

Memo

Aan : Ministerie van LNV
Van : Cumela Nederland, Ir. H.A.C. Verkerk
Datum : 12 juni 2020
Kenmerk :
Betreft : reactie op consultatie rVDM

Allereest danken wij het ministerie voor de gelegenheid om een reactie te geven op de voorgenomen wijziging van de Ubm voor de invoering van het rVDM. Wij vinden het jammer dat de reactie termijn kort is (4 weken ten opzichte van de gebruikelijke 6 weken), waardoor een aantal intensieve verdiepende gesprekken met groepen ondernemers in specifieke situaties niet meer binnen de termijn van de consultatie georganiseerd kunnen worden. Wij gaan er derhalve vanuit dat de informatie uit deze samen met uw medewerkers nog te organiseren besprekingen toch meegenomen wordt in de verdere vormgeving van de wijziging van de Urm.

Opbouw

In deze memo gaan wij allereest in op een aantal hoofdpunten, vervolgens op de teksten van de wijziging van de Ubm en tot slot op de Toelichting.

Hoofdpunten

Draagvlak voor realtime en digitaal melden mesttransporten

Cumela is blij met de initiatieven van de overheid voor het digitaal en realtime melden van mesttransporten. De hoofdlijn van deze nieuwe voorschriften past prima bij de actiepunten uit het Plan van Aanpak "Samen werken in een eerlijke keten". We zijn er van overtuigd dat er met het organiseren van een Digitale Mestketen grote voordelen te behalen zijn op het punt van transparant en vertrouwd vervoer van mest, proactieve controle van gegevens (in plaats van boetes achteraf) en een beter positie van alle partijen in de keten. Dit samen met een borging via KeurMest moet leiden tot minder fouten, minder onzekerheden en duidelijker scheiding van verantwoordelijkheden in de keten.

Geen betrokkenheid leveranciers software en apparatuur op transportvoertuigen

In paragraaf 4.1.1 staat het volgende: "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." Wat is het in dit licht jammer dat de leveranciers van deze bedrijfsmanagementsystemen en van de apparatuur aan boord van de mestvoertuigen tot op de start van de consultatie niet zijn betrokken. Vanuit het bedrijfsleven is het afgelopen jaar keer op keer aangedrongen om deze bedrijven te betrekken bij het denkwerk wat voor het maken van regelgeving uitgaat.

Juist omdat van deze bedrijven ook inzicht in en ervaring met de sector verwacht mag worden en omdat zij als dienstverleners veel beter weten hoe bedrijfsprocessen van ondernemers geautomatiseerd kunnen worden. Wij vinden dit echt een gemiste kans. Dit betekent ook dat van deze bedrijven niet verwacht mag worden dat zij binnen enkele maanden, terwijl de regelgeving nog niet definitief is (en dus nog gewijzigd kan worden) al gaat bouwen aan een gewijzigde software en hardware en de implementatie voor 1 januari 2021 daarvan kan plaatsvinden.

Sanctionering

Wij missen in de paragraaf over de sanctionering een heel belangrijk onderdeel. Namelijk wat is de sanctie voor het gebruik van het rVDM, terwijl er géén mest wordt vervoerd. Uit de toelichting blijkt dat met name daar de risico's en verminderde handhavingsmogelijkheden zaten bij de vele uitzonderingen die in het huidige systeem zitten. In onze ogen biedt het systeem nog steeds weinig mogelijkheden om op deze vorm van overtreden te handhaven.

Implementatie

In de toelichting wordt vermeld dat de minister het nieuwe systeem per 1 januari 2021 in werking wil laten treden. Daarmee lijkt het alsof de minister kiest voor een zogenaamde "big-bang" implementatie, waarbij alle bedrijven van de ene op de andere dag aan de nieuwe regels moeten voldoen. Cumela vreest dat de overgang dan ook echt een grote knal wordt.

Er moeten in onze ogen op meer dan 1000 mestvoertuigen aanpassingen aan de apparatuur en de software van die apparatuur plaatsvinden. Tevens moet bij alle geregistreerde vervoerders een ingrijpende wijziging in hun bedrijfsmanagementsysteem worden doorgevoerd.

Cumela is van mening dat hiervoor zeer zorgvuldig overlegd moet worden met de leveranciers en gebruikers van de systemen, dat er een periode moet komen waarin apparatuur en software getest kan worden en dat er vervolgens ook een periode van conversie moet komen waarbij ondernemers in het tempo waarin de wijzigingen in apparatuur en software kunnen worden aangebracht ook kunnen overstappen naar het rVDM. Gezien de hoeveelheid werk die nog verzet moet worden, lijkt in werking treden van deze nieuwe werkwijze per 1 januari 2021 volstrekt onrealistisch.

Wie is vervoerder als er geen geregistreerd vervoerder nodig is

In paragraaf 2.2 staat dat als er geen geregistreerd vervoerder nodig is, de regelgeving het zo regelt dat de leverancier in alle gevallen verantwoordelijk is en als vervoerder wordt beschouwd.

Deze hoofdregel lijkt ons onjuist en in de praktijk ook tot grote problemen te leiden. Immers in heel veel van deze gevallen wordt het transport wel uitgevoerd door een loonwerker of gespecialiseerd bedrijf (bijvoorbeeld bij paardenmest). Er wordt juist een beroep op deze bedrijven gedaan om de leverancier (en de afnemer) te ontzorgen.

Wij pleiten er sterk voor om vast te houden aan het beginsel dat wie vervoert ook als vervoerder op het rVDM staat en ook verantwoordelijk is voor de benodigde meldingen.

Geen terugvaloptie als internet niet beschikbaar is

Er zijn allerlei situaties denkbaar (en die komen in de praktijk ook regelmatig voor) dat er (tijdelijk) geen internet beschikbaar is. We noemen maar de ‘gaten’ in de netwerkdekking in het buitengebied en rond de landsgrenzen, lokale, regionale en landelijke netwerkstoringen en storingen op de inlogsystemen van RVO of NVWA.

De regelgeving geeft op geen enkele wijze aan hoe daarmee omgegaan kan worden. Het is voor onze sector absoluut onbespreekbaar dat in die gevallen het werk stil komt te liggen. In overleg willen wij graag komen tot fallback-scenario’s voor deze situaties. Vooral in de situatie dat nog geen vooraanmelding is gedaan, zodat er nog geen rVDM-nummer is verkregen, moeten we oplossingen beschikbaar hebben om het werk doorgang te laten vinden.

Opmerkingen bij wijzigingsbesluit

Artikel A

Opvallend is dat zowel de leverancier als de afnemer van mest (artikel 32 ziet op de bedrijven) ook informatie over de persoon die het vervoer van dierlijke mest heeft uitgevoerd moet vastleggen. In veel gevallen is de leverancier of afnemer van de mest helemaal niet aanwezig bij levering of afname van de mest en is dus niet in staat om deze informatie in de administratie vast te leggen. Bovendien is onduidelijk in hoeverre de leverancier of afnemer dan ook de identiteit van de betrokken persoon moet vaststellen en op basis waarvan. Is deze vastlegging van persoonsgegevens wel AVG-proof?

Artikel B

Als de gegevens over de persoon, die het transport uitvoert, door de vervoerder worden vastgelegd is dat meer dan voldoende. De combinatie van artikel A en B leidt er nu tot dat deze gegevens dubbel moeten worden vastgelegd. Dit is vanuit het oogpunt van het principe van éénmalig inwinnen en meervoudig gebruiken niet wenselijk.

Artikel C

Dit artikel verwijst naar artikel 44 waar het gaat om leveranciers van meststoffen, niet zijnde dierlijke meststoffen. Onduidelijk is waarom hier dan toch de verplichting tot het registreren van persoonsgegevens wordt voorgeschreven voor het vervoer van dierlijke mest.

Artikel E en F

Op deze artikelen hebben wij de volgende opmerkingen:

- Wij zien in de vooraanmelding een mogelijk zeer zware extra administratieve last. Weliswaar kunnen bedrijven die nu al vergaand geautomatiseerd zijn met forse

aanpassingen deze vooraanmelding met een druk op de knop vanuit een planningsysteem indienen. Veel andere bedrijven (de meerderheid van de mestvervoerders) maakt echter geen gebruik van planningssoftware en maakt de planning in excel, op papier of zelfs in het hoofd. Voor deze bedrijven is het invoeren van vooraanmeldingen een zeer grote extra last, zeker ook door het grote aantal gegevens wat nu wordt gevraagd.

Het invoeren van een vooraanmelding is voor ons onacceptabel, tenzij er zeer efficiënte systemen beschikbaar komen om deze meldingen (vlak voor aanvang van het transport) volledig geautomatiseerd te kunnen indienen.

- Wij vinden het niet nuttig om het geplande moment van vervoer in de vooraanmelding op te geven. Deze plannings zijn sterk aan wijziging onderhevig als gevolg van weersomstandigheden, hoeveelheid beschikbare mest bij een veehouder, drukte op de weg enz. Bovendien is er geen voorschrift om een wijziging in de planning door te geven, waardoor dit gegeven op voorhand niet heel betrouwbaar wordt.
- De volgende gegevens moeten in onze ogen ook na de vooraanmelding nog te wijzigen zijn: de afnemer, het soort mest (omdat de leverancier op het laatst kan besluiten om mest uit een andere put te laten laden), de vervoerder (omdat deze kan beslissen om een collega mee te laten rijden, die het feitelijke transport uitvoert) en het kenteken, omdat op het laatste moment een ander voertuig ingezet kan worden.

Artikel H

Het tweede lid start met: “De krachtens het derde lid te stellen ...” Dit moet volgens ons het volgende zijn: “De krachtens het eerste lid te stellen ...”.

Artikel L

Hier wordt een boete ingevoerd voor het niet gebruiken van het rVDM van 1500 euro. Deze boete is zeer hoog vergeleken met de huidige boete voor het niet opmaken van een VDM van 300 euro per keer. Wij geven u in overweging deze boete in overeenstemming met de huidige hoogte vast te stellen, omdat ook voor deze boete (gezien de toelichting destijds) dat die in voldoende mate het economisch voordeel wegneemt en punitief verondersteld mag worden.

Opmerkingen bij toelichting Ubm

Hieronder volgt een groot aantal opmerkingen bij de toelichting van de Ubm. De opmerkingen zijn niet per paragraaf gerangschikt, hoewel de opmerkingen in grote lijnen wel de volgorde van de Toelichting volgen:

- Genoemd wordt dat er een twee-factor autorisatie nodig is. Is dit alleen voor de éénmalige aanmelding in het systeem, of voor iedere afzonderlijke meldingen (dat zijn dan 7 meldingen per transport)?
- In de tekst lopen KvK-nummers en relatienummers door elkaar. Cumela stelt voor om de relatienummers nu te laten vallen. Het eCert-systeem waarmee we gaan werken is

ingericht op KvK-nummers. Door hiernaar over te stappen is er ook een openbaar register beschikbaar van unieke en actieve nummers van bedrijven.

- Bij de laad- en losplaats wordt gemeld dat hiervan het UBN-nummer moet worden opgegeven. In onze ogen hebben alleen veehouderijbedrijven een UBN-nummer, waarmee de verschillende locaties/stallen van het bedrijf geïdentificeerd zijn. Dit zijn veterinaire nummers, die nu al voor veterinaire doeleinden gebruikt worden bij export van mest, maar wij vragen ons af of de UBN-nummers op grond van de Meststoffenwet wel gebruikt mogen worden.
- In de vooraanmelding moeten postcodes van laad- en losplaats opgegeven worden. In onze ogen is dit nutteloze informatie. Nog los van het feit dat sommige wegen in Nederland geen postcode hebben, omdat er geen huizen aan staan, zijn postcodes in het buitengebied vaak vele kilometers lang en hebben zo dus nauwelijks een functie in de plaatsbepaling.
- Er wordt gesproken over combinatienummers enz. Wij stellen voor om in deze regelgeving uit te gaan van de inmiddels aangenomen wetgeving over de kentekenplicht voor (land)bouwoertuigen en aanhangers en alles op deze kentekens in te richten.
- Wij zijn van mening dat het doen van de vooraanmelding volledig geautomatiseerd moet zijn. Dus niet het invullen van een reeks webpagina's in eCertNL, maar een eenvoudige druk op de knop vanuit een BMS of boordcomputer (maar dit moet allemaal nog wel ontworpen, gebouwd en getest worden).
- De precieze losplaats van een vracht is voorafgaand aan het transport vaak nog niet bekend. De vracht is bedoeld voor een akkerbouwer, maar welk perceel wordt pas later bekend en hangt er vanaf hoe ver men is met het aanwenden van de verschillende percelen. Het zou ook de buurman kunnen worden.
- Kenteken en combinatie nummer moet vooraf ingegeven worden. Dit betekent dat de vooraanmelding in vrijwel alle gevallen pas plaats zal vinden direct voorafgaand aan de startmelding, omdat je als intermediair anders te veel beperkt wordt in je logistieke planning. Zeker in de bemestingspiek in het voorjaar, rijden de mesttanks veelal in een "treintje" waarbij vertraging van de ene auto onmiddellijk leidt tot een wijziging in de planning van inzet van de andere transportmiddelen.
- Mestcodes zijn niet altijd vooraf bekend. Laden bij een varkenshouder kan de ene keer betekenen dat je zeugenmest laadt, de andere keer vleesvarkensmest en ook dunne fractie is mogelijk.
- Het kenteken moet vooraf gemeld worden. Hoe wordt omgegaan met de situatie dat een transportmiddel een ongeluk krijgt of kapot gaat en niet verder kan rijden? Het werk wordt in dat geval overgenomen door een ander voertuig, maar wat is het gevolg voor de registratie? Wij zijn tegen de systematiek dat er dan een losmelding en nieuwe laadmelding moet plaatsvinden, omdat dit betekent dat er ook een nieuw monster moet worden genomen en er gelost wordt op naam van een intermediair, maar er geen registratienummer van de opslag is.
- Wij zijn heel blij met het vervallen van de 12 uren-eis bij export en import van mest!

- Het valt ons op dat in de beschrijving staat dat de analyseresultaten naar RVO, leverancier en afnemer moeten worden verzonden, maar dat de intermediair daar ontbreekt. De intermediair heeft ook een dienstverlenende taak en wil daarom ook graag de informatie over gehalten ontvangen. Bovendien is hij veelal de opdrachtgever voor de bemonstering c.q. de analyse. Alleen al vanuit dat oogpunt moet hij de analysegegevens ontvangen.
- Er kan een app op een mobiele telefoon gebruikt worden voor het doen van de meldingen voor transporten waarvoor geen geregistreerd vervoerder nodig is. Hoe weten we dan zeker dat dit vervoer daadwerkelijk plaatsvindt? In onze ogen zou er toch minimaal een digitale koppeling met het voertuig moeten zijn, anders is er een behoorlijk risico op meldingen zonder feitelijk transport (even met de mobiel naar de buurman fietsen). Dit was nu juist één van de punten waarom controle en handhaving in de huidige situatie van de uitzonderingen moeilijk mogelijk is.
- De bevestiging van afvoer en aanvoer op basis van een digitale notificatie. Hoe gaan we hierbij om met de categorie ondernemers in de land- en tuinbouw die wars is van automatisering, geen computer, email en smartphone heeft? Juist hier geeft een machtigingssystematiek een goede oplossing.
- De bevestiging van af- en aanvoer moet plaatsvinden voor 24.00 uur op de eerst volgende werkdag. Deze termijn is in onze ogen best heel kort. Wij pleiten voor een ruimere termijn van minimaal een dag extra. Bovendien moet bij het inregelen van systemen rekening gehouden worden met de feestdagen die niet in het weekend vallen.
- Wij vinden dat de vervoerder niet aangesproken mag kunnen worden op het niet bevestigen van de levering of afname door de leverancier resp. de afnemer.
- Bij het bevestigen van leveringen of afnames pleiten wij voor een systematiek waarbij alle vrachten van één dag in één keer bevestigd kunnen worden. Iedere vracht afzonderlijk moeten bevestigen vanuit telkens weer een nieuw mailtje is een zware administratieve last, vooral voor bedrijven die veel mest aan- en/of afvoeren zoals verwerkers en intermediairs met eigen tussenopslag.
- Onduidelijk is of er voor het invoegen van opmerkingscodes een apart bericht is voorzien. Bovendien moet de opmerkingscode verzonden worden op het moment dat duidelijk wordt dat een dergelijke omstandigheid van toepassing is geworden, of mag dat bijvoorbeeld later (via de losmelding)? Wij vinden dat de opmerkingscodes voor de verplichte mestverwerking (61, 71, 72 en 73) ook achteraf door het kantoor van de intermediair aan het rVDM toegevoegd moeten kunnen worden, we mogen immers van de chauffeur niet verwachten dat hij het wel of niet van toepassing zijn kan bepalen.
- Opmerkingscode 50 (verloren gaan van een monster) kan ook optreden na het afsluiten van een transport en zelfs na het bevestigen van het transport door leverancier en afnemer. Hoe komt dit alsnog in het rVDM?
- Onduidelijk is hoe en waarin de gegevens van de chauffeur vastgelegd moeten worden. Omdat deze verplichting niet alleen rust op de geregistreerd vervoerder, maar ook op andere partijen in de keten, doet dit verwachten dat het in rVDM vastgelegd moet worden. Moet de chauffeur zich daarvoor bij de overige partijen identificeren, welke

gegevens moeten dan vastgelegd worden? Dit gaat toch over persoonsgegevens, mag dat wel van de AVG, zeker in combinatie met de gegevens over de route van het transport? Hoe ga je hiermee om bij een chauffeurswissel tijdens het transport?

- Ook bij de bijzondere situaties moeten 7 berichten per vracht mest verzonden worden. Vooral de eerste drie berichten kunnen in die gevallen prima gecombineerd worden tot één bericht. Dit leidt niet alleen tot een vermindering van de administratieve lasten bij deze transporten, maar ook tot een vereenvoudiging, waardoor de naleving hoger zal zijn.
- Bij de bijzondere transporten is in veel gevallen sprake van frequente transporten met kleine volumes in een repeterend patroon gedurende de dag (vergelijk het huidige verzamel VDM). Wij stellen voor dat het systeem zo wordt ingericht dat dan één voor/start/laadmelding gedaan kan worden waarin wordt aangegeven dat er een reeks start. Vervolgens worden er steeds los- en laadmeldingen verzonden en bij de laatste lossing wordt aangegeven dat dit de laatste losmelding van de reeks is met de totaal vervoerde hoeveelheid mest. Daarna kan er één bericht naar leverancier en afnemer voor de digitale ondertekening. Dit zou parallel ook overwogen kunnen worden voor repeterende vrachten uitgevoerd door de intermediaire onderneming.
- Bij veel bijzondere situaties staat steeds dat het gewicht nauwkeurig geschat moet worden. Echter schatten is niet nauwkeurig! Bovendien hoe kan een handhaver beoordelen of iemand nauwkeurig genoeg heeft geschat? Op basis waarvan doet hij dit dan? Wat is de norm?
- Wij vragen ons af hoe deze regels uitwerken voor het verpompen van drijfmest binnen de uitzondering voor boer/boertransport en/of de Vogelaarvariant, als de mest via een sleepslang wordt aangevoerd rechtstreeks vanuit de put van de ene boer naar de bemester op het land van zijn buurman.
- Cumela is het er voor een groot deel mee eens dat de huidige randvoorwaarden voor bijzondere situaties overgenomen worden in het systeem van rVDM. Een beleidsneutrale overgang dus. Wat ons betreft gaat het dan ook over randvoorwaarden die weliswaar niet in de regelgeving staan, maar al wel jarenlang worden gehanteerd op basis van schriftelijke uitspraken van (de rechtsvoorganger) van RVO (we denken hierbij vooral aan de export van mestkorrels).
- Uitzondering op de beleidsneutrale overgang lijkt de levering aan particulieren te zijn. In onze ogen wordt deze mogelijkheid veel te sterk ingeperkt. Een particulier is een particulier en daarvan mag je niet verwachten dat hij een KvK-inschrijving of een registratie bij RVO heeft. Het gaat hier bijvoorbeeld ook om afnemers die veel meer mest dan 20 kg fosfaat kunnen gebruiken, bijvoorbeeld voor het bemesten van een camping, weide voor de hobbypaarden, tuinen in een landgoed, parken, recreatieterreinen. Het gaat hier dan ook niet alleen om de achtertuin van een particulier die zelf een aanhangertje mest bij de boer of het tuincentrum haalt, maar voor allerlei afnemers die ook mest door een geregistreerd vervoerder laten aanvoeren. Vasthouden aan de eis van KvK of relatienummer voor particulieren leidt ons inziens tot een substantiële daling van de plaatsingsruimte. In onze ogen is hier het vastleggen van de GPS-coördinaten

voldoende. Het opnemen van het nummer van een identiteitsbewijs (niet het BSN-nummer) zou een alternatief kunnen zijn.

- Wat betreft de speciale situatie bij de sloopstal. Die kan ook door een particulier zijn gekocht. Een particulier heeft geen KvK-nummer of inschrijving bij RVO, maar moet de restanten mest wel afvoeren.
- Bij kalvergier is het onduidelijk hoe in geval van transport per pijpleiding of de rechtstreekse levering aan de kalvergierzuivering gebruik gemaakt moet worden van het rVDM en hoe dit aansluit op de bestaande systemen en bijzondere situatie. Hierover moet op korte termijn in detail gesproken worden met vertegenwoordigers van deze sector.
- Mestkorrels, of liever gezegd organische meststoffen met gebruik van dierlijke mest als grondstof, zijn hoogwaardige en waardevolle producten. Deze producten kenmerken zich door professionele afzetkanalen in binnen- en buitenland. Transport vindt niet plaats met mesttransporteurs maar (multi-modaal) via reguliere logistieke kanalen (b.v. in big-bags in een container via binnenvaart naar Rotterdam en vervolgens naar Taiwan). Gezien de aard van de producten is de bestaande uitzondering voor mestkorrels met meer dan 90% droge stof logisch en noodzakelijk en doet deze recht aan de professionaliteit van de branche. Invoering van een rVDM verplichting voor deze producten verpakt > 25 kg is gezien de logistieke keten onuitvoerbaar, duur en gezien de aard van de producten onnodig.

Naast de uitzondering voor verpakkingen van < 25 kg bij mestkorrels, geldt er al jaren een uitzondering die alleen schriftelijk vastligt in een mail van (de rechtsvoorganger van) RVO. Beleidsneutrale overgang zou hier betekenen dat ook bij alle exporten van mestkorrels (ongeacht de wijze van verpakken) er geen gebruik van rVDM gemaakt hoeft te worden.

Daarnaast heeft deze sector eerder al aangeboden om in ruil voor het laten vervallen van alle verplichtingen tot het gebruiken van het VDM periodiek gegevens bij RVO aan te leveren over de afzet van de mestkorrels, zodat RVO over veel betere gegevens komt te beschikken. Hierover moet op korte termijn gesproken worden met vertegenwoordigers van deze sector.

- Met de keten van paardenmest/champignonsubstraat/champost zijn al veel gesprekken gevoerd. Onduidelijk is hoe men bij gebruik van rVDM om moet gaan met huidige bijzondere situaties, zoals collecteren van paardenmest, tijdelijk opslaan bij intermediair. Hierover moet op korte termijn gesproken worden met vertegenwoordigers van deze keten.
- De uitzondering voor Vlieland kan uit de regelgeving weggelaten worden, onder de voorwaarde dat de betrokken ondernemer een individuele vrijstelling krijgt.
- Voor transport per transportband en/of pijpleiding is het onduidelijk hoe het rVDM in die specifieke gevallen moet werken/ingericht moet worden.
- We gaan er vanuit dat allerlei zaken rond de bemonstering en analyse van mest niet wijzigen en ook de uitzondering binnen de Fertigarant-certificering niet.

- De Privacy Impact Assessment staat nog PM in de Toelichting, hoewel daaronder al wel aan aantal opmerkingen over de AVG staan. Daarmee wordt dit punt lastig te beoordelen, vooral omdat wij hier en daar wel risico's ten aanzien van de privacy van bijvoorbeeld chauffeurs en particulieren zien. Ook de routeinformatie is zo'n punt, juist omdat de afgelopen 20 jaar keer op keer door LNV is betoogd dat deze gegevens niet vastgelegd mochten worden, omdat ze privacygevoelig zijn.

Tot Slot

Automatisering alleen leidt niet automatisch tot verhoging van de naleving van de wet- en regelgeving. Evenmin leidt automatisering alleen tot verbetering van de handhaving van de wet- en regelgeving.

Verhoging van naleving van de wet- en regelgeving wordt bevorderd door eenvoud en gebruiksgemak; het huidige voorstel voldoet hier zeker niet op alle punten aan.