteren en analyseren.

7. Mestkorrels

Mestkorrels worden vervaardigd in een door de NVWA erkende installatie of bedrijf en de korrels dienen een droge stofgehalte te hebben van tenminste 90 procent. Het transport van mestkorrels in verpakkingen van maximaal 25 kg kan plaats blijven vinden zonder dat hiervoor gebruik van rVDM hoeft te worden gemaakt. Ook een geregistreerde intermediair, AGR/GPS, onverwijld wegen, en het bemonsteren en analyseren van mestkorrels is niet nodig bij het vervoer daarvan in verpakkingen van maximaal 25 kg.

Bij alle overige transporten van mestkorrels, bulkladingen, verpakkingen >25 kg geldt dat er voortaan gebruik gemaakt moet worden van rVDM.

Als een vracht bestaat uit mestkorrels, wordt het gewicht, onderscheidenlijk het stikstofgehalte en het fosfaatgehalte bepaald op basis van het gewicht, onderscheidenlijk het stikstofgehalte en het fosfaatgehalte, zoals dat is vermeld op de verpakking van de mestkorrels of het begeleidende document bij de mestkorrels.

8. Champostketen

Deze categorie valt uiteen in drie situaties:

a. Aanvoer naar substraatteler

Onder specifieke voorwaarden kan paarden- en ponymest worden vervoerd naar een substraatbereider waar deze meststoffen worden gebruikt voor de productie van substraat voor de teelt van champignons zonder dat hierbij gebruik hoeft te worden gemaakt van een geregistreerde intermediair, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Afgezien van de verplichting voortaan gebruik te maken van rVDM blijft het mogelijk om paarden- en ponymest bij de maneges te verzamelen tot één vracht door de vervoerder. Wel moet per vracht mest die geladen wordt bij de leverancier een vooraanmelding, een startmelding en een laadmelding gedaan worden. Daarnaast moet er bij het lossen bij de substraatbereider een losbericht worden gedaan. Het onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren voor iedere vooraanmelding hoeft niet.

Het blijft mogelijk om de mest te verzamelen en eerst te brengen naar een intermediair die dit maximaal 48 uur in tussenopslag houdt voordat het naar de substraatbereider gaat.

b. Substraat naar de champignonteler

Vanaf de substraatbereider gaat het substraat naar de champignonteler. Dit transport mag zonder gebruik te maken van het rVDM systeem plaatsvinden.

De substraatbereiders worden verplicht om per kwartaal gegevens aan de overheid te leveren over de hoeveelheid substraat die zij aan champignontelers leveren, aan welk champignonbedrijf zij welke hoeveelheid hebben geleverd en hoeveel substraat ze hebben geëxporteerd.

c. Afvoer van champost

Champost is uitgewerkt substraat met dekaarde en restanten champignons. Dit kan als meststof worden gebruikt. Champost heeft een constante samenstelling. Hoogwaardig en stabiel substraat is immers essentieel voor de champignonkweker. Het wordt daarom niet noodzakelijk geacht om bemonstering en analyse bij de rechtstreekse afvoer van champost naar een landbouwbedrijf (in Nederland of in het buitenland) te verplichten. Dit is een continuering van de reeds bestaande mogelijkheid waarin gebruik gemaakt mag worden van forfaits.

Naast de verplichting om bij de afvoer van champost voortaan gebruik te maken van rVDM en van een geregistreerd intermediair, zal ook het gewicht moeten worden bepaald. Het exacte gewicht is een dermate belangrijke factor in de verantwoording dat niet met schattingen kan worden volstaan.

Wanneer er geen sprake is van rechtstreekse afvoer naar een landbouwbedrijf of van export, dan blijft bemonstering en analyse verplicht en moet er voor het vervoer gebruik gemaakt worden van een geregistreerde intermediair en AGR/GPS.

9. Afvoer van een klein bedrijf

Onder specifieke voorwaarden kan de afvoer van een klein landbouwbedrijf plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Wel dient men bij de afvoer van een klein bedrijf voortaan gebruik te maken van rVDM. Bij afvoer van dierlijke meststoffen dient ter identificatie het KVK-nummer doorgegeven te worden. Van de mogelijkheid afvoer van een klein landbouwbedrijf kan gebruik worden gemaakt als de oppervlakte landbouwgrond van het bedrijf kleiner is dan drie hectare. De productie en de aanvoer van mest op het bedrijf dienen samen minder zijn dan 350 kilogram stikstof. De afvoer mag bovendien alleen betrekking hebben op de meststoffen die op het bedrijf zijn geproduceerd. De levering dient voorts rechtstreeks, zonder tussenopslag plaats te vinden en de afstand tussen de betrokken bedrijven mag hemelsbreed maximaal tien kilometer bedragen.

Voor de afvoer van een restant mest in een te slopen boerderij die inmiddels niet meer in eigendom is van een landbouwbedrijf, maar van bijvoorbeeld een overheid of een projectontwikkelaar, dient ter identificatie het KvK nummer of het relatienummer aan rVDM doorgegeven te worden.

10. Afvoer van dierlijke meststoffen naar een natuurterrein of overige grond

Onder specifieke voorwaarden kan de afvoer van mest naar een natuurterrein of overige grond dat exclusief bij het bedrijf waarvan de meststoffen afkomstig zijn in gebruik is, plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Wel dient men bij de afvoer van dierlijke meststoffen naar natuurterrein of overige grond dat exclusief bij het bedrijf in feitelijk gebruik is voortaan gebruik te maken van rVDM. Van de mogelijkheid natuurterrein of overige grond kan gebruik gemaakt worden als de afstand tussen de locatie waar de mest is geproduceerd en het natuurterrein of overige grond hemelsbreed maximaal 20 km is. Ook dient het natuurterrein of de overige grond exclusief in gebruik te zijn bij het landbouwbedrijf waarvan de mest afkomstig is.

11. Vlieland

Onder specifieke voorwaarden kan het vervoer van paardenmest of ponymest van een bedrijf in Vlieland naar een ander bedrijf in Vlieland plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Afgezien van de verplichting om bij het vervoer van paardenmest of ponymest van een bedrijf in Vlieland naar een ander bedrijf in Vlieland voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid ongewijzigd. De mest dient afkomstig te zijn van dieren die op het bedrijf gehouden worden en de dierlijke mest moet rechtstreeks, zonder tussenopslag worden vervoerd.

12. De uitzondering voor vaste meststoffen met ten hoogste 10% dierlijke meststoffen of champost

Onder specifieke voorwaarden kan het vervoer van vaste meststoffen die maximaal 10 procent dierlijke meststoffen of maximaal 10 procent champost bevatten (potgrond, aanvulgronden, bomenzand) naar een landbouwbedrijf of intermediaire onderneming plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

De partijbemonstering blijft bestaan en mag als volgt plaatsvinden.

- a) uitgaan van de stikstofgehalten onderscheidenlijk de fosfaatgehalten van de afzonderlijke grondstoffen waaruit het mengsel is bereid en het aandeel van deze stoffen in het eindproduct; of
- b) uitgaan van de stikstofgehalten onderscheidenlijk de fosfaatgehalten van de partij vaste meststoffen waaruit de afgevoerde hoeveelheid meststoffen afkomstig is, onder voorwaarde dat

deze partij niet groter is dan 5000 m³ en bemonstering van deze partij tenminste eenmaal per twee maanden plaatsvindt.

Bij afvoer van vaste mest die ten hoogste 10% dierlijke meststoffen of 10% champost bevatten, naar een afnemer niet zijnde een landbouwbedrijf of een intermediaire onderneming hoeft er geen gebruik gemaakt te worden van rVDM.

13. Afvoer van mest vanaf een tuincentrum/hovenier naar een particulier

Er hoeft geen gebruik gemaakt te worden van rVDM.

14. Transportband of pijpleiding

Onder specifieke voorwaarden kan het vervoer van meststoffen door middel van een pijpleiding of via een transportband plaatsvinden. Afgezien van de verplichting voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid ongewijzigd. De meststoffen worden gewogen met een flowmeter, bemonsterd en geanalyseerd per vracht. Ook is de laad- en lospositie van de pijpleiding of transportband inzichtelijk. Er is één bedrijf en één landbouwer bij betrokken. De grootte van de vracht wordt vooraf bepaald en is ten hoogste een lading van 36 ton en wordt binnen 24 uur vervoerd.

15. Gesplitst transport van vaste mest

Onder specifieke voorwaarden kan dezelfde vracht vaste dierlijke meststoffen binnen zeven dagen tweemaal vervoerd van of naar een bedrijf of onderneming. Er moet gebruik gemaakt blijven worden van een intermediair, en de verplichtingen inzake AGR/GPS, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren blijven gelden.

Afgezien van de verplichting om bij gesplitst transport van vaste mest voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid ongewijzigd. Van de mogelijkheid voor gesplitst transport van vaste mest kan gebruik worden gemaakt als de vracht binnen zeven dagen twee keer wordt vervoerd van of naar een bedrijf of een onderneming. Het voordeel is dat men hierbij maar een keer hoeft te bemonsteren, de vracht blijft in de vrachtwagen.

16. Doorvoer van dierlijke meststoffen

Dierlijke meststoffen die niet in Nederland zijn geproduceerd en evenmin op een bestemming in Nederland worden geleverd blijven vrijgesteld van de verplichtingen die in het kader van vervoer van dierlijke meststoffen zijn gesteld en zijn dus ook vrijgesteld van de verplichting gebruik te maken van rVDM. Hier gaat het om dierlijk meststoffen die vanuit uit een andere staat rechtstreeks, zonder tussenopslag, in doorvoer buiten Nederland worden gebracht.

3. Sanctionering

Gebruik van rVDM is essentieel om te kunnen beoordelen of de gebruiksnormen voor dierlijke meststoffen zijn nageleefd en of aan de verantwoordingsplicht voor dierlijke mest is voldaan. Ook speelt de hoeveelheid afgevoerde dierlijke meststoffen een rol bij het oordeel of een bedrijf zich heeft gehouden aan de mestverwerkingsplicht en de verantwoorde groei melkveehouderij. Er kunnen diverse redenen zijn waarom een bedrijf dierlijke meststoffen wil vervoeren zonder gebruik te maken van rVDM. Om te voorkomen dat het voor bedrijven aantrekkelijk is om bij vervoer van dierlijke meststoffen geen gebruik te maken van rVDM wordt voor deze situatie een boetetarief vastgesteld in het Ubm. Indien door de NVWA wordt geconstateerd dat dierlijke meststoffen worden vervoerd zonder dat gebruik wordt gemaakt van rVDM en er geen volledige naar waarheid ingevulde vooraanmelding en startmelding is gedaan, krijgt de vervoerder die met de meststoffen wordt aangetroffen een bestuurlijke boete opgelegd, om naleving van rVDM af te dwingen en om tegemoet te komen aan het proportionaliteitsbeginsel:

- Een bestuurlijke boete van 1.500 euro per vracht mest. Deze boete is repressief en opgebouwd uit twee elementen, namelijk (i) ontneming van economisch voordeel (geen mestafzetkosten) en (ii) leedtoevoeging (een factor 2 à 4 keer het economisch voordeel).

Uit het advies van de Commissie Deskundigen Meststoffenwet (CDM) blijkt dat het uniform bedrag van € 1.500 tot stand gekomen is per vracht van 30 ton mest, voor zowel dunne (vloeibare) mest als vaste (stapelbare) mest, voor ontneming van het economisch voordeel en leedtoevoeging. De

CDM geeft aan dat een repressieve boete uit twee elementen bestaat: (i) ontneming economisch voordeel en (ii) leedtoevoeging. Een repressieve boete dient ook te voldoen aan het proportionaliteitsbeginsel. In het advies is het economisch voordeel (van het niet registreren van mestvrachten via rVDM) bepaald op basis van gangbare mestafzetkosten. Het element leedtoevoeging is ook gelijk gesteld aan het economisch voordeel (gangbare mestafzetkosten). Er zijn verschillen tussen mestsoorten in mestafzetkosten (globaal een factor 2). Mestsoorten zijn in de praktijk echter niet altijd gemakkelijk te herkennen, zonder aanvullende analyses. Soms worden verschillende mestsoorten ook gemengd. De verschillen tussen mestsoorten in de hoogte van afgeleide repressieve boetes zijn ook relatief klein. Daarom wordt voorgesteld om geen onderscheid te maken tussen mestsoorten in de twee boetetarieven.

Gedurende het transport van dierlijke meststoffen, dus vanaf het moment dat de startmelding is gedaan, kunnen bewust of onbewust fouten worden gemaakt. Wanneer als gevolg van deze fouten gegevens niet, niet tijdig, niet volledig of niet naar waarheid worden verstrekt zullen hiervoor, in lijn met artikel 73 van het Ubm, boetes voor kunnen worden opgelegd. De nadere uitwerking hiervan zal plaatsvinden in bijlage M van de Urm. Zie paragraaf 2.2. voor een nadere uiteenzetting van degene die gedurende het vervoer verantwoordelijk is voor de mest en de administratieve fouten die gedurende het vervoer kunnen worden gemaakt.

4. Gevolgen voor bedrijfsleven en overheid

4.1 Bedrijfseffecten

Uit onderzoek door RVO.nl op basis van het vervoersbewijs dierlijke meststoffen (VDM) blijkt dat het totale aantal mesttransporten in 2019 bijna 1 miljoen bedroeg. Hieronder vallen ook *de transporten in het kader van een specifieke activiteit*. Op dit type transporten is in paragraaf 2.6 uitgebreid ingegaan.

In het jaar 2019 waren in totaal 64.401 ondernemers bij alle mesttransporten betrokken, waarvan 22.247 leveranciers, 8.846 vervoerders en 33.268 afnemers.

4.1.1 Regeldruk

Ten gevolge van dit besluit moeten bedrijven andere handelingen gaan verrichten ten opzichte van het invullen van het papieren VDM. Alle berekeningen zijn conform de voorschriften van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) uitgevoerd. Om het verschil in de kosten per bedrijf aan te geven is er van een gemiddelde uitgegaan.

Het vervallen van het papieren VDM en de mogelijkheid van machtigingen voor ondertekening versus het verplicht indienen van de *real time* gegevens levert per vervoerder een vermindering van de administratieve lasten op van € 16 per bedrijf. Het in de eigen administratie bijhouden welke chauffeur er bij welk transport is betrokken kost daarentegen circa € 80 per bedrijf. Het vervallen van het papieren VDM en de mogelijkheid van machtigingen voor ondertekening versus het verplicht indienen van de *real time* gegevens levert per leverancier of afnemer een verlaging van de administratieve last op van circa € 2 per bedrijf.

De totale toename van de administratieve last voor alle ondernemers is circa € 598.000.

Voor vervoerders gaat het om een toename van de administratieve last van € 568.000.

Voor vervoerders bij transporten met een specifieke activiteit, zie hiervoor paragraaf 2.6, gaat het om een toename van de administratieve last van € 135.000.

Voor leveranciers en afnemers gaat het om een afname van de administratieve last van circa € 105.000.

Een geautomatiseerd systeem is voor ondernemers veel makkelijker dan het steeds handmatig moeten invullen van formulieren, zeker als dat geautomatiseerde systeem goed aansluit op bestaande bedrijfsmanagementsystemen. Veel van deze handelingen die nu als administratieve regeldruk aangemerkt worden, kunnen namelijk ook weer vergaand geautomatiseerd worden. De verwachting is dan ook dat sectorpartijen dit zullen doen. Door de handelingen in de eigen bedrijfsprocessen te integreren zullen er nauwelijks meer administratieve handelingen zijn en dus leiden tot een lastenvermindering. Deze toevoeging aan het bedrijfsproces en daarmee transparantie van het vervoersproces kan zelfs tot een meerwaarde voor het bedrijf leiden. Naar verwachting houdt dit systeem dus voor zowel ondernemers als de overheid een verbetering in met minder lasten.

Bij de doorberekening naar de kosten wordt gerekend met een uurtarief van € 37.

Vervoerders

Voor de 8.846 vervoerders geldt dat zij als aanvullende verplichting een startmelding moeten doen op het moment dat zij op de laadlocatie aanwezig zijn. Dit zorgt voor een administratieve last van circa € 713.000. Daarnaast moet men nu ook in de administratie per vracht bijhouden welke chauffeur erbij betrokken is. Dit levert een administratieve last van circa € 713.000 op.

Anderzijds verminderen er administratieve lasten. Het archiveren en het verstrekken van het vervoersbewijs aan de leverancier en de afnemer vervalt en dit levert een besparing op van € 568.357 (60% van 947.263)⁴ aan administratieve lasten. Ook vervalt het machtigen voor ondertekening van het vervoersbewijs, waardoor er geen kopie van de machtiging meer aanwezig hoeft te zijn op de vrachtauto. Dit levert een besparing van de administratieve lasten op van € 289.000.

In totaliteit betekent dit voor de 8.846 vervoerders een vermeerdering van de administratieve lasten van circa € 568.000.

Leveranciers en afnemers

Voor de circa 22.246 leveranciers en 33.268 afnemers geldt dat zij in plaats van het tekenen van het papieren VDM, de afvoer van de vracht dierlijke mest elektronisch moeten bevestigen. Dit levert naar verwachting een administratieve last op van € 288.965. Door de bevestiging komt de machtiging aan de vervoerder te vervallen. Dit levert naar verwachting een vermindering van de administratieve last op van circa € 14.779). Dit resulteert in een toename van € 274.186.

Het archiveren van het vervoersbewijs door de leverancier en de afnemer komt te vervallen, dit levert een besparing van de administratieve lasten op van € 378.905 voor de betrokken leveranciers en afnemers (24% van € 947.263 voor de leveranciers en 16% van € 947.263 voor de afnemers⁵).

In totaliteit betekent dit voor de 22.246 leveranciers en de 33.268 afnemers een vermindering van de administratieve lasten op van circa € 105.000 (€ 274.186 – € 378.905).

Vervoer in het kader van een specifieke activiteit

Bij deze transporten waren er in 2019 in totaal 35.509 betrokken partijen. Deze partijen zijn opgenomen in het bovengenoemde totale aantal van 64.401.

De ondernemers met een specifieke activiteit zijn weer onder te verdelen in leveranciers: 13.976, vervoerders 8.431, afnemers:12.652.

Voor de circa 8.431 vervoerders in de specifieke situaties geldt nog een extra administratieve last van circa € 135.000 omdat ze bij het laden en het lossen van de vracht gegevens van de positie, datum en tijdstip van laden en/of lossen moeten doorgeven. Per bedrijf is dit € 16 voor de vervoerder.

PM reactie ATR

4.1.2 Overige bedrijfseffecten

De reeds bestaande en in gebruik zijnde bedrijfsmanagementsystemen van de intermediaire ondernemers kunnen met koppelingen aangesloten (gaan) worden op het systeem van de overheid. De overheid voorziet in een applicatie die op de mobiele telefoon kan worden geïnstalleerd en een webservice waarmee ondernemers via een bedrijfsmanagementsysteem gegevens aan de overheid kunnen leveren. Het systeem dat de overheid introduceert sluit aan bij apparatuur die de ondernemers al in het bezit hebben zoals een computer en een mobiele telefoon. Indien dit niet het geval is zijn het eenmalige kosten.

⁴ Hierbij wordt opgemerkt dat de huidige administratieve lasten voor het archiveren en verstrekken van het vervoersbewijs 947.000 euro zijn. Op basis van aantal VDM's waarbij elke afzonderlijke partij betrokken is, wordt een verdeling aangehouden voor de toerekening van de kosten van 60% voor vervoerder, 24% voor leverancier en 16% voor afnemer.

⁵ Zie vorige voetnoot.

De gedetailleerde beschrijving van deze handelingen en de daarvoor benodigde tijd worden opgenomen in de toekomstige wijziging van de Urm die november 2020 voorzien wordt.

4.1.3. Uitvoerings- en handhavingslasten

De systemen bij de NVWA en RVO.nl zijn zodanig aangepast dat de gegevens over het mesttransport door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit kunnen worden ingewonnen en dat de bedrijfssystemen van de sector hier zoveel mogelijk op kunnen aansluiten.

Bij de start van deze nieuwe werkwijze wordt rekening gehouden met zogenaamde 'kinderziektes'. Begeleiding, continue evaluatie en nauwe samenwerking met de sectorpartijen worden ingezet om hierop snel in te kunnen grijpen.

Indien ondernemers bij het gebruik van het systeem, tegen vragen of problemen aanlopen, dan kunnen zij terecht bij de overheid voor alle andere vraagstukken op het gebied van het vervoer van meststoffen.

4.3 Uitvoering en handhaving

rVDM bouwt voort op bestaande systemen die reeds bij de overheid in gebruik zijn. RVO.NL en NVWA houden toezicht op de naleving van de gestelde regels. Zij zullen een uitvoerings- en handhavingstoets uitvoeren.

5. Verhouding tot Algemene Verordening gegevensbescherming

Ten behoeve van rVDM dient een reeks gegevens te worden verstrekt waarmee de vervoersstroom van de dierlijke meststoffen digitaal en *real time* in beeld kan worden gebracht.

Deze gegevens komen voor het overgrote deel overeen met de gegevens die ook onder oude situaties op het VDM moesten worden ingevuld.

Een aantal van de gegevens zijn te kwalificeren als persoonsgegevens in de zin van de Algemene Verordening gegevensbescherming⁶.

Deze gegevens zijn direct of indirect herleidbaar tot een persoon die bij het vervoer van dierlijke meststoffen is betrokken.

Ten aanzien van de verwerking van deze persoonsgegevens is een zogenaamde *PIA (Privacy Impact Assessment)* uitgevoerd. [PM]

De verwerking van de persoonsgegevens wordt proportioneel geacht in relatie tot het doel dat met het inwinnen van deze gegevens wordt nagestreefd. Een accuraat inzicht in alle stappen vanaf het voornemen tot het vervoer van dierlijke meststoffen tot en met de acceptatie van de afnemer van de vracht is belang om een adequaat toezicht op de naleving van een reeks regels bij of krachtens de Meststoffenwet te kunnen houden, zoals de verantwoordingsplicht. Deze plicht heeft vervolgens een directe relatie met bijvoorbeeld de gebruiksnormen en de mestverwerkingsplicht.

Ten aanzien van de identiteit van de chauffeur is in relatie tot dit doel voor een andere wijze van verwerking gekozen. Het persoonsgegeven dat is gekoppeld aan de chauffeur als feitelijke uitvoerder van het vervoer van dierlijke meststoffen hoeft niet te allen tijde te worden verstrekt via rVDM, maar kan worden bewaard in de administratie van de vervoerder. Pas indien daarvoor aanleiding is, bijvoorbeeld indien bij het toezicht bepaalde zaken moeten worden geverifieerd en de input van de chauffeur is daarvoor noodzakelijk, kan bij de vervoerder dit persoonsgegeven worden achterhaald.

Het werd niet evenredig geacht om dit gegeven standaard actief in te winnen.

Voor de routeinformatie is voor een vergelijkbare voorziening gekozen. De apparatuur moet in staat zijn deze gegevens op te slaan en de geregistreeerde intermediair is verplicht om deze informatie in de administratie te bewaren, zodat indien daar aanleiding voor is deze informatie kan

⁶ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PBEU 2016 L 119)

worden betrokken bij onderzoeken. Ook voor deze informatie, die herleidbaar kan zijn tot een individuele vervoerder, werd onverkorte actieve verstrekking en inwinning niet proportioneel geacht.

6. Consultatie

Het ontwerpbesluit is aangeboden ter internetconsultatie in de periode **PM**.

PM

7. Notificatie

Dit besluit is genotificeerd in verband met de aanwezigheid van zogenaamde technische voorschriften⁷, onder nummer 2020/XX/NL. Tevens heeft notificatie in het kader van de Dienstenrichtlijn⁸ plaatsgevonden.

PM

8. Inwerkingtreding

Inwerkingtreding van de verplichtingen rondom het nieuwe rVDM systeem inclusief de onderliggende wijziging van de Urm is thans voorzien per 1 januari 2021.

II. Artikelen

Artikel I, onderdelen A tot en met C (artikelen 32, 39, 44)

Deze onderdelen bevatten de verplichting voor de vervoerder om in de administratie op te nemen welke persoon bij welk vervoer betrokken is geweest. Deze verplichting is neergelegd in de artikelen 32, 39 en 44 van het Ubm. Dit betekent dat de verplichting geldt voor alle partijen die dierlijke meststoffen kunnen vervoeren. Als er een vermoeden bestaat dat bij het vervoer van dierlijke meststoffen onregelmatigheden hebben plaatsgevonden, kan het noodzakelijk zijn om te spreken met degene die het vervoer daadwerkelijk heeft uitgevoerd. Het te allen tijde tijdens het vervoer actief doorgeven welke persoon dit uitvoert, wordt niet proportioneel geacht ten aanzien van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Door een verplichting vast te leggen deze gegevens wel in de administratie te vermelden, kan indien en voor zover daar aanleiding toe is, deze persoon toch achterhaald worden. Voor de geregistreerde intermediair is met het oog op het toezicht op de naleving van de gestelde regels daarnaast de verplichting opgenomen om de positiegegevens van het transportmiddel gedurende het vervoer van dierlijke meststoffen in de administratie te bewaren. Deze gegevens worden automatisch opgeslagen door middel van de voor de intermediair verplicht te gebruiken AGR/GPS-apparatuur.

Artikel I, onderdeel D (nieuw opschrift paragraaf 1 Hoofdstuk IX)

Voorheen bevatte paragraaf 1 van Hoofdstuk IX algemene bepalingen over het vervoer van meststoffen. Deze bepalingen zijn thans vervangen door de bepalingen over rVDM. Het opschrift van de paragraaf is daaraan aangepast.

Artikel I, onderdeel E (artikel 48b)

Dit onderdeel bevat hetgeen tot nu toe geregeld was ten behoeve van het vervoer van drijfmest in het eerste lid van artikel 49 en het oorspronkelijke artikel 52.

Artikel I, onderdeel F (artikelen 49, 50 en 51)

Dit onderdeel vervangt de artikelen 49, 50 en 51 van het Ubm. De nieuwe artikelen vormen het hart van het nieuwe digitale systeem voor de *real time* verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen.

⁷ Richtlijn 2015/1535 /EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie (PbEU 2015, L 241)

⁸ Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PbEU 2006, L 376)

Artikel 49 (nieuw)

Dit artikel bevat de verplichting om het bij vervoer van dierlijke meststoffen gebruik te maken van een satellietvolgsysteem en apparatuur voor gegevensregistratie. Deze apparatuur wordt gebruikt om de gegevens door te geven aan het systeem waarmee het vervoer van dierlijke meststoffen wordt verantwoord. Het nieuwe artikel 49 bevat een basis om in de Urm regels te stellen over de apparatuur, waaronder eisen waaraan deze apparatuur moet voldoen, zodat op het naar behoren functioneren van deze apparatuur kan worden vertrouwd en zodat geborgd is dat de gegevens die hiermee worden doorgegeven betrouwbaar zijn. Zoals in paragraaf 2.4 van het algemeen deel van deze toelichting al is geschetst zullen de eisen minder gedetailleerd zijn dan tot nu toe het geval was in bijlage E van de Urm. In de Urm kan indien nodig worden gedifferentieerd in de regels, al naar gelang de soort vervoerder, de soort mest of de bestemming van de mest.

Artikel 50 (nieuw)

In dit artikel wordt de verplichte vooraanmelding geregeld. Voorafgaand aan elk vervoer van dierlijke meststoffen dient de vervoerder daarvan mededeling te doen aan de Minister. De gegevens die op grond van het tweede lid moeten worden verstrekt om vooraf een inschatting te kunnen maken van de risico's die gepaard gaan met het gemelde vervoer. In de Urm zal worden uitgewerkt welke gegevens in welke gevallen benodigd zijn. Daarnaast wordt indien noodzakelijk vastgelegd tot wanneer een vooraanmelding kan worden gedaan, waarbij in beginsel zal gelden dat de vooraanmelding tot vlak voor de startmelding kan worden gedaan. Slecht in bijzondere gevallen zal een vooraanmelding in een ruimer tijdvak voorafgaand aan de startmelding moeten plaatsvinden. In het vijfde lid van artikel 50 is voorts een basis opgenomen om in de Urm regels te kunnen stellen over de mogelijkheid tot het wijzigen, aanvullen of intrekken van de mededeling en het moment waarop dit uiterlijk mogelijk is.

Artikel 51 (nieuw)

In artikel 51 is neergelegd dat bij elk vervoer van dierlijke meststoffen gebruik moet worden gemaakt van het digitale systeem voor doorgeven van meldingen dat door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschikbaar wordt gesteld. In het tweede lid van artikel 51 (nieuw) is benadrukt met welk doel gegevens worden vastgelegd via het systeem. Het ultieme belang dat wordt gediend met het voorschrijven van een systeem waarmee de verantwoording van het vervoer digitaal en zoveel mogelijk *real time* in beeld komt is de bescherming van water door verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen. Gegevens die in het kader van het vervoer worden ingewonnen dienen daaraan behulpzaam te zijn. In het derde lid wordt een opsomming gemaakt van gegevens die in ieder geval dient te worden verstrekt, al naar gelang de stap in het vervoer van dierlijke meststoffen. Uitgangspunt, zoals vastgelegd in het vierde lid, is dat de gegevens onverwijld, dus *real time*, worden verstrekt. Vanzelfsprekend dienen de gegevens naar waarheid te worden verstrekt (vijfde lid). In de Urm wordt uitgewerkt wie welke gegevens in welke fase van het vervoer dient te verstrekken. In het zevende lid van artikel 51 is een basis opgenomen om te kunnen regelen dat in afwijking van de hoofdregel dat gegevens *real time* dienen te worden verstrekt gegevens ook op een ander moment mogen worden verstrekt. In de Urm kan op grond van het achtste lid voorts worden geregeld welke gegevens kunnen worden gewijzigd, aangevuld en verwijderd alsmede kunnen regels worden gesteld over het moment waarop dit kan geschieden. Ook kan in de Urm worden voorgeschreven op welke wijze de gegevens worden aangeboden en op welke wijze deze van een ondertekening kunnen worden voorzien. Tot slot kan in de Urm worden vastgelegd op welke wijze toegang tot het systeem kan worden verkregen. Te denken valt hierbij aan e-herkenning.

Artikel I, onderdeel G (artikel 51a)

Het nieuwe digitale systeem ziet vooralsnog slechts op het vervoer van dierlijke meststoffen. Voor vervoer van een vracht zuiveringsslib, compost, mengsels van zuiveringsslib en compost, of krachtens artikel 55, eerste lid, aangewezen overige organische meststoffen blijven de oorspronkelijke regels voor het vervoer van die soorten gelden. Artikel 51a neemt de bepaling die voorheen was opgenomen in het tweede lid van artikel 50 over.

Artikel I, onderdeel H (artikel 52)

In artikel 52 is geregeld dat in de Urm regels gesteld worden over gevallen waarin de hoofdregels voor het vervoer van dierlijke meststoffen niet of niet geheel van toepassing zijn. De regels kunnen verschillen al naar gelang er sprake is van een verschillende vervoerder, mestsoort, herkomst of bestemming. Dit artikel maakt het mogelijk om maatwerk te bieden aan die gevallen waarvoor onverkort meedoen aan het hoofdsysteem moeilijk haalbaar is of tot onevenredig veel lasten zou leiden. Een vergelijkbare basis voor het stellen van dit soort regels was voorheen neergelegd in artikel 52 en artikel 54, onderdeel e.

Artikel I, onderdeel I (vervallen paragraaf 2 van Hoofdstuk IX)

De oorspronkelijke paragraaf 2 van Hoofdstuk IX kan komen te vervallen, aangezien de artikelen 53 en 54 waaruit die paragraaf bestond nog uit gingen van het vervoersbewijs dierlijke meststoffen (VDM) en de mogelijkheid tot het stellen van regels daarover in de Urm. Dit VDM is thans vervangen door het digitale systeem, het rVDM.

Artikel I, onderdeel J (artikel 55)

In het artikel over het vervoersbewijs voor zuiveringsslib, compost en overige organische meststoffen werd verwezen naar een tweetal leden van artikel 53. Dit artikel is echter komen te vervallen. De tekst van de leden uit artikel 53 is daarom verplaatst naar artikel 55.

Artikel I, onderdeel K (artikel 70, vierde lid)

Door middel van deze aanpassing wordt een eerdere redactionele onjuistheid hersteld.

Artikel I, onderdeel L (artikel 72c)

Zoals in paragraaf 3 van het algemeen deel van de toelichting is uiteengezet, is voorzien in een aparte boete voor het niet gebruiken van het door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschikbaar gestelde systeem. In het nieuwe artikel 72c wordt de hoogte van deze boete vastgelegd.

Artikel II

De inwerkingtreding van dit besluit wordt geregeld bij (klein) koninklijk besluit. Indien nodig kan dit tijdstip voor de verschillende artikelen verschillend worden vastgesteld. Uitgangspunt is dat wordt aangesloten bij het kabinetsbeleid van de vaste verandermomenten.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

Bijlage I behorende bij de toelichting

Prestatiekenmerken AGR-apparatuur voor het vervoer van dierlijke meststoffen

1. Inlezen gegevens

- 1.1. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee het identificatienummer van de AGR automatisch aan elk elektronisch databericht wordt meegegeven dat verzonden wordt naar het systeem, bedoeld in artikel 51 van het besluit.
- 1.2. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee het unieke nummer van het transport op elektronische wijze wordt ingelezen.

2. Koppeling AGR-apparatuur aan verpakkingsapparatuur en satellietvolgapparatuur

- 2.1. De AGR-apparatuur en de satellietvolgapparatuur zijn elektronisch met elkaar verbonden.

3. Automatische positiebepaling van het transportmiddel met satellietvolgapparatuur

- 3.1. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee de door de satellietvolgapparatuur gegenereerde gegevens inzake de positie van het transportmiddel alsmede de datum en het tijdstip waarop de positiegegevens zijn bepaald voortdurend en automatisch kunnen worden vastgelegd.
- 3.2. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee de door de satellietvolgapparatuur gegenereerde gegevens inzake de positie van het transportmiddel alsmede de datum en het tijdstip waarop de positiegegevens zijn bepaald, onmiddellijk kan worden vastgelegd op specifieke momenten zoals die voor het rechtmatige vervoer van dierlijke meststoffen zijn vastgesteld.

4. Additionele voorwaarden voor vervoer van dierlijke meststoffen door een geregistreerde intermediair

- 4.1. De AGR-apparatuur van een geregistreerde intermediair beschikt over een voorziening waarmee op het moment dat het transportmiddel wordt geladen, gewogen of gelost, onmiddellijk en automatisch door de satellietvolgapparatuur gegenereerde gegevens inzake de positie van het transportmiddel alsmede de datum en het tijdstip waarop de positiegegevens zijn bepaald wordt vastgelegd.
- 4.2. De AGR-apparatuur van een geregistreerde intermediair beschikt bij vervoer van drijfmest over een voorziening waarmee het combinatienummer op elektronische wijze uit de verpakkingsapparatuur wordt ingelezen.
- 4.3. De AGR-apparatuur van een geregistreerde intermediair beschikt over een voorziening waarmee de unieke identificatie van de monsterverpakking, dan wel de onderdelen waaruit de monsterverpakking bestaat op elektronische wijze uit de verpakkingsapparatuur of vanaf de monsterverpakking wordt ingelezen.

5. Versturen van mesttransportgegevens

- 5.1. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee terstond nadat de gegevens in de AGR-apparatuur zijn vastgelegd een elektronisch databericht naar het systeem, bedoeld in artikel 51, van het besluit kan worden verstuurd met, voor zover dat voor het transport is vereist, de volgende gegevens:
 - het unieke nummer van het transport van dierlijke meststoffen;
 - het unieke identificatienummer van de AGR-apparatuur;
 - het combinatienummer;
 - de gegevens ter identificatie van de monsterverpakking, dan wel de onderdelen waaruit de monsterverpakking bestaat;
 - de door de satellietvolgapparatuur gegenereerde gegevens, bedoeld in de onderdelen 3.1., 3.2. en 4.1.
 - een Indicatie of er tijdens het laden een storing is opgetreden.

- 5.2. De AGR-apparatuur verstuurt gegevens, overeenkomstig de technische specificaties die op verzoek door de Minister worden verstrekt, aan het systeem, bedoeld in artikel 51 van het besluit.
- 5.3. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee elektronische databerichten behouden blijven indien er een storing optreedt in de mobiele datacommunicatie en waarmee de elektronische databerichten alsnog worden verstuurd zodra de storing is opgeheven.

6. Opslag van gegevens van de AGR-apparatuur

- 6.1. De door de AGR-apparatuur geregistreerde gegevens blijven ten minste in deze apparatuur vastgelegd tot het moment waarop deze gegevens succesvol met het elektronisch databericht naar het systeem, bedoeld in artikel 51 van het besluit zijn verzonden.

7. Signalering van storingen

- 7.1. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee zichtbaar wordt gemaakt of elke te onderscheiden functie van de AGR-apparatuur en de satellietvolgapparatuur correct functioneert.
- 7.2. De AGR-apparatuur beschikt over een voorziening waarmee een bericht dat betrekking heeft op het lossen van mest automatisch wordt aangegeven of er gedurende het desbetreffende transport een storing is opgetreden.

8. Vervoer van dierlijke meststoffen met een vaste pijpleiding of een vaste transportband

- 8.1. In het geval van vervoer met een vaste pijpleiding beschikt de AGR-apparatuur over een voorziening waarmee, indien de hoeveelheid dierlijke meststoffen wordt bepaald met behulp van het apparaat, als bedoeld in artikel 82, derde lid, onderdeel a, en de dichtheid van de mest niet gelijk is aan 1, de meetwaarde van de debietmeter gecorrigeerd kan worden. Deze correctie kan automatisch uitgevoerd worden door en vastgelegd worden in de AGR-apparatuur. Voor het bepalen van de dichtheid wordt gebruik gemaakt van de publicatie van de Wageningen Universiteit uit de Kwantitatieve Informatie voor de Veehouderij (KWIN) (www.livestockresearch.wur.nl).
- 8.2. In het geval van vervoer met een vaste pijpleiding beschikt de AGR-apparatuur over een voorziening waarmee de bemonsterings- en verpakingsapparatuur die in het leidingstelsel opgenomen afsluitkleppen alsmede de satellietvolgapparatuur elektronisch aan de AGR-apparatuur verbonden zijn.
- 8.3. In het geval van vervoer met een vaste pijpleiding of vaste transportband kunnen de onder 3.2. bedoelde positiegegevens voorgeprogrammeerd zijn.