

Bericht: Reactie LTO Nederland
Wijziging Ubm ivm digitale verantwoording vervoer meststoffen

Afzender: LTO Nederland

Contactpersoon: Michael van der Schoot
E-mail: mvdschoot@lto.nl
Telefoon: +31(0)639007314

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

Datum indiening: 15 juni 2020

Status: Definitief

Deze notitie is de reactie van LTO Nederland op de internetconsultatie 'Wijziging Ubm ivm digitale verantwoording vervoer meststoffen'.

Introductie

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

LTO Nederland maakt zich hard voor meer mogelijkheden voor beter bodembeheer. Binnen de herbezinning van het mestbeleid pleit LTO Nederland in haar visie 'De route van herbezinning mestbeleid naar agrarisch bodembeheer voor boer, klimaat en biodiversiteit' bij het ministerie van LNV voor meer ruimte voor goed bodembeheer en dus voldoende voedingsstoffen voor bodem en gewassen. Ondernemers wordt de keuze geboden om deel te nemen aan een forfaitair óf een verfijnd systeem. Beide systemen moeten in zich hebben dat ze onafhankelijk van elkaar sturen op de gewenste milieudoelen en bredere duurzaamheidsaspecten. Hiervoor is het noodzakelijk dat er met representatieve kengetallen wordt gewerkt. Digitalisering van de mestketen en bijbehorend mesttransport kan hierin een relevant onderdeel zijn. Het pleidooi van ons is dan ook om dit traject integraal te bezien in het bredere kader van de herbezinning van het mestbeleid.

Standpunt LTO Nederland

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

Reactie op de concept regeling 'Wijziging Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet ivm rVDM'

- Opmerking bij onderdeel A
LTO Nederland vraagt zich af in hoeverre het vastleggen van de persoonsgegevens in de administratie en verantwoording zich verhoudt tot de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG).
- Opmerking bij onderdeel C
In onderdeel C wordt verwezen naar artikel 44. Hierin gaat het om leveranciers van meststoffen, niet zijnde dierlijke meststoffen. LTO Nederland vraagt zich af waarom hier dan de verplichting wordt voorgeschreven tot het registreren van persoonsgegevens het vervoer van dierlijke mest.
- Opmerking bij onderdelen F
 - In artikel 50, lid 2 onderdeel e staat geschreven dat het geplande moment van vervoer van de vracht dierlijke meststoffen bijgevoegd dient te worden bij de melding voorafgaand aan het mesttransport. LTO Nederland geeft aan dat dit in de praktijk veelal niet mogelijk is, en dat veel transporten afhankelijk zijn van factoren die niet te beheersen zijn (denk aan het weer). LTO Nederland vraagt om deze wijziging te herzien, en waar mogelijk op basis van een risicoprofiel wel al dan niet te verlangen.
 - LTO Nederland is van mening dat de invoering van deze melding voorafgaand aan het vervoer van dierlijke meststoffen (vooraanmelding) een aanzienlijke lastenverzwaring is. Zeker wanneer er ook wordt verwacht (artikel 51, lid 3, onderdeel a) dat er een realtime melding komt dat de vervoerder bij de leverancier gereed is om de vracht dierlijke meststoffen te laden (laadmelding). LTO Nederland is van mening dat het wenselijk is om zoveel als mogelijk combinaties te maken tussen de vooraanmelding en laadmelding. Een praktische applicatie is hiervoor een absolute must. LTO Nederland pleit er voor om dit in de nadere uitwerking van de Urm nader te bezien, en waar mogelijk de Ubm zo flexibel als mogelijk in te richten (op basis van een risicoprofiel) om de implementatie zo praktisch als mogelijk te houden.
 - LTO Nederland vraagt zich af in hoeverre het mogelijk is om wijzigingen door te voeren in de melding voorafgaand aan het vervoer. Mocht het dan toch zo zijn dat er een melding voorafgaand aan het vervoer dient te komen (op basis van het risicoprofiel van het transport), komt het in de praktijk voor dat op het laatste moment een wijziging wordt doorgevoerd; bijvoorbeeld door onbeheersbare factoren als het weer.
- Opmerking bij onderdeel L
De boete voor het niet gebruiken van het rVDM wordt voorgesteld op € 1500,- per keer. LTO Nederland vindt dit een buiten proportionele verhoging ten opzichte van de huidige boete voor het niet opmaken van een VDM, wat momenteel staat op € 300,- per keer. LTO Nederland vraagt om dit nogmaals te herzien.

Reactie op het ontwerp toelichting 'Nota van Toelichting wijziging Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet rVDM'

- LTO Nederland merkt op dat het grootste deel van de wijzigingen die nodig zijn om het nieuwe digitale systeem te kunnen laten functioneren, nog in de Urm moeten worden uitgewerkt. Met andere woorden: de lijnen zijn nu getekend, en het inkleuren van de tekening moet nu nog gebeuren. Het voorstel voor deze uitvoeringsregeling volgt later in het jaar. LTO Nederland heeft het afgelopen half jaar richting het ministerie van LNV gepleit om de invulling van deze uitvoeringsregeling samen met de sector op te stellen. Op die manier maak je landbouwpraktijk inzichtelijker voor beleidsmakers en worden de dilemma's die daarbij komen kijken zichtbaar.
- Bij de verdere uitwerking van de mesttransportregels wenst LTO Nederland dat de huidige vrijstellingen ten aanzien van wegen en bemonsteren mogelijk blijven. Hiervoor heeft LTO Nederland ervoor gepleit dat alvorens de Ubm definitief wordt gemaakt, er dialoogsessies hebben plaatsgevonden voor deze situaties waar momenteel vrijstellingen zijn. Daarbij dient het ministerie van LNV de output van deze dialoogsessies te erkennen en mee te nemen, ook al vinden deze dialoogsessie plaats ná sluiting van deze internetconsultatie (Ubm; 15 juni 2020). Bij de volgende vrijstellingen / bijzondere varianten pleit LTO Nederland voor de volgende (verdiepende) dialoogsessies. Met de opmerking dat daar op basis van voortschrijdende inzichten nog nieuwe bijzondere varianten bij kunnen komen.
 - Boer-boertransport
 - Tijdelijk uit gebruik gegeven grond: Vogelaarvariant
 - Sleepslangbemesting
 - Lokale ruwvoer-mestkringlopen (via buurtcontracten, Commissie Grondgebondenheid)
 - Levering aan particulieren
 - Klein bedrijf
 - Natuurterrein en overige grond
 - Vervoer naar grenspercelen
 - Vervoer van konijnengier
 - Champostketen
 - Pluimveehouders die hun volledige bedrijfsoverschot aan BMC leveren (Spoor 2)
 - Kalveren die via een pijpleiding naar de mestverwerking gaat
- LTO Nederland merkt op dat er op 2 juni jl. één brede dialoogsessie heeft plaatsgevonden tussen de overheid en sectorpartijen, en dat er op 11 juni jl. één gezamenlijke verdiepende dialoogsessie heeft plaatsgevonden voor een aantal van de bijzondere varianten aangaande lokale samenwerkingen (o.a. boer-boertransport). LTO Nederland merkt op dat bij het sluiten van de internetconsultatie 'Wijziging Ubm ivm digitale verantwoording vervoer meststoffen' nog niet alle door de sector gevraagde bijzondere varianten zijn behandeld in een Verdiepende Dialoogsessie. **LTO Nederland pleit er dan ook stevig voor dat de uitkomsten van de reeds gehouden (en nog te volgen) Dialoogsessies worden meegenomen in de uitwerking van de Ubm en Urm aangaande de digitale verantwoording van vervoer meststoffen.**
- Voor het vervoer van konijnengier pleit LTO Nederland voor het behouden van de bestaande uitzonderingspositie van code 91. Het gaat hier relatief weinig tonnages (zowel absoluut als relatief). Het risicoprofiel voor fraude is hier laag. LTO Nederland houdt zich vast aan de toezegging van het ministerie van LNV om met de sector in gesprek te gaan over de invulling van deze bijzondere variant. De verdiepende dialoogsessie voor deze bijzondere variant heeft tot op heden (15 juni 2020) nog niet plaatsgevonden. We vertrouwen er op dat deze sessie (en bijbehorende uitkomsten) alsnog worden meegenomen in de verder uitwerking van de Ubm en Urm.

- Voor de invulling van Champostketen houdt LTO Nederland zich vast aan de toezegging van het ministerie van LNV om met de sector in gesprek te gaan over de invulling van deze bijzondere variant. De verdiepende dialoogsessie voor deze bijzondere variant heeft tot op heden (15 juni 2020) nog niet plaatsgevonden. We vertrouwen er op dat deze sessie (en bijbehorende uitkomsten) alsnog worden meegenomen in de verder uitwerking van de Ubm en Urm.
- Voor invulling van Pluimveehouders die hun volledige bedrijfsoverschot aan BMC leveren houdt LTO Nederland zich vast aan de toezegging van het ministerie van LNV om met de sector in gesprek te gaan over de invulling van deze bijzondere variant. De verdiepende dialoogsessie voor deze bijzondere variant heeft tot op heden (15 juni 2020) nog niet plaatsgevonden. We vertrouwen er op dat deze sessie (en bijbehorende uitkomsten) alsnog worden meegenomen in de verder uitwerking van de Ubm en Urm. LTO Nederland gaat uit van het behoudt en waar mogelijk de uitbreiding van de huidige ontheffing (Spoor 2).
- Voor de invulling de situatie van kalverhouders die hun kalverengier via een pijpleiding transporten naar de mestverwerking, houdt LTO Nederland zich vast aan de toezegging van het ministerie van LNV om met de sector in gesprek te gaan over de invulling van deze bijzondere variant. De verdiepende dialoogsessie voor deze bijzondere variant heeft tot op heden (15 juni 2020) nog niet plaatsgevonden. We vertrouwen er op dat deze sessie (en bijbehorende uitkomsten) alsnog worden meegenomen in de verder uitwerking van de Ubm en Urm.
- In de Nota van Toelichting staat dat er gevraagd gaat worden om een 2-factor authenticatie. LTO Nederland vraagt zich af hoe dit in de praktijk gaat werken, en wij zijn van mening dat het niet wenselijk is om bij elke melding die gevraagd gaat worden een authenticatie te verlangen. Het systeem zou moeten werken volgens een praktische methode.
- In de Nota van Toelichting wordt beschreven hoe de vooraanmelding, startmelding en laadmelding zich tot elkaar verhouden. LTO Nederland pleit voor het zo veel als mogelijk combineren van deze meldingen, zodat het geheel praktisch uitvoerbaar blijft.
- LTO Nederland vraagt zich af hoe wordt omgegaan met sleepslangbemesting, in het specifieke geval dat de mest wordt uitgereden op het land van de buurman.
- LTO Nederland vraagt zich af in hoeverre het mogelijk is om lokale ruwvoer-mestkringlopen (via buurtcontracten) zoals beschreven door de Commissie Grondgebondenheid, een plek kunnen krijgen in de uitwerking van de Ubm en Urm. LTO Nederland pleit er voor om dit ook mee te nemen in de verdere uitwerking (een verdiepende dialoogsessie), en aan deze buurtcontracten op basis van het risicoprofiel een gepaste uitwerking te geven met zo min als mogelijke wettelijke middelvoorschriften zoals het verplicht wegen en bemonsteren.
- In de Nota van Toelichting staat te lezen dat bij de vooraanmelding de postcodes van laad- en losplaats opgegeven moeten worden. Volgens LTO Nederland zegt een postcode weinig tot niets. Wij vragen ons af wat de meerwaarde is van het verzamelen van deze informatie. Indien het geen meerwaarde heeft, stellen wij voor om dit achterwegen te laten.
- In veel gevallen is er geen exacte loslocatie bekend, voorafgaand aan het mesttransport. In de praktijk komt het nog wel eens voor dat de akkerbouwer op het laatste moment beslist waar welke vracht heen kan / moet gaan. LTO Nederland vraagt zich af hoe hier op een praktische manier mee omgegaan kan worden.
- Het komt voor dat mestcodes vooraf bij het laden niet bekend zijn (op bedrijfsniveau zijn meerdere mestputten met soms verschillende mestcodes aanwezig). LTO Nederland vraagt zich af hoe het rVDM met dit gegeven omgaat.
- LTO Nederland vraagt zich af hoe het rVDM omgaat met het opnemen van opmerkingscodes. Dit is uit de tekst niet helder op te maken.

- Bij de specifieke activiteiten (bijzondere varianten) moeten eveneens zeven berichten per vracht mest verzonden worden. LTO Nederland is van mening dat bij deze bijzondere varianten de eerste drie berichten 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 sommige bijzondere varianten waar sprake is van periodieke mesttransporten met relatief hoge frequenties en relatief lage volumes, is LTO Nederland van mening dat het systeem zo dient te worden ingericht dat er een verzamelmelding gedaan kan worden, die periodiek (bijvoorbeeld dagelijks) kan worden 'geaccordeerd'.
- In de Nota van Toelichting staat geschreven dat ten aanzien van de verwerking van deze persoonsgegevens een zogenaamde PIA (Privacy Impact Assessment) is uitgevoerd. Deze staat op PM. LTO Nederland vraagt zich wat de resultaten van de PIA zijn, en wat de gevolgen zijn voor de implementatie van rVDM.
- LTO Nederland heeft ten algemene zorgen over de strakke planning voor het implanteren van de Ubm en Urm. De planning van het ministerie van LNV is nu om de nieuwe regels per 1 januari 2021 in te laten gaan. Er moeten nog veel details moeten worden uitgewerkt, waardoor het bedrijfsleven ook nog niet kan starten met het maken van nieuwe software en/of apparatuur.
- Tot slot vindt LTO Nederland dat wanneer wet- en regelgeving gereed is (lees: definitieve publicatie) en de systemen daadwerkelijk gerealiseerd zijn, het ook nog van belang is dat ondernemers praktisch met beide (dus zowel wet- en regelgeving, als met de systemen, software en/of apparatuur) ervaring op kunnen doen. LTO Nederland pleit om die reden dan ook voor een praktische overgangstermijn (bijv. gefaseerd) van het huidige systeem naar het nieuwe rVDM.