

---

## 297

### **Besluit van 7 juli 2022, houdende wijziging van het Besluit van 8 april 2021, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Stb. 2021, 192) en het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met enkele aanpassingen ten aanzien van de startmelding en de noodvoorziening**

---

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 1 april 2022, nr. WJZ / 22117511;

Gelet op de artikelen 15, eerste lid, en 34 van de Meststoffenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 1 juni 2022, nr. W11.22.00044/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 6 juli 2022, nr. WJZ / 22254919;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit van 8 april 2021, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Stb. 2021, 192) wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel I, onderdeel F, wordt artikel 51 als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. een melding op een bij ministeriële regeling te bepalen moment voorafgaand aan het laden waarmee de vervoerder de gegevens van de mededeling, bedoeld in artikel 50, eerste lid, bevestigt;

2. Het zesde lid komt te luiden:

6. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de gegevens, bedoeld in het derde lid, en over wie deze gegevens verstrekt.

In artikel I, onderdeel G, komt de tekst van artikel 52 te luiden:

### **Artikel 52**

1. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld voor situaties waarin het niet mogelijk is om gebruik te maken van dan wel gegevens te verstrekken aan het door de minister beschikbaar gestelde systeem, bedoeld in artikel 51, eerste lid.

2. De regels, bedoeld in het eerste lid, kunnen betrekking hebben op:

- a. een voorziening, bestaande uit een softwareapplicatie waarmee het mogelijk is om gegevens vast te leggen ingeval er geen netwerkverbinding is of het systeem, bedoeld in artikel 51, eerste lid, tijdelijk niet beschikbaar is;

- b. een voorziening voor het op andere wijze verstrekken van gegevens dan langs elektronische weg voor het geval waarin naar het oordeel van de minister sprake is van een uitzonderlijke situatie, waarbij de voorziening, bedoeld in onderdeel a, niet toereikend is;

- c. een verplichting tot het doen van een melding langs elektronische weg via het systeem, bedoeld in artikel 51, eerste lid, na gebruik van een voorziening als bedoeld in de onderdelen a of b.

3. De regels, bedoeld in het eerste lid, kunnen voorts zien op:

- a. een nadere omschrijving van situaties waarin gebruik gemaakt kan worden van de voorzieningen zoals omschreven in het tweede lid;

- b. de eisen die aan de voorziening, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, worden gesteld, waaronder eisen over het bewaren en op een later moment verstrekken van gegevens aan het systeem, bedoeld in artikel 51, eerste lid, alsmede eisen aan de voor deze voorziening te gebruiken apparatuur en applicaties;

- c. de eisen die aan de andere wijze van verstrekken, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, worden gesteld;

- d. een omschrijving van de gevallen waarin de melding, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, is vereist, alsmede de eisen aan die melding, waaronder het moment waarop deze melding uiterlijk plaatsvindt;

- e. een procedure om:

- 1.° vast te stellen dat er sprake is van een situatie waarin de voorziening, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, kan worden toegepast, en

- 2.° vast te stellen dat de aanleiding voor het toepassen van de voorziening, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, niet langer aanwezig is, en

- 3.° de wijze van communiceren over het moment van openstellen van de voorziening alsmede over het moment waarop deze voorziening niet meer kan worden toegepast.

### **ARTIKEL II**

Artikel 73a van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste, tweede en vierde lid, wordt «Besluit van 8 april 2021, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Stb. 2021, 192)» telkens vervangen door «Besluit van 8 april 2021, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Stb. 2021, 192) zoals gewijzigd bij Besluit van 7 juli 2022, houdende wijziging van het Besluit van 8 april

2021, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet in verband met het stellen van regels over digitale verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Stb. 2021, 192) in verband met enkele aanpassingen ten aanzien van de startmelding en de noodvoorziening (Stb. 2022, 297)».

2. In het vijfde lid, onderdeel d, vervalt «op een bepaalde vracht dierlijke meststoffen».

### **ARTIKEL III**

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.

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

's-Gravenhage, 7 juli 2022

Willem-Alexander

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
H. Staghouwer

Uitgegeven de *veertiende* juli 2022

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
D. Yeşilgöz-Zegerius

## NOTA VAN TOELICHTING

### 1. Doel en aanleiding

In april 2021 is een wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet (hierna: Ubm) tot stand gekomen waarmee is voorzien in een nieuwe wijze van verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen (Besluit van 8 april 2021, Stb. 2021, 192). Het papieren Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen dat tot op heden de basis vormt voor de verantwoording van de meststromen zal worden vervangen door een volledig digitaal systeem waarmee zoveel als mogelijk *real time* meldingen kunnen worden verzonden. Dit systeem wordt aangeduid als rVDM.

Na publicatie van deze wijziging is gebleken dat nog enkele aanpassingen noodzakelijk zijn om rVDM te laten functioneren. Deze aanpassingen vormen de aanleiding tot de onderhavige wijziging van het Ubm. Het is van belang dat deze wijzigingen zo spoedig mogelijk worden aangebracht in de regelgeving, zodat bij het traject voorafgaand aan de volledige invoering van rVDM de toekomstige regels voor iedereen kenbaar zijn en men zich er beter op kan voorbereiden. Hierna zal achtereenvolgens worden ingegaan op het systeem voor rVDM, de aanleiding voor de aanpassingen en zullen deze aanpassingen per onderwerp worden besproken. Ook zal worden ingegaan op de stand van zaken rondom de invoering van rVDM.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat ook de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (hierna: Urm) nog zal worden aangepast aan de nieuwste inzichten over het systeem rVDM.

### 2. rVDM

#### 2.1 Hoofdpijnen van het systeem in het kort

De aanleiding voor introductie van rVDM wordt gevormd door de constatering dat additionele maatregelen noodzakelijk zijn om een doeltreffende uitvoering en volledige naleving van de gestelde regels op het terrein van meststoffen te bevorderen. In onder andere de Versterkte Handhavingsstrategie Mest<sup>1</sup> is de inzet van automatisering benoemd als een maatregel om de naleving van de regels te bevorderen. Tevens is de introductie van een dergelijk systeem opgenomen als voorwaarde in de door de Europese Commissie voor de jaren 2020 en 2021 op basis van de Nitraatrichtlijn<sup>2</sup> verleende derogatiebeschikking<sup>3</sup>.

Met het besluit van 8 april 2021 zijn de grondbeginselen van rVDM in het Ubm verankerd.

Kort gezegd komt dit systeem op het volgende neer.

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen in Nederland dient gebruik te worden gemaakt van een digitaal systeem, te weten rVDM, waarmee gegevens over het mesttransport door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: minister) worden ingewonnen (artikelen 50 en 51 uit het besluit van 8 april 2021). rVDM zal ook de basis vormen voor de

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2018/2019, 33 037, nr. 311)

<sup>2</sup> Richtlijn 91/676/EEG van de Raad van 12 december 1991 betreffende de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen (PbEG 1991, L 375)

<sup>3</sup> 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 nitraten uit agrarische bronnen (PbEU 2020 L 234)

import en export van dierlijke meststoffen. Op de import en export van dierlijke meststoffen blijven wel aanvullende regels van toepassing.

Via geautomatiseerde controles wordt toegezien op de juistheid en de volledigheid van de gegevens en wordt gecontroleerd of de gegevens tijdig zijn verstrekt.

Zowel de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) als de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) kunnen met de gegevens die via rVDM worden ingewonnen beoordelen of een bedrijf zich aan de gestelde regels heeft gehouden. Deze beoordeling vindt breder plaats dan alleen ten aanzien van het mesttransport zelf. Deze gegevens zijn immers ook van belang om te kunnen controleren of een bedrijf bijvoorbeeld de gebruiksnormen, de mestverwerkingsplicht of de regels over de verantwoordelijke groei melkveehouderij naleeft.

Met de introductie van rVDM wordt een systeem gecreëerd dat, in tegenstelling tot het papieren Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen (VDM), ervoor zorgt dat de gegevens waar mogelijk al vooraf worden ingewonnen en daarnaast gedurende de verschillende fasen in het mesttransport zoveel mogelijk op het moment van de betreffende activiteit zelf worden ingewonnen, in plaats van dat de gegevens pas achteraf na afronding van het transport hoeven te worden verstrekt. Naast de aanpassingen in het Ubm worden de regels voor rVDM verder ingevuld en uitgewerkt in de Urm.

Voor een meer uitgebreide toelichting op het systeem van rVDM wordt verwezen naar de toelichting op de eerdere wijziging van het Ubm voor rVDM (Besluit van 8 april 2021, Stb. 2021, 192, pagina 7 e.v.).

### **3. Hoofdpijnen van de wijziging**

#### **3.1 Algemeen**

Het rVDM behelst een flinke wijziging in de manier van verantwoording van het vervoer van dierlijke meststoffen. De verandering zit niet zozeer in de gegevens die moeten worden verstrekt, maar meer in de wijze van verstrekking alsmede het moment waarop de gegevens moeten worden verstrekt. Dit vergt een omslag in de werkwijze van zowel de betrokken ondernemers als van de NVWA en RVO. Mede om die reden is een traject ontwikkeld om tot een zorgvuldige invoering van rVDM te komen. In paragraaf 4 wordt nader ingegaan op het proces voor de invoering van rVDM.

Tijdens overleggen met betrokken partijen uit de sector, zoals LTO, Cumela, TLN en diverse ontwikkelaars van bedrijfsmanagementsystemen, zijn er op een aantal punten zorgen geuit over de werkbaarheid en de robuustheid van het rVDM-systeem zoals tot dan toe in de regelgeving was vastgelegd en op basis daarvan in ICT-systemen werd ontwikkeld.

Op basis van deze constatering is een aantal onderwerpen in kaart gebracht in een gezamenlijke probleemanalyse en is voorts uitgewerkt wat voor een oplossing voor deze situaties kan worden geboden. Over de oplossingsrichtingen is vervolgens gezamenlijke overeenstemming bereikt.

Een aantal oplossingen vergt nadere uitwerking in de voor rVDM ontwikkelde ICT-systemen, maar voor een aantal van de geïdentificeerde zorgpunten is aanpassing van de regelgeving noodzakelijk. Voor een deel leidt dit tot aanpassingen op het niveau van de Urm, maar voor een deel ook tot een aanpassing van het Ubm. De onderhavige wijziging voorziet in deze aanpassingen. Hierna wordt ingegaan op de onderwerpen die aanpassing behoeven in het Ubm.

### 3.2 Startmelding

In het besluit van 8 april 2021 is tot op heden de volgende systematiek voor de startmelding neergelegd. Deze melding volgt na de vooraanmelding 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, dient de startmelding onverwijld ingetrokken te worden.

De probleemanalyse heeft duidelijk gemaakt dat het de plicht om de startmelding onverwijld te doen op het moment dat de vracht gereed is om te laden moeilijk uitvoerbaar is.

Vanuit de sector is aangegeven dat deze verplichting leidt tot een extra handeling ter plekke door de chauffeur, waarbij internetdekking geen garantie is. Daarnaast is het voor de betrokken chauffeur lastig om ter plekke nog handelingen te verrichten, indien bijvoorbeeld blijkt dat er een gegeven ontbreekt of niet juist is.

De meerwaarde van de startmelding ter plaatse was bovendien beperkt, gegeven dat kort na de startmelding een laadmelding wordt geregistreerd.

Om aan deze nieuwe inzichten tegemoet te komen, is ervoor gekozen om de vervoerder de mogelijkheid te geven om de startmelding eerder te doen.

Doordat de startmelding eerder gedaan kan worden, kan deze ook op een andere locatie worden gedaan dan ter plekke bij het laden. De keuze voor het moment en de locatie voor het doen van de melding ligt daarmee, onder voorwaarden, bij de vervoerder.

Met het doen van de startmelding verklaart de vervoerder dat het transport wordt uitgevoerd op basis van de gegevens in de vooraanmelding en daarmee krijgt de startmelding dus het karakter van het «definitief maken» van de vooraanmelding. Vanuit het oogpunt van handhaving wordt het risico dat tussen het eerdere moment van de startmelding en het feitelijke moment van laden transporten op basis van onjuiste gegevens uitgevoerd gaan worden als beperkt ingeschat.

In de Urm zal nog worden vastgelegd vanaf welk moment en tot wanneer de startmelding in deze nieuwe vorm kan worden gedaan. Thans wordt hierbij gedacht aan een termijn van maximaal twee werkdagen voorafgaand aan de geplande laaddatum.

Indien er na het doen van de startmelding en voor het moment waarop het laden start toch nog wijzigingen moeten plaatsvinden in de gegevens, dan moet de vervoerder de startmelding intrekken, net zoals dat oorspronkelijk al de bedoeling was. De eerder definitief gemaakte vooraanmelding vervalt hierdoor. In het rVDM-systeem zal een voorziening worden gecreëerd waarmee de gegevens van de vervallen vooraanmelding zijn te kopiëren en aan te passen, zodat gemakkelijk een nieuwe vooraanmelding gedaan kan worden. Hierna verkrijgt de vervoerder een nieuw rVDM-nummer als deze gegevens gecontroleerd zijn en kan er weer een startmelding gedaan worden.

### 3.3 Noodprocedures

In het besluit van 8 april 2021 was in artikel 52 een voorziening opgenomen voor situaties waarin sprake is van een langdurige storing, waardoor het onverhoopt niet mogelijk is om meldingen te kunnen doen via rVDM.

Op basis van artikel 52 zou in de Urm worden voorzien in een procedure die in dergelijke gevallen kon worden toegepast. Gedacht werd toen aan het kunnen gebruiken van speciale rVDM-nummers door de vervoerder die door de minister beschikbaar zouden worden gemaakt. De minister zou bepalen wanneer sprake is van een storing die deze route legitimeert en betrokkenen hierover informeren op een passende wijze.

In de eerder genoemde probleemanalyse is het onderwerp noodprocedures nog eens kritisch tegen het licht gehouden en voor een enigszins andere aanpak gekozen.

De gedachte hierachter is dat wanneer het gebruik van een digitaal en *real time* systeem verplicht wordt gesteld, er een goed werkbaar en robuuste oplossing moet zijn voor de situaties dat er geen gebruik kan worden gemaakt van rVDM. Dit past bij de uitgangspunten van de Nederlandse Digitaliseringsstrategie (NDS) en het gelanceerde Actieplan Digitale Connectiviteit <sup>4</sup>.

De oorzaak van het niet kunnen gebruiken van rVDM kan bijvoorbeeld gelegen zijn in het ontbreken van internetdekking ter plaatse of een andere storing waardoor er geen mobiel dataverkeer mogelijk is. Tot slot kan ook vanwege een storing in bijvoorbeeld de infrastructuur van de overheid het rVDM-systeem zelf niet beschikbaar zijn. Zou in dergelijke gevallen een voorziening niet bestaan, dan zou het gevolg kunnen zijn dat bijvoorbeeld een rVDM-nummer niet beschikbaar komt en een transport niet kan starten of onderweg stil komt te staan.

Voor deze situaties wordt gedacht aan de volgende voorzieningen.

Ingeval het niet mogelijk is om met een netwerkverbinding meldingen te doen of indien het rVDM-systeem tijdelijk niet beschikbaar is, moet de apparatuur waarmee de meldingen worden gedaan via een software-applicatie in staat zijn om offline meldingen te kunnen doen en de daarbij behorende gegevens vast te leggen. De apparatuur die wordt gebruikt houdt deze gegevens van de offline meldingen vast en verzendt deze gegevens automatisch naar rVDM zodra er weer een netwerkverbinding is. Na afloop van het transport vindt indien nodig een namelding plaats langs elektronische weg.

Alleen in het uiterste geval dat ook deze voorziening niet toereikend is, kan een alternatieve manier van vastleggen en verstrekken van gegevens ter beschikking worden gesteld. Hierbij wordt gedacht aan het gebruik van een papieren vervoersbewijs dierlijke meststoffen (het VDM).

De uitgangspunten van de hiervoor omschreven voorzieningen zijn vastgelegd in het nieuwe artikel 52.

De voorziening waarmee het mogelijk is om zonder netwerkverbinding, dus *offline*, meldingen vast te leggen, vormt de kern van de noodprocedures. Deze voorziening bestaande uit een *offline* app kan ook worden gebruikt in de gevallen waarin het rVDM-systeem tijdelijk niet beschikbaar is. In beide gevallen is communicatie met dat systeem even niet mogelijk, zij het om verschillende redenen.

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 26 643/24 095, nr. 654

Enkel voor de uitzonderlijke situatie dat naar het oordeel van de minister sprake is van een calamiteit waarbij ook de voorziening van de *offline* app geen soelaas zal bieden, zal worden voorzien in een alternatieve manier van melden, te weten een voorziening als het oorspronkelijke papieren VDM.

Aan beide voorzieningen situaties kan voorts nog een verplichting tot een namelding worden gekoppeld, zodat zeker is dat de juiste gegevens in het rVDM-systeem zijn opgenomen.

Met de voorziening waarmee het mogelijk is om *offline* meldingen te doen kan het overgrote deel van de gevallen waarin storings van diverse aard aan de orde zijn worden ondervangen. Het papieren VDM heeft slechts een rol in uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld wanneer het rVDM-systeem als zodanig volledig buiten gebruik en ontoegankelijk is gedurende een aanzienlijke periode.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat van de betrokken ondernemers mag worden verwacht dat zij zorgen voor afdoende middelen om aan de verplichtingen die uit het gebruik van rVDM voortvloeien te kunnen voldoen. Het feit dat bijvoorbeeld een telefoon of andere apparatuur die gebruikt wordt om meldingen aan rVDM te verrichten kapot is of niet voldoende opgeladen, is nadrukkelijk geen grond om gebruik te kunnen maken van de noodvoorzieningen. Een dergelijk euvel staat immers los van het ontbreken van een netwerkverbinding of een storing in de beschikbaarheid van het systeem. De ondernemer zal in dat geval zelf moeten zorgen voor apparatuur die wel bruikbaar is, of het transport moeten uitstellen.

In artikel 52 zijn diverse grondslagen opgenomen om de noodvoorzieningen alsmede daarmee verband houdende aspecten desgewenst verder uit te werken in de Urm.

Op basis van het derde lid kunnen de situaties waarin gebruikt kan worden gemaakt van de noodvoorzieningen nader worden beschreven. Daarnaast kunnen eisen aan de beide noodprocedures worden gesteld. Bij de mogelijkheid om zonder netwerkverbinding meldingen vast te leggen kunnen bijvoorbeeld prestatiekenmerken voor de te gebruiken apparatuur worden opgenomen, net zoals dat bijvoorbeeld voor de GR-apparatuur is gebeurd. Voor de uiterste terugvaloptie van het papieren VDM kunnen bijvoorbeeld eisen worden gesteld aan het formulier en de daaraan gekoppelde nummers. Voor de melding die achteraf moet worden gedaan kan worden vastgelegd in welke situaties die moet plaatsvinden alsmede het uiterste moment waarop deze melding na het transport nog mag worden gedaan. Tot slot kan een procedure worden uitgewerkt op grond waarvan de minister kan vaststellen dat er sprake is van de uitzonderlijke situatie dat de noodvoorziening van de *offline app* ontoereikend is en de wijze waarop daarover wordt gecommuniceerd. Ook kan dan worden ingevuld aan de hand van welke criteria kan worden bepaald dat er niet langer sprake is van de ontoegankelijkheid van het systeem. Op deze manier ligt de regie over toepasselijkheid van deze terugvaloptie bij de minister en wordt voorzien in een procedure dat deze situatie voor betrokkenen kenbaar kan worden gemaakt.

#### **4. Proces van invoering van rVDM**

De invoering van rVDM is omvangrijk en betreft een grootschalige systeemwijziging die enkele tienduizenden bedrijven en ca. een miljoen mesttransporten per jaar raakt en een forse verandering met zich brengt voor de werkwijze en bedrijfsprocessen van de sector, de NVWA en RVO.



Daarom is vooruitlopend op de inwerkingtreding van de regelgeving van het rVDM-systeem in juni 2022 gestart met een pilot. Hierin voorziet de Vrijstellingsregeling vroegtijdige toepassing rVDM-systeem, gebaseerd op artikel 73a van het Ubm (het al in werking getreden artikel I, onderdeel N, van het besluit van 8 april 2021) en artikel 38 van de Meststoffenwet. Met de deelnemers van deze pilot wordt de werking van het nieuwe systeem getoetst en wordt nagegaan of de systemen van de sector en de overheid goed op elkaar aansluiten. De uitkomsten uit deze pilot dragen bij om na afloop van het mestseizoen in 2022 het rVDM-systeem voor alle ondernemers en mesttransporten op een verantwoorde manier uit te rollen. Door de maanden na het uitrijdseizoen, waarin relatief weinig mesttransporten plaatsvinden, te benutten voor de brede uitrol van het systeem naar zoveel mogelijk ondernemers die daartoe bereid zijn, kunnen zoveel mogelijk ondernemers in een relatief rustige periode overschakelen op het systeem en kunnen eventuele problemen worden verholpen voordat het rVDM-systeem in werking treedt en daarmee voor ieder bedrijf verplicht is.

De onderhavige wijzigingen in het Ubm zijn noodzakelijk om het rVDM-systeem bij een verdere uitrol optimaal te laten functioneren.

## **5. Gevolgen voor bedrijfsleven en overheid**

### **5.1 Bedrijfseffecten**

Uit onderzoek door RVO op basis van het vervoersbewijs dierlijke meststoffen (VDM) blijkt dat het totale aantal mesttransporten in 2020 bijna 1 miljoen bedroeg. Hierbij waren in totaal 8.733 vervoerders betrokken.

#### *5.1.1 Regeldruk*

Na publicatie van de wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet (hierna: Ubm) in april 2021 heeft samen met sectorpartijen, zoals LTO, Cumela, TLN en Rabobank een probleemanalyse plaatsgevonden. Hierbij is onderzocht hoe de werkbaarheid en robuustheid van het rVDM-systeem verbeterd kan worden.

Voor een meer uitgebreide toelichting op deze probleemanalyse wordt verwezen naar paragraaf 3.1.

Uit deze probleemanalyse is gebleken dat er nog enkele aanpassingen noodzakelijk zijn in het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet.

De wijziging heeft betrekking op een tweetal onderwerpen: een aanpassing van de systematiek van de startmelding en een nadere uitwerking van de noodprocedure indien het niet mogelijk is rVDM te bereiken voor het doorgeven van meldingen.

De onderhavige wijziging heeft geen invloed op de handelingen die de vervoerder moet verrichten bij het melden van een mesttransport ten opzichte van hetgeen bepaald is in de eerdere wijziging van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet, zoals gepubliceerd op 8 april 2021. Thans wordt voorzien in een storingsvoorziening om te borgen dat ook in het geval van een storing of niet beschikbaarheid van mobiel dataverkeer of het rVDM-systeem, de vervoerders hun meldingen in rVDM kunnen blijven doen, zodat transporten van dierlijke mest niet stil komen te staan.

De noodvoorziening ziet op twee onderdelen, namelijk een offlinevoorziening voor het doen van rVDM-meldingen en een andere wijze van melden indien naar oordeel van de minister sprake is van een bijzondere situatie waarvoor ook de offlinevoorziening niet toereikend is.

De offlinevoorziening voor het doen van rVDM-meldingen via een middel dat beschikbaar gesteld wordt door de overheid of een andere partij heeft geen gevolgen voor de regeldruk. Met deze offlineapplicatie kunnen alle gegevens van het transport ingevoerd worden en zodra er een verbinding is of het rVDM-systeem weer beschikbaar is worden de gegevens automatisch verstuurd naar rVDM. In deze situatie hoeft de vervoerder geen extra handelingen te verrichten en daarmee neemt de regeldruk dus niet toe.

Alleen in het uiterste geval dat ook deze voorziening niet toereikend is, kan een alternatieve manier van vastleggen en verstrekken van gegevens ter beschikking worden gesteld. Hierbij wordt gedacht aan het gebruik van een papieren vooraanmelding, gevolgd door een namelding in het rVDM-systeem.

Indien een vervoerder in een (zeer) uitzonderlijke situatie gebruik moet maken van een papieren vooraanmelding leidt dit tot een beperkte toename van de administratieve last van in totaal circa € 3.000 als gevolg van het archiveren van de papieren vooraanmelding. Bij de doorberekening naar de kosten wordt gerekend met een uurtarief van € 37 en wordt uitgegaan van circa 8.000 papieren vooraanmeldingen die gearchiveerd moeten worden.

Daarnaast wordt geregeld dat de startmelding al op een eerder moment kan plaatsvinden waardoor een extra handeling op de laadlocatie door de chauffeur niet meer nodig is. Deze verruiming van de termijn voor het doen van de startmelding heeft geen gevolgen voor de regeldruk.

#### 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 ATR acht de gevolgen voor de regeldruk niet substantieel en voldoende beschreven in de toelichting.

#### *5.1.2 Overige bedrijfseffecten*

De overheid voorziet in een offlineapplicatie waarmee de vervoerders de meldingen in rVDM kunnen blijven doen in geval van een storing of niet beschikbaarheid van mobiel dataverkeer of het rVDM-systeem. Deze offlineapplicatie kan ook door ontwikkelaars van bedrijfsmanagementsystemen worden aangeboden.

#### *5.1.3 Uitvoerings- en handhavingslasten*

De systemen bij NVWA en RVO zijn zodanig aangepast dat de gegevens over het mesttransport door de minister kunnen worden ingewonnen en dat de bedrijfssystemen van de sector hier zoveel mogelijk op kunnen aansluiten. Bij de start van deze nieuwe werkwijze wordt ingezet op begeleiding en communicatie, voortdurende monitoring en nauwe samenwerking met sectorpartijen. Daarnaast wordt voor de situatie dat er geen internetconnectiviteit is of de online functionaliteit van het rVDM-systeem niet beschikbaar is een offline rVDM-app ontwikkeld. Voor de situatie dat ook de offline functionaliteit niet beschikbaar is, zal door RVO een alternatief voor het vastleggen en de verstrekken van de gegevens ter beschikking worden besteld. Zoals eerder gezegd, wordt hierbij nu gedacht aan een papieren formulier. Daarnaast zal er bij het in werking treden van dit scenario ook extra communicatie nodig zijn om duidelijk te maken vanaf welk moment en tot wanneer van de papieren noodprocedure gebruikt gemaakt mag worden.

## 5.2 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 robuust is, goed functioneert en werkbaar is voor sector en overheid.

Goed functionerende (nood)procedures die bedrijven bij uitval van systemen adequaat faciliteren om de benodigde gegevens te leveren zijn dan ook essentieel.

De risico's die gesignaleerd zijn en onderkend worden betreffen voornamelijk: het toezicht op de naleving indien de startmelding op een eerder moment gegeven mag worden en onterecht gebruik van de noodprocedures.

Door de andere positionering van de startmelding is het niet altijd mogelijk om tijdig aanwezig te zijn op de laadlocatie. Dit is van invloed op de inspectiemogelijkheden.

Voor de noodprocedures geldt dat wanneer ze gebruikt moeten worden, het toezicht op de naleving van de regelgeving minder effectief zal zijn. Door het *real time* beschikbaar hebben van vervoersgegevens kunnen onjuistheden sneller gesignaleerd worden en fouten worden voorkomen. Het is dan ook wenselijk om het gebruik van de noodprocedures zoveel mogelijk te voorkomen. In de Urm zal nader uitgewerkt worden in welke gevallen er mag worden teruggevallen op de noodvoorzieningen.

Het traject met betrekking tot de invoering wordt nauwlettend gevolgd en getoetst, zodat eventuele risico's tijdig kunnen worden ondervangen. Hierbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een testfase of pilotfase van het rVDM-systeem en de noodprocedures om de implementatie van dit systeem zo soepel mogelijk te laten verlopen.

## 6. Verhouding tot hoger recht –Algemene Verordening Gegevensbescherming

Dit besluit leidt niet tot een andere beoordeling van de relatie tussen rVDM en de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming<sup>5</sup>. Voor een meer uitgebreide toelichting op deze aspecten wordt verwezen naar de toelichting op de eerdere wijziging van het Ubm voor rVDM (Besluit van 8 april 2021, Stb. 2021, 192, pagina's 26-27). De DPIA die is opgesteld in het kader van laatstgenoemde wijziging van 8 april 2021 is aangevuld met de onderdelen die via onderhavige wijziging van het Ubm voor rVDM worden vastgelegd.

## 7. Afstemming met externe partijen

Over transport van dierlijke meststoffen vindt structureel overleg plaats met afgevaardigden van de sectorpartijen. Tijdens dit proces rondom de voorbereidingen van de invoering van rVDM is het overleg en de afstemming met de betrokken sectorpartijen behoorlijk geïntensiveerd. In dit kader is ook de eerder genoemde probleemanalyse opgesteld. Over de uitwerking van deze analyse is ook overleg geweest met deze partijen. Daarmee zijn de uitgangspunten van dit besluit waarmee het Ubm wordt gewijzigd genoegzaam bekend.

<sup>5</sup> 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)

## **8. Inwerkingtreding**

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. Inwerkingtreding van de rVDM-regels is beoogd op 1 januari 2023. De beoogde inwerkingtreedingsdatum is in lijn met het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten voor regelgeving.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
H. Staghouwer