



Datum: 7 september 2020
Betreft: reactie op wijziging Urm - consultatie rVDM
Van: Stichting Mestverwerking Gelderland

Aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

Stichting Mestverwerking Gelderland (hierna SMG) heeft kennis genomen van de voorgenomen wijziging van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (hierna: Urm).

Kern van deze wijziging is te komen tot een volledig digitaal systeem van registratie en verwerking van transporten dierlijke mest.

Onderstaand treft u de reactie van SMG aan.

1 Inleiding

SMG verwerkt jaarlijks ca. 700.000 ton kalvergier in 4 kalvergierbewerkingsinstallaties (hierna kgbi's). Deze kalvergier, afkomstig van ca. 500 bedrijven en geleverd door ca. 50 intermediairs, wordt jaarrond in ca. 20.000 vrachten aangevoerd.

Een deel van de aanvoer vindt per persleiding plaats.

Overgang naar een digitaal vervoersbewijs in plaats van een papieren vervoersbewijs is een logische vervolgstap die naast verhoging van de naleving en handhaving van de wet- en regelgeving, zoals u aangeeft, ook voor SMG voordelen kan hebben.

Dit onder de voorwaarde dat de wijziging verdere automatisering mogelijk maakt mede door eenvoud en gebruiksgemak.

Eerder dit jaar heeft de voorgenomen wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet (hierna: Ubm) ter inzage gelegen. Hierop is 15 juni door SMG een inspraakreactie gegeven. Daaropvolgend heeft overleg met vertegenwoordigers van het Ministerie plaatsgevonden waarbij nadere informatie is uitgewisseld.

De nu voorgestelde uitwerking van het Ubm in de Urm leidt tot aanzienlijke uitvoeringsproblemen bij de administratie verwerking van kalvergiertransport.

Wij verzoeken u daarom om in de definitieve wijziging van het Ubm én in de Urm met de huidige werkwijze van het kalvergiertransport naar SMG rekening te houden.

Voor nadere informatie over de huidige werkwijze van kalvergiertransport naar SMG verwijzen wij naar punt 2 van de inspraakreactie van 15 juni.

2 Opmerkingen voorgenomen wijziging Urm

Graag verwijzen wij ook naar de eerder gemaakte opmerkingen in onze inspraakreactie wijziging Ubm. Voor zover het besluit niet wordt aangepast aan deze opmerkingen moeten deze hier als herhaald worden beschouwd.

Wij zijn u erkentelijk dat het ook na invoering van rVDM mogelijk blijft om bij kalvergierttransport naar SMG zowel het bemonsteren als het bepalen van het gewicht bij het lossen kan blijven plaatsvinden.

Termijn van invoering

Ook in deze wijziging blijft gesproken worden van invoering per 2021. Wij verzoeken u het tijdsplan kritisch te bekijken. Om rVDM te kunnen gebruiken moeten software en bedrijfsprocessen op meerdere punten worden aangepast. Er is op dit moment nog onvoldoende duidelijk op welke wijze rVDM vorm gaat krijgen. Daarnaast moeten medewerkers tijdig geïnstrueerd kunnen worden om rVDM te kunnen gebruiken.

Naar onze inschatting is het niet mogelijk om dit voor 1 januari 2021 door alle betrokkenen aan te passen en de bedrijfsprocessen op de nieuwe situatie af te stemmen.

Identificatie en aanmelding

Gesteld wordt dat de eHerkenning wordt gekoppeld aan het Kamer van Koophandel (hierna KvK) vestigingsnummer. Door de KvK worden echter zowel aan de hoofdvestiging (bv kantoor) als, wanneer dat het geval is, aan verschillende vestigingen (bv mestverwerkingsinstallaties/bedrijfslocaties) vestigingsnummers toegekend. Onduidelijk is wat precies wordt bedoeld met het "KvK vestigingsnummer".

Registratiegegevens GR-apparatuur

Uit de tekst van de ontwerpregeling maken wij op dat bij elke vracht wanneer gegevens uitgewisseld moeten worden via de rVDM webapplicatie of via een applicatie op een mobiele telefoon deze uitwisseling pas kan plaatsvinden na inloggen via eHerkenning. Alleen wanneer gebruik gemaakt wordt van een bedrijfsmanagementsysteem kan dit na invoeren van een "sleutel".

Dit zou impliceren dat wanneer geen gebruik gemaakt wordt of kan worden van een bedrijfsmanagementsysteem van elke vracht de vooraanmelding, de startmelding, de monster- en laadmelding en tot slot de losmelding pas kan plaatsvinden nadat via eHerkenning is ingelogd. Dit is een bijzonder belastende administratieve stap.

Bovendien leidt dit ertoe dat er binnen bedrijven veel personen toegang moet worden gegeven via eHerkenning. Vanuit bedrijfsoogpunt gezien is dat onwenselijk omdat er dan wellicht ook ingelogd kan worden op andere applicaties waardoor het risico op misbruik toeneemt.

Wij gaan er daarom vanuit dat dit niet juist is en dat na het aanmaken van een account er kan worden ingelogd op de rVDM applicaties op een eenvoudige en snelle wijze zonder eHerkenning.

Verder maken wij op dat, in het geval er gebruik wordt gemaakt van geregistreerde GR-apparatuur, de laad- en losmelding geautomatiseerd wordt doorgegeven.

Bij kalvergierttransport wordt het monster genomen tijdens en het gewicht bepaald na het lossen. Wij verzoeken u in de software rekening te houden met deze situatie zodat het systeem geen foutmeldingen geeft of zelfs blokkeert in geval van kalvergierttransport. Dit kan bijvoorbeeld door koppeling aan opmerkingscode 42/44.

Startmelding

Aangegeven wordt dat na de startmelding via rVDM een uniek nummer wordt toegekend aan het voorgenomen vervoer en dat dit nummer altijd opvraagbaar is in rVDM.

SMG gaat er vanuit dat niet alleen de vervoerder dit kan maar dat ook de leverancier en afnemer op dat moment (realtime!) de gegevens kunnen inzien in rVDM. Mogelijk zou dit inzien al mogelijk moeten zijn tijdens de vooraanmelding. Daarenboven zouden deze gegevens ook op elk moment digitaal te downloaden moeten zijn met daar bij de actuele status zodat deze in de eigen administratie (bedrijfsmanagementsysteem) van bv de afnemer (= SMG) geïmporteerd kunnen worden.

Bevestigen op levering door leverancier en afnemer

De eis dat een vracht uiterlijk aan het einde van de volgende werkdag bevestigd moet worden zorgt voor een aanzienlijke verzwaring van de administratieve verplichtingen.

In de huidige situatie wordt een VDM direct na het transport gecontroleerd en ondertekend. In de situatie van rVDM wordt er pas na afronding een notificatie gezonden. Voor SMG betekent dit dat per kgbi dagelijks gemiddeld 20 maar maximaal 50 notificaties ontvangen worden.

Er moet dan alsnog gecontroleerd worden of deze notificaties betrekking hebben op door ons ontvangen vrachten én of de gegevens wel kloppen. Duidelijk is dat controle van alle gegevens veel tijd gaat vragen.

Deze eis impliceert ook dat je na levering c.q. ontvangst van een vracht de 24 uur daarna bereikbaar moet zijn om de notificatie te kunnen beantwoorden.

Om de notificaties automatisch te beantwoorden dienen deze vanuit rVDM digitaal verstrekt te worden en ingelezen kunnen worden in de eigen bedrijfssoftware en vervolgens na geautomatiseerde controle van de gegevens geautomatiseerd worden beantwoord.

Alleen dan zal de eis van reactie uiterlijk de volgende werkdag voor SMG haalbaar zijn zonder een aanzienlijke extra administratieve inspanning.

Specifieke activiteiten

Onder kalvergier wordt een toelichting gegeven op het transport van kalvergier naar een kgbi. Ten aanzien van transport per pijpleiding willen we graag opmerken dat het doorgeven van de nummers van de betrokken monsters plaats vindt nadat er gelost is en niet al bij de start- en laadmelding. Dit overeenkomstig de werkwijze van vervoer per weg.

Voor het vervoer per weg is de situatie diverser dan in de toelichting aangegeven.

Een deel van het transport vindt plaats door geregistreeerde intermediairs met geregistreeerde GR-apparatuur. Afhankelijk van de planning kan een geregistreeerde intermediair echter ook kalvergier transporteren met een vervoermiddel zonder geregistreeerde GR-apparatuur. Volgens de omschrijving is hij dan geen intermediair maar vervoerder.

Volgens de in de toelichting aangegeven systematiek is in het eerste geval de intermediair verantwoordelijk voor de meldingen en in het tweede geval de SMG/kgbi. Dit leidt tot onwerkbaar situaties.

De planning van een intermediair kan van uur tot uur veranderen afhankelijk van de voortgang van zijn werkzaamheden. Daarbij kunnen vervoermiddelen anders ingezet worden dan eerder

gedacht. Het kan zijn dat een vooraanmelding wordt gedaan in de veronderstelling (planning) dat het transport plaatsvindt met een vervoermiddel met geregistreerde GR-apparatuur. Echter door omstandigheden komt het beter uit dat een vervoermiddel zonder GR-apparatuur de kalvergier gaat laden. In die situatie moet de vooraanmelding door de intermediair worden ingetrokken en dient SMG een nieuwe vooraanmelding te doen. Omgekeerd kan ook dit ook: SMG zou een vooraanmelding moeten doen in geval er niet gereden wordt met geregistreerde GR-apparatuur. Door verandering van planning wordt er wel gereden met geregistreerde GR-apparatuur. Dat betekent dat de vooraanmelding van SMG moet worden ingetrokken en de intermediair een nieuwe vooraanmelding moet doen.

Dit zal zonder twijfel leiden tot het maken van tal van fouten.

Bovendien beschikt SMG/kgbi niet over de planning van de (50) verschillende vervoerders. Indien SMG de vooraanmelding zou moeten doen dan dienen de vervoerders de betreffende gegevens eerst aan SMG door te geven waarna SMG de vooraanmelding in rVDM zou moeten invoeren.

Vervolgens moet de vervoerder telefonisch doorgeven aan SMG/kgbi dat hij gaat starten (startmelding) en gaat laden waarna SMG deze meldingen in rVDM zou moeten invoeren. Al deze handelingen brengen een onevenredige zware administratieve last met zich mee.

Wij herhalen daarom dat wij niet verantwoordelijk zijn voor het transport van kalvergier en derhalve ook niet verantwoordelijk kunnen zijn voor de meldingen in rVDM.

Ook een vervoerder die geen gebruik maakt van een transportmiddel met geregistreerde GR-apparatuur blijft zelf verantwoordelijk voor de meldingen.

SMG zal de gegevens van het nummer van het monster (pot-/dekselnummer) en het gewicht na afloop van het lossen aan de vervoerder/intermediair doorgeven. De vervoerder/intermediair dient dit door te geven in rVDM.

In alle gevallen zorgt SMG voor het bepalen van het gewicht en de monsters met door haar beschikbaar gestelde weegbrug en bemonsteringsapparatuur waarna SMG ook zorgdraagt voor overdracht van alle monsters naar het laboratorium.

Omdat de intermediair/vervoerder in alle gevallen verantwoordelijk moet zijn voor de meldingen in rVDM is het ook vanzelfsprekend dat de intermediairs de namen van de chauffeurs in de administratie vastlegt en niet SMG/kgbi.

3 Samenvatting

SMG ziet voordelen aan de invoering van het digitale vervoersbewijs dierlijke meststoffen rVDM. Dit biedt mogelijkheden om nog meer dan nu, de registratie van de meststromen te automatiseren. Dit onder de voorwaarde dat de wijziging eenvoudig en uitvoerbaar is. Voorkomen moet worden dat door eisen vanuit versterking van de handhaving de wijziging niet eenvoudig en/of uitvoerbaar wordt.

Bij invoering per 2021 moet voorkomen worden dat, door het te laat bekend worden van de uitwerking van deze wijziging in het Urm, de meststromen begin 2021 worden belemmerd.

Wat betreft kalvergierttransport verzoeken wij u om eenduidig op te nemen dat alle meldingen in rVDM moeten worden gedaan door de intermediair/vervoerder waarbij er rekening gehouden wordt dat het bemonsteren tijdens en het bepalen van het gewicht na het lossen plaatsvindt. De naam van de chauffeur dient gezien het voorgaande in de administratie van de vervoerder/intermediair worden vastgelegd niet in die van SMG.

Hoogachtend,
Mestverwerking Gelderland

H. van Veen
zaakvoerder