



Aan: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

DATUM 15 juni 2020

BETREFT Reactie op wijziging Ubm (ivm digitale verantwoording vervoer meststoffen)

CONTACTPERSOON Frank van den Eijnden, T 088 4567195, fvdeijnden@tln.nl

Inleiding

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is voorstander van een transparantere mestketen. Digitalisering kan hier een belangrijke rol in spelen. TLN ziet de voordelen van digitalisering in zijn algemeenheid; het kan arbeid verlichtend uitpakken, geen mestbonnen meer die letterlijk onder de mest zitten, potentieel kostenbesparend, etc. Maar voor we daar zijn moet er nog een hobbelig pad bewandeld worden. TLN is blij met de gelegenheid die de consultatie van het ministerie van LNV biedt om te reageren op voorgenomen wijzigingen in de UBM.

Algemene opmerkingen t.a.v. wijziging Ubm

Bij de beoordeling van het digitaal systeem, en alles wat er organisatorisch bij komt kijken, hanteert TLN een aantal 'uitgangspunten'. Daarbij horende opmerkingen / standpunten ten aanzien van rVDM zijn:

- Verantwoorde tijdlijn (implementatie / uitrol)
 - Stel rVDM pas verplicht wanneer het goed functioneert. Neem de tijd om dit goed uit te werken voordat dit het zoveelste ICT project wordt dat meer kostte dan begroot en niet functioneert.
 - Neem de tijd voor degelijke testperiodes en voer het gefaseerd in.
 - De invoeringsdatum van 1 Januari 2021 lijkt ons op basis van ervaringen uit het verleden te kort dag om een goed functionerend rVDM systeem uitgerold te hebben in de sector. Stem een realistische tijdlijn af met sectorpartijen en automatiseerders.
 - Betrek automatiseerders zo snel mogelijk. Eigenlijk had dit al gebeurd moeten zijn; zij kunnen pas aan de slag / leveren als het rVDM plaatje helder is.
- Het systeem – in de breedste zin van het woord- is werkbaar (Digitale oplossingen dienen aan te sluiten op bedrijfsprocessen, en niet andersom) en functioneert onder alle omstandigheden.
 - Onnodige stappen / informatie achterwege laten waar mogelijk.
 - Het systeem dient ook tijdens topdruktes goed te functioneren, laat last minute wijzigingen in bestemmingen toe, functioneert ook nog als bevestigingen ontbreken, etc.
 - Maak gebruik van ervaring die er aanwezig is bij automatiseerders. Denk daarbij specifiek ook aan de ervaring van 2 leveranciers die al digitale VDM's aanbieden (Rovecom, VDMadmin). Hier zit praktijkkennis ten aanzien van techniek en problemen waar in de praktijk tegen aangelopen wordt; wat als er geen internetdekking is? Hoe gaan chauffeurs om met techniek? Etc.
- 'Wat als' scenario's.

- Het systeem dient rekening te houden met voorzienbare omstandigheden die afwijken van het standaard-proces (zie ook reactie bij 'Bijzonderheden / meldcodes / storingen')
- Draagvlak
 - Digitalisering 'verkoop' je niet louter op basis van algemene voordelen (zoals snelheid, minder fouten, etc). Daarin moeten ondernemers meegenomen worden. TLN wil zijn steentje daar aan bijdragen.
 - TLN mist een paragraaf 'handhaving' in deze consultatie: het helpt wanneer duidelijk is dat digitalisering in deze bedrijfstak niet tegen je werkt ('geautomatiseerde boetes vanachter een bureau') / bedrijven 'beloond' worden die het aantoonbaar goed doen, en fraudeurs echt aangepakt worden.

Puntsgewijze reacties

Onderdeel C – Ondernemers, bedoeld in UBM, artikel 43, tweede lid, wordt opgedragen de gegevens van 'de persoon of personen die het vervoer van dierlijke meststoffen heeft of hebben verricht' vast te leggen.

TLN: Dit kunnen de namen van chauffeurs in dienst van beroepsvervoerders betreffen; strookt deze eis met privacy wetgeving? Is daar onderzoek naar gedaan?

Onderdeel E, toevoeging Artikel 48 b

Wat wordt bedoeld / wat is de intentie van artikel 48b, lid 2 (het beschrijven van de wijze waarop bij RVO geregistreerde apparatuur gekoppeld wordt aan apparatuur voor gegevensregistratie t.b.v. rVDM)?

Onderdeel E, artikel 50 betreft:

- Voorafgaand aan het vervoer van dierlijke meststoffen doet de vervoerder daarvan mededeling aan de minister.
- Een vooraanmelding kan worden ingevuld tot kort voor het moment dat de startmelding wordt gedaan.
- Er dienen gegevens verstrekt te worden die relevant zijn voor dat vervoer (gegevens m.b.t. leverancier, de vracht dierlijke meststoffen, afnemer, e.d.).
- Er vind verificatie van de gegevens plaats.

TLN ziet onvoldoende meerwaarde in een vooraanmelding in de huidige opzet, eerder een stap die tot extra (correctie) administratie leidt:

De omstandigheden / bestemmingen / e.d. van een gepland transport veranderen vaak: dat zou betekenen dat bij vooraanmeldingen verstrekte gegevens achteraf gecorrigeerd moeten worden (= extra administratieve lasten). Dit is zeker het geval als een vooraanmelding niet geautomatiseerd ingevoerd wordt (vanaf kantoor bijv.), maar onderweg handmatig gedaan wordt (automatiseringsgraad verschilt, ook niet-geautomatiseerde vervoerders en transport-charters moeten mee kunnen in deze ontwikkeling).

Samen met het gegeven dat een vooraanmelding tot kort voor het moment dat de startmelding wordt gedaan uitgevoerd mag worden leidt bij ons tot de conclusie dat deze stap geen meerwaarde biedt; dezelfde informatie kan ook in een volgende stap vastgelegd worden (waarbij die informatie daarmee gelijk meer in overeenstemming is met de actuele situatie dan bij een vooraanmelding).

Ten aanzien van de verificatie de volgend opmerkingen:

- Beperk waar mogelijk de verificatie tot het laadadres / leverancier en niet per definitie bij iedere vracht. Denk hierbij aan de situatie dat op drukke dagen meerdere vrachten (tot honderden) vanaf 1 laadadres / leverancier afgevoerd worden.
- Hiernaast zien we de verificatie in de vorm van het APK model voor ons; analoog aan de APK keuring van een auto mag een gekeurde auto standaard door garage vrijgegeven worden, behalve als RDW risico gebaseerd die keuring aanwijst voor extra controle. Vertaald naar rVDM: een vervoerder start gewoon met laden, en zal wanneer RVO het aangeeft (n.a.v. 'onregelmatigheden') het laden / transport staken. Hiermee wordt het proces (m.n. van belang op drukke dagen) niet onnodig vertraagd.

Onderdeel E, Artikel 51, lid 4 - De gegevens, bedoeld in het derde lid, worden voor elke fase onverwijld verstrekt en stemmen te allen tijde overeen met de actuele omstandigheden van het vervoer.

TLN: wat is de intentie van dit lid 4? Artikel 51, lid 8 biedt immers de mogelijkheid dat -bij ministeriële regeling- gegevens gewijzigd / aangevuld / verwijderd kunnen worden; waarmee indirect aangegeven wordt dat er discrepantie kan bestaan tussen wat onverwijld opgegeven is en wat de actuele omstandigheid was.

TLN is van mening dat alle gegevens die handmatig (dus niet o.b.v. van automatische technieken) vastgelegd worden aangepast moeten kunnen worden; Chauffeurs zijn geen boekhouders; er worden onbedoeld fouten gemaakt met het invullen van VDM's. Ook bij rVDM zal dit nog blijven gebeuren. Dit gegeven neemt toe als tijdens seizoenen pieken er extra veelvoud aan transporten uitgevoerd wordt – door tijdelijke en/of buitenlandse chauffeurs die de systemen niet eigen zijn.

Voor het wijzigen / aanvullen / verwijderen van gegevens binnen rVDM dient voorafgaande aan invoering van rVDM met de sector gezocht te worden naar een werkbare maximale tijd waarbinnen dit dient te gebeuren.

Onderdeel H - Artikel 52, lid 2 luidt nu: De krachtens het derde lid te stellen regels kunnen ... etc.

TLN: dient hier 'eerste lid' in plaats van 'derde lid' te staan?

Onderdeel I - Hoofdstuk IX, paragraaf 2 vervalt i.c.m.

TOELICHTING - Bevestigen vervoer

Met het vervallen van Hoofdstuk IX, paragraaf 2 vervalt de machtiging die in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet artikel 65 is beschreven ten aanzien van ondertekening van het vervoersbewijs.

Leverancier en afnemer van het transport dienen uiterlijk om 24:00 uur op de volgende werkdag het transport bevestigd te hebben ('notificatie').

- Wat bevestigen zij hiermee? Dat het transport heeft plaats gevonden? Dat alle details die in rVDM ingevoerd zijn kloppen (terwijl deze nog aangepast kunnen worden)?
- Wat gebeurt er als bevestiging door leverancier en/of afnemer uitblijft, of te laat verricht wordt? Volgen daar sancties op? Wat betekent dat voor de geldigheid van de transactie voor de andere partij(en)?

TLN is van mening dat er duidelijkheid moet bestaan t.a.v. bovenstaande vragen.

TLN meent dat bevestiging 24:00 uur de volgende dag niet voor alle situaties toereikend is. Zeker in hoogtijdagen wanneer er veel transporten plaats vinden en leveranciers / afnemers zelf ook een volle agenda hebben.

Voor bepaalde situaties acht TLN het wenselijk de machtiging structuur in stand te houden, denk hierbij aan adressen waar veel vrachten op een dag verzet worden, bedrijven die niet aangehaakt zijn op de digitale snelweg / digitaal zijn (notificaties belanden in de spam-box, ondernemer weet zich geen raad), etc.

TOELICHTING - laden en bemonsteren

Het laboratorium stuurt de resultaten van deze analyse daarna naar onder andere de leverancier en de afnemer en ook naar de Minister.

TLN: Hier minimaal standaard de intermediair aan toevoegen als ontvanger van de analyseresultaten; intermediairs vervullen veelal ook een adviserende / ontzorgende rol richting afnemers en dient hier voor te beschikken over deze informatie om zicht te houden op de hoeveelheden mineralen die al bij zijn klanten zijn geleverd.

TOELICHTING - Bijzonderheden / meldcodes / storingen

Vooraf moet helder zijn wat je wanneer doet in geval van iedere mogelijke (voorzienbare) bijzonderheid; 'ALS bijzonderheid x, dan onderneem je ACTIE y (ACTIE = registratie code in rVDM, NVWA bellen, etc etc)

Hiernaast dient helder te zijn wat eventuele gevolgen zijn?

Te denken aan bijzonderheden als:

- Wat als er internetdekking ontbreekt?
- Wat als e-mailadressen niet blijken te kloppen?
- Hoe liggen de verantwoordelijkheden als er een kink in de kabel is bij een digitaal bericht: het mag niet zo zijn dat een ondernemer van het kastje naar de muur gestuurd wordt (de een wijst de leverancier van het automatiseringspakket aan, de ander de overheid of netwerkprovider, etc.)
- Etc.

TOELICHTING – Wijzigen van gegevens

Aangegeven wordt dat er tot het moment van lossen de gegevens gewijzigd of aangevuld kunnen worden.

Hier worden expliciet genoemd:

- De postcode van de losplaats van de desbetreffende vracht dierlijke meststoffen;
- Het e-mailadres van de afnemer;
- Het mobiele nummer van de afnemer;

TLN wil weten of dit verplicht op te geven gegevens zijn of optionele gegevens? Bij alle drie deze gegevens voorziet TLN problemen: er zijn veel locaties in Nederland die niet over een (volledige) postcode beschikken (bovendien zijn AGR-GPS gegevens beschikbaar), e-mailadressen en mobiele telefoonnummers leveren een probleem op wanneer deze wel veranderd zijn, maar dit niet doorgegeven is aan alle relevante relaties.