

**Bericht:** Reactie LTO Nederland  
*Wijziging Urm ivm digitale verantwoording vervoer meststoffen*

**Afzender:** LTO Nederland

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

**Consulatie:** <https://www.internetconsultatie.nl/urmrvidm>

**Datum indiening:** 7 september 2020

**Status:** Definitief

---

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

### **Standpunt LTO Nederland**

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 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 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 implementatie van de Ubm en Urm. Dit is een aspect waar we veel waarde aan (blijven) hechten. Ook pleiten we ervoor om dit traject integraal te bezien in het bredere kader van de herbezinning van het mestbeleid.

### **Reactie op concept regeling: Wijziging Uitvoeringsregeling Meststoffenwet ivm rVDM**

- Artikel 1, wijzigingsvoorstel F: Er is te lezen dat aan artikel 47 een lid wordt toegevoegd, luidend: "4. Wijzigingen in de gegevens die de administratie ingevolge artikel 39, zesde lid, onderdeel a, van het besluit bevat, worden <...>". Het is ons niet duidelijk waar artikel 39 te vinden is; zowel in het Ubm als het Urm is deze niet terug te vinden.
- Artikel 58, onderdeel 4 lid b schrijft voor "het nummer van het deksel van de monsterpot en het nummer van de monsterpot of de monsterverpakking; en". LTO Nederland vraagt zich af of bij de herziening van het Urm het ook niet wenselijk is om deze systematiek (deksel / pot) te herzien in samenspraak met de sector.
- Artikel 59, onderdeel 4 lid a bevat een typefout: "r-VDM" moet vervangen worden door "rVDM".

- Artikel 61 schrijft voor “uiterlijk een werkdag na de melding <...>”. LTO Nederland zou graag zien dat hier de definitie wordt gehanteerd die in de NvT wordt gehanteerd: “uiterlijk aan het einde van de volgende werkdag (maandag tot en met vrijdag, exclusief feestdagen)”.
- LTO Nederland merkt op dat bij EE staat: “Bijlage M wordt als volgt gewijzigd: PM”. Bij eventuele wijzigingen van Bijlage M zou LTO Nederland graag wel de mogelijkheid hebben om hier op te reageren.
- In artikel 53, derde lid, wordt voorgeschreven dat bij een storing een digitale melding in rVDM gedaan moet worden. LTO Nederland wijst er op dat dit juist in deze soort voorkomende gevallen - van storing in de netwerkdekking - onmogelijk is.
- In artikel 54 , eerste lid, onder a, wordt alleen het relatienummer genoemd. LTO Nederland vraagt zich af of het ook mogelijk is om hier als alternatief een documentnummer van bijv. een paspoort, ID-kaart of rijbewijs te bieden?
- In artikel 54, eerste lid, onder c, wordt geregeld dat het UBN-nummer en als alternatief een postcode moet worden opgegeven. LTO Nederland vraagt zich af wat de meerwaarde is van een postcode in relatie tot het doel, aangezien dit (zeker in het buitengebied) een relatief groot areaal (kan) betreffen. Ook voor percelen heeft het doorgeven van een postcode géén meerwaarde.
- Aan artikel 55 dient een aanvulling te worden gedaan waarin een voorziening wordt beschreven die in werking treedt als er geen netwerkdekking is.
- Bij Artikel 67 (Tijdelijk verhuurd land) staat de definitie onder onderdeel 1 lid b als: “de afstand tussen de productielocatie van het bedrijf waarvan de dierlijke meststoffen afkomstig zijn en het desbetreffende perceel bedraagt hemelsbreed ten hoogste tien kilometer”. LTO Nederland pleit voor het wijzigen van “en het desbetreffende perceel” naar “en het betreffende bedrijf”.
- Artikel 69a, zestiende lid, hier wordt een toegestane afwijking van 10% van het geschatte gewicht ten opzichte van een in een controle uitgevoerde weging als norm ingevoerd. De toegestane afwijking van minder dan 10% is ons inziens praktisch te beperkt. Graag zouden wij dit aangepast zien naar een praktisch werkbare norm (of überhaupt helemaal weglaten).
- Paragraaf 2.3 geeft aan dat al bij de vooraanmelding gekozen moet worden voor het laboratorium waar de monsters heen moeten. Op basis van diverse praktijkervaringen pleit LTO Nederland voor het weglaten van deze optie in de vooraanmelding.
- Paragraaf 2.10, onder c. Afvoer van champost. Er moet gebruik gemaakt worden van GR-apparatuur. De vraag is wel hoe deze apparatuur moet starten, daar er geen monster met unieke nummer(s) is. Ten algemene is LTO Nederland tegen het gebruik van GR-apparatuur in de champostketen (zie verder op in de reactie).

## Reactie op ontwerp toelichting: Nota van Toelichting wijziging Uitvoeringsregeling Meststoffenwet rVDM

- LTO Nederland mist het aspect “bodembeheer” en “betere verwaarding van mest” in het doel en aanleiding zoals beschreven staat in het concept NvT. Zie: <https://www.verantwoordmesttransport.nl/over+rvdm/default.aspx>.
- LTO Nederland mist de toelichting waarom (lees: argumentatie) er wordt gekozen voor het wijzigen van de term automatische gegevensregistratie (AGR) naar gegevensregistratie (GR). In het licht van digitalisering en verlaging van administratieve lasten zou het juist eerder denkbaar zijn om te pleiten voor een automatiseringsslag.
- LTO Nederland pleit ervoor dat de (naams)wijziging in het voorliggende concept Wijziging Urm van AGR naar GR géén gevolgen gaat hebben voor ondernemers die reeds geïnvesteerd hebben in AGR.
- Op pagina 30 van de NvT staat te lezen: “In het kader van deze stelsels zal in beginsel geen afvoer van dierlijke mest worden aangenomen als geen sprake is van een volledige melding (al dan niet aangevuld met een aanvullende verklaring)”. LTO Nederland merkt hierbij op dat het niet wenselijk is dat in het geval een melding niet volledig is door invloeden buiten de cirkel van invloed van de ondernemer, hij/zij daar de dupe van wordt en de hele werkplanning door de war wordt gegooid. Dit is onwenselijk. LTO Nederland pleit voor een terugval-optie.
- LTO Nederland is sterke voorstander van het behouden van de mogelijkheden voor de levering van relatief kleine mestgiften aan particulieren. Door particulieren op te zadelen met extra drempels, wordt de kans op fouten juist groter en de bereidwilligheid lager. Uit de wijziging van de Urm wordt duidelijk dat een particulier die mest wil ontvangen altijd een KvK-nummer of relatienummer bij RVO moet hebben. LTO Nederland pleit ervoor dat deze eis wordt versoepeld. Dit kan door meer verantwoordelijkheden bij de leverancier / vervoerder te leggen (vastleggen van GPS-coördinaat bij levering) of door het praktisch gebruik van bijvoorbeeld een documentnummer van een ID-kaart, Paspoort of Rijbewijs.
- Spoor 2 (pagina 35): LTO Nederland is verheugd dat de lopende ontheffingen met de daarin gestelde voorwaarden blijven bestaan, en dat deze mogelijk wordt geboden deze in de toekomst te verlengen of in vergelijkbare vorm opnieuw te verlenen. Wel merkt LTO Nederland op dat de systemen van Orgafert / DEP dermate veel informatie bevatten, dat onverwijld wegen en bemonsteren in de optiek van LTO Nederland overbodig is. LTO Nederland pleit voor het voortzetten van de reeds lopende gesprekken met de sector om tot een uitzondering ten aanzien van het onverwijld wegen en bemonsteren voor Spoor 2 te komen. We pleiten voor het achterwegen laten van het onverwijld wegen in deze keten. Dit heeft geen toevoegde waarde in deze keten. Naar analogie van champost (geen bemonstering) stelt LTO Nederland voor te kijken naar opties om de verplichting voor het (1) onverwijld wegen en (2) bemonsteren in deze keten (Spoor 2) te laten vervallen.
- Paragraaf 2.10, onder ‘mestkorrels’ wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling is dat sterk ingedroogde pluimveemest onder het begrip mestkorrels blijft vallen. LTO Nederland is het hier niet mee eens en pleit ervoor om sterk ingedroogde pluimveemest - welke voldoet aan de huidige eisen voor mestkorrels (resultante van een hoogwaardig productieproces) - mee te nemen onder het begrip ‘mestkorrels’.
- 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, en deze buurtcontracten te ondersteunen en op basis van het risicoprofiel een gepaste uitwerking te geven met zo min als mogelijke wettelijke middelvoorschriften zoals het verplicht wegen en bemonsteren.

- Voor bevestiging van de levering of afname van de vracht mest ontvangen leverancier en afnemer een digitale notificatie. Uit de beschrijving en informatie van NVWA blijkt dat het niet de bedoeling is hiervoor een webservice te bouwen. Deze webservice is echter wel nodig vindt LTO Nederland. Het is namelijk wenselijk dat dit soort berichten zo goed als mogelijk te verwerken zijn in de bestaande bedrijfsmanagementsystemen van agrariërs, en niet dat er meerdere losstaande- en langs-elkaar-werkende meld-portalen komen. LTO Nederland weegt zwaar aan dit punt.
- 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.
- In de champostketen wordt voor het onderdeel afvoer van champost de verplichting voor het gebruik van GR-apparatuur voorgeschreven. LTO Nederland pleit voor het loslaten van deze verplichting, en stelt voor om samen met de betrokkenen uit de champostketen te kijken naar een alternatieve invulling via een app waarin op de juiste momenten de juiste informatie wordt verzameld. De huidige verplichting voor GR-apparatuur zorgt in onze optiek voor een onnodige lastenverzwaring. Graag verwijst LTO Nederland hiervoor naar de reeds gestarte gesprekken tussen de overheid en de sector vanuit de verdiepende dialoogsessie.
- De paddenstoelensector neemt graag het voortouw met betrekking tot een pilotproject voor de gereguleerde afvoer van champost naar de eindgebruikers. Hiervoor wordt het volgende voorgesteld door LTO Nederland:
  - Vervoerder dient per rit een vooraanmelding in, dit kan hij doen tot vlak voor het laden van de vracht / totdat de startmelding is gedaan. Hierbij zijn 2 stappen te onderscheiden: eerst het ophalen van de paardenmest op de maneges, etc. Dit gaat op vooraanmelding door de intermediair met geschat gewicht en kan op meerdere laadplaatsen plaatsvinden alvorens bij een tunnelbedrijf (compostproducent als uitgangsmateriaal voor de paddenstoelenproductie) gelost wordt. Vervolgens wordt doorgroeide compost geleverd door het tunnelbedrijf aan de paddenstoelenproducent. Hiervoor is geen vooraanmelding nodig. Wel wordt hier exact aangegeven, via de facturen, de hoeveelheid doorgroeide compost die geleverd is. Dit geschied ook zo voor de levering van dekaarde. Als 2-de stap wordt de 'afgewerkte' compost, die dan champost genoemd wordt, afgevoerd van een paddenstoelenbedrijf door een gecertificeerde intermediair naar een gebruiker in binnen of buitenland. Dit gebeurt onder de reeds bestaande forfaitaire normen van 80% van het gevulde gewicht voor plukbedrijven (versmarktteelt) en 88% van het gevulde gewicht voor snijbedrijven (conserven). Ook de afgevoerde forfaitaire waarden van N en P zijn vastgesteld en daarmee bekend. Deze waarden zijn 7kg Stikstof, N/ton en 3,9 kg Fosfaat, P<sub>2</sub>O<sub>5</sub>/ton. Toelichting: (rekenvoorbeeld: als bij een plukbedrijf 100 ton compost gevuld wordt dan zal 80 ton champost afgevoerd worden.)
  - Vervoerder doet een startmelding op het moment dat hij bij de laadlocatie komt. Dit is nu reeds praktijk. (Bij voorkeur via een door de sector ontwikkelde APP. Dit kan AGR/GPS vervangen.)
  - Tijdens het laden stuurt de vervoerder een laadbericht (locatie, tijdstip en datum van laden) naar RVO. Dit is nu reeds praktijk. (Bij voorkeur via een door de sector ontwikkelde APP. Dit kan AGR/GPS vervangen.)
  - De vervoerder geeft het gewicht door. Het gaat hier dus om het forfaitaire gewicht volgens de geldende 80-88% regel.

- Tijdens het lossen stuurt de vervoerder een losbericht (locatie, tijdstip en datum van lossen). Dit zou eigenlijk praktisch moeten zijn. Bij het lossen op de uiteindelijke plek zou realtime, via een APP, de losplaats doorgegeven moeten kunnen worden. Nu moet vooraf de losplaats aangegeven worden welke in de tussentijd door omstandigheden wel eens kan wijzigen. Dat is niet altijd praktisch. (Bij voorkeur via een door de sector ontwikkelde APP. Dit kan AGR/GPS vervangen.)
  - Leverancier en afnemer ondertekenen digitaal na het lossen voor de overdracht van mest. Dit is nu reeds praktisch maar kan via de te ontwikkelen APP sterk vereenvoudigd worden. Een pilot-periode zou hiervoor wenselijk zijn. (zie voetnoot)
  - RVO berekent op basis van het gewicht en de forfaitaire normen de hoeveelheid fosfaat en stikstof die is afgevoerd met de vracht. Dit moet dan gebeuren op basis van het forfaitaire gewicht en de bestaande forfaitaire normen.
- Vanuit LTO Nederland is meermaals het voorstel gedaan om Champost ook een waarde toe te kennen als bodemverbeteraar. Daarmee wordt gezorgd voor een gezondere en vitalere bodem. Daarmee zal minder uitspoeling van nutriënten en gewasbeschermingsmiddelen plaatsvinden en is de watervasthoudendheid van de bodem groter. Verder groeien op een gezonde bodem ook gezondere gewassen waardoor een lagere inzet van gewasbeschermingsmiddelen mogelijk is. Wij pleiten daarom voor een regime waarbij (gelijk aan de huidige wetgeving voor GFT-compost) de N en P slechts voor 50% meegeteld hoeven te worden in de mineralenbalans.
  - 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. Hierbij kan worden gedacht aan een variant van de zgn. 'Spoor 2' ontheffing in de pluimveemest-keten. Een verdiepende dialoogsessie voor deze bijzondere variant heeft tot op heden (7 september 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.
  - Het is LTO Nederland onvoldoende helder hoe wordt omgegaan met de situatie indien internet tijdelijk niet beschikbaar is, of dat het bereik ontoereikend is (denk hierbij o.a. aan de grensstreek, bosrijke gebieden en gebieden met slecht bereik). Het werk moet namelijk wel door kunnen blijven gaan.
  - Op pagina 36 staat onder lid 4 (consultatie): "De internetconsultatie heeft plaatsgevonden van 5 augustus 2020 tot en met 1 september 2020.". Dit moet zijn: "De internetconsultatie heeft plaatsgevonden van 10 augustus 2020 tot en met 7 september 2020."
  - Inwerkingtreding: 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 diverse technische details (syntax, berichtenboek) worden uitgewerkt, waardoor het zeer aannemelijk is dat softwarebedrijven die diensten leveren aan onze leden terughoudend zijn om nieuwe software en/of apparatuur te ontwikkelen, tot het moment van de publicatie van de definitieve wet- en regelgeving.
  - 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 (bijvoorbeeld via praktijkpilots, en wellicht in combinatie met een gefaseerde introductie) van de huidige systematiek naar het nieuwe rVDM.

## Reactie op IAK: Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving

- *“Wat is het doel?  
Een digitaal systeem, waarmee gegevens over de stappen in het mesttransport door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit worden ingewonnen en waarvan bij al het vervoer van dierlijke meststoffen gebruik gemaakt dient te worden.”*
  - Van oudsher weten boeren als geen ander dat we goed met mest moeten omgaan. In de wetenschap dat je het land waarop je werkt en waarmee je produceert, eigenlijk alleen maar in ‘bruikleen’ hebt. Dat land laat je namelijk zo goed mogelijk na aan je (klein)kinderen. En dus bemest je de bodem zo goed mogelijk. We hebben er allemaal baat bij dat mest op een goede en verantwoorde manier vervaard wordt. LTO Nederland mist dit aspect in de doelstelling van het IAK. Verder lijkt deze zin te suggereren dat het hier om alle mesttransporten gaat. Echter, uit de meststoffenwet (en Ubm) volgt dat mesttransporten binnen het eigen bedrijf vrijgesteld zijn van vervoersbewijzen en daarmee rVDM.
- *“Onvolkomenheden die zich tijdens het transport voorgedaan hebben zullen dan ook sneller door de toezichthouders worden opgemerkt en kunnen een aanleiding zijn voor verdere administratieve controles en fysieke inspecties en/of sanctienering.”*
  - LTO Nederland merkt op dat de termen ‘doelbewuste fraude’ en ‘onregelmatigheden’ veelal onterecht door elkaar worden gehaald. Onregelmatigheden zijn situaties waarin onbedoeld, onbewust of als direct gevolg van de huidige wet- en regelgeving iets als niet in orde wordt aangemerkt. LTO Nederland pleit er voor om niet direct te straffen (sanctioneren) bij onregelmatigheden, maar ook ruimte te bieden voor signalering en alarmering, met als doel om het gedrag aan te passen bij onregelmatigheden.
- *“De ondernemers kunnen met deze voorgenomen wijziging van de Urm kennisnemen van de regels die bij het transport van mest gaan gelden.”*
  - LTO Nederland is van mening dat ondernemers met voorliggende internetconsultatie met voorgenomen wijziging van de Urm slechts beperkt en op hoofdlijnen kennisnemen van de wijzigingen. Anticiperen in de zin van praktische aanpassingen in de bedrijfsvoering, bedrijfsmanagementsystemen en samenwerkingen in de keten is met het uitblijven van verdere gedetailleerde informatie en betrokkenheid van ICT- en Bedrijfsmanagementsoftware-bedrijven volgens LTO Nederland niet / beperkt mogelijk.
- *“Wat is het beste instrument?”*

Het opnemen in de regelgeving van de verplichting om bij het vervoer van alle meststoffen gebruik te maken van het rVDM systeem van de Minister lijkt het meest effectieve instrument naast de inspanningen van de sector zelf om tot een hogere naleving van regels die gelden bij transport van dierlijke mest en de verantwoordingsplicht van mest te komen.”

  - Ook deze zin lijkt te suggereren dat het hier om alle mesttransporten gaat. Echter, uit de meststoffenwet (en Ubm) volgt dat mesttransporten binnen het eigen bedrijf vrijgesteld zijn van vervoersbewijzen en daarmee rVDM. LTO Nederland is verder van mening dat met enkel het invoeren van rVDM de grotere doelbewuste fraudeurs niet worden gepakt. Om die reden werkt LTO Nederland samen met Cumela, POV, Transport en Logistiek Nederland en Rabobank aan het Plan van Aanpak samen werken in een eerlijke keten. 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, en met de sector het gesprek aan te blijven gaan hoe dit in gezamenlijkheid verder kan worden ingevuld.