



Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen

Nader Rapport

WJZ / 20326107

Aan de Koning

Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 24 november 2020, nr. no.2020002418, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 16 december 2020, nr. no.W11.20.0433/IV, bied ik U hierbij aan.

Het voorstel heeft de Afdeling advisering (hierna: de Afdeling) aanleiding gegeven tot opmerkingen over de invoeringstermijn, een regeling voor storingen en gevallen niet van rVDM gebruikt gemaakt kan worden en de uit het ontwerpbesluit voortvloeiende handhavingslasten voor de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). De Afdeling acht in verband met deze opmerkingen aanpassing van het ontwerpbesluit en de toelichting wenselijk. Graag ga ik in het navolgende op deze opmerkingen in. De tekst van het advies treft u hieronder aan, met tussengevoegd de reactie daarop.

Bij Kabinetsmissive van 24 november 2020, no.2020002418, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit houdende wijziging Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit voorziet in de invoering van een digitaal systeem, waarmee gegevens over mesttransporten door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) worden ingewonnen, het zogenoemde real time Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen (rVDM).

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de invoeringstermijn, een regeling voor storingen en gevallen waarin niet van het rVDM gebruik gemaakt kan worden en de uit het ontwerpbesluit voortvloeiende handhavingslasten voor de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). In verband daarmee is aanpassing wenselijk van het ontwerpbesluit en de toelichting.

1. Inleiding

De gebruiksnorm voor dierlijke meststoffen is ingevolge de Meststoffenwet 170 kilogram stikstof per hectare van de tot het bedrijf behorende oppervlakte landbouwgrond per jaar. Deze wettelijke norm is onmiddellijk ontleend aan artikel 5, vierde lid van de Nitraatrichtlijn. De Nitraatrichtlijn biedt de mogelijkheid om een hogere gebruiksnorm te hanteren. Deze zogenoemde derogatie kan door de Europese Commissie worden verleend. Sinds 2005 is aan Nederland verschillende malen onder voorwaarden derogatie verleend. Het laatste derogatiebesluit dateert van 17 juli 2020.

Aan dat derogatiebesluit is onder meer als voorwaarde verbonden dat Nederland ten volle uitvoering geeft aan een strategie voor versterkte handhaving, met als doel ervoor te zorgen dat de regels van het Nederlandse mestbeleid beter worden nageleefd en dat eventuele informatie die wijst op een situatie van niet-naleving doeltreffend wordt opgevolgd. Verplicht onderdeel van die versterkte handhaving is onder meer verantwoording in real time van mesttransporten via automatisering tegen eind 2020.

Het ontwerpbesluit creëert een wettelijke basis voor het verplicht gebruik van een digitaal systeem

waarmee real time meldingen moeten worden gedaan aan een centraal overheidssysteem, dat in de plaats komt van het papieren vervoerbewijs dierlijke meststoffen (VDM), dat op dit moment de basis vormt voor de verantwoording van mesttransporten.

Het grootste deel van de wijzingen die nodig zijn om het digitale systeem te kunnen laten functioneren zal worden geregeld in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (Urm). Het nu voorliggende ontwerpbesluit bevat de juridische grondslagen die nodig zijn om de gewenste wijzingen in de Urm te kunnen vastleggen.

2. Invoeringstermijn

In de toelichting staat dat invoering van het rVDM per 1 januari 2021 uitgangspunt is. De Afdeling begrijpt de wens tot snelle invoering, gelet op de voormelde in de derogatiebeschikking gestelde voorwaarde. Het is echter onvoldoende verzekerd dat het rVDM per 1 januari 2021 operationeel zal kunnen zijn. In dit licht merkt de Afdeling het volgende op.

Met de inwerkingtreding van dit ontwerpbesluit kan het huidige papieren vervoerbewijs niet meer worden gebruikt. Om die reden is het essentieel dat het rVDM op het moment van inwerkingtreding volledig functioneel is en dat ondernemers en vervoerders ook daadwerkelijk de mogelijkheid hebben om via het rVDM real time berichten over mesttransporten aan het gegevensregistratiesysteem te sturen. Om dat te bereiken zal evenwel nog een aantal stappen gezet moeten worden. Met alleen het vaststellen van het ontwerpbesluit is een goede werking van het rVDM immers nog niet verzekerd.

In dit verband is van belang dat het grootste deel van de wijzingen die nodig zijn om het digitale systeem te kunnen laten functioneren, zal neerslaan in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (Urm). Pas als die regeling bekendgemaakt is, bestaat bij ondernemers en vervoerders een volledig inzicht in de wijze waarop zij moeten voldoen aan de in het ontwerpbesluit opgenomen meldingsverplichtingen. Ook automatiseerders kunnen de benodigde software pas ontwikkelen indien duidelijk is aan welke regels en aan welke systeemeisen zal moeten worden voldaan.

De toelichting bij het ontwerpbesluit maakt niet inzichtelijk wanneer het traject van regelgeving afgerond zal zijn. Evenmin geeft het inzicht in de vraag wanneer het door de minister ter beschikking te stellen gegevensregistratiesysteem gereed voor gebruik zal zijn. Verder wordt geen inzicht gegeven in de termijn waarop de software die noodzakelijk is voor aanpassing van de bedrijfssystemen en apparatuur voor gegevensregistratie (AGR) en positiebepaling (GPS) beschikbaar zal kunnen zijn.

Ten slotte zijn het ontwerpbesluit en de toelichting niet duidelijk over het beoogde moment van invoering van het rVDM. In de toelichting staat dat invoering van 1 januari 2021 uitgangspunt is, maar even verderop staat dat op die datum de testfase begint, op basis waarvan het definitieve moment van inwerkingtreding wordt bepaald. Ondernemers en vervoerders hebben dat inzicht wel nodig om zich voor te bereiden op de nieuwe werkwijze.

De Afdeling adviseert daarom in de toelichting inzichtelijk te maken wanneer het traject van regelgeving afgerond zal zijn, wanneer het door de minister ter beschikking te stellen gegevensregistratiesysteem gereed voor gebruik zal zijn en wanneer de voor aanpassing van de bedrijfssystemen en AGR GPS apparatuur van ondernemers en vervoerders noodzakelijke software beschikbaar zal kunnen zijn. De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

De Afdeling adviseert voorts het rVDM niet in te voeren voordat verzekerd is dat het rVDM functioneert zoals voorzien en het voor ondernemers en vervoerders daadwerkelijk mogelijk is de verplichte meldingen via dat systeem te verrichten.

Uit de technische voorbereidingen en afstemming met de sector ten behoeve van de invoering van het rVDM-systeem is naar voren gekomen dat het niet verstandig is om het systeem nu in één keer voor de gehele mestmarkt in te voeren. Het gaat immers om een grootschalige systeemwijziging die enkele tienduizenden bedrijven en circa een miljoen mesttransporten per jaar raakt en daarnaast een forse verandering met zich brengt voor de werkwijze van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)¹. Het is van groot belang dit in goede banen te leiden door middel van een zorgvuldige invoering. Om dit te bereiken wordt in samenspraak met de sector een implementatieplan opgesteld. Op dit moment wordt een stapsgewijze implementatie voorzien waarbij wordt gestart met (1) een testfase voor het 'droog oefenen' / 'schaduw draaien' naast het bestaande systeem van verantwoording van dierlijke mesttransporten, gevolgd door (2) een of meer pilots, waarmee de werking van het nieuwe systeem in samenwerking met de sector wordt

¹ Zie ook de brief van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aan de Tweede Kamer, Kamerstukken II, vergaderjaar 2020/21, 33 037, nr. 381.

getest, op basis waarvan (3) het systeem breed uitgerold kan worden. De uitkomsten van de test- en pilotfase zijn bepalend voor het moment en de wijze van invoering van het rVDM-systeem. Naar verwachting kan rVDM na afloop van het mestseizoen 2021 voor alle ondernemers en transporten uitgerold worden. Door de maanden na het uitrijseizoen, waarin relatief weinig mesttransporten plaatsvinden, te benutten voor de brede uitrol van het systeem naar alle ondernemers, kan het systeem in een relatief rustige periode op ieder bedrijf worden toegepast en kunnen eventuele kinderziekten worden verholpen voordat het uitrijdseizoen in 2022 van start gaat.

Vanuit de zijde van de overheid wordt maximaal ingezet op het in samenspraak met de sector gereed maken van de noodzakelijke systeemaanpassingen. In voorbereiding op het tot stand brengen van de regels voor rVDM heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden om te komen tot een robuust en uitvoerbaar stelsel. Niet alleen is gesproken met binnen de overheid betrokken organisaties als RVO en NVWA, maar ook met de betrokken partijen uit de sector. Ten behoeve van de invoering van rVDM is voorts een speciale projectorganisatie in het leven geroepen.

Wat betreft het traject van de afronding van de regelgeving wordt het volgende opgemerkt. Na vaststelling van het onderhavige ontwerpbesluit, zal dit zo spoedig mogelijk worden gepubliceerd in het Staatsblad, zodat de regels voor iedere betrokkene kenbaar zijn. Daarnaast zal in dat verband vaststelling en publicatie van de wijziging van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet zo snel mogelijk daarna plaatsvinden.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Afdeling is de nota van toelichting op diverse plaatsen aangevuld en verduidelijkt.

3. Gevolgen voor de derogatie

Invoering van het rVDM per 1 januari 2021 is onvoldoende verzekerd. Daarom is evenmin verzekerd dat kan worden voldaan aan de in de derogatiebeschikking gestelde voorwaarde om tegen het einde van 2020 te voorzien in real time verantwoording van mesttransporten via automatisering.

De Afdeling adviseert om daarover met de Europese Commissie in overleg te treden.

De Europese Commissie is recent schriftelijk geïnformeerd over de voortgang op dit traject en de stappen die worden gezet om de goede invoering van rVDM te verzekeren.

4. Uitzondering van gebruik rVDM-systeem in bijzondere situaties

Voor de verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen moet gebruik worden gemaakt van het door de minister beschikbaar gestelde systeem.

In de toelichting staat dat bij onvoldoende internetdekking of een grote storing waardoor het rVDM-systeem niet beschikbaar is, is voorzien in een alternatief proces. Het ontwerpbesluit zelf voorziet daar echter niet in. Uit de toelichting blijkt evenmin hoe daarin is voorzien en hoe dat alternatieve proces werkt. De Afdeling acht het, gelet op de consequenties van het niet gebruiken van het rVDM bij vervoer van meststoffen, essentieel dat duidelijkheid bestaat over de gevallen waarin en de omstandigheden waaronder van het verplichte gebruik van het rVDM kan worden afgezien.

De Afdeling acht het aangewezen dat het ontwerpbesluit voorziet in een regeling voor dergelijke situaties en adviseert het ontwerpbesluit in die zin aan te vullen.

Voor de verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen dient gebruik te worden gemaakt van het door de minister beschikbaar gestelde systeem. Er kunnen zich echter onverwachte gebeurtenissen voordoen, waardoor van de reguliere werkwijze afgeweken moet worden ter voorkoming van vertragingen in het transport. In nauwe samenwerking met diverse sectorpartijen, NVWA en RVO zijn er oplossingen uitgedacht voor verschillende storingen. Deze voorzieningen worden opgenomen in de voor rVDM voorziene wijziging van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (Urm).

Aan de berichten die gedurende het transport aan het systeem moeten worden doorgegeven kunnen opmerkingscodes worden toegevoegd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de situatie dat een mestmonster verloren is gegaan of wanneer de apparatuur defect is.

Zo kan er een storing van de apparatuur van een intermediair op een transportmiddel ontstaan gedurende het vervoer van dierlijke meststoffen. Dit dient door de vervoerder terstond te worden gemeld aan rVDM. Het transportmiddel waarvoor de storingsmelding is doorgegeven, wordt na afloop van het betreffende vervoer van dierlijke meststoffen niet opnieuw voor het vervoer van een vracht dierlijke meststoffen gebruikt totdat de melding is opgelost en, met toestemming van de minister, door de vervoerder is ingetrokken.

Naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling over het alternatieve proces in geval van een grote storing of onvoldoende internetdekking zijn het ontwerpbesluit en toelichting aangepast.

In het ontwerpbesluit is een grondslag opgenomen om bij ministeriële regeling, de Urm, regels te stellen over de situatie waarin een langdurige storing optreedt. In deze regels wordt in ieder geval bepaald hoe wordt vastgesteld dat er sprake is van een dergelijke storing en de wijze waarop hierover wordt gecommuniceerd. Daarnaast is bepaald dat de Urm een alternatieve procedure zal bevatten die van toepassing is in dergelijke gevallen. Door de inhoud van deze procedure op het niveau van een ministeriële regeling vast te leggen wordt het mogelijk om, indien dit bijvoorbeeld als gevolg van ontwikkelingen in de techniek noodzakelijk is, snel tot aanpassing van de alternatieve procedure over te gaan.

In het verlengde hiervan wordt in de Urm voorzien in een alternatief proces voor de situatie dat de meldingen niet gedaan kunnen worden doordat er geen of onvoldoende internetdekking is. De vervoerder is verantwoordelijk voor het tijdig en juist doen van rVDM-meldingen. In de situatie dat er op dat moment op die locatie geen startmelding gedaan kan worden omdat er bijvoorbeeld onvoldoende internetdekking is om de startmelding door te zenden naar rVDM, kan de vervoerder ervoor kiezen om contact op te nemen met diens kantoor en kan vanaf kantoor via het Bedrijfsmanagementsysteem (BMS) de startmelding gedaan worden. Op deze manier kan tijdig, namelijk voordat met laden begonnen is, de startmelding worden gedaan.

5. Handhavingslasten NVWA

Voor de handhaving en uitvoering van het rVDM stelsel is volgens de NVWA een extra capaciteit van 18 fte gemoeid, met name nodig voor het versterken van de vervoersteams binnen de NVWA die de transporten van mest controleren. De daarmee gemoeide kosten bedragen € 2.675.000. Daarnaast zijn incidentele middelen nodig voor het inwerken van nieuwe inspecteurs van € 40.000.

In de toelichting ontbreekt een uiteenzetting van de manier waarop de NVWA deze kosten moet dekken. Aldus is het onvoldoende duidelijk of de NVWA over voldoende middelen zal beschikken voor een adequate en effectieve handhaving en uitvoering van het ontwerpbesluit. De Afdeling acht dit evenwel van wezenlijk belang, in het bijzonder gelet op het recente onderzoek naar de middelen en de taken van de NVWA en het belang van adequaat toezicht en controle uit oogpunt van Unierecht.

De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

Naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling over de wijze waarop in de dekking van de toegenomen kosten voor de NVWA als gevolg van de invoering van rVDM wordt voorzien, merk ik het volgende op.

Het traject rondom de ontwikkeling van rVDM maakt deel uit van de Versterkte handhavingsstrategie mest (Kamerstukken II 2018/19, 33 037, nr. 311). De investeringen voor digitalisering van de mesttransporten komen uit de middelen voor het onderdeel Zesde Actieprogramma Nitraatrichtlijn. Er wordt stevig ingezet op het effectiever en doelgerichter kunnen handhaven, waarvoor een totaal bedrag begroot is van 8,9 miljoen euro voor 2020 en 2021 (uitvoering van de Versterkte Handhavingsstrategie mest). Voor de jaren 2022–2025 maken de begrote middelen deel uit van het Zevende Actieprogramma Nitraatrichtlijn, dat momenteel wordt ontworpen. De toelichting is op dit punt aangevuld.

6. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De redactionele opmerkingen zijn verwerkt in het ontwerpbesluit en de nota van toelichting.

7. Overige wijzigingen

Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om artikel 73a aan te passen, zodat het beter aansluit bij voortschrijdend inzicht over de invulling van de pilotfase waarin alvast gewerkt kan worden volgens de nieuwe regels van het rVDM-systeem, vooruitlopend op de volledige inwerkingtreding van deze regels.

Verder zijn het ontwerpbesluit en de nota van toelichting op enkele punten van ondergeschikte aard verbeterd.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het ontwerpbesluit en adviseert daarmee rekening te houden voordat een besluit wordt genomen.

De vice-president van de Raad van State,

Th.C. de Graaf



Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

*De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
C.J. Schouten.*



Advies Raad van State

No. W11.20.0433/IV

's-Gravenhage, 16 december 2020

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 24 november 2020, no.2020002418, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit houdende wijziging Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit voorziet in de invoering van een digitaal systeem, waarmee gegevens over mesttransporten door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) worden ingewonnen, het zogenoemde real time Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen (rVDM).

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de invoeringstermijn, een regeling voor storingen en gevallen waarin niet van het rVDM gebruik gemaakt kan worden en de uit het ontwerpbesluit voortvloeiende handhavingslasten voor de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). In verband daarmee is aanpassing wenselijk van het ontwerpbesluit en de toelichting.

1. Inleiding

De gebruiksnorm voor dierlijke meststoffen is ingevolge de Meststoffenwet 170 kilogram stikstof per hectare van de tot het bedrijf behorende oppervlakte landbouwgrond per jaar. Deze wettelijke norm is onmiddellijk ontleend aan artikel 5, vierde lid van de Nitraatrichtlijn.¹ De Nitraatrichtlijn biedt de mogelijkheid om een hogere gebruiksnorm te hanteren. Deze zogenoemde derogatie kan door de Europese Commissie worden verleend. Sinds 2005 is aan Nederland verschillende malen onder voorwaarden derogatie verleend. Het laatste derogatiebesluit dateert van 17 juli 2020.²

Aan dat derogatiebesluit is onder meer als voorwaarde verbonden dat Nederland ten volle uitvoering geeft aan een strategie voor versterkte handhaving, met als doel ervoor te zorgen dat de regels van het Nederlandse mestbeleid beter worden nageleefd en dat eventuele informatie die wijst op een situatie van niet-naleving doeltreffend wordt opgevolgd. Verplicht onderdeel van die versterkte handhaving is onder meer verantwoording in real time van mesttransporten via automatisering tegen eind 2020.³

Het ontwerpbesluit creëert een wettelijke basis voor het verplicht gebruik van een digitaal systeem waarmee real time meldingen moeten worden gedaan aan een centraal overheidssysteem, dat in de plaats komt van het papieren vervoerbewijs dierlijke meststoffen (VDM), dat op dit moment de basis vormt voor de verantwoording van mesttransporten.

Het grootste deel van de wijzigingen die nodig zijn om het digitale systeem te kunnen laten functioneren zal worden geregeld in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (Urm).⁴ Het nu voorliggende ontwerpbesluit bevat de juridische grondslagen die nodig zijn om de gewenste wijzigingen in de Urm te kunnen vastleggen.

2. Invoeringstermijn

In de toelichting staat dat invoering van het rVDM per 1 januari 2021 uitgangspunt is. De Afdeling begrijpt de wens tot snelle invoering, gelet op de voormelde in de derogatiebeschikking gestelde voorwaarde. Het is echter onvoldoende verzekerd dat het rVDM per 1 januari 2021 operationeel zal kunnen zijn. In dit licht merkt de Afdeling het volgende op.

Met de inwerkingtreding van dit ontwerpbesluit kan het huidige papieren vervoerbewijs niet meer worden gebruikt. Om die reden is het essentieel dat het rVDM op het moment van inwerkingtreding volledig functioneel is en dat ondernemers en vervoerders ook daadwerkelijk de mogelijkheid hebben

¹ Richtlijn 91/676/EEG van de Raad van 12 december 1991 betreffende de bescherming van water tegen verontreinigingen door nitraten uit agrarische bronnen, PbEG 1991, L 375.

² Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1073 van de Commissie van 17 juli 2020 tot verlening van een door Nederland gevraagde derogatie op grond van Richtlijn 91/676 EEG van de Raad inzake de bescherming van water tegen verontreiniging door nitratie uit agrarische bronnen (PbEU 2020 L 234/20).

³ Artikel 4, aanhef en onder f, Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1073.

⁴ Nota van toelichting, paragraaf 1

om via het rVDM real time berichten over mesttransporten aan het gegevensregistratiesysteem te sturen. Om dat te bereiken zal evenwel nog een aantal stappen gezet moeten worden. Met alleen het vaststellen van het ontwerpbesluit is een goede werking van het rVDM immers nog niet verzekerd.

In dit verband is van belang dat het grootste deel van de wijzingen die nodig zijn om het digitale systeem te kunnen laten functioneren, zal neerslaan in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (Urm).⁵ Pas als die regeling bekendgemaakt is, bestaat bij ondernemers en vervoerders een volledig inzicht in de wijze waarop zij moeten voldoen aan de in het ontwerpbesluit opgenomen meldingsverplichtingen. Ook automatiseerders kunnen de benodigde software pas ontwikkelen indien duidelijk is aan welke regels en aan welke systeemeisen zal moeten worden voldaan.⁶

De toelichting bij het ontwerpbesluit maakt niet inzichtelijk wanneer het traject van regelgeving afgerond zal zijn. Evenmin geeft het inzicht in de vraag wanneer het door de minister ter beschikking te stellen gegevensregistratiesysteem gereed voor gebruik zal zijn. Verder wordt geen inzicht gegeven in de termijn waarop de software die noodzakelijk is voor aanpassing van de bedrijfssystemen en apparatuur voor gegevensregistratie (AGR) en positiebepaling (GPS) beschikbaar zal kunnen zijn.

Ten slotte zijn het ontwerpbesluit en de toelichting niet duidelijk over het beoogde moment van invoering van het rVDM. In de toelichting staat dat invoering van 1 januari 2021 uitgangspunt is, maar even verderop staat dat op die datum de testfase begint, op basis waarvan het definitieve moment van inwerkingtreding wordt bepaald.⁷ Ondernemers en vervoerders hebben dat inzicht wel nodig om zich voor te bereiden op de nieuwe werkwijze.

De Afdeling adviseert daarom in de toelichting inzichtelijk te maken wanneer het traject van regelgeving afgerond zal zijn, wanneer het door de minister ter beschikking te stellen gegevensregistratiesysteem gereed voor gebruik zal zijn en wanneer de voor aanpassing van de bedrijfssystemen en AGR-GPS apparatuur van ondernemers en vervoerders noodzakelijke software beschikbaar zal kunnen zijn. De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

De Afdeling adviseert voorts het rVDM niet in te voeren voordat verzekerd is dat het rVDM functioneert zoals voorzien en het voor ondernemers en vervoerders daadwerkelijk mogelijk is de verplichte meldingen via dat systeem te verrichten.

3. Gevolgen voor de derogatie

Invoering van het rVDM per 1 januari 2021 is onvoldoende verzekerd. Daarom is evenmin verzekerd dat kan worden voldaan aan de in de derogatiebeschikking gestelde voorwaarde om tegen het einde van 2020 te voorzien in real time verantwoording van mesttransporten via automatisering.

De Afdeling adviseert om daarover met de Europese Commissie in overleg te treden.

4. Uitzondering van gebruik rVDM-systeem in bijzondere situaties

Voor de verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen moet gebruik worden gemaakt van het door de minister beschikbaar gestelde systeem.⁸

In de toelichting staat dat bij onvoldoende internetdekking of een grote storing waardoor het rVDM-systeem niet beschikbaar is, is voorzien in een alternatief proces. Het ontwerpbesluit zelf voorziet daar echter niet in. Uit de toelichting blijkt evenmin hoe daarin is voorzien en hoe dat alternatieve proces werkt. De Afdeling acht het, gelet op de consequenties van het niet gebruiken van het rVDM bij vervoer van meststoffen, essentieel dat duidelijkheid bestaat over de gevallen waarin en de omstandigheden waaronder van het verplichte gebruik van het rVDM kan worden afgezien.

De Afdeling acht het aangewezen dat het ontwerpbesluit voorziet in een regeling voor dergelijke situaties en adviseert het ontwerpbesluit in die zin aan te vullen.

⁵ Nota van toelichting, paragraaf 1.

⁶ Ook in de reacties op de internetconsultaties (www.internetconsultatie.nl) wordt op deze punten gewezen. LTO Nederland en Cumela wijzen erop dat nog veel details moeten worden uitgewerkt, waardoor het bedrijfsleven nog niet kan starten met het maken van nieuwe software en apparatuur en pleit daarnaast voor een periode waarin ondernemers met wet- de nieuwe wet en regelgeving en systemen, software en apparatuur ervaring kunnen opdoen. Ook de Nederlandse Melkveehoudersvakbond en Stichting Mestverwerking Gelderland wijzen op de benodigde tijd om hard- en software aan te passen en te testen.

⁷ Nota van toelichting, paragraaf 6, onder het kopje 'Invoering rVDM' en paragraaf 8.

⁸ Onderdeel IF, voorgesteld artikel 51.



5. Handhavingslasten NVWA

Voor de handhaving en uitvoering van het rVDM stelsel is volgens de NVWA een extra capaciteit van 18 fte gemoeid, met name nodig voor het versterken van de vervoersteams binnen de NVWA die de transporten van mest controleren. De daarmee gemoeide kosten bedragen € 2.675.000.⁹ Daarnaast zijn incidentele middelen nodig voor het inwerken van nieuwe inspecteurs van € 40.000.

In de toelichting ontbreekt een uiteenzetting van de manier waarop de NVWA deze kosten moet dekken. Aldus is het onvoldoende duidelijk of de NVWA over voldoende middelen zal beschikken voor een adequate en effectieve handhaving en uitvoering van het ontwerpbesluit. De Afdeling acht dit evenwel van wezenlijk belang, in het bijzonder gelet op het recente onderzoek naar de middelen en de taken van de NVWA¹⁰ en het belang van adequaat toezicht en controle uit oogpunt van Unierecht.¹¹

De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

6. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het ontwerpbesluit en adviseert daarmee rekening te houden voordat een besluit wordt genomen.

*De vice-president van de Raad van State,
Th.C. de Graaf.*

⁹ HUF toets NVWA, 24 juli 2020.

¹⁰ Onderzoek of de capaciteit van de NVWA toereikend is voor het actuele en toekomstige takenpakket, Deloitte, 20 maart 2020, Kamerstukken II, 2020–2021, 33 835, nr. 171 (en bijlagen). In het onderzoek staat dat de huidige realisatie onvoldoende is om de Versterkte Handhavingsstrategie Mest te kunnen uitvoeren (par. 10.3.1).

¹¹ Zie artikel 4, tweede lid aanhef en onder c van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1073 (PbEU 2020 L 234/20).



**Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State
betreffende no.W11.20.0433/IV**

- In artikel I, onderdeel F, voorgesteld artikel 49, tweede lid, ‘kunnen regels worden gesteld’ vervangen door ‘worden regels gesteld’.
- In het voorgestelde artikel 51 tot uitdrukking laten komen dat de in artikel 48 en 49 genoemde gegevens via elektronische weg ter beschikking worden gesteld aan het door de minister daarvoor bestemde elektronische gegevensverwerkingssysteem.
- In de artikelsgewijze toelichting een toelichting op artikel I, onderdeel D, voorgesteld artikel 46, tweede lid, opnemen.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van ..., houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 23 november 2020, nr. WJZ / 20286891;

Gelet op de artikelen 15, eerste lid, 34, 35, 36 en 37, 62, tweede lid, van de Meststoffenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van ..., nr. WJZ /...;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 32, tweede lid, onderdeel f, wordt na de zinsnede 'de datum waarop de aan- of afvoer plaatsvond' een zinsnede ingevoegd, luidende: , de persoon of personen die het vervoer van dierlijke meststoffen heeft of hebben verricht ingeval artikel 48 op grond van de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 52, eerste lid, niet van toepassing is.

B

Aan artikel 39 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. De intermediair houdt in verband met de verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen in zijn administratie bij voor elke vracht dierlijke meststoffen met behulp van op de naam van die intermediair geregistreerde apparatuur, bedoeld in artikel 49:
 - a. welke persoon of personen op welk moment het vervoer heeft of hebben verricht; en
 - b. de positiegegevens van het betreffende transportmiddel waarmee de gedurende het vervoer afgelegde route inzichtelijk kan worden gemaakt.

C

Het opschrift van paragraaf 1 van Hoofdstuk IX komt te luiden:

Paragraaf 1. Vervoer van dierlijke meststoffen

D

Artikel 46 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Bij ministeriële regeling kan het hebben van een identificatienummer worden voorgeschreven voor bij die ministeriële regeling omschreven gevallen waarin meststoffen worden aangevoerd dan wel afgevoerd naar een persoon, niet zijnde een bedrijf of ondernemer.

E

Na artikel 48a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 48b

1. Het vervoer van een vracht drijfmest door een intermediair geschiedt met een transportmiddel dat is uitgerust met de krachtens artikel 70, vierde lid, onderdeel b, voorgeschreven apparatuur die op naam van de intermediair is geregistreerd.
2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze waarop de apparatuur, bedoeld in het eerste lid is bevestigd en op welke wijze deze apparatuur is verbonden met de apparatuur, bedoeld in artikel 49, eerste lid.

F

De artikelen 49, 50 en 51 komen te luiden:

Artikel 49

1. Vervoer van dierlijke meststoffen geschiedt met behulp van een satellietvolgsysteem en apparatuur voor gegevensregistratie.
2. Door middel van de in het eerste lid bedoelde apparatuur worden gegevens betreffende het vervoer van de vracht dierlijke meststoffen vastgelegd in het systeem, bedoeld in artikel 51.
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over:
 - a. de eisen waaraan de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, moet voldoen, waaronder de eis dat de apparatuur behoort tot een type dat is gekeurd door een door Onze Minister aangewezen instelling;
 - b. de wijze waarop de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, is bevestigd; en
 - c. de gegevens die met de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, moeten worden vastgelegd en de wijze waarop die gegevens moeten worden vastgelegd, bewaard en verstrekt.
4. De krachtens het derde lid te stellen regels kunnen voor verschillende categorieën vervoerders, mestsoorten, herkomst of beoogde bestemming verschillend worden vastgesteld.

Artikel 50

1. Voorafgaand aan het vervoer van dierlijke meststoffen doet de vervoerder daarvan mededeling aan de minister.
2. Ten behoeve van de mededeling, bedoeld in het eerste lid, worden gegevens verstrekt die betrekking hebben op dat vervoer van dierlijke meststoffen, waaronder:
 - a. gegevens die betrekking hebben op de vervoerder;
 - b. gegevens die betrekking hebben op de leverancier;
 - c. gegevens die betrekking hebben op de vracht dierlijke meststoffen;
 - d. gegevens die betrekking hebben op de afnemer;
 - e. het geplande moment van vervoer van de vracht dierlijke meststoffen.
3. Voor de mededeling, bedoeld in het eerste lid, wordt gebruik gemaakt van het systeem, bedoeld in artikel 51.
4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de gegevens die moeten worden verstrekt bij de mededeling alsmede over het moment waarop de mededeling, bedoeld in het eerste lid, door de vervoerder wordt gedaan. Deze regels kunnen voor verschillende gevallen verschillend worden vastgesteld.
5. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de mogelijkheid tot het wijzigen, aanvullen dan wel intrekken van de mededeling en de gegevens die daarbij zijn verstrekt en het moment waarop dit kan plaatsvinden.

Artikel 51

1. Bij het vervoer van dierlijke meststoffen wordt gebruik gemaakt van een door de minister beschikbaar gesteld systeem.
2. Gegevens worden in het systeem, bedoeld in het eerste lid, verzameld, vastgelegd en verwerkt met het oog op de verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen en de controle op

de naleving van de meststoffenregelgeving teneinde water te beschermen tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen.

3. Ten behoeve van het systeem, bedoeld in het eerste lid, worden gegevens verstrekt die zien op elke afzonderlijke fase in het vervoer van dierlijke meststoffen, waaronder:
 - a. een melding dat de vervoerder bij de leverancier gereed is om de vracht dierlijke meststoffen te laden;
 - b. gegevens die betrekking hebben op het laden van de vracht dierlijke meststoffen;
 - c. gegevens die betrekking hebben op het wegen van de vracht dierlijke meststoffen;
 - d. gegevens die betrekking hebben op de bemonstering van de vracht dierlijke meststoffen;
 - e. gegevens die betrekking hebben op de hoeveelheidsbepaling van de vracht dierlijke meststoffen;
 - f. gegevens die betrekking hebben op het vervoer van de vracht dierlijke meststoffen;
 - g. gegevens die betrekking hebben op het lossen van de vracht dierlijke meststoffen.
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.
5. De gegevens, bedoeld in het derde lid, worden volledig en naar waarheid verstrekt.
6. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over wie de gegevens, bedoeld in het derde lid, verstrekt.
7. Bij ministeriële regeling kan in afwijking van het vierde lid worden bepaald dat voor aldaar omschreven gevallen de verstrekking van gegevens op een ander moment kan plaatsvinden.
8. Bij ministeriële regeling kunnen zo nodig in afwijking van het vierde lid regels worden gesteld over de mogelijkheid tot het wijzigen dan wel aanvullen dan wel verwijderen van de gegevens die zijn verstrekt en het moment waarop dit kan plaatsvinden.
9. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze en het tijdstip waarop de gegevens die worden verstrekt worden opgemaakt en ondertekend.
10. De regels, bedoeld in het zesde tot en met negende lid kunnen voor verschillende gevallen verschillend worden vastgesteld.
11. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze waarop toegang tot het systeem kan worden verkregen.

G

Na artikel 51 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 51a

Een vracht zuiveringsslib, compost, mengsels van zuiveringsslib en compost, of krachtens artikel 55, eerste lid, aangewezen overige organische meststoffen gaat tijdens het vervoer vergezeld van een op de vracht betrekking hebbend vervoersbewijs, dat overeenkomstig de regels, gesteld bij of krachtens paragraaf 3 van dit hoofdstuk, is opgemaakt.

H

Artikel 52 komt te luiden:

Artikel 52

1. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder de artikelen 48, 48b, 49, 50 en 51 geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn.
2. De krachtens het eerste lid te stellen regels kunnen voor verschillende categorieën vervoerders, mestsoorten, herkomst of beoogde bestemming verschillend worden vastgesteld.

I

Hoofdstuk IX, paragraaf 2 vervalt.



J

Artikel 55 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

4. De gegevens op het vervoersbewijs worden niet gewijzigd of onleesbaar gemaakt.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Voor de ondertekening van het vervoersbewijs kunnen de leverancier, de vervoerder en de afnemer elkaar niet machtigen.

K

In artikel 70, vierde lid, wordt 'met betrekking tot devaststellingen' vervangen door 'met betrekking tot de vaststellingen'.

L

Na artikel 72b wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 72c

In geval van overtreding van artikel 51, eerste lid, bedraagt de bestuurlijke boete voor de vervoerder € 1.500.

M

Na artikel 73 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 73a

1. Het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet, zoals dit zal luiden na volledige inwerkingtreding van het Besluit van PM, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Stb. 20XX, PM), is voorafgaand aan die volledige inwerkingtreding van toepassing op een leverancier, vervoerder of afnemer van dierlijke meststoffen die zich met het oog op vroegtijdige toepassing van de regels van het rVDM-systeem bij de minister hebben gemeld.
2. Bij de melding, bedoeld in het eerste lid, verklaren de betrokken leverancier, vervoerder en afnemer zich met het oog op het vervoer van dierlijke meststoffen gebonden aan de nieuwe regels.
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de voorwaarden voor het doen van de melding, bedoeld in het eerste lid, alsmede nadere regels over die melding.

ARTIKEL II

1. Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.
2. In afwijking van het eerste lid, treedt artikel I, onderdeel M, in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

NOTA VAN TOELICHTING

1. Doel en aanleiding

Dit besluit wijzigt het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet (hierna: Ubm). Het Ubm bevat voorschriften over onder meer productie, opslag, gebruik, verhandeling, vervoer en verwerking van mest. De Meststoffenwet en de daarop gebaseerde regelgeving, waaronder het Ubm, geeft invulling aan de Nitraatrichtlijn¹ en is gericht op bescherming en verbetering van de waterkwaliteit. In de derogatiebeschikking², die door de Europese Commissie is verleend, is vastgesteld dat additionele maatregelen noodzakelijk zijn om een doeltreffende uitvoering en volledige naleving van de gestelde regels te bevorderen.

Dit is ook benoemd in het zesde actieprogramma³, dat in het kader van de Nitraatrichtlijn is opgesteld. Eén van de maatregelen om de naleving van wet- en regelgeving te verhogen is de inzet van automatisering. Met dit besluit wordt het papieren vervoersbewijs dierlijke meststoffen, dat tot op de dag van vandaag de basis vormt voor de verantwoording van de meststromen, vervangen door een volledig digitaal systeem waarmee *real time* meldingen kunnen worden verzonden. Als gevolg van het nieuwe systeem is er tevens aanleiding om het beleid rondom de uitzonderingen die op de regels voor mesttransport zijn gemaakt te herzien.

In de volgende paragrafen zal uiteengezet worden hoe het nieuwe systeem eruit ziet (paragraaf 2). Hierbij zal aandacht worden besteed aan de reikwijdte van het nieuwe systeem en de informatie die, op verschillende momenten gedurende het mesttransport, aan het systeem moet worden doorgegeven. Daarbij zal in het bijzonder aandacht zijn voor nieuwe processtappen (de vooraanmelding, de startmelding en de bevestigingsmelding), aan de eisen die aan de te gebruiken apparatuur worden gesteld en de wijze waarop is omgegaan met de transportregels zoals die tot op heden golden (o.a. het zogenoemde boer-boertransport).

Het grootste deel van de wijzigingen die nodig zijn om het nieuwe digitale systeem te kunnen laten functioneren zal neerslaan in de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (hierna: Urm). Dit besluit bevat de juridische grondslagen die noodzakelijk zijn om de gewenste wijzigingen in de Urm te kunnen doorvoeren. De toelichting op dit besluit beschrijft evenwel het gehele systeem zoals dit op het moment van inwerkingtreding wordt voorzien. Daarmee dus inclusief de aanpassingen van de Urm die naar verwachting nodig zijn.

2. Systeem

2.1 Algemeen

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen dient gebruikt te worden gemaakt van een digitaal systeem, waarmee gegevens over het mesttransport door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: Minister) worden ingewonnen (artikel 50 en 51). Dit systeem wordt hierna aangeduid met rVDM, dat staat voor *real time* Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen. Geautomatiseerde controles zien toe op juistheid, tijdigheid en volledigheid van gegevens welke ter verantwoording en registratie ingezonden worden. Vervoer van dierlijke meststoffen geschiedt met een satellietvolgsysteem en apparatuur voor gegevensregistratie (artikel 49), die borgen dat de relevante gegevens omtrent het vervoer worden doorgegeven. De gegevens die in rVDM worden geregistreerd kunnen aanleiding zijn voor signaleringen en (fysieke) inspecties door de toezichthouder.

rVDM moet als gevolg van dit besluit voor al het vervoer van dierlijke meststoffen dat in Nederland plaatsvindt worden gebruikt. rVDM zal dus ook de basis vormen voor de import en export van dierlijke meststoffen. Op de import en export van dierlijke meststoffen blijven wel aanvullende regels van toepassing. De komst van rVDM laat de huidige praktijk rondom het vervoer van zuiveringsslib, compost en overige organische meststoffen ongewijzigd. Zodra rVDM enige tijd voor het vervoer van dierlijke meststoffen heeft gefunctioneerd zal worden onderzocht in hoeverre aanpassing van de regelgeving voor het vervoer van zuiveringsslib, compost en overige organische meststoffen wenselijk is.

Zowel de NVWA als RVO.nl kunnen met de gegevens die via rVDM worden ingewonnen beoordelen of een bedrijf zich aan de gestelde regels heeft gehouden. Het gaat daarbij niet alleen om controles op regels die betrekking hebben op het mesttransport zelf. Gegevens over mesttransport zijn immers tevens van belang om te kunnen beoordelen of een bedrijf de gebruiksnormen en de mestverwer-

¹ Richtlijn 91/676/EEG van de Raad van 12 december 1991 betreffende de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen.

² Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/820 van de Commissie van 31 mei 2018 tot verlening van een door Nederland gevraagde derogatie op grond van Richtlijn 91/676/EEG van de Raad inzake de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen (PbEU 2018 L 137/27).

³ Kamerstukken II 2017/2018, 33 037, nr. 250).

kingsplicht heeft nageleefd en aan de verantwoordingsplicht kan voldoen. Ook bij het oordeel of een bedrijf zich heeft geconformeerd aan de regels die in het kader van de verantwoorde groei melkveehouderij zijn gesteld speelt de mate waarin mesttransport heeft plaatsgevonden een rol.

In de volgende paragrafen wordt meer in detail uiteengezet hoe rVDM werkt. Zoals hiervoor reeds aangegeven zal deze beschrijving, naast hetgeen op het niveau van het Ubm wordt vastgelegd, tevens zien op de verdere uitwerking van het nieuwe proces rondom het vervoer van meststoffen zoals thans voorzien in de nadere uitwerking in de Urm.

2.2. Vervoer van dierlijke meststoffen

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen moet gebruik worden gemaakt van een door de Minister beschikbaar gesteld systeem (artikel 51). Dit voorschrift geldt dus voor *alle* dierlijke meststoffen. Dierlijke meststoffen betreffen ingevolge artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Meststoffenwet 'uitwerpselen van voor gebruiks- of winstdoeleinden gehouden dieren, daaronder begrepen de geheel of gedeeltelijk verteerde maag- of darminhoud van deze dieren en mengsels van strooisel met de uitwerpselen, alsook producten daarvan.' Het gebruik van rVDM is dan ook niet verplicht voor mest die is geproduceerd door dieren die niet voor gebruiks- of winstdoeleinden worden gehouden.

De verplichting heeft verder betrekking op *elk* vervoer van dierlijke meststoffen. Ingevolge artikel 1, eerste lid, onderdeel s, van het Ubm wordt het feitelijke transporteren van dierlijke meststoffen *binnen* een bedrijf niet als vervoer beschouwd. De verplichting om van het rVDM gebruik te maken heeft niet alleen betrekking op vervoer van dierlijke meststoffen door een geregistreerde intermediair. Ook als de regelgeving toestaat dat vervoer van dierlijke meststoffen mag plaatsvinden door een ander dan een geregistreerde intermediair (artikel 59 Urm), zal van rVDM gebruik moeten worden gemaakt.

De geregistreerde intermediair is bij vervoer van dierlijke meststoffen verantwoordelijk voor de mest zodra deze is geladen. Dat is ook de situatie wanneer de geregistreerde intermediair mest vervoert die niet per se door een geregistreerde intermediair vervoerd hoeft te worden. Eventuele boetes voor de niet correcte verantwoording van dierlijke meststoffen die door een geregistreerde intermediair is geladen en bestuurlijke boetes voor eventuele administratieve fouten gedurende het vervoer worden opgelegd aan de geregistreerde intermediair. Dit is anders wanneer dierlijke meststoffen niet door een geregistreerd intermediair worden vervoerd (artikel 59 Urm). In deze gevallen zal de verantwoordelijkheid voor de dierlijke meststoffen, tot het moment dat de afnemer van de meststoffen de ontvangst van de dierlijke meststoffen via rVDM heeft bevestigd, voor rekening blijven van de leverancier en is de leverancier in juridische zin de vervoerder, omdat het vervoer in zijn naam en onder zijn verantwoordelijkheid plaatsvindt. Eventuele bestuurlijke boetes voor administratieve fouten die gedurende het vervoer worden gemaakt zullen in deze situatie aan de leverancier worden opgelegd.

rVDM zal voorzien in de mogelijkheid dat in die gevallen dat de regelgeving vervoer door een geregistreerd intermediair niet vereist, de leverancier van de dierlijke meststoffen derden in staat kan stellen om op naam en onder de verantwoordelijkheid van de leverancier dierlijke meststoffen te vervoeren. Door deze voorziening kunnen de ongeveer 750 loonwerkers die niet als intermediair zijn geregistreerd vervoer onder verantwoordelijkheid van een leverancier uitvoeren.

2.3. Vervoer van dierlijke meststoffen in de praktijk

Voor het doorgeven van gegevens aan rVDM dient eenmalig vooraf via eHerkenning een account te worden aangevraagd. Nadat de hiervoor benodigde gegevens zijn geregistreerd en een verificatie heeft plaatsgevonden, is het account geactiveerd. Via rVDM moeten vooraanmeldingen worden aangemaakt. Dit dient altijd via de webapplicatie van rVDM te geschieden, of via een bedrijfsmanagementsysteem dat via webservice berichten aan rVDM stuurt.

Zodra de vervoerder op de laadlocatie is en gereed is om het vervoer waarvoor een volledige vooraanmelding is gedaan te starten, kan de startmelding worden gedaan. Geregistreerde intermediairs kunnen dat doen met apparatuur die reeds in gebruik is. Deze apparatuur zal daar in sommige gevallen nog wel geschikt voor moeten worden gemaakt. De startmelding, maar ook de andere berichten die naar rVDM worden verstuurd, kunnen door de geregistreerde intermediairs via het eigen bedrijfsmanagementsysteem aan rVDM worden aangeboden.

Voor vervoer van dierlijke meststoffen dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerde intermediair kan gebruik worden gemaakt van een applicatie die op de mobiele telefoon van de vervoerder kan worden geïnstalleerd. Deze applicatie wordt door de Minister beschikbaar gesteld. Via deze applicatie kunnen de meldingen worden gedaan die voor het vervoer van dierlijke meststoffen zijn vereist. Het is mogelijk dat ook het bedrijfsleven een applicatie ontwikkelt waarmee de gevraagde gegevens aan rVDM kunnen worden geleverd.

2.4. Het proces voor het vervoer van mest

Voor het vervoer van dierlijke meststoffen worden als gevolg van het nieuwe systeem (rVDM), behoudens specifieke situaties zoals beschreven in paragraaf 2.6, vaste verantwoordingsmomenten voorzien die hierna beknopt worden beschreven.

Identificatie – eHerkenning

Om gebruik te kunnen maken van rVDM moeten gebruikers (leveranciers, vervoerders, afnemers) zich identificeren via eHerkenning. eHerkenning is gekoppeld aan het KvK vestigingsnummer. Het betrouwbaarheidsniveau eHerkenning dat wordt vereist is 2+. Dat betekent dat moet worden ingelogd met een gebruikersnaam en wachtwoord, aangevuld met een sms-code of een pincode (via token). Er wordt dus gewerkt met een 2-factor authenticatie.

De vooraanmelding

Degene die mest wil vervoeren (de vervoerder, zie ook paragraaf 2.2) dient voorafgaand aan elk afzonderlijk vervoer hiervan mededeling te doen aan de Minister (artikel 50, eerste lid). Bij de vooraanmelding dienen gegevens te worden verstrekt die relevant zijn voor dat vervoer. Het gaat hierbij in principe om dezelfde gegevens zoals deze voorheen op het VDM werden opgenomen en achteraf met het VDM ingediend moesten worden. Het gaat daarbij om gegevens die betrekking hebben op de leverancier, de vervoerder, de vracht dierlijke meststoffen, het transportmiddel en de afnemer. Hierbij kan gedacht worden aan de namen, adressen en ter identificatie verstrekte relatienummers en/of KvK nummers. Ook gegevens van de laad- en de losplaats (UBN, postcode, nummer mestopslag), het kenteken en het combinatienummer van de gebruikte transportmiddelen, de mestcode(s) zoals deze zijn opgenomen in bijlage I van de Urm en de bijbehorende percentages, de datum en indicatie van het tijdstip van het laden en het geschatte gewicht van de vracht mest zullen worden opgevraagd. Tevens zal bij vervoer door geregistreerde intermediaire ondernemingen worden verzocht de registratienummers door te geven van de opslagen van intermediaire ondernemingen waaruit wordt geladen en gelost. Indien van toepassing bevat de vooraanmelding ook de opmerkingen die nu zijn opgenomen in bijlage F, onderdeel B van de Urm. Het betreft codes waarmee bijzonderheden kenbaar kunnen worden gemaakt. Gedacht kan worden aan een landcode bij de export van mest. Bij export/import van onbewerkte mest dient bovendien het nummer van de vereiste veterinaire toestemming te worden doorgegeven en bij de export/import van bewerkte mest het veterinaire erkenningsnummer van de installatie waaruit de mest afkomstig is.

Een vooraanmelding kan worden ingevuld tot kort voor het moment dat de startmelding wordt gedaan. In het geval van export/import kon tot op heden de startmelding op zijn vroegst pas 12 uur na het volledig worden, of na het wijzigen, van de vooraanmelding worden gedaan. Met de komst van rVDM vervalt deze specifieke eis voor de export of import van dierlijke meststoffen.

Wanneer een vervoerder in rVDM aangeeft een vooraanmelding te willen doen zal door het systeem, na verificatie op de gegevens, een uniek nummer (rVDM-nummer) worden aangemaakt en teruggeleverd worden aan de vervoerder. Dit is tevens de bevestiging van ontvangst en validatie van de vooraanmelding. Het rVDM-nummer is de rode draad om het transport te volgen. Alle meldingen behorend bij het transport (voorafgaand, tijdens en na afloop van het transport) worden hiermee administratief aan elkaar gekoppeld.

De gegevens waar bij de vooraanmelding om wordt verzocht kunnen vanuit het kantoor van de vervoerder door middel van een webformulier of vanuit een bedrijfsmanagementsysteem elektronisch worden verzonden naar het rVDM-systeem. De gegevens hoeven dus niet per se door een chauffeur doorgegeven te worden. Door de gegevens vooraf te melden wordt een eerste verificatie op de gegevens uitgevoerd en wordt bovendien de kans op fouten verkleind. Het opstellen van een vooraanmelding en een wijziging daarvan is enkel mogelijk via de webservice of het webformulier die hiervoor beschikbaar worden gesteld. De app die beschikbaar wordt gesteld om concrete meldingen gedurende het transport te faciliteren zal niet de mogelijkheid bieden om een vooraanmelding te doen of de gegevens van een vooraanmelding te wijzigen.

De vooraanmelding is niet nieuw. Tot de inwerkingtreding van dit besluit bevatte artikel 51 van het Ubm de mogelijkheid om voor categorieën vervoerders (artikel 51, eerste lid) en specifieke vervoerders (artikel 51, tweede lid) voor te schrijven dat deze melding vereist was voordat tot het vervoer van dierlijke meststoffen mocht worden overgegaan. Met de invoering van de nieuwe regels rondom het vervoer van dierlijke meststoffen wordt het niet langer noodzakelijk geacht deze typen van vooraanmelding te behouden. Met het huidige besluit wordt de vooraanmelding immers een vast onderdeel van elk vervoer van dierlijke meststoffen. Het huidige besluit voorziet bovendien in de mogelijkheid om bij ministeriële regeling het moment voor te schrijven waarop de vooraanmelding moet zijn

gedaan. De bevoegdheden uit het voormalige artikel 51 worden derhalve niet langer noodzakelijk geacht.

De startmelding

Na de vooraanmelding volgt een startmelding door de vervoerder. Met de startmelding geeft de vervoerder aan dat de gegevens van de vooraanmelding compleet zijn en dat het vervoer gaat starten. De startmelding dient onverwijld te worden gedaan op het moment dat de vracht gereed is om geladen te worden, ter controle wordt het tijdstip bij deze melding meegezonden. Indien een bedrijf na de startmelding toch geen vracht kan laden, bijvoorbeeld omdat de apparatuur die daarvoor noodzakelijk is dienst weigert, zal het de startmelding onverwijld moeten intrekken.

Laden en bemonsteren

Na de startmelding kan de mest in het transportmiddel worden geladen. Net zoals dat nu het geval is, neemt de vervoerder of de onafhankelijke monsternemer (indien er sprake is van het vervoer van dikke fractie na mestscheiding) een monster van de geladen mest en scant de barcode van de monsterzak/monsterverpakking/uniek monsternummer. Bij import van mest of wanneer bemonstering bij het laden mislukt, vindt de monsternamen en het scannen van de barcode plaats bij het lossen van de vracht. Tijdens het laden stuurt de GPS-apparatuur het laadbericht naar het rVDM. Ook de kenmerkende gegevens van de monsterzak/monsterverpakking/uniek monsternummer worden met behulp van de AGR/GPS-apparatuur aan rVDM doorgegeven door de geregistreerde intermediair. De fysieke laadplaats wordt met de AGR/GPS-apparatuur aan rVDM doorgegeven en er wordt door het systeem gecontroleerd of deze overeenkomt met de laadlocatie, zoals deze is opgegeven op de vooraanmelding. Voor vervoer dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerde intermediair zal de mobiele applicatie voorzien in een functie waarmee het laadbericht inclusief de locatie kan worden doorgegeven.

Het genomen monster wordt na de monsternamen door de vervoerder of – in het geval er sprake is van het vervoer van vaste mest bestaande uit dikke fractie – de monsternemende organisatie, ter analyse naar een erkend laboratorium verzonden. Het laboratorium stuurt de resultaten van deze analyse daarna naar onder andere de leverancier en de afnemer en ook naar de Minister zodat de hoeveelheden stikstof en fosfaat die zijn vervoerd kunnen worden vastgesteld.

Wegen

Na het laden dient de vervoerder onverwijld het gewicht van de te vervoeren mest vast te stellen (artikel 76 Urm). Sommige transportmiddelen zijn uitgerust met een functie om het gewicht van de geladen mest ter plaatse te bepalen. In andere gevallen zal gebruik moeten worden gemaakt van een weegbrug. Zodra het gewicht van de vervoerde mest bekend is dient dit, met de GPS-coördinaten van de plek waar dit gewicht is vastgesteld en het tijdstip waarop is gewogen, door te worden gegeven aan rVDM. Dit bericht dient doorgegeven te worden voordat de losmelding kan worden doorgegeven. Geregistreerde intermediairs kunnen het gewicht doorgeven via de bedrijfsmanagementsystemen waarmee ze zijn aangesloten op rVDM. Voor vervoer dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerd intermediair zal de mobiele applicatie voorzien in een functie waarmee het gewicht kan worden doorgegeven.

Lossen

Tijdens het lossen moet de AGR/GPS apparatuur een losbericht sturen naar rVDM. Hiermee kan worden geverifieerd of de GPS-coördinaten van de plek waarvan het losbericht afkomstig is overeenkomt met de loslocatie zoals deze is opgegeven op de vooraanmelding. Voor vervoer dat niet hoeft te worden uitgevoerd door een geregistreerde intermediair zal de app voorzien in een functie waarmee het losbericht kan worden doorgegeven.

Bevestigen vervoer

Na afloop van het vervoer, na het losbericht, bevestigen de leverancier en de afnemer dat de overdracht van de mest heeft plaatsgevonden. De leverancier en de afnemer krijgen hiervoor een notificatie vanuit rVDM. Na ontvangst van de notificatie dienen de leverancier en de afnemer het transport uiterlijk om 24:00 uur op de volgende werkdag (maandag t/m vrijdag) te bevestigen.

Bijzonderheden / meldcodes / storingen

Tijdens een transport kunnen zich onverwachte gebeurtenissen voordoen. Aan de berichten die gedurende het transport aan het systeem moeten worden doorgegeven kunnen daarom opmerkingscodes worden toegevoegd. Een vervoerder waarbij gedurende het transport van dierlijke meststoffen

bijzonderheden voordoen, dient ook van deze opmerkingscodes, bijvoorbeeld bij een storing, gebruik te maken. Dit geldt in het bijzonder voor de situatie dat een mestmonster verloren is gegaan (opmerkingscode 50) of wanneer de apparatuur defect is (opmerkingscode 55). In de uitzonderlijke situatie dat binnen rVDM geen gebruik gemaakt kan worden van de mogelijkheid om een storing te melden, kan door de vervoerder contact worden opgenomen met de meldkamer van de NVWA.

Daarnaast is er voorzien in een alternatief proces voor de situatie dat de meldingen niet gedaan kunnen worden doordat er geen of onvoldoende internetdekking of dat er sprake is van een grote storing waardoor het rVDM-systeem niet beschikbaar is.

Wijziging van gegevens

De mate waarin gegevens gedurende het vervoer van dierlijke meststoffen gewijzigd kunnen worden is afhankelijk van het stadium waarin het transport zich bevindt en of het om import dan wel export van onbewerkte dierlijke meststoffen gaat. In de Urm worden hier specifieke regels voor uitgewerkt.

Bij nationale en internationale transporten is het tot de startmelding mogelijk om alle gegevens van de vooraanmelding te wijzigen.

Bij nationale transporten kunnen tot het moment van lossen de volgende gegevens worden gewijzigd of aangevuld:

- De naam, het adres en het door de Minister ter identificatie verstrekte relatienummer van de betrokken afnemer;
- Het registratienummer van de opslag van de afnemer indien de afnemer een intermediaire onderneming is;
- De postcode van de losplaats van de desbetreffende vracht dierlijke meststoffen;
- Het e-mailadres van de afnemer;
- Het mobiele nummer van de afnemer;
- De opmerkingscode 50 of 55, zoals opgenomen in bijlage F, onderdeel B, van de Urm.

Bij internationale transporten kan de afnemer en loslocatie niet worden gewijzigd, omdat gebruik moet worden gemaakt van de afnemer die benoemd staat in de toestemming voor de export van onverwerkte mest.

Registratie van de analysegegevens

Na afloop van het transport worden de analysegegevens van het laboratorium ontvangen en worden deze samengevoegd met de digitale gegevens van het mesttransport. RVO.nl berekent op basis hiervan het aantal kilogrammen fosfaat en stikstof dat met de vracht is afgevoerd. Deze gegevens worden voor de betrokken relaties kenbaar gemaakt in Digitaal Dossier. Met de komst van rVDM is het niet langer nodig dat de analysegegevens worden ingevuld op het papieren VDM en elektronisch worden ingediend. Het bewaren van stukken op papier waarop deze gegevens staan vermeld behoort met de komst van rVDM dan ook tot het verleden.

Vastleggen in administratie gegevens chauffeur

Indien dit voor het onderzoek naar de naleving van de regelgeving noodzakelijk is, kan het noodzakelijk zijn om te spreken met de chauffeur die bij het transport betrokken is geweest. In het Urm wordt daarom de verplichting opgenomen voor de vervoerder van de dierlijke meststoffen om in de eigen administratie te vermelden welke persoon of personen het vervoer heeft of hebben verricht. Deze verplichting wordt opgenomen voor elke vervoerder, dus ongeacht of sprake is van een intermediair, (landbouw)bedrijf of onderneming niet zijnde een intermediair of bedrijf die dierlijke meststoffen vervoert.

Routeinformatie

Er worden eisen gesteld aan de apparatuur die bij het vervoer van dierlijke meststoffen wordt gebruikt (zie paragraaf 2.5). De AGR-apparatuur die bij het vervoer van dierlijke meststoffen wordt gebruikt moet over een voorziening beschikken waarmee de door de satellietvolgapparatuur gegenereerde gegevens inzake de positie van het transportmiddel alsmede de datum en het tijdstip waarop de positiegegevens zijn bepaald voortdurend en automatisch kunnen worden vastgelegd en doorgegeven. De apparatuur moet met andere woorden in staat zijn om *real time* de positie van het vervoer vast te leggen en door te geven aan de Minister. Vooralsnog wordt enkel voorzien in een bepaling waarmee wordt afgedwongen dat de apparatuur die wordt gebruikt bij het vervoer de positiegegevens tijdens het vervoer opslaat. Deze routeinformatie dient vervolgens vijf jaar te worden bewaard in de administratie van de geregistreerde intermediair, zodat ze – indien nodig – door de NVWA bij een onderzoek kunnen worden betrokken.

Opslagruimtes

Indien er dierlijke meststoffen afgevoerd worden vanuit een opslag van een intermediaire onderneming of aangevoerd worden in een opslag van een intermediaire onderneming, moeten deze opslagen voordat het vervoer plaatsvindt correct geregistreerd staan bij de geregistreeerde intermediair die de mest aan- of afvoert. De overdracht van een opslag voor dierlijke meststoffen wordt niet eerder erkend dan nadat de betrokkenen de Minister over de overdracht hebben geïnformeerd. Deze omgang met opslagruimtes staat los van de algemene verplichting voor een geregistreeerde intermediair die een opslagruimte voor meststoffen overdraagt, om hiervan binnen 30 dagen na de overdracht melding te doen bij de Minister (artikel 48a, eerste lid, Urm).

2.5 Eisen aan de bij het vervoer van dierlijke meststoffen gebruikte apparatuur

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen is het van belang te kunnen bepalen of de dierlijke meststoffen daadwerkelijk zijn vervoerd zoals ook is verantwoord. De gegevens die naar het systeem worden verzonden moeten volledig, actueel en betrouwbaar zijn. Om de gewenste zekerheid te verkrijgen en de vereiste betrouwbaarheid te borgen worden aan de apparatuur waarmee meldingen worden gedaan eisen gesteld. De eisen die aan de apparatuur voor gegevensregistratie (hierna: AGR) en positiebepaling (hierna: GPS) worden gesteld borduren voort op de eisen die op dit moment al worden gesteld voor intermediairs (bijlage E, onderdelen D en E, van de Urm).

De eisen die op bij of krachtens dit besluit aan de apparatuur voor AGR/GPS worden gesteld zijn algemener geformuleerd dan voorheen het geval was. Door deze formulering ontstaat meer ruimte voor nieuwe en innovatieve manieren om de gevraagde gegevens te leveren. Echter, allereerst is meer zekerheid over de nieuwe uitwerking van de prestatie kenmerken gewenst en de daarbij behorende processen voor borging. Tot die tijd blijven de huidige verplichtingen van kracht. Dus dat de apparatuur voor AGR/GPS behoort tot een type dat is gekeurd door een door Onze Minister aangewezen instelling. De registratieplicht voor GR apparatuur en andere apparatuur op naam van de intermediair bij RVO blijft bestaan.

De eisen die aan de apparatuur voor AGR/GPS worden gesteld zijn voor het overgrote deel hetzelfde voor elke vervoerder. In artikel 49, vierde lid, is evenwel de mogelijkheid geopend om voor te onderscheiden categorieën vervoerders, mestsoorten, herkomst en bestemming van de meststoffen verschillende eisen vast te stellen. Op een punt wordt op dit moment een onderscheid voorzien. Zo zal voor geregistreeerde intermediairs worden vastgehouden aan de eis dat de meldingen omtrent het laden en lossen van de vracht dierlijke meststoffen automatisch, dus zonder menselijke handeling, moeten worden verzonden. De apparatuur waarmee geregistreeerde intermediairs dierlijke meststoffen vervoeren en die onlosmakelijk is verbonden met het transportmiddel is reeds instaat om deze meldingen geautomatiseerd te verzenden. Voor andere vervoerders zou het vasthouden aan een generieke eis om apparatuur te gebruiken die geautomatiseerd laad- en losberichten kan verzenden, nu niet te verantwoorden investeringen vragen.

Eisen aan de installatie, bediening en onderhoud van apparatuur voor AGR/GPS worden niet gesteld. Evenmin aan de personen die van deze apparatuur gebruikmaken. Dit betreffen verantwoordelijkheden die volledig voor de gebruikers van de apparatuur dienen te komen. De prestatiekenmerken beschrijven de minimumvereisten waar de gebruikte apparatuur voor AGR/GPS aan moet voldoen. Van de apparatuur die op dit moment al door intermediairs wordt gebruikt mag worden verondersteld dat die reeds aan de gestelde prestatiekenmerken voldoet.

2.6 Uitwerking van gebruik rVDM bij specifieke activiteiten

Voor al het vervoer van dierlijke meststoffen dient gebruik te worden gemaakt van het rVDM systeem voor het doorgeven van meldingen. De komst van dit systeem vormt de aanleiding om de huidige transportregels tegen het licht te houden. Uit onderzoek blijkt dat in 2019 in totaal ruim 960.000 transporten met dierlijke mest zijn geregistreerd. Daarvan vielen ruim 780.000 transporten onder de voorwaarden dat een VDM moest worden opgemaakt, gebruik diende te worden gemaakt van AGR/GPS voor de laad-, en losberichten en dat de vracht diende te worden gewogen, bemonsterd en geanalyseerd. Voor de overige 180.000 transporten waren niet alle voornoemde voorwaarden van toepassing.

Uit gesprekken met de sector en toezichthouders is duidelijk geworden dat met name de aanpassing in de voorwaarden voor boer-boer transport extra aandacht vragen, dit wil zeggen het transport tussen twee landbouwbedrijven binnen een bepaalde afstand, het transport van dierlijke meststoffen van en naar de champignonsector en het transport naar particulieren. Daarbij is gebleken dat de toezichthouders aanwijzingen hebben dat de regelgeving niet voldoende wordt nageleefd waardoor



de mestverantwoording niet op orde is. Zij pleiten voor aanpassing en aanscherping van de regels om effectiever te kunnen handhaven.

Bij de uitwerking van de voorwaarden voor het gebruik van rVDM voor de huidige onderkende activiteiten is rekenschap gegeven van het spanningsveld voor de ondernemers op het gebied van werkbaarheid en mogelijk bijkomende benodigde investeringen. Hierbij is het vertrekpunt, zoals in paragraaf 1 beschreven, dat additionele voorwaarden en maatregelen noodzakelijk zijn om een doeltreffende uitvoering en naleving van de gestelde regels te bevorderen en beter te kunnen handhaven.

De verplichting om ook bij boer-boer transporten gebruik te maken van het rVDM-systeem wordt noodzakelijk en proportioneel geacht vanwege de volgende redenen. Voor een sluitende verantwoording is het van groot belang dat ook deze transporten onder het nieuwe systeem vallen. Dit levert geen onevenredige lasten op voor de desbetreffende ondernemers omdat gebruikmaking van het systeem voor iedereen uitvoerbaar is. De minister stelt immers een website, elektronisch berichtenverkeer en een applicatie voor op een mobiel beschikbaar voor het indienen van de gegevens. Het aanbieden van gegevens is hiermee voor iedereen bereikbaar en uitvoerbaar. Daarbij kunnen ondernemers zelf de gegevens indienen en hoeven ze geen gebruik te maken van een adviseur. De bedrijven worden in staat gesteld om vanuit de eigen bedrijfsmanagementsystemen aan te sluiten op het systeem van de overheid. Met het systeem wordt recht gedaan aan de kringloopgedachte zoals beschreven staat in de LNV-visie *Waardevol en verbonden* (2018)

Dat bij vervoer van dierlijke meststoffen gebruik moet worden gemaakt van rVDM, betekent niet dat alle andere eisen die gelden voor het vervoer van mest onverkort van toepassing zijn. Hieronder worden de specifieke situaties beschreven die ook na de introductie van rVDM worden voorzien met daarbij een uitwerking van de voorwaarden voor het gebruik van rVDM.

1. Transport tussen twee landbouwbedrijven: het boer-boer transport

Afgezien van de verplichting om bij boer-boer transport voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van boer-boer transport ongewijzigd. Onder specifieke voorwaarden kan een landbouwer mest naar een andere landbouwer vervoeren zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk de vracht onverwijld te wegen of te bemonsteren en te analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Van boer-boer transport kan gebruik worden gemaakt als de veehouder minimaal 75 procent van zijn jaarlijkse dierlijke mestproductie in kilogrammen fosfaat op de bij zijn bedrijf behorende landbouwgrond kan plaatsen. De overige dierlijke mestproductie, dus maximaal 25 procent, mag via het boer-boer transport verreden worden. Bij minder dan 75 procent plaatsing op de eigen grond moet het afvoeren van mest in alle gevallen plaatsvinden met het gebruik van AGR/GPS, onverwijld wegen en bemonsteren en vervoer door een geregistreerde intermediair. De mest moet rechtstreeks worden geleverd aan de afnemer, tussenopslag is niet toegestaan. De afstand tussen de productielocatie en de loslocatie mag hemelsbreed maximaal tien kilometer bedragen.

2. Tijdelijk verhuurd land

Afgezien van de verplichting om bij transport naar tijdelijk verhuurd land voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van de uitzondering ongewijzigd. Onder specifieke voorwaarden kan mest worden vervoerd naar tijdelijk verhuurde landbouwgrond zonder dat hierbij gebruik hoeft te worden gemaakt van een geregistreerde intermediair. Ook het wegen, bemonsteren en analyseren van de vracht is dan niet nodig. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Van de mogelijkheid voor vervoer van dierlijke meststoffen naar tijdelijk verhuurd land (maximaal één jaar) kan gebruik worden gemaakt als de grond minimaal twee jaar voorafgaand bij het bedrijf waarvan de dierlijke meststoffen afkomstig is in gebruik is geweest. Het schriftelijke contract voor de tijdelijke verhuur geldt maximaal een jaar. De afstand tussen de productielocatie van de mest en het perceel mag hemelsbreed maximaal tien kilometer bedragen. De hoeveelheid mest die mag worden aangevoerd is maximaal de fosfaatgebruiksnorm voor het betreffende perceel.

3. Vervoer van mest naar particulieren

Onder specifieke voorwaarden kan er mest worden vervoerd van een landbouwbedrijf of intermediaire onderneming naar een particulier of een hovenier/tuincentrum.

Een particulier is een afnemer, die geen bedrijf of onderneming heeft. Bij de afvoer vanaf een landbouwbedrijf en een intermediaire onderneming naar een particulier, is het gebruik van rVDM verplicht.

Als de mest afgevoerd wordt naar een afnemer niet zijnde een landbouwbedrijf of intermediaire onderneming (particulier) dient de afnemer zich te identificeren met een relatienummer. Een particulier die mest wil afnemen en hobbymatig een aantal dieren houdt heeft vaak al een relatienummer bij RVO dat hij kan gebruiken. Een particulier die nog geen relatienummer heeft kan een relatienummer aanvragen bij RVO, zonder dat hij daardoor moet voldoen aan de andere administratieve verplichtingen die bijvoorbeeld wel gelden voor een landbouwbedrijf of intermediaire onderneming. Bij het indienen van opmerkingscode 31 bij gebruik van rVDM maakt men duidelijk dat het om afvoer naar een daadwerkelijk bestaande particulier gaat en er geen sprake is van fictieve afzet. Het relatienummer maakt dit controleerbaar.

Het vervoer door een geregistreerde intermediair, is niet verplicht als het vervoer naar een particulier hemelsbreed binnen 10 km plaatsvindt én er per afnemer (particulier) maximaal 20 kg fosfaat per kalenderjaar aangevoerd wordt. Deze vrijstelling geldt als er per bedrijf of intermediaire onderneming maximaal 250 kg fosfaat per kalenderjaar afgevoerd wordt naar een afnemer niet zijnde een bedrijf of intermediaire onderneming. Evenmin hoeft binnen deze voorwaarden gewogen en bemonsterd te worden.

4. Percelen in Duitsland en België

Afgezien van de verplichting om bij bovengenoemde transporten naar grenspercelen voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze voorziening ongewijzigd. Onder specifieke voorwaarden kan vervoer van dierlijke mest vanaf een Nederlands landbouwbedrijf naar een grensperceel in Duitsland of België plaatsvinden.

Het gaat hier om vervoer van mest naar eigen percelen, eigen grond of in pacht en dit kan zonder geregistreerde intermediair, AGR/GPS, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren.

Van deze mogelijkheid voor grenspercelen kan gebruik gemaakt worden als het perceel in Duitsland maximaal 20 kilometer van de Nederlandse grens ligt of als het perceel in België maximaal 25 kilometer van de Nederlandse grens ligt. Het perceel moet in gebruik zijn bij het bedrijf waarvan de dierlijke mest afkomstig is op basis van een pachtovereenkomst of eigendom.

Daarnaast kan onder specifieke voorwaarden bij het vervoer van dierlijke mest vanaf een Belgisch of Duits bedrijf naar een grensperceel in Nederland gebruik gemaakt worden van deze uitzondering.

5. Konijnengier

Wat blijft is dat onder specifieke voorwaarden afvoer van konijnengier kan plaatsvinden zonder dat hier gebruik gemaakt hoeft te worden van de geregistreerde intermediair, AGR/GPS, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht moet nauwkeurig worden geschat. Het gaat dan om konijnengier met een droge stofgehalte van minder dan 2,5 procent. Bij het transport van konijnengier dient voortaan wel gebruik gemaakt te worden van het rVDM.

6. Kalvergier

Afgezien van de verplichting om voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt ongewijzigd.

Onder specifieke voorwaarden is dus rechtstreekse levering van de kalverhouder aan de kalvergierbewerkingsinstallatie voor zuivering of via een pijpleiding mogelijk.

Transport van kalvergier kan ook via de weg plaatsvinden. Dan geldt de verplichting gebruik te maken van rVDM, een geregistreerde intermediair, onverwijld wegen en bemonsteren en analyseren.

7. Mestkorrels

Mestkorrels worden vervaardigd in een door de NVWA erkende installatie of bedrijf en de korrels dienen een droge stofgehalte te hebben van tenminste 90 procent. Het transport van mestkorrels in verpakkingen van maximaal 25 kg kan plaats blijven vinden zonder dat hiervoor gebruik van rVDM hoeft te worden gemaakt. Ook een geregistreerde intermediair, AGR/GPS, onverwijld wegen, en het bemonsteren en analyseren van mestkorrels is niet nodig bij het vervoer daarvan in verpakkingen van maximaal 25 kg.

Bij alle overige transporten van mestkorrels, bulkkladingen, verpakkingen >25 kg geldt dat er voortaan gebruik gemaakt moet worden van rVDM.

Als een vracht bestaat uit mestkorrels, wordt het gewicht, onderscheidenlijk het stikstofgehalte en het fosfaatgehalte bepaald op basis van het gewicht, onderscheidenlijk het stikstofgehalte en het fosfaatgehalte, zoals dat is vermeld op de verpakking van de mestkorrels of het begeleidende document bij de mestkorrels.

8. Champostketen

Deze categorie valt uiteen in drie situaties:

a. Aanvoer naar substraatteler

Onder specifieke voorwaarden kan paarden- en ponymest worden vervoerd naar een substraatteler waar deze meststoffen worden gebruikt voor de productie van substraat voor de teelt van champignons zonder dat hierbij gebruik hoeft te worden gemaakt van een geregistreerde intermediair, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Afgezien van de verplichting voortaan gebruik te maken van rVDM blijft het mogelijk om paarden- en ponymest bij de maneges te verzamelen tot één vracht door de vervoerder. Wel moet per vracht mest die geladen wordt bij de leverancier een vooraanmelding, een startmelding en een laadmelding gedaan worden. Daarnaast moet er bij het lossen bij de substraatteler een losbericht worden gedaan. Het onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren voor iedere vooraanmelding hoeft niet. Het blijft mogelijk om de mest te verzamelen en eerst te brengen naar een intermediair die dit maximaal 48 uur in tussenopslag houdt voordat het naar de substraatteler gaat.

b. Substraat naar de champignonteler

Vanaf de substraatteler gaat het substraat naar de champignonteler. Dit transport mag zonder gebruik te maken van het rVDM systeem plaatsvinden.

De substraattelers worden verplicht om per kwartaal gegevens aan de overheid te leveren over de hoeveelheid substraat die zij aan champignontelers leveren, aan welk champignonbedrijf zij welke hoeveelheid hebben geleverd en hoeveel substraat ze hebben geëxporteerd.

c. Afvoer van champost

Champost is uitgewerkt substraat met dekaarde en restanten champignons. Dit kan als meststof worden gebruikt. Champost heeft een constante samenstelling. Hoogwaardig en stabiel substraat is immers essentieel voor de champignonkweker. Het wordt daarom niet noodzakelijk geacht om bemonstering en analyse bij de rechtstreekse afvoer van champost naar een landbouwbedrijf (in Nederland of in het buitenland) te verplichten. Dit is een continuering van de reeds bestaande mogelijkheid waarin gebruik gemaakt mag worden van forfaits.

Naast de verplichting om bij de afvoer van champost voortaan gebruik te maken van rVDM en van een geregistreerd intermediair, zal ook het gewicht moeten worden bepaald. Het exacte gewicht is een dermate belangrijke factor in de verantwoording dat niet met schattingen kan worden volstaan.

Wanneer er geen sprake is van rechtstreekse afvoer naar een landbouwbedrijf of van export, dan blijft bemonstering en analyse verplicht en moet er voor het vervoer gebruik gemaakt worden van een geregistreerde intermediair en AGR/GPS.

9. Afvoer van een klein bedrijf

Onder specifieke voorwaarden kan de afvoer van een klein landbouwbedrijf plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Wel dient men bij de afvoer van een klein bedrijf voortaan gebruik te maken van rVDM. Bij afvoer van dierlijke meststoffen dient ter identificatie het KVK-nummer doorgegeven te worden. Van de mogelijkheid afvoer van een klein landbouwbedrijf kan gebruik worden gemaakt als de oppervlakte landbouwgrond van het bedrijf kleiner is dan drie hectare. De productie en de aanvoer van mest op het bedrijf dienen samen minder zijn dan 350 kilogram stikstof. De afvoer mag bovendien alleen betrekking hebben op de meststoffen die op het bedrijf zijn geproduceerd. De levering dient voorts rechtstreeks, zonder tussenopslag plaats te vinden en de afstand tussen de betrokken bedrijven mag hemelsbreed maximaal tien kilometer bedragen.

Voor de afvoer van een restant mest in een te slopen boerderij die inmiddels niet meer in eigendom is van een landbouwbedrijf, maar van bijvoorbeeld een overheid of een projectontwikkelaar, dient ter identificatie het KvK nummer of het relatienummer aan rVDM doorgegeven te worden.

10. Afvoer van dierlijke meststoffen naar een natuurterrein of overige grond

Onder specifieke voorwaarden kan de afvoer van mest naar een natuurterrein of overige grond dat exclusief bij het bedrijf waarvan de meststoffen afkomstig zijn in gebruik is, plaatsvinden zonder dat

daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Wel dient men bij de afvoer van dierlijke meststoffen naar natuurterrein of overige grond dat exclusief bij het bedrijf in feitelijk gebruik is voortaan gebruik te maken van rVDM. Van de mogelijkheid natuurterrein of overige grond kan gebruik gemaakt worden als de afstand tussen de locatie waar de mest is geproduceerd en het natuurterrein of overige grond hemelsbreed maximaal 20 km is. Ook dient het natuurterrein of de overige grond exclusief in gebruik te zijn bij het landbouwbedrijf waarvan de mest afkomstig is.

11. Vlieland

Onder specifieke voorwaarden kan het vervoer van paardenmest of ponymest van een bedrijf in Vlieland naar een ander bedrijf in Vlieland plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, bemonsteren en analyseren. Het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

Afgezien van de verplichting om bij het vervoer van paardenmest of ponymest van een bedrijf in Vlieland naar een ander bedrijf in Vlieland voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid ongewijzigd. De mest dient afkomstig te zijn van dieren die op het bedrijf gehouden worden en de dierlijke mest moet rechtstreeks, zonder tussenopslag worden vervoerd.

12. De uitzondering voor vaste meststoffen met ten hoogste 10% dierlijke meststoffen of champost

Onder specifieke voorwaarden kan het vervoer van vaste meststoffen die maximaal 10 procent dierlijke meststoffen of maximaal 10 procent champost bevatten (potgrond, aanvulgronden, bomenzand) naar een landbouwbedrijf of intermediaire onderneming plaatsvinden zonder dat daar een geregistreerde intermediair voor hoeft te worden ingeschakeld. Ook is het onder de beschreven voorwaarden niet noodzakelijk om de vracht onverwijld te wegen, het gewicht van de vracht moet wel nauwkeurig worden geschat.

De partijbemonstering blijft bestaan en mag als volgt plaatsvinden.

- uitgaan van de stikstofgehalten onderscheidenlijk de fosfaatgehalten van de afzonderlijke grondstoffen waaruit het mengsel is bereid en het aandeel van deze stoffen in het eindproduct; of
- uitgaan van de stikstofgehalten onderscheidenlijk de fosfaatgehalten van de partij vaste meststoffen waaruit de afgevoerde hoeveelheid meststoffen afkomstig is, onder voorwaarde dat deze partij niet groter is dan 5.000 m³ en bemonstering van deze partij tenminste eenmaal per twee maanden plaatsvindt.

Bij afvoer van vaste mest die ten hoogste 10% dierlijke meststoffen of 10% champost bevatten, naar een afnemer niet zijnde een landbouwbedrijf of een intermediaire onderneming hoeft er geen gebruik gemaakt te worden van rVDM.

13. Afvoer van mest vanaf een tuincentrum/hovenier naar een particulier

Er hoeft geen gebruik gemaakt te worden van rVDM.

14. Transportband of pijpleiding

Onder specifieke voorwaarden kan het vervoer van meststoffen door middel van een pijpleiding of via een transportband plaatsvinden. Afgezien van de verplichting voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de overige voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid ongewijzigd. De meststoffen worden gewogen met een flowmeter, bemonsterd en geanalyseerd per vracht. Ook is de laad- en lospositie van de pijpleiding of transportband inzichtelijk. Er is één bedrijf en één landbouwer bij betrokken. De grootte van de vracht wordt vooraf bepaald en is ten hoogste een lading van 36 ton en wordt binnen 24 uur vervoerd.

15. Gesplitst transport van vaste mest

Onder specifieke voorwaarden kan dezelfde vracht vaste dierlijke meststoffen binnen zeven dagen tweemaal vervoerd van of naar een bedrijf of onderneming. Er moet gebruik gemaakt blijven worden van een intermediair, en de verplichtingen inzake AGR/GPS, onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren blijven gelden.

Afgezien van de verplichting om bij gesplitst transport van vaste mest voortaan gebruik te maken van rVDM, blijven de voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid ongewijzigd. Van de mogelijkheid voor gesplitst transport van vaste mest kan gebruik worden



gemaakt als de vracht binnen zeven dagen twee keer wordt vervoerd van of naar een bedrijf of een onderneming. Het voordeel is dat men hierbij maar een keer hoeft te bemonsteren, de vracht blijft in de vrachtwagen.

16. Doorvoer van dierlijke meststoffen

Dierlijke meststoffen die niet in Nederland zijn geproduceerd en evenmin op een bestemming in Nederland worden geleverd blijven vrijgesteld van de verplichtingen die in het kader van vervoer van dierlijke meststoffen zijn gesteld en zijn dus ook vrijgesteld van de verplichting gebruik te maken van rVDM. Hier gaat het om dierlijk meststoffen die vanuit uit een andere staat rechtstreeks, zonder tussenopslag, in doorvoer buiten Nederland worden gebracht.

3. Sanctionering

Gebruik van rVDM is essentieel om te kunnen beoordelen of de gebruiksnormen voor dierlijke meststoffen zijn nageleefd en of aan de verantwoordingsplicht voor dierlijke mest is voldaan. Ook speelt de hoeveelheid afgevoerde dierlijke meststoffen een rol bij het oordeel of een bedrijf zich heeft gehouden aan de mestverwerkingsplicht en de verantwoorde groei melkveehouderij. Het gebruik van rVDM speelt derhalve een cruciale rol bij de verantwoording van de meststromen. Er kunnen diverse redenen zijn waarom een bedrijf dierlijke meststoffen wil vervoeren zonder gebruik te maken van rVDM. Om te voorkomen dat het voor bedrijven aantrekkelijk is om bij vervoer van dierlijke meststoffen geen gebruik te maken van rVDM wordt voor deze situatie een specifiek boetetarief vastgesteld in het Ubm. Indien door de NVWA wordt geconstateerd dat dierlijke meststoffen worden vervoerd zonder dat gebruik wordt gemaakt van rVDM en er geen volledige naar waarheid ingevulde vooraanmelding en startmelding is gedaan, krijgt de vervoerder die met de meststoffen wordt aangetroffen een bestuurlijke boete opgelegd. Langs deze weg wordt naleving van de verplichting om rVDM te gebruiken afgedwongen. Met inachtneming van het proportionaliteitsbeginsel is in het besluit de mogelijkheid tot een bestuurlijke boete vastgelegd van 1.500 euro per vracht mest. De Commissie Deskundigen Meststoffenwet (CDM) heeft een advies uitgebracht over een passende hoogte van de bestuurlijke boete voor het niet gebruiken van rVDM. Het uniforme bedrag van € 1.500 is als volgt tot stand gekomen. Uitgegaan is van een vracht van 30 ton mest, voor zowel dunne (vloeibare) mest als vaste (stapelbare) mest, waarbij de ontneming van het economisch voordeel en leedtoevoeging zijn meegewogen.

Ter onderbouwing geeft de CDM aan dat een repressieve boete uit twee elementen bestaat: (i) ontneming economisch voordeel en (ii) leedtoevoeging. Een repressieve boete dient ook te voldoen aan het proportionaliteitsbeginsel. In het advies is het economisch voordeel (van het niet registreren van mestvrachten via rVDM) bepaald op basis van gangbare mestafzetkosten. Het element leedtoevoeging is ook gelijk gesteld aan het economisch voordeel.

Er zijn verschillen tussen mestsoorten in mestafzetkosten. Mestsoorten zijn in de praktijk echter niet altijd gemakkelijk te herkennen, zonder aanvullende analyses. Soms worden verschillende mestsoorten ook gemengd. De verschillen tussen mestsoorten in de hoogte van afgeleide repressieve boetes zijn ook relatief klein. Daarom wordt voorgesteld om geen onderscheid te maken tussen mestsoorten in het boetetarief.

Gedurende het transport van dierlijke meststoffen, dus vanaf het moment dat de startmelding is gedaan, kunnen bewust of onbewust fouten worden gemaakt. Wanneer als gevolg van deze fouten gegevens niet, niet tijdig, niet volledig of niet naar waarheid worden verstrekt zullen hiervoor, in lijn met artikel 73 van het Ubm, boetes voor kunnen worden opgelegd. De nadere uitwerking hiervan zal plaatsvinden in bijlage M van de Urm. Zie paragraaf 2.2. voor een nadere uiteenzetting van degene die gedurende het vervoer verantwoordelijk is voor de mest en de administratieve fouten die gedurende het vervoer kunnen worden gemaakt.

4. Gevolgen voor bedrijfsleven en overheid

4.1 Bedrijfseffecten

Uit onderzoek door RVO.nl op basis van het vervoersbewijs dierlijke meststoffen (VDM) blijkt dat het totale aantal mesttransporten in 2019 bijna 1 miljoen bedroeg. Hieronder vallen ook *de transporten in het kader van een specifieke activiteit*. Op dit type transporten is in paragraaf 2.6 uitgebreid ingegaan.

In het jaar 2019 waren in totaal 64.401 ondernemers bij alle mesttransporten betrokken, waarvan 22.247 leveranciers, 8.846 vervoerders en 33.268 afnemers.

4.1.1 Regeldruk

Ten gevolge van dit besluit moeten bedrijven andere handelingen gaan verrichten ten opzichte van het



invullen van het papieren VDM. Alle berekeningen zijn conform de voorschriften van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) uitgevoerd. Om het verschil in de kosten per bedrijf aan te geven is er van een gemiddelde uitgegaan.

Het vervallen van het papieren VDM en de mogelijkheid van machtigingen voor ondertekening versus het verplicht indienen van de *real time* gegevens levert per vervoerder een vermindering van de administratieve lasten op van € 16 per bedrijf. Het in de eigen administratie bijhouden welke chauffeur er bij welk transport is betrokken kost daarentegen circa € 80 per bedrijf. Het vervallen van het papieren VDM en de mogelijkheid van machtigingen voor ondertekening versus het verplicht indienen van de *real time* gegevens levert per leverancier of afnemer een verlaging van de administratieve last op van circa € 2 per bedrijf.

De totale toename van de administratieve last voor alle ondernemers is circa € 598.000.

Voor vervoerders gaat het om een toename van de administratieve last van € 568.000.

Voor vervoerders bij transporten met een specifieke activiteit, zie hiervoor paragraaf 2.6, gaat het om een toename van de administratieve last van € 135.000.

Voor leveranciers en afnemers gaat het om een afname van de administratieve last van circa € 105.000.

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. Veel van deze handelingen die nu als administratieve regeldruk aangemerkt worden, kunnen namelijk ook weer vergaand geautomatiseerd worden. De verwachting is dan ook dat sectorpartijen dit zullen doen. Door de handelingen in de eigen bedrijfsprocessen te integreren zullen er nauwelijks meer administratieve handelingen zijn en dus leiden tot een lastenvermindering. Deze toevoeging aan het bedrijfsproces en daarmee transparantie van het vervoersproces kan zelfs tot een meerwaarde voor het bedrijf leiden. Naar verwachting houdt dit systeem dus voor zowel ondernemers als de overheid een verbetering in met minder lasten.

Bij de doorberekening naar de kosten wordt gerekend met een uurtarief van € 37.

Vervoerders

Voor de 8.846 vervoerders geldt dat zij als aanvullende verplichting een startmelding moeten doen op het moment dat zij op de laadlocatie aanwezig zijn. Dit zorgt voor een administratieve last van circa € 713.000. Daarnaast moet men nu ook in de administratie per vracht bijhouden welke chauffeur erbij betrokken is. Dit levert een administratieve last van circa € 713.000 op.

Anderzijds verminderen er administratieve lasten. Het archiveren en het verstrekken van het vervoersbewijs aan de leverancier en de afnemer vervalt en dit levert een besparing op van € 568.357 (60% van 947.263)⁴ aan administratieve lasten. Ook vervalt het machtigen voor ondertekening van het vervoersbewijs, waardoor er geen kopie van de machtiging meer aanwezig hoeft te zijn op de vrachtauto. Dit levert een besparing van de administratieve lasten op van € 289.000.

In totaliteit betekent dit voor de 8.846 vervoerders een vermeerdering van de administratieve lasten van circa € 568.000.

Leveranciers en afnemers

Voor de circa 22.246 leveranciers en 33.268 afnemers geldt dat zij in plaats van het tekenen van het papieren VDM, de afvoer van de vracht dierlijke mest elektronisch moeten bevestigen. Dit levert naar verwachting een administratieve last op van € 288.965. Door de bevestiging komt de machtiging aan de vervoerder te vervallen. Dit levert naar verwachting een vermindering van de administratieve last op van circa € 14.779). Dit resulteert in een toename van € 274.186.

Het archiveren van het vervoersbewijs door de leverancier en de afnemer komt te vervallen, dit levert een besparing van de administratieve lasten op van € 378.905 voor de betrokken leveranciers en afnemers (24% van € 947.263 voor de leveranciers en 16% van € 947.263 voor de afnemers⁵).

In totaliteit betekent dit voor de 22.246 leveranciers en de 33.268 afnemers een vermindering van de

⁴ Hierbij wordt opgemerkt dat de huidige administratieve lasten voor het archiveren en verstrekken van het vervoersbewijs 947.000 euro zijn. Op basis van aantal VDM's waarbij elke afzonderlijke partij betrokken is, wordt een verdeling aangehouden voor de toerekening van de kosten van 60% voor vervoerder, 24% voor leverancier en 16% voor afnemer.

⁵ Zie vorige voetnoot.

administratieve lasten op van circa € 105.000 (€ 274.186 – € 378.905).

Vervoer in het kader van een specifieke activiteit

Bij deze transporten waren er in 2019 in totaal 35.509 betrokken partijen. Deze partijen zijn opgenomen in het bovengenoemde totale aantal van 64.401.

De ondernemers met een specifieke activiteit zijn weer onder te verdelen in leveranciers: 13.976, vervoerders 8.431, afnemers: 12.652.

Voor de circa 8.431 vervoerders in de specifieke situaties geldt nog een extra administratieve last van circa € 135.000 omdat ze bij het laden en het lossen van de vracht gegevens van de positie, datum en tijdstip van laden en/of lossen moeten doorgeven. Per bedrijf is dit € 16 voor de vervoerder.

Reactie Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)

Naar aanleiding van deze berekeningen heeft het college ATR besloten om geen formeel advies uit te brengen over de voorgelegde wijziging van het Ubm. Het college acht de berekening en de onderbouwing daarvan kwalitatief en kwantitatief goed uitgevoerd en schat aan de hand daarvan de gevolgen voor de regeldruk in als beperkt.

4.1.2 Overige bedrijfseffecten

De reeds bestaande en in gebruik zijnde bedrijfsmanagementsystemen van de intermediaire ondernemers kunnen met koppelingen aangesloten (gaan) worden op het systeem van de overheid. De overheid voorziet in een applicatie die op de mobiele telefoon kan worden geïnstalleerd en een webservice waarmee ondernemers via een bedrijfsmanagementsysteem gegevens aan de overheid kunnen leveren. Het systeem dat de overheid introduceert sluit aan bij apparatuur die de ondernemers al in het bezit hebben zoals een computer en een mobiele telefoon. Indien dit niet het geval is zijn het eenmalige kosten.

De overige bedrijfseffecten en de daarvoor benodigde tijd worden opgenomen in de toekomstige wijziging van de Urm waarvan publicatie begin 2021 voorzien wordt.

4.1.3. Uitvoerings- en handhavingslasten

De systemen bij de NVWA en RVO.nl zijn zodanig aangepast dat de gegevens over het mesttransport door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit kunnen worden ingewonnen en dat de bedrijfssystemen van de sector hier zoveel mogelijk op kunnen aansluiten.

Bij de start van deze nieuwe werkwijze wordt rekening gehouden met zogenaamde 'kinderziektes'. Begeleiding, continue evaluatie en nauwe samenwerking met de sectorpartijen worden ingezet om hierop snel in te kunnen grijpen.

Indien ondernemers bij het gebruik van het systeem, tegen vragen of problemen aanlopen, dan kunnen zij terecht bij de overheid voor alle andere vraagstukken op het gebied van het vervoer van meststoffen.

4.2 Uitvoering en handhaving

RVO en NVWA hebben beiden een uitvoerings- en handhavingstoets uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat door middel van rVDM de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid verbetert, mits het systeem goed functioneert en juist geïmplementeerd is. De risico's die signaleerd en onderkend worden betreffen voornamelijk: het draagvlak bij de ondernemers, de gestelde invoeringsdatum en de implementatie, waaronder de bouw en de aansluiting van de bedrijfssystemen van de ondernemers op het systeem van de overheid.

De invoering van rVDM is van groot belang, gelet op de ingezette versterkte handhavingsstrategie en de vigerende derogatievoorwaarden. Het traject met betrekking tot de invoering wordt nauwlettend gevolgd en getoetst, zodat eventuele risico's tijdig kunnen worden ondervangen. Ten behoeve van de invoering wordt een implementatieplan opgesteld waarin nadrukkelijk aandacht besteed wordt aan een testfase of pilotfase met verschillende ondernemers uit de sector om de implementatie van dit systeem zo soepel mogelijk te laten verlopen.

5. Verhouding tot Algemene Verordening gegevensbescherming

Ten behoeve van rVDM dient een reeks gegevens te worden verstrekt waarmee de vervoersstroom van de dierlijke meststoffen digitaal en *real time* in beeld kan worden gebracht.



Deze gegevens komen voor het overgrote deel overeen met de gegevens die ook onder oude situaties op het VDM moesten worden ingevuld.

Een aantal van de gegevens zijn te kwalificeren als persoonsgegevens in de zin van de Algemene Verordening gegevensbescherming⁶.

Deze gegevens zijn direct of indirect herleidbaar tot een persoon die bij het vervoer van dierlijke meststoffen is betrokken.

Ten aanzien van de verwerking van deze persoonsgegevens is een zogenaamde *PIA (Privacy Impact Assessment)* uitgevoerd. De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) heeft vervolgens een blanco advies uitgebracht op het ontwerpbesluit.

De verwerking van de persoonsgegevens wordt proportioneel geacht in relatie tot het doel dat met het inwinnen van deze gegevens wordt nagestreefd. Een accuraat inzicht in alle stappen vanaf het voornemen tot het vervoer van dierlijke meststoffen tot en met de acceptatie van de afnemer van de vracht is belang om een adequaat toezicht op de naleving van een reeks regels bij of krachtens de Meststoffenwet te kunnen houden, zoals de verantwoordingsplicht. Deze plicht heeft vervolgens een directe relatie met bijvoorbeeld de gebruiksnormen en de mestverwerkingsplicht.

Ten aanzien van de identiteit van de chauffeur is in relatie tot dit doel voor een andere wijze van verwerking gekozen. Het persoonsgegeven dat is gekoppeld aan de chauffeur als feitelijke uitvoerder van het vervoer van dierlijke meststoffen hoeft niet te allen tijde te worden verstrekt via rVDM, maar kan worden bewaard in de administratie van de vervoerder. Pas indien daarvoor aanleiding is, bijvoorbeeld indien bij het toezicht bepaalde zaken moeten worden geverifieerd en de input van de chauffeur is daarvoor noodzakelijk, kan bij de vervoerder dit persoonsgegeven worden achterhaald. In het overgrote deel van de mesttransporten zal de intermediair de vervoerder zijn. In bijzondere situaties kan ook de landbouwer zelf de vervoerder zijn, of kan het vervoer onder diens verantwoordelijkheid door een derde plaatsvinden. In die gevallen rust de verplichting tot het opnemen van de gegevens van de feitelijke chauffeur ook op de landbouwer. Het werd niet evenredig geacht om dit gegeven standaard actief in te winnen.

Voor de routeinformatie is voor een vergelijkbare voorziening gekozen. De apparatuur moet in staat zijn deze gegevens op te slaan en de geregistreerde intermediair is verplicht om deze informatie in de administratie te bewaren, zodat indien daar aanleiding voor is deze informatie kan worden betrokken bij onderzoeken. Ook voor deze informatie, die herleidbaar kan zijn tot een individuele vervoerder, werd onverkorte actieve verstrekking en inwinning niet proportioneel geacht.

6. Consultatie

Het ontwerpbesluit is aangeboden ter internetconsultatie in de periode van 18 mei tot en met 15 juni 2020.

Er zijn in totaal 35 reacties binnengekomen die ingaan op alle onderdelen van het besluit.

Uit de reacties blijkt dat de invoering van rVDM breed wordt ondersteund als middel om een gelijk speelveld in de wereld van het mesttransport te creëren en de kans op misbruik terug te dringen. Hieronder wordt op de reacties ingegaan. Deze worden aan de hand van de volgende thema's besproken: rVDM als nieuw systeem en de verschillende stappen daarin, de benodigde tijd voor de invoering en implementatie van rVDM, de specifieke activiteiten, de hoogte van de boete bij het niet gebruiken van rVDM en het bewaren van de chauffeursgegevens in de administratie.

Naar aanleiding van de reacties is op een onderdeel het besluit aangepast en is ook de toelichting op het besluit aangevuld. Waar het reacties betrof die zien op punten die uiteindelijk hun beslag zullen krijgen in de Urm, zal bij de uitwerking van de wijziging van die regeling worden beschreven hoe hiermee is omgegaan.

Voor een gedetailleerde weergave van alle ontvangen opmerkingen wordt verwezen naar het verslag dat te zijner tijd te vinden is op www.internetconsultatie.nl.

Systeem rVDM

Veel reacties zien op de manier waarop rVDM is ingericht en de verschillende meldingen daarbinnen voor een mesttransport. Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de vooraanmelding waaruit blijkt dat dit niet voldoende duidelijk overgekomen is en nadere uitleg nodig is. Het gaat om de beschikbare gegevens welke nu ook al in kader van een VDM worden doorgegeven, niet om nieuwe gegevens.

⁶ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PBEU 2016 L 119)

Deze gegevens worden door de overheid echter nu voorafgaand aan een mesttransport gevraagd. De voorgestelde wijziging betekent dus dat landbouwers op een andere wijze hun transporten moeten gaan melden. Ook als de mest wordt afgevoerd naar een particulier dan dient deze zich te identificeren met een relatienummer. Voor de controle en handhaving is dit gewenst omdat in het verleden er met enige regelmaat een willekeurige afnemer werd ingevuld.

Een particulier die mest wil afnemen en hobbymatig een aantal dieren houdt, heeft vaak al een relatienummer bij RVO die hij kan gebruiken. Een particulier die nog geen relatienummer heeft en die geen landbouwbedrijf of intermediaire onderneming voert kan een relatienummer aanvragen bij RVO, zonder dat hij daardoor moet voldoen aan de verplichtingen die gelden voor een landbouwbedrijf of een intermediaire onderneming.

Ook blijkt de interpretatie van de 24-uurs melding onduidelijk, de tijd waarop de overdracht moet zijn bevestigd. Duidelijk zal worden opgeschreven dat het om de eerstvolgende werkdag gaat waarop de bevestigd moet zijn.

Invoering rVDM

Ook zijn er veel opmerkingen gemaakt over de invoeringsdatum van 1 januari 2021 van het rVDM. Deze opmerkingen worden onderkend. De invoering van rVDM met ingang van 1 januari 2021 is van groot belang, gelet op de versterkte handhavingstrategie en de vigerende derogatievoorwaarden. Beseft wordt dat er veel werk verzet moet worden in een korte tijd en daarom blijft er ingezet worden op intensieve samenwerking en afstemming tussen de partijen. Bij de verschillende in elkaar grijpende trajecten blijft er aan gewerkt worden om de risico's terug te dringen en blijft de invoering van 1 januari 2021 het uitgangspunt.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de betrouwbaarheid van het systeem van de overheid, de periode die ondernemers denken nodig te hebben om te zorgen dat hun systemen klaar zijn voor de invoering van rVDM en hoe om te gaan met storingen die op welke wijze dan ook kunnen treden (bijvoorbeeld een internetstoring). Het systeem van de overheid voldoet aan de eisen die je van een dergelijk robuust systeem mag verwachten. Daarnaast wordt in de wijziging van de Urm voorzien in een alternatief proces voor de situatie dat de meldingen niet gedaan kunnen worden doordat er geen of onvoldoende internetdekking of dat er sprake is van een storing waardoor het rVDM-systeem niet beschikbaar is.

Veel reacties gaan over eHerkenning. Ondernemer moeten dit middel gebruiken om zich te identificeren en toegang te krijgen tot het rVDM systeem. eHerkenning is gekoppeld aan het KVK-nummer. Hierdoor wordt weliswaar de betrouwbaarheid vergroot maar heeft het ook gevolgen voor particulieren en kleine bedrijven zonder KVK nummer. Leveranciers en afnemers moeten na het transport via het systeem digitaal akkoord geven dat zij de mest hebben geleverd of hebben ontvangen. Niet alle relaties die mest leveren of mest aanvoeren zijn geregistreerd of kunnen zich inschrijven bij de Kamer van Koophandel en kunnen daarom niet beschikken over een eHerkenningmiddel. De wijze van toegang tot het rVDM systeem vereist nog een nadere uitwerking een zorgvuldige voorbereiding en tijdige en duidelijke communicatie richting de particulieren en de kleine landbouwbedrijven

rVDM en specifieke activiteiten

Er zijn veel reacties gekomen op de specifieke activiteiten. Tijdens de consultatie was daar ook expliciet om gevraagd. In de schriftelijke reacties wordt regelmatig verzocht om het voortzetten van de voorwaarden die reeds gedurende lange tijd bestaan. In de periode van de internetconsultatie van het Urm zijn er aanvullende gesprekken in de vorm van online 'dialoogtafels' georganiseerd met de sector. Tijdens deze dialoogtafels is onder andere gesproken over of de regelgeving werkbaar is voor de sector. De uitkomst van alle reacties op de specifieke activiteiten en de gesprekken aan de dialoogtafels worden betrokken bij het opstellen van de Urm.

Boete bij niet-gebruiken rVDM

Diverse partijen gaven aan de boete voor het niet-gebruiken van rVDM te hoog te vinden (€ 1.500). Met name de verhouding tot de boete die staat op overtreding van andere administratieve voorschriften wordt als scheef gezien. Een boete van € 300 wordt als voldoende afschrikwekkend gezien (zijnde de huidige boete voor het niet opmaken van een VDM).

Naar aanleiding hiervan is de toelichting verder aangevuld. De hoogte van de boete wordt echter niet bijgesteld. Het volledig buiten beschouwing laten van het verplichte rVDM-systeem zorgt ervoor dat de gehele vervoersstroom niet meer in beeld is en dat er derhalve ook geen inzicht is in de naleving van de verantwoordingsplicht, die een zeer grote rol speelt in het mestbeleid. Daartegenover dient een sanctie te staan die afschrikwekkend genoeg is om ontwijkend gedrag te ontmoedigen. De precieze wijze van berekening van dit bedrag volgt voort uit het advies van de CDM.

Vastleggen chauffeursgegevens

Verschillende reacties betroffen de verplichting van vervoerders om de gegevens van degene die feitelijk het transport heeft verricht vast te leggen in de administratie. Deze verplichting werd enerzijds als te breed opgezet beoordeeld en anderzijds waren er twijfels over de verenigbaarheid met de privacywetgeving.

De verplichting om de gegevens van de chauffeur te bewaren in de administratie vloeit voort uit het belang om indien nodig navraag te kunnen doen bij degene die feitelijk bij het transport was betrokken,

Naar aanleiding van deze reacties is bezien of de verplichting beperkt kon worden in omvang.

Geconcludeerd is dat de verplichting voor de intermediair gehandhaafd dient te worden en dat de verplichting voor de landbouwer beter dient te worden omschreven, zodat duidelijk blijkt dat dit alleen aan de orde is als de landbouwer ook degene is die verantwoordelijk is voor het vervoer of onder zijn naam (verantwoording) het transport laat uitvoeren door een derde. De verplichting voor de overige leveranciers, zoals aanvankelijk opgenomen in artikel 44, is geschrapt, omdat daarvoor bij nader inzien te weinig meerwaarde bestaat.

In de toelichting op dit punt is aangegeven waarom deze verplichting noodzakelijk wordt geacht en waarom de voorgestelde invulling van de verplichting proportioneel is.

Verschillende reacties betroffen de verplichting van vervoerders om de gegevens van degene die feitelijk het transport heeft verricht vast te leggen in de administratie.

7. Notificatie

Dit besluit is genotificeerd in verband met de aanwezigheid van zogenaamde technische voorschriften⁷, onder nummer 2020/0505/NL. De *stand still* periode eindigde op 12 november 2020 en de notificatie heeft niet geleid tot opmerkingen.

8. Inwerkingtreding

Gelet op de voorwaarden uit de derogatiebeschikking en de behoefte aan duidelijkheid vanuit de sector, wordt ingezet op publicatie van de rVDM-regelgeving begin 2021. Op basis van de testfase, die daarna zal starten met daarbij ook betrokkenheid van de sector, wordt het definitieve moment van inwerkingtreding bepaald.

II. Artikelen

Artikel I, onderdelen A en B (artikelen 32 en 39)

Deze onderdelen bevatten de verplichting voor de vervoerder om in de administratie op te nemen welke persoon bij welk vervoer betrokken is geweest. Deze verplichting is neergelegd in de artikelen 32 en 39 van het Ubm. Dit betekent dat de verplichting geldt voor alle partijen die dierlijke meststoffen kunnen vervoeren. De verplichting rust alleen op de landbouwer, voor zover het vervoer van mest onder diens eigen verantwoordelijkheid plaatsvindt. Als er een vermoeden bestaat dat bij het vervoer van dierlijke meststoffen onregelmatigheden hebben plaatsgevonden, kan het noodzakelijk zijn om te spreken met degene die het vervoer daadwerkelijk heeft uitgevoerd. Het te allen tijde tijdens het vervoer actief doorgeven welke persoon dit uitvoert, wordt niet proportioneel geacht ten aanzien van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Door een verplichting vast te leggen deze gegevens wel in de administratie te vermelden, kan indien en voor zover daar aanleiding toe is, deze persoon toch achterhaald worden. Voor de geregistreerde intermediair is met het oog op het toezicht op de naleving van de gestelde regels daarnaast de verplichting opgenomen om de positiegegevens van het transportmiddel gedurende het vervoer van dierlijke meststoffen in de administratie te bewaren. Deze gegevens worden automatisch opgeslagen door middel van de voor de intermediair verplicht te gebruiken AGR/GPS-apparatuur.

Artikel I, onderdeel C (nieuw opschrift paragraaf 1 Hoofdstuk IX)

Voorheen bevatte paragraaf 1 van Hoofdstuk IX algemene bepalingen over het vervoer van meststoffen. Deze bepalingen zijn thans vervangen door de bepalingen over rVDM. Het opschrift van de paragraaf is daaraan aangepast.

⁷ Richtlijn 2015/1535 /EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie (PbEU 2015, L 241))



Artikel I, onderdeel E (artikel 48b)

Dit onderdeel bevat hetgeen tot nu toe geregeld was ten behoeve van het vervoer van drijfmest in het eerste lid van artikel 49 en het oorspronkelijke artikel 52.

Artikel I, onderdeel F (artikelen 49, 50 en 51)

Dit onderdeel vervangt de artikelen 49, 50 en 51 van het Ubm. De nieuwe artikelen vormen het hart van het nieuwe digitale systeem voor de *real time* verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen.

Artikel 49 (nieuw)

Dit artikel bevat de verplichting om het bij vervoer van dierlijke meststoffen gebruik te maken van een satellietvolgsysteem en apparatuur voor gegevensregistratie. Deze apparatuur wordt gebruikt om de gegevens door te geven aan het systeem waarmee het vervoer van dierlijke meststoffen wordt verantwoord. Het nieuwe artikel 49 bevat een basis om in de Urm regels te stellen over de apparatuur, waaronder eisen waaraan deze apparatuur moet voldoen, zodat op het naar behoren functioneren van deze apparatuur kan worden vertrouwd en zodat geborgd is dat de gegevens die hiermee worden doorgegeven betrouwbaar zijn. Zoals in paragraaf 2.4 van het algemeen deel van deze toelichting al is geschetst zullen de eisen minder gedetailleerd zijn dan tot nu toe het geval was in bijlage E van de Urm. Wel zal de typegoedkeuring voor de apparatuur verplicht blijven. In de Urm kan indien nodig worden gediifferentieerd in de regels, al naar gelang de soort vervoerder, de soort mest of de bestemming van de mest.

Artikel 50 (nieuw)

In dit artikel wordt de verplichte vooraanmelding geregeld. Voorafgaand aan elk vervoer van dierlijke meststoffen dient de vervoerder daarvan mededeling te doen aan de Minister. De gegevens die op grond van het tweede lid moeten worden verstrekt om vooraf een inschatting te kunnen maken van de risico's die gepaard gaan met het gemelde vervoer. In de Urm zal worden uitgewerkt welke gegevens in welke gevallen benodigd zijn. Daarnaast wordt indien noodzakelijk vastgelegd tot wanneer een vooraanmelding kan worden gedaan, waarbij in beginsel zal gelden dat de vooraanmelding tot vlak voor de startmelding kan worden gedaan. Slechts in bijzondere gevallen zal een vooraanmelding in een ruimer tijdvak voorafgaand aan de startmelding moeten plaatsvinden. In het vijfde lid van artikel 50 is voorts een basis opgenomen om in de Urm regels te kunnen stellen over de mogelijkheid tot het wijzigen, aanvullen of intrekken van de mededeling en het moment waarop dit uiterlijk mogelijk is.

Artikel 51 (nieuw)

In artikel 51 is neergelegd dat bij elk vervoer van dierlijke meststoffen gebruik moet worden gemaakt van het digitale systeem voor doorgeven van meldingen dat door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschikbaar wordt gesteld. In het tweede lid van artikel 51 (nieuw) is benadrukt met welk doel gegevens worden vastgelegd via het systeem. Het ultieme belang dat wordt gediend met het voorschrijven van een systeem waarmee de verantwoording van het vervoer digitaal en zoveel mogelijk *real time* in beeld komt is de bescherming van water door verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen. Gegevens die in het kader van het vervoer worden ingewonnen dienen daaraan behulpzaam te zijn. In het derde lid wordt een opsomming gemaakt van gegevens die in ieder geval dient te worden verstrekt, al naar gelang de stap in het vervoer van dierlijke meststoffen. Uitgangspunt, zoals vastgelegd in het vierde lid, is dat de gegevens onverwijld, dus *real time*, worden verstrekt. Vanzelfsprekend dienen de gegevens naar waarheid te worden verstrekt (vijfde lid). In de Urm wordt uitgewerkt wie welke gegevens in welke fase van het vervoer dient te verstrekken. In het zevende lid van artikel 51 is een basis opgenomen om te kunnen regelen dat in afwijking van de hoofdregel dat gegevens *real time* dienen te worden verstrekt gegevens ook op een ander moment mogen worden verstrekt. In de Urm kan op grond van het achtste lid voorts worden geregeld welke gegevens kunnen worden gewijzigd, aangevuld en verwijderd alsmede kunnen regels worden gesteld over het moment waarop dit kan geschieden. Ook kan in de Urm worden voorgeschreven op welke wijze de gegevens worden aangeboden en op welke wijze deze van een ondertekening kunnen worden voorzien. Tot slot kan in de Urm worden vastgelegd op welke wijze toegang tot het systeem kan worden verkregen. Te denken valt hierbij aan e-herkenning.

Artikel I, onderdeel G (artikel 51a)

Het nieuwe digitale systeem ziet vooralsnog slechts op het vervoer van dierlijke meststoffen. Voor vervoer van een vracht zuiveringsslib, compost, mengsels van zuiveringsslib en compost, of krachtens artikel 55, eerste lid, aangewezen overige organische meststoffen blijven de oorspronkelijke regels



voor het vervoer van die soorten gelden. Artikel 51a neemt de bepaling die voorheen was opgenomen in het tweede lid van artikel 50 over.

Artikel I, onderdeel H (artikel 52)

In artikel 52 is geregeld dat in de Urm regels gesteld worden over gevallen waarin de hoofdregels voor het vervoer van dierlijke meststoffen niet of niet geheel van toepassing zijn. De regels kunnen verschillen al naar gelang er sprake is van een verschillende vervoerder, mestsoort, herkomst of bestemming. Dit artikel maakt het mogelijk om maatwerk te bieden aan die gevallen waarvoor onverkort meedoen aan het hoofdsysteem moeilijk haalbaar is of tot onevenredig veel lasten zou leiden. Een vergelijkbare basis voor het stellen van dit soort regels was voorheen neergelegd in artikel 52 en artikel 54, onderdeel e.

Artikel I, onderdeel I (vervallen paragraaf 2 van Hoofdstuk IX)

De oorspronkelijke paragraaf 2 van Hoofdstuk IX kan komen te vervallen, aangezien de artikelen 53 en 54 waaruit die paragraaf bestond nog uit gingen van het vervoersbewijs dierlijke meststoffen (VDM) en de mogelijkheid tot het stellen van regels daarover in de Urm. Dit VDM is thans vervangen door het digitale systeem, het rVDM.

Artikel I, onderdeel J (artikel 55)

In het artikel over het vervoersbewijs voor zuiveringsslib, compost en overige organische meststoffen werd verwezen naar een tweetal leden van artikel 53. Dit artikel is echter komen te vervallen. De tekst van de leden uit artikel 53 is daarom verplaatst naar artikel 55.

Artikel I, onderdeel K (artikel 70, vierde lid)

Door middel van deze aanpassing wordt een eerdere redactionele onjuistheid hersteld.

Artikel I, onderdeel L (artikel 72c)

Zoals in paragraaf 3 van het algemeen deel van de toelichting is uiteengezet, is voorzien in een aparte boete voor het niet gebruiken van het door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschikbaar gestelde systeem. In het nieuwe artikel 72c wordt de hoogte van deze boete vastgelegd.

Artikel I, onderdeel M (artikel 73a)

Met dit artikel wordt voorzien in de mogelijkheid voor leveranciers, vervoerders en afnemers om vooruitlopend op de volledige inwerkingtreding van de regels voor het rVDM-systeem, na een melding alvast te gaan werken volgens de nieuwe regels van rVDM. Na die melding zijn ze verplicht om te werken volgens de nieuwe regels en gelden voor hen de huidige regels voor de verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen niet meer. Bij ministeriële regeling kunnen voorwaarden worden gesteld aan degenen die deze melding willen doen, alsmede kunnen regels worden gesteld over de melding zelf. Het ligt in de bedoeling daarin vast te leggen dat alleen leveranciers, vervoerders en afnemers die één keten vormen waarbinnen het vervoer van mest plaatsvindt zich kunnen melden. Op deze manier wordt voorkomen dat binnen dezelfde vervoersstroom verschillende regimes van toepassing zijn.

Artikel II

De inwerkingtreding van dit besluit wordt geregeld bij (klein) koninklijk besluit. Indien nodig kan dit tijdstip voor de verschillende artikelen verschillend worden vastgesteld. Uitgangspunt is dat waar mogelijk wordt aangesloten bij het kabinetsbeleid voor de vaste verandermomenten van regelgeving. Alleen ten aanzien van artikel I, onderdeel M, wordt bepaald dat dat in werking treedt met ingang van de dag na publicatie van het besluit.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,