



Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 16 december 2024, nr. WJZ/ 46147869, houdende wijziging van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet in verband met het wijzigen van enkele bepalingen inzake het transport van meststoffen, het wijzigen van de omschrijving van enkele reststoffen in bijlage Aa alsmede het toevoegen van enkele reststoffen aan die bijlage

De Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur,

Gelet op de artikelen 5, tweede lid, 50, vierde en vijfde lid, 51, zesde en achtste lid, 52a, eerste lid, 70, tweede lid, onderdeel b, en 73 van het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet;

Besluit:

ARTIKEL I

De Uitvoeringsregeling Meststoffenwet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 54, achtste lid, onderdeel b, wordt na '46' ingevoegd '48,'.

B

Artikel 59, vierde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'het wegen' vervangen door 'de gewichtsbepaling'.
2. In onderdeel a wordt 'die is gewogen' vervangen door 'waarvan het gewicht is bepaald'.

C

Artikel 69 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na het derde lid wordt, onder vernummering van het vierde tot en met het elfde lid tot het vijfde tot en met het twaalfde lid, een lid ingevoegd, luidende:
 4. Indien dierlijke meststoffen afkomstig van paarden of pony's tijdens het vervoer worden overgeladen op een ander transportmiddel waarna deze meststoffen worden vervoerd naar een onderneming waar deze meststoffen worden gebruikt voor de productie van substraat voor de teelt van champignons of van een grondstof voor de productie van substraat dan wel worden vervoerd naar een intermediaire onderneming waar tussenopslag van maximaal 48 uur van deze meststoffen plaatsvindt voordat deze meststoffen worden afgevoerd naar een hiervoor bedoelde onderneming, kan de desbetreffende hoeveelheid dierlijke meststoffen, in zoverre in afwijking van artikel 68, eerste lid, van het besluit, worden bepaald op basis van de in bijlage I, tabel II, voor de desbetreffende mestsoort vermelde forfaitaire stikstofgehalten, onderscheidenlijk fosfaatgehalten.
2. In het zesde lid (nieuw) wordt 'vierde lid' vervangen door 'vijfde lid'.
3. In het zevende lid (nieuw) wordt 'vierde lid' vervangen door 'vijfde lid'.
4. In het achtste lid (nieuw) wordt 'en derde lid' vervangen door ', derde en vierde lid'.
5. In het negende lid (nieuw) wordt 'vierde lid' vervangen door 'vijfde lid'.
6. In het tiende lid (nieuw) wordt 'vijfde en zesde lid' vervangen door 'zesde en zevende lid'.
7. In het elfde lid (nieuw) wordt 'en zesde lid' vervangen door ', zesde en zevende lid'.



8. In het twaalfde lid (nieuw) wordt 'tiende lid' vervangen door 'elfde lid'.

9. Na het twaalfde lid (nieuw) wordt, onder vernummering van het twaalfde lid (oud) tot en met het zestiende lid tot het veertiende lid tot en met het achttiende lid, een lid ingevoegd, luidende:

13. Bij het vervoer van dierlijke meststoffen overeenkomstig het vierde lid draagt de vervoerder er zorg voor dat bij de vooraanmelding, bedoeld in artikel 54, eerste lid, tevens het kenteken van motorrijtuig, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, en, indien daarvan afwijkend, tevens het kenteken van het getrokken voertuig waarin de vracht mest wordt overgeladen, aan rVDM worden verstrekt. De kentekens van het motorrijtuig en het getrokken voertuig waarin wordt overgeladen kunnen worden gewijzigd tot het tijdstip van overladen.

10. In het veertiende lid (nieuw) wordt 'en derde lid' vervangen door ', derde en vierde lid'.

11. In het vijftiende lid (nieuw) wordt na 'derde,' ingevoegd 'vierde,' en wordt 'vijfde en zesde lid' vervangen door 'zesde en zevende lid'.

12. In het zestiende lid (nieuw) wordt 'vierde lid' vervangen door 'vijfde lid'.

13. In het zeventiende lid (nieuw) wordt 'vijfde en zesde lid' vervangen door 'zesde en zevende lid' en wordt 'negende lid' vervangen door 'tiende lid'.

D

Artikel 69e wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, wordt als volgt gewijzigd:

- a. In de aanhef wordt na 'een bedrijf' ingevoegd 'of een intermediaire onderneming';
- b. In subonderdeel 1° wordt 'de intermediaire onderneming' vervangen door 'de ontvangende intermediaire onderneming';
- c. In subonderdeel 2° wordt na 'bedrijf' ingevoegd 'of één intermediaire onderneming'.

2. In het negende lid wordt 'optreden' vervangen door 'optredend'.

E

Bijlage Aa wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan onderdeel I worden drie reststoffen toegevoegd, luidende:

36. Reststof die is vrijgekomen bij ethanolproductie uit maïszaad. Uit een mengsel van gemalen maïszaad, water, gist, gist voedingsstoffen, pH-regulerende stoffen en enzymen wordt, na verwijdering van de ethanol door destillatie en afscheiding van olie en vezels, de resterende waterige fractie ingekookt tot een siroop. Deze wordt samen met de vezelfractie gedroogd tot een fijnkorrelig bruin poeder (gedroogde maïspoeling).
37. Reststof die is vrijgekomen bij de winning van olie door mechanische persing van koolzaad waarvan de zaadhuid vooraf verwijderd is en olie afgescheiden is door filtratie met behulp van lignocellulose en dat bestaat uit resten koolzaadkern en lignocellulose (filterkoek van koolzaad).
38. Reststof die is vrijgekomen bij de extractie van korrelslib afkomstig van biologische zuivering met behulp van Nereda-technologie van procesafvalwater van zuivelproductie en die bestaat uit korrelslib waaruit biopolymeren zijn geëxtraheerd (korrelslib van procesafvalwater van zuivelproductie).

2. Aan onderdeel III wordt een reststof toegevoegd, luidende:

8. Reststof die is vrijgekomen bij de extractie van korrelslib afkomstig van biologische zuivering met behulp van Nereda-technologie van procesafvalwater van zuivelproductie en die bestaat uit korrelslib waaruit biopolymeren zijn geëxtraheerd (korrelslib van procesafvalwater van zuivelproductie).

3. Onderdeel IV, categorie 1, onder C1, wordt als volgt gewijzigd:



a. In de beschrijving van reststof nummer 38 wordt 'digestaat en zuiveringsslib' vervangen door 'digestaat en maximaal tweederde deel zuiveringsslib'.

b. Er wordt een reststof toegevoegd, luidende:

43. Reststof die is vrijgekomen bij reiniging van opslagtanks voor ruwe plantaardige oliën bedoeld voor levensmiddelen, farmacie of cosmetica met water, en welke bestaat uit bezonken residu van olie, olieresten en water (plantaardig olieresidu).

4. Onderdeel IV, categorie 1, onder C2, wordt als volgt gewijzigd:

a. De beschrijving van reststof nummer 5 komt te luiden:

Reststof die is vrijgekomen bij de fabrieksmatige productie van kant-en-klaar maaltijden, salades, sauzen, quiches of borrelsegmenten en die bestaat uit flotatieslib verkregen door fysisch-chemische zuivering van afvalwater van de productielijnen (voedingsmiddelen flotatieslib).

b. In de beschrijving van reststof nummer 22 wordt '(flotatieslib zuivelfabriek)' vervangen door '(flotatieslib poedervormige zuivelingrediënten)'.

c. Er worden zes reststoffen toegevoegd, luidende:

23. Reststof die is vrijgekomen bij de opslag van gezeefd afvalwater van de verwerking van aardappelen, groente en vlees voor salades, het reinigen en afvullen van verpakkingsmateriaal en het schoonmaken van de productielijnen en die bestaat uit water en kleine delen dierlijk vet, groenteresten en zetmeel (afvalwater van de productie van salades).
24. Reststof die is vrijgekomen bij de bewerking van melk tot melkpoeder en die bestaat uit resten melkpoeder, spoelwater en zuurregelaars (proceswater van melkpoederproductie).
25. Reststof die is vrijgekomen bij de productie van huisdiervoeders, en welke bestaat uit slib van het spoelwater van de productielijnen van huisdiervoeders gevormd door flocculatie en flotatie (huisdiervoeders flotatieslib).
26. Reststof die is vrijgekomen bij de verwerking van rauwe melk en room tot boter en ondermelk en bij het verpakken van boter en zuivelproducten en die bestaat uit flotatieslib verkregen door fysisch-chemische zuivering van spoelwater van de productielijnen (zuivel flotatieslib).
27. Reststof die is vrijgekomen bij het verwerken van aardappels in combinatie met andere grondstoffen voor levensmiddelen, waaronder dierlijk materiaal, tot aardappelproducten en die bestaat uit zuiveringsslib van reinigingswater uit de productielijnen van aardappelverwerking (zuiveringsslib van aardappelverwerking met dierlijk materiaal).
28. Reststof die is vrijgekomen bij het smelten en vervolgens scheiden middels zwaartekracht van gebruikt frituurvet en gebruikte frituurolie afkomstig van professionele keukens en welke bestaat uit bezonken residuen en resten frituurvet en -olie (frituurvet en -olieresidu).

F

Aan de tabel in bijlage F wordt onder 'Bijzonderheden transport' een regel toegevoegd, luidende:

Overgeladen op ander vervoermiddel	48
------------------------------------	----

G

Voor de feitcodes M238 tot en met M241 wordt de tabel in Bijlage M onder 'Vervoer van dierlijke meststoffen' als volgt gewijzigd:

1. In de kolom Uitvoeringsregeling (UR) wordt 'Art. 59 lid 4' vervangen door 'Art. 59 lid 4, art. 62 lid 5, art. 63 lid 4, art. 64 lid 4, art. 66 lid 4, art. 67 lid 4, art. 68 lid 5, art. 69 lid 12, art. 69c lid 4, art. 69d, lid 4, art 69e lid 7, art. 69l lid 5'.

2. In de kolom 'Omschrijving regelovertreding' wordt 'na het wegen' telkens vervangen door 'na de gewichtsbepaling'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2025, met uitzondering van artikel I, onderdeel E, derde lid, onder a, dat in werking treedt met ingang van 1 maart 2025.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 december 2024

*De Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur,
F.M. Wiersma*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (hierna: Urm) op een aantal punten. De in de regeling opgenomen wijzigingen zien op de artikelen 54, 59, 69 en 69e. Daarnaast zijn enkele bijlages van de Urm gewijzigd. Zo is een aantal stoffen toegevoegd aan bijlage Aa zodat deze als meststof of covergistingsmateriaal gebruikt kunnen worden. In Bijlage F is een extra opmerkingscode toegevoegd die gebruikt kan worden voor het melden in rVDM van een bijzondere situatie bij een transport en er zijn enkele wijzigingen aangebracht in bijlage M. Hieronder worden de wijzigingen uitgebreider toegelicht.

2. Wijzigingen

Artikel 54

Artikel 54, zevende lid, bepaalt dat de opmerkingscodes uit bijlage F bij de vooraanmelding moeten worden doorgegeven en tot de startmelding kunnen worden gewijzigd. Aan bijlage F is met deze wijzigingsregeling opmerkingscode 48 toegevoegd. Deze code betekent dat een vracht mest wordt overgeladen op een ander transportmiddel. Het is voor toezichthouders gewenst dat deze opmerkingscode ook nog na de startmelding kan worden gewijzigd als een situatie zich voordoet dat gedurende het transport het overladen in een ander transportmiddel noodzakelijk is, bijvoorbeeld in geval van een calamiteit. Met de opname van opmerkingscode 48 in het achtste lid van artikel 54 is dat mogelijk gemaakt

Artikel 59: weegmelding

Sinds de invoering van het real time Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen (rVDM) geldt dat de vervoerder van dierlijke mest direct na het wegen van de vracht mest of het bepalen van het gewicht door een schatting ervan, een weegmelding moet doen in rVDM, waarmee het gewogen gewicht of het geschat gewicht wordt bevestigd of aangevuld.

In artikel 59, vierde lid, was opgenomen dat de vervoerder onverwijld na het wegen de weegmelding doet. Met deze wijziging is verduidelijkt dat ook bij een transport waar de vracht dierlijke mest niet gewogen wordt, maar waar het gewicht van de vracht zo nauwkeurig mogelijk bepaald wordt door schatting, direct na de gewichtsbepaling een weegmelding moet worden gedaan in rVDM. Tevens zijn in bijlage M de feitcodes 238, 239,240 en 241 hierop aangepast.

Artikel 69: overladen van paarden- en ponymest

Op basis van artikel 69, eerste, tweede en derde lid, mag paarden- en ponymest zonder wegen en bemonsteren vervoerd worden naar een substraatbereider of tussenopslag van een intermediair waar deze mest maximaal 48 uur opgeslagen wordt voordat deze vervoerd wordt naar de substraatbereider. Hierbij mag de vervoerder paarden- en ponymest bij paarden- en ponyhouders verzamelen tot één vracht. Als er bij meerdere leveranciers geladen is dan doet de vervoerder voor elke leverancier een vooraanmelding, een startmelding, een weegmelding waarin het geschat gewicht wordt bevestigd of aangevuld en verzendt de vervoerder een losmelding nadat de vracht gelost is bij de afnemer. Het mestvervoer hoeft niet uitgevoerd te worden met een transportmiddel met geregistreerde GR-apparatuur en onverwijld wegen, bemonsteren en analyseren van iedere vracht mest is niet nodig. Wel maakt iedere leverancier een schatting van het gewicht. Na het lossen tekenen de leverancier en de afnemer digitaal voor de overdracht van de mest.

In gesprekken met vervoerders van paarden- en ponymest is gebleken dat in de praktijk de mest met een kraanwagen (met weinig laadvermogen) wordt opgehaald bij verschillende paarden- en ponyhouders en vervolgens vanuit de kraanwagen de vracht mest wordt overgeladen in een andere vrachtwagen (charter) die de mest vervolgens wegbrengt naar de substraatbereider. Dit gebeurt bij circa 40% van de vrachten.

Sinds de invoering van het real time Vervoersbewijs Dierlijke Meststoffen (rVDM) is deze werkwijze niet meer mogelijk omdat voorafgaand aan het transport het kenteken van het transportmiddel gemeld moet worden en het kenteken na het laden van het transport niet meer gewijzigd kan worden. Daardoor is het niet meer mogelijk om de vracht mest over te laden in een andere vrachtauto. Het is gewenst dat de hiervoor beschreven praktijk ook na de invoering van het rVDM mogelijk blijft.

Zoals hierboven geschetst is komt het in de praktijk regelmatig voor dat de vracht paardenmest door

de intermediair niet in één keer naar de eindbestemming wordt gebracht, maar dat de paardenmest wordt overgeladen in een andere vrachtauto en vervolgens verder wordt getransporteerd naar de eindbestemming. Deze manier van vervoeren kan worden beschouwd als twee afzonderlijke transporten door één vervoerder, of als een verlengd transport. Indien deze transporten worden beschouwd als twee afzonderlijke transporten, dan geldt volgens de huidige regels dat beide transporten in rVDM gemeld moeten worden. Indien dit vervoer wordt beschouwd als een verlengd transport betekent dit dat er slechts één rVDM melding hoeft worden gedaan.

Met deze wijziging wordt geregeld dat de vervoerder de vracht mest mag overladen in een ander transportmiddel van de betreffende vervoerder, indien hij de vracht naar een substraatbereider of tussenopslag van een intermediair brengt waar deze mest maximaal 48 uur opgeslagen wordt. Deze wijze van transport wordt gezien als een verlengd transport waarvoor één melding gedaan moet worden in rVDM. Wel moet de vervoerder in de vooraanmelding ook het kenteken melden van het transportmiddel waarin de vracht mest wordt overgeladen. Daarnaast moet de vervoerder via een opmerkingscode in rVDM melden dat er sprake is van het overladen van de vracht. Daarvoor kan de vervoerder de nieuwe opmerkingscode 48 'overgeladen op ander vervoermiddel' gebruiken. De kentekens van het transportmiddel waarin wordt overgeladen kunnen worden gewijzigd tot het moment van overladen. Hiermee is te allen tijde voor de toezichthouder bekend met welk transportmiddel de mest wordt vervoerd.

De vervoerder die gebruik maakt van de hiervoor beschreven mogelijkheid moet het kenteken van het transportmiddel waarin wordt overgeladen en opmerkingscode 48 uiterlijk voordat de startmelding gedaan is, gemeld hebben in rVDM. Hiermee wordt geborgd dat het kenteken van het voertuig in de vooraanmelding altijd overeenkomt met de feitelijke situatie. In de administratie moet de vervoerder bijhouden welke chauffeurs betrokken zijn geweest bij het transport. Voor de NVWA is hiermee inzichtelijk bij welke leverancier de mest geladen wordt, bij wie de mest gelost wordt, dat er overgeladen wordt en met welk transportmiddel er gereden wordt.

Artikel 69, vierde lid, is zodanig gewijzigd dat ook in het geval van overladen tijdens het transport van paarden- en ponymest naar een substraatbereider of tussenopslag van een intermediair waar deze mest maximaal 48 uur opgeslagen wordt, de desbetreffende hoeveelheid dierlijke meststoffen bepaald wordt op basis van forfaitaire gehalten. De vracht mest hoeft dus niet gewogen, bemonsterd en geanalyseerd te worden.

Hiermee is het mogelijk dat een vracht paardenmest die door de verantwoordelijke vervoerder met een kraanwagen is opgehaald bij één of meerdere leveranciers overgeladen kan worden in een grotere vrachtwagen die de vracht naar de eindbestemming brengt.

Artikel 69 e: vervoer per pijpleiding

De wijziging van artikel 69e maakt het mogelijk dat vervoer van meststoffen tussen twee intermediairs per pijpleiding kan gebeuren. Dit was reeds mogelijk voor het transport van dierlijke mest van een landbouwbedrijf naar een intermediair. Met deze wijziging is aangesloten bij nieuwe praktijksituaties betreffende transport van meststoffen tussen intermediairs.

Voor dit vervoer van mest via een pijpleiding geldt als voorwaarde dat de pijpleiding behoort tot de ontvangende intermediair, dat de pijpleiding uitsluitend wordt gebruikt voor afvoer van meststoffen van één intermediaire onderneming en dat de grootte van een vracht vooraf wordt bepaald, maximaal 36 ton is en binnen 24 uur wordt vervoerd. Er is aangesloten bij de voorschriften die reeds gelden voor het vervoer van mest door een pijpleiding tussen een primair landbouwbedrijf en een intermediair.

De pijpleiding mag alleen worden gebruikt voor afvoer van meststoffen van één bedrijf of één intermediaire onderneming omdat er na levering een zogenaamde 'transitmest' in de pijpleiding achterblijft, die die anders niet met zekerheid aan een leverancier kan worden toegeschreven. Vermenging van deze (transit)mest van verschillende bedrijven of intermediaire ondernemingen kan optreden indien tijdens het pompen de mestleiding niet volledig gevuld is of indien de mest van het ene bedrijf of intermediaire onderneming andere stromingseigenschappen heeft dan die van het andere bedrijf of andere intermediaire onderneming. Dit knelpunt komt alleen voor als er sprake is van meerdere leveranciers die op één pijpleiding zijn aangesloten.

Om de huidige één-op-één-initiatieven, waarbij dit probleem niet speelt, niet te remmen, is ervoor gekozen de één-op-één-pijpleidingstransporten ook voor het vervoer tussen twee intermediaire ondernemingen te regelen. De intermediair die de mest ontvangt is in deze tevens vervoerder en afnemer van de mest en verantwoordelijk voor het beheer van de pijpleiding.

De meststoffen worden vervoerd door de voorafgaand aan het vervoer bepaalde lading van maximaal 36 ton, binnen 24 uur te verpompen door de pijpleiding. Dit komt overeen met de maximale vracht

van een vrachtwagen. Zodra de mest door de afsluitklep van de leverancier gaat, valt de mest onder verantwoordelijkheid van de ontvangende intermediair. Een computer van de intermediair stuurt de afsluitkleppen aan beide uiteinden van de pijpleiding alsmede de pompen aan om de mest te verplaatsen van de leverancier naar de ontvanger. De ontvangende intermediair is de vervoerder en is in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van de mest met alles wat daarbij hoort zoals het opsturen van het monster naar een geaccrediteerd laboratorium, het bepalen van het gewicht en het melden van het transport in rVDM. De pijpleiding met de bijbehorende GR/GPS-, bemonsterings- en verpakingsapparatuur wordt door deze intermediaire onderneming bij RVO geregistreerd. Het laten analyseren van het monster, het melden van het transport in rVDM, het gebruik maken van een geregistreerde intermediair en geregistreerde GR/GPS- apparatuur, het bemonsterings- en verpakingsapparaat en het feit dat de opslagruimte (ontvangstbak) geregistreerd moet staan bij RVO, is niet anders dan bij een transport via de weg.

Wijziging bijlage Aa: wijzigen en toevoegen reststoffen

Bijlage Aa bevat een lijst van reststoffen die als meststof of covergistingsmateriaal gebruikt kunnen worden. In het Uitvoeringsbesluit Meststoffenwet worden algemene kaders gesteld waaraan deze stoffen moeten voldoen om op deze lijst te worden opgenomen. Op basis van een dossier, dat door de aanvrager wordt aangeleverd, wordt een beoordeling gedaan door de Commissie Deskundigen Meststoffenwet (hierna: CDM). Bijlage Aa is aangevuld met diverse stoffen.

Bij onderdeel I en III van bijlage Aa is korrelslib van procesafvalwater van zuivelproductie toegevoegd. Deze stof komt vrij bij biologische zuivering van procesafvalwater van zuivelproductie. De CDM heeft deze stoffen getoetst conform het Protocol beoordeling stoffen Meststoffenwet, versie 3.2 en is tot een positief oordeel gekomen. Deze stof kan direct gebruikt worden als meststof. Datzelfde geldt voor gedroogde maisspoeling en filterkoek van koolzaad. Beide zijn toegevoegd aan onderdeel I.

Aan onderdeel IV, zijn diverse stoffen toegevoegd die gebruikt kunnen worden als covergistingsmateriaal. Het betreft één stof van plantaardige herkomst en zes stoffen van dierlijke herkomst, al dan niet gecombineerd met stoffen van plantaardige herkomst. Deze stoffen (plantaardig olieresidu, afvalwater van de productie van salades, proceswater van melkpoederproductie, huisdiervoeders flotatieslib, zuivel flotatieslib, zuiveringsslib van aardappelverwerking met dierlijk materiaal en frituurvet en -olieresidu) zijn door de CDM getoetst conform het Protocol beoordeling stoffen Meststoffenwet, versie 3.2, en de CDM is tot een positief oordeel gekomen.

Ten slotte zijn drie stoffen die reeds in de bijlage Aa, onderdeel IV, categorie 1, onder C1 en C2 staan, aangepast en verduidelijkt. Zuiveringsslib van aardappelverwerking is gewijzigd om duidelijk te maken dat het gaat om maximaal tweederde deel zuiveringsslib. Voedingsmiddelen flotatieslib is gewijzigd zodat ook flotatieslib van productie van het borrelsegment onder de definitie kan worden geschaard. Flotatieslib poedervormige zuiveringrediënten is gewijzigd om verwarring te voorkomen met de nieuw toegevoegde stof zuivel flotatieslib.

Wijziging bijlage F: opmerkingscodes

In bijlage F onder 'bijzonderheden transport' is een opmerkingscode opgenomen voor het melden van het overladen van mest in aan ander het vervoermiddel.

Wijziging bijlage M: feitcodes

In bijlage M zijn de feitcodes 238, 239, 240 en 241 aangepast en verduidelijkt. Deze feitcodes zien op het verstrekken van het gewicht van een vracht dierlijke mest aan rVDM (weegmelding). Omdat de gewichtsbepaling van de mest niet altijd plaatsvindt door middel van wegen, is in de omschrijving van de regelovertreiding 'wegen' vervangen door 'gewichtsbepaling'.

Daarnaast zijn er een aantal artikelleden toegevoegd aan de tabel in bijlage M. Het betreft allereerst de toevoeging van artikelleden op grond waarvan de gewichtsbepaling, bedoeld in artikel 59, vierde lid, op een andere wijze plaatsvindt dan door het wegen en waarbij het gewicht daarna nauwkeuriger wordt bepaald. In die gevallen moet het dan bepaalde gewicht van de vracht dierlijke mest worden verstrekt aan rVDM als dat afwijkt van het reeds eerder doorgegeven geschatte gewicht of worden bevestigd als dat daarmee overeenkomt.

Deze gegevens moeten tijdig, volledig, naar waarheid en op de juiste wijze gemeld worden. Ten slotte betreft het gevallen waarin de verstrekking van de gegevens, bedoeld in artikel 54, vierde lid op een ander tijdstip plaatsvindt dat het in artikel 5, vierde lid, bedoelde tijdstip.

3. Effecten bedrijfsleven en overheid

Met de wijziging van artikel 54 en 69 en bijlage F wordt aangesloten bij de werkwijze in de praktijk. Bij circa 40% van de vrachten paarden- en ponymest die naar een substraatbereider vervoerd worden, is er sprake van overladen van de mest vanaf een of meerdere kraanwag(en)s naar een grotere vrachtauto die de mest vervoert naar de eindbestemming. In 2023 zijn er circa 65.000 transporten geregistreerd van paarden- en ponymest die vervoerd werden naar een substraatbereider. Het vervoer gebeurt door ongeveer 20 gespecialiseerde vervoerders.

Het niet mogelijk maken van overladen zorgt voor een verhoging van de transportkosten als gevolg van extra aanschaf van kraanwagens, onrendabele vrachten en extra inzet van kraanmachinisten die op de huidige arbeidsmarkt moeizaam te vinden zijn. Daarnaast wordt hierdoor een toename in CO₂-emissie verwacht doordat vervoerders met relatief kleine kraanwagens beperkte hoeveelheden paardenmest over een langere afstand moeten transporteren. Er wordt ingeschat dat gemiddeld drie tot vijf kleine vrachten overgeladen worden in een grote vrachtauto. Indien overladen niet mogelijk is, neemt het aantal vervoersbewegingen toe met circa 6.500. De wijziging geeft intermediairs de mogelijkheid om de werkwijze die in de praktijk al vele jaren gehanteerd wordt, voort te zetten.

De wijziging van artikel 69e geeft intermediairs meer ruimte om meststoffen te transporteren naar een andere intermediair of verwerker. Dit kan na de wijziging immers ook per pijpleiding. Dit is een praktijksituatie die zich nu op beperkte schaal voordoet, maar de verwachting is dat deze situatie gezien het groeiende aantal mestvergisters en mestverwerkers, vaker zal voorkomen. Naast het groeiende aantal mestvergisters en mestverwerkers komt het ook vaker voor dat beide zich op korte afstand van elkaar vestigen, waardoor vervoer door een pijpleiding economisch rendabeler is dan vervoer over de weg. Daarnaast wordt door vervoer per pijpleiding een reductie in CO₂-emissie verwacht en kan, afhankelijk van de situatie, hinder door vrachtverkeer worden beperkt. Voor de intermediair levert het een kostenbesparing op doordat transport per pijpleiding in deze situaties goedkoper is dan transport over de weg. Een kwantitatieve berekening van de impact op de agrarische bedrijfspraktijk van deze wijziging is niet te maken. Dit komt omdat de bedrijfseffecten afhankelijk zijn van de specifieke bedrijfsvoering van de intermediaire ondernemer en de eigen keuzes die deze ondernemers maken om wel of niet gebruik te maken van deze mogelijkheid.

3.1 Regeldruk

De wijzigingen in deze regeling leiden nauwelijks tot extra administratieve handelingen bij de sector en hebben ook nagenoeg geen verzwaring of verlichting van de regeldruk voor de sector en de uitvoeringspraktijk tot gevolg. Bij RVO is onvoldoende data beschikbaar om de exacte gevolgen voor de regeldruk inzichtelijk te maken. De inschatting is dat zonder de mogelijkheid van overladen er circa 6.500 extra meldingen gedaan moeten worden in het rVDM-systeem, en dat de regeldruk met circa 38.000 euro zou toenemen. De wijziging die ziet op het vervoer van mest via een pijpleiding leidt niet tot extra administratieve handelingen en een toename van de regeldruk.

Met de wijzigingen die zien op het overladen van paardenmest en het vervoer van mest via een pijpleiding wordt aangesloten bij de bestaande praktijk. De andere wijzigingen zien onder andere op het toevoegen van extra stoffen in bijlage Aa en leiden niet tot extra administratieve handelingen bij de sector.

Er is advies gevraagd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk. Naar aanleiding van het advies is de paragraaf over de bedrijfseffecten en de regeldruk aangepast.

3.2 Uitvoering en handhaving

De effecten voor uitvoering en handhaving zijn zeer beperkt. Waar de wijzigingen effect hebben op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid, dragen zij in positieve zin daaraan bij.

Met de wijziging van artikel 69 wordt aangesloten bij de werkwijze in de praktijk en draagt daarmee bij aan een betere naleving. Doordat de vervoerder voorafgaand aan het transport het kenteken moet melden van het transportmiddel waarin de mest wordt overgeladen, is voor de NVWA op elk moment tijdens het transport in het rVDM-systeem bekend met welke transportmiddelen er gereden wordt. De gegevens van het betreffende mesttransport blijven hierdoor inzichtelijk voor de NVWA.

Met de wijziging van artikel 69e wordt het transport per pijpleiding mogelijk gemaakt voor het vervoer van dierlijke mest tussen twee intermediaire ondernemingen. Hiermee wordt aangesloten bij nieuwe praktijksituaties betreffende transport tussen intermediairs. Transport per pijpleiding is reeds mogelijk tussen een landbouwbedrijf en een intermediair. Dit maakt dat de situatie voor RVO en NVWA bekend is. Het transport per pijpleiding vervangt het transport per vrachtwagen, dus het aantal transporten zal naar verwachting niet veranderen.



Met de aanpassing en verduidelijking van bijlage M is het voor de NVWA mogelijk om ook bij maatwerktransporten te handhaven op het tijdig, juist en naar waarheid melden van de gegevens over het gewicht. Dit draagt in positieve zin bij aan de kwaliteit van de transportgegevens.

De toetsing van deze regeling op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid, de zogenaamde uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (UHT), is uitgevoerd door RVO en de NVWA. De NVWA adviseert met het oog op de handhaafbaarheid van de regeling om ook in onderdeel a van het vierde lid van artikel 59 te spreken over gewichtsbepaling in plaats van wegen. Dit voorstel is overgenomen en heeft geleid tot een aanpassing van de regeling.

RVO ziet geen bezwaren tegen de voorgestelde wijzigingen en geeft aan dat er bij een inwerkingtreding per 1 januari 2025 voldoende tijd is om de wijzigingen te implementeren.

Voor de afzonderlijke onderdelen van de regeling geeft RVO aan dat:

- communicatie en uitvoering over de verruiming van het overladen van paarden en pony-mest een beperkte impact heeft. RVO moet wel de nieuwe opmerkingscode opnemen in hun systeem;
- de wijziging in positieve zin bijdraagt aan de naleving doordat tijdens het transport alle betrokken transportmiddelen in beeld zijn;
- communicatie en uitvoering over de verruiming van het vervoer per pijpleiding een geringe impact heeft omdat met de verruiming wordt aangesloten bij bestaande voorwaarden;
- de toevoeging van nieuwe stoffen op bijlage Aa geen impact heeft op uitvoering en handhaving.

NVWA geeft aan dat de wijzigingsregeling handhaafbaar en uitvoerbaar is, mits e-Cert en de app rVDM zijn aangepast. Vanuit het perspectief van zoveel mogelijk fraudebestendige regelgeving ziet de NVWA geen risico's.

3.3 Consultatie

De ontwerpregeling is voor internetconsultatie aangeboden in de periode 21 juni 2024 tot en met 2 augustus 2024. Er is 1 consultatiereactie ontvangen. De consultatie heeft niet geleid tot een aanpassing van de ontwerpregeling.

De reactie ziet op de vraag of er ook rekening gehouden wordt met het verspreiden van verontreiniging in de mest door transport. Zoals in de paragrafen 2 en 3 is toegelicht, verminderen de wijzigingen die zien op het overladen van paardenmest en het vervoer van mest via een pijpleiding het aantal transporten over de weg. Dat betekent dat ook een eventuele verspreiding van verontreiniging door het transport van mest over de weg zal afnemen.

4. Notificatie

De aanpassingen in de bijlage Aa vormen technische voorschriften in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 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 (PbEU 2015, L 241). Notificatie heeft plaatsgevonden onder nummer MSG:20242308.NL. De ontwerpregeling is op 30 augustus 2024 ingevolge artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 voorgelegd aan de Europese Commissie. Op de ontwerpregeling zijn geen reacties gekomen.

5. Inwerkingtreding

In artikel II is bepaald dat de regeling in werking treedt met ingang van 1 januari 2025. Daarmee wordt voor de invoeringstermijn afgeweken van het kabinetsbeleid inzake de vaste verandermomenten zoals opgenomen in Aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Deze afwijking is evenwel gerechtvaardigd omdat het gewenst is dat snel gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden die met dit besluit zijn gerealiseerd. Daarbij komt dat het overladen van paarden- en ponymest op dit moment in de praktijk reeds plaatsvindt en het gewenst is dat deze situatie snel wordt gelegaliseerd. Daarnaast is sprake van reparatieregelgeving als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel c, van de genoemde Aanwijzing.

Artikel I, onderdeel E, derde lid, onder a bevat een aanscherping van de regeling. Gelet op lopende processen bij de mestvergisters treedt dit onderdeel van artikel I daarom eerst in werking met ingang van 1 maart 2025.

*De Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur,
F.M. Wiersma*