**Inhoudstafel**

[Mogen er op 1 IDF formulier meerdere Eural-codes voorkomen ? 4](#_Toc156384293)

[Bestaat er nog een “origineel” document bij de E-IDF ? 4](#_Toc156384294)

[Wie wordt nu beboet en wie gaat een eventuele boete moeten betalen als het niet in orde is ? 4](#_Toc156384295)

[Wat bedoelt men met producenten die regelingen treffen voor eigen afvalstoffen? 4](#_Toc156384296)

[Bestaan er uitzonderingen op IDF voor de IHM 5](#_Toc156384297)

[Voor een IHM die moet instaan voor een IDF zijn er in principe slechts weinig of geen uitzonderingen op het IDF, bijvoorbeeld de afvoer van niet gevaarlijk afval van een recyclagepark. De IHM is immers professioneel bezig met het regelen van afvaltransporten. De meeste uitzonderingen van artikel 6.1.1.1 van het VLAREMA zijn van toepassing op producenten van afvalstoffen die de afvalstoffen na productie vervoeren. 5](#_Toc156384298)

[Wat zijn de verplichtingen voor de geregistreerde vervoerder ? 5](#_Toc156384299)

[Definitie ophaalronde (uitzondering art 6.1.1.2,§1,1° Vlarema) : 5](#_Toc156384300)

[Mag men IDF opstellen voor transporten die uitgezonderd zijn, i.e. waarvoor geen IDF is vereist ? 6](#_Toc156384301)

[Wat met afvoer van een recyclagepark naar een verwerker door een IHM ? 6](#_Toc156384302)

[Hoe omgaan met onderaannemers die met andere providers voor E-IDF werken? 6](#_Toc156384303)

[Wat met transit ? Hoe hier omgaan met IDF ? 6](#_Toc156384304)

[Wat met een transport dat niet kan plaatsvinden omwille van bvb een incident bij de verwerker ? Hoe hier omgaan met IDF ? 6](#_Toc156384305)

[Als je als verwerker een vracht niet accepteert en die weigert. Moet je dan het IDF aftekenen met een opmerking en welke gegevens moeten op het IDF voor het vervolgtransport na weigering? 7](#_Toc156384306)

[Wat met transporten van en naar Wallonië ? 7](#_Toc156384307)

[Wat met het juiste gewicht. Kan/moet je dit toevoegen aan het IDF ? 7](#_Toc156384308)

[Wat als je naar de kerncentrale in Doel moet, en je mag daar conform het FANC niet binnen met eigen digitale apparaten? 8](#_Toc156384309)

[Hoeveel bedraagt de boete bij overtreding inzake E-IDF ? 8](#_Toc156384310)

[Wat als bij een verwerker afval geleverd wordt zonder dat een E-IDF aanwezig is ? 8](#_Toc156384311)

[Wat als de systemen E-IDF providers platliggen ? 9](#_Toc156384312)

[Sommige bedrijven (zeker in de startperiode de komende maanden) willen parallel nog een papieren document meenemen. Hoe staat men daartegenover ? 9](#_Toc156384313)

[Wat met vervoer naar haven met bestemming export ? 9](#_Toc156384314)

[Wat met binnenvaart. Dienen binnenschepen ook een E-IDF te gebruiken ? 9](#_Toc156384315)

[Specifieke casus overbrenging Wallonië – Vlaanderen (zie hieronder) 9](#_Toc156384316)

[Kan de producent die regelingen treft voor eigen afval zelf een E-IDF aanmaken? 10](#_Toc156384317)

[Wat met erkenningsnummers op het E-IDF ? Zijn die nog nodig na VLAREMA 9 ? 10](#_Toc156384318)

[Welk vestigingseenheidsnummer van de producent moet je vermelden op het E-IDF ? 10](#_Toc156384319)

[In sommige gevallen bij logistieke magazijnen regelt ofwel de eigenaar het afvoeren van sommige afvalstoffen of in sommige gevallen het logistiek magazijn zelf. Wie is in dergelijk geval de producent ? 10](#_Toc156384320)

[Wat met vervallen producten ? Hoe te behandelen ? 11](#_Toc156384321)

[Vanaf wanneer moet het IDF-formulier ingevuld en ondertekend zijn ? 11](#_Toc156384322)

[Wat als er een E-IDF wordt aangemaakt en het transport wordt uiteindelijk toch niet uitgevoerd ? 11](#_Toc156384323)

[Wat als je door Vlaanderen rijdt, bijvoorbeeld van Brussel door Vlaanderen naar Wallonië ? 11](#_Toc156384324)

[Wat met hoefijzertransporten ? 11](#_Toc156384325)

[Een bedrijf wil de mogelijkheid hebben om aan de vervoerder de mogelijkheid te geven te bepalen waar het afval naartoe gaat (verwerker). Kan dit ? 11](#_Toc156384326)

[Wat als bij aankomst geen verwerker aanwezig is ? 12](#_Toc156384327)

[Hoe aantonen bij controle DIGID dat je al een overeenkomst hebt afgesloten met een provider ? 12](#_Toc156384328)

[Interoperabiliteit van de systemen : Wat als IHM enkel als vervoerder optreedt voor andere IHM en die werkt met een ander systeem ? 12](#_Toc156384329)

[Verwerker : hoe zijn we zeker als ontvanger dat het formulier correct is ingevuld en hoe kan je daar als verwerker mee omgaan ? 12](#_Toc156384330)

[Kan een transporteur die transport uitvoert voor een producent die eigen regelingen treft aanbieden om het document voor die producent op te maken ? Of ben je dan eigenlijk IHM ? 12](#_Toc156384331)

[Een transport vertrekt naar het buitenland met een bijlage 7. Onderweg blijkt dat de verwerker het niet kan aannemen. Er wordt in tussentijd gestockeerd onderweg op een opslaglocatie. Moet je dan voor dat eerste stuk traject alsnog een IDF opstellen ? 13](#_Toc156384332)

[Wat als er tijdelijk geen 4G dekking is ? 13](#_Toc156384333)

[Wat als de GSM plat is ? 13](#_Toc156384334)

[Wat is de relatie tussen de OVAM en die platformen ? 13](#_Toc156384335)

# Mogen er op 1 IDF formulier meerdere Eural-codes voorkomen ?

Dit mag. De meeste digitale systemen ondersteunen deze werkwijze. Maar dan moet je wel per code een hoeveelheid en een verwerkingswijze hebben. In geval van gevaarlijke afvalstoffen moet je ook per eural-code aparte chemische eigenschappen en fysische eigenschappen opgeven. De betrokken actoren en de rijweg moeten voor een heel formulier dezelfde zijn.

# Bestaat er nog een “origineel” document bij de E-IDF ?

Het is het initiërend systeem dat instaat voor de echtheid van de geplaatste handtekening.

# Wie wordt nu beboet en wie gaat een eventuele boete moeten betalen als het niet in orde is ?

De afdeling handhaving van het departement Omgeving stelt processen-verbaal op n.a.v. vaststellingen. Boetes kunnen opgelegd worden door de procureur des Konings of, wanneer hij het dossier doorstuurt voor administratieve afhandeling, door de Cluster Sanctionering en Advisering van het Departement Omgeving.

Alle verantwoordelijkheid voor de aanwezigheid en de inhoud van het IDF ligt bij de IHM of de producent die zelf regelingen treft voor eigen afvalstoffen. Zij moeten instaan voor het feit dat het formulier er is en instaan voor de inhoud ervan. Zij moeten met de vervoerders de nodige afspraken maken zodat zij dat juist invullen.

De vervoerders hebben andere verantwoordelijkheden. Zij moeten zorgen voor geschikte transportmiddelen. Zij mogen niet vertrekken als er geen ingevuld en ondertekend IDF aanwezig is. Vanaf 1 april 2024 moeten de vervoerders de start van het transport registreren.

# Wat bedoelt men met producenten die regelingen treffen voor eigen afvalstoffen?

De vuistregel die u hier kunt gebruiken is kijken naar de vraag (i) wie bepaalt de vervoerder en controleert of die geregistreerd is en (ii) wie bepaalt de verwerker en doet de controle of die het afval wel mag ontvangen.

Dan zijn er twee mogelijkheden :

* ofwel doe je dat als afvalstoffenproducent zelf voor je eigen afval en ben je producent die regelingen treft voor eigen afvalstoffen,
* ofwel doe je dat voor afvalstoffen van derden en ben je IHM.

De afdeling handhaving gaat in de praktijk kijken wie ingevuld is op de documenten als IHM. Dan wordt dat bedrijf ook verantwoordelijk gehouden.

Indien producent regelingen treft voor eigen afvalstoffen, moet de IHM leeg blijven. Als hij met een bedrijf samenwerkt om het vervoer uit te voeren, moet dit bedrijf ingevuld worden als vervoerder, ook al heeft dit bedrijf ook een registratie als IHM.

# Bestaan er uitzonderingen op IDF voor de IHM

# Voor een IHM die moet instaan voor een IDF zijn er in principe slechts weinig of geen uitzonderingen op het IDF, bijvoorbeeld de afvoer van niet gevaarlijk afval van een recyclagepark. De IHM is immers professioneel bezig met het regelen van afvaltransporten. De meeste uitzonderingen van artikel 6.1.1.1 van het VLAREMA zijn van toepassing op producenten van afvalstoffen die de afvalstoffen na productie vervoeren.

# Wat zijn de verplichtingen voor de geregistreerde vervoerder ?

Zijn vrachtwagen moet voldoen aan de regels om afval te vervoeren. Specifiek rond het identificatieformulier is de regel dat hij niet mag rijden indien er geen identificatieformulier aanwezig is (dit uiteraard wanneer er effectief een formulier is vereist conform VLAREMA). Bij controle, indien er geen formulier was, zal handhaving zeker ook tegen de vervoerder optreden, naast de IHM.

Vanaf 1 april 2024 zal er ook gecontroleerd worden op het ingeven van de start en einde van het transport. Ook dat is een verplichting van de vervoerder.

# Definitie ophaalronde (uitzondering art 6.1.1.2,§1,1° Vlarema) :

* Melkronde is een inzameling bij meer dan 1 klant in één voertuig (vrachtwagen, perswagen, zuigwagen,..) en dit in 1 inzamelronde zonder dat het voertuig tussentijds gelost wordt.
* Een afzetcontainer van 1 klant naar een verwerker is geen melkronde, ook als je één container op de vrachtwagen laadt en één op een aanhangwagen.

Quid verschillende recipiënten (vb containertjes) ?

Als in een inzamelronde verschillende individuele recipiënten van meer dan één klant in één voertuig geplaatst worden zonder deze effectief samen te voegen en zonder tussentijds te gaan lossen, is dit ook een melkronde.

Als je dus met een vrachtwagen rondrijdt om niet-gevaarlijk afval in te zamelen dat in containers, boxen, etc. zit, en je laadt dit van verschillende klanten in je vrachtwagen en je rijdt daarna naar de verwerker om die leeg te maken, dan heb je geen IDF nodig. Als je tegengehouden wordt door handhaving, heb je dus geen IDF nodig. Handhaving kan wel een klantenlijst opvragen bij controle (routelijst).

We definiëren een klant steeds op vestigingsniveau, als je dus bij 4 vestigingen van Colruyt ophaling gaat doen, zijn dit vier klanten en kan er wel degelijk een ophaalronde zijn.

Als je echter vaststelt dat bij je **ophaling gevaarlijk afval** wordt afgeleverd, dien je wel een IDF op te stellen! De uitzondering voor ophaalrondes is immers niet van toepassing voor gevaarlijk afval.

Let wel : **er moet steeds een afgiftebewijs zijn**, ook als er geen IDF document nodig is.

# Mag men IDF opstellen voor transporten die uitgezonderd zijn, i.e. waarvoor geen IDF is vereist ?

Soms wil men dit kunnen doen, omdat dit helpt in het kader van de afvalrapportering (MATIS). Sommige providers van E-IDF platformen bieden dit aan.

Het antwoord hierop is JA. Men mag volgens de OVAM dergelijke formulieren opstellen. Dat mag zowel op papier als digitaal (aangezien het niet wettelijk verplicht is).

# Wat met afvoer van een recyclagepark naar een verwerker door een IHM ?

Deze afvoer is ook vrijgesteld van opmaak van het IDF, ook voor een IHM.

# Hoe omgaan met onderaannemers die met andere providers voor E-IDF werken?

Voorlopig zal voor de afwerking van één transport het systeem moeten gebruikt worden van waaruit de opdracht wordt gestart en toegewezen tot er door de OVAM een oplossing is uitgewerkt rond interoperabiliteit. Als er interoperabiliteit is, zal iedereen, ook de vervoerder, zijn eigen systeem kunnen gebruiken. OVAM probeert de interoperabiliteit te voorzien vanaf april 2024. Mogelijks zal het iets later zijn eer alle systemen dit ook geïmplementeerd hebben.

# Wat met transit ? Hoe hier omgaan met IDF ?

1. Als de locatie voor tijdelijke opslag van de afvalcontainer een vergunde site is, kan je kiezen. Ofwel doe je het in twee stukken (IDF formulier producent – transitlocatie) en (IDF transit – uiteindelijke verwerker) ofwel doe je het in 1 document en dat is een transport dat over meerdere dagen verloopt. In principe laten de meeste digitale systemen ook toe dat je meer dan 1 vervoerder vermeldt op je E-IDF. Dat is nodig als voor de twee trajecten gebruik gemaakt worden van verschillende vervoerders.
2. In veel gevallen wordt een vrachtwagen voorgeladen de avond voordien, vertrekt het transport, gaat de chauffeur overnachten en de dag nadien wordt het transport voortgezet en geleverd. In dit geval blijft het afval in de vrachtwagen en blijft deze in transportmodus. Je mag dan voor de nacht op een parking blijven staan die niet vergund is voor de opslag van afvalstoffen.

# Wat met een transport dat niet kan plaatsvinden omwille van bvb een incident bij de verwerker ? Hoe hier omgaan met IDF ?

In sommige gevallen kan de vracht tijdelijk niet geaccepteerd worden bij de verwerker of wil men finaal naar een andere verwerker gaan door bijvoorbeeld lange verkeersopstopping op weg naar initieel geplande verwerker.

Men mag in dergelijk geval een wijziging aanbrengen van de eindbestemming op het originele formulier en een opmerking maken. Dit wordt normaal voorzien door de verschillende systemen en is een wijziging die dan gelogd zal worden.

# Als je als verwerker een vracht niet accepteert en die weigert. Moet je dan het IDF aftekenen met een opmerking en welke gegevens moeten op het IDF voor het vervolgtransport na weigering?

Er moet door de verwerker getekend worden om het transport te beëindigen. Het VLAREMA bepaalt dat de verwerker voor ontvangst van het afval aftekent. Dat is dus iets anders dan voor aanvaarding. Ontvangst en aanvaarding zijn dus twee verschillende dingen. In een aantal gevallen kunnen deze processen tegelijk plaats vinden, maar soms volgt de effectieve aanvaarding pas later, bijvoorbeeld bij verpakte afvalstoffen die pas later ontpakt worden. Als de afvalstoffen niet aanvaard worden, dient dit in het weigeringsregister opgenomen te worden overeenkomstig art. 7.2.1.4.7° van Vlarema. Op die manier kan voor een afgetekend e-IDF aangetoond worden dat de afvalstoffen wel ontvangen werden, maar niet aanvaard. Eventueel gekoppeld aan een nieuw IDF kan de nieuwe bestemming (retour/andere verwerker) aangetoond worden.

De OVAM stelt voor om de traceerbaarheidsprocedure via het IDF en de aanvaardingsprocedure (aftoetsen acceptatiecriteria) als aparte processen te behouden. De OVAM vraagt dus niet om de weigering effectief op het IDF aan te duiden. Men kan steeds een opm maken bij het plaatsen van de handtekening.

Als je na een weigering terug vertrekt naar een andere verwerker of terug naar de producent, moet je een nieuw IDF opstellen met eventueel in een opmerking vermeld dat het een terugrit betreft wegens geweigerd. In dergelijk geval, blijft de producent de initiële producent, maar bij de ophaallocatie vul je het adres in van de verwerker waar je vertrekt.

# Wat met transporten van en naar Wallonië ?

Transporten die op Vlaams grondgebied rijden moeten een digitaal IDF hebben, tenzij ze onder een uitzondering vallen. Dit is mogelijk indien het E-IDF waarmee wordt gereden ook voldoet aan de Waalse circulaire die het gebruik van de in Vlaanderen erkende systemen toelaat.

# Wat met het juiste gewicht. Kan/moet je dit toevoegen aan het IDF ?

Het Vlarema bepaalt: *“Als de hoeveelheid niet kan bepaald worden voor het vertrek, mag de hoeveelheid ingevuld worden op de plaats van bestemming en moet die hoeveelheid aan de producent bezorgd worden. De afvalstoffenproducent bewaart die aanvulling samen met het oorspronkelijke identificatieformulier*.*”* In de praktijk wordt het gewicht vaak toegevoegd op een apart document (vb weegbon, factuur, etc…) en werd dit document door de producent samen met zijn IDF bewaard. Concreet stelt zich de vraag of deze werkwijze ook mogelijk blijft bij digitale formulieren, aangezien het moeilijk is om digitale documenten en analoge documenten samen te bewaren.

De meeste systemen bieden de mogelijkheid aan verwerkers om de definitieve hoeveelheid toe te voegen aan het IDF. Als de interoperabiliteit geregeld is zal dit ook geautomatiseerd kunnen worden als de verwerker ook over een DIGID-systeem beschikt.

De OVAM wil ernaar streven om alle info over het transport op het digitale IDF te verzamelen. Omdat het Vlarema niet specificeert dat de aanvulling geen apart document mag zijn, wil de OVAM (tijdelijk) nog toelaten dat aparte analoge documenten voor de aanvulling van het finale gewicht gebruikt worden. We vragen wel om op dit document het unieke nummer van het IDF te vermelden, zodat eenduidig vast ligt welk gewicht bij welk IDF hoort.

Over de controle van het gewicht zegt afdeling handhaving het volgende: “Controles van de gewichten op IDF gebeuren mede aan de hand van het afvalstoffenregister en de wijze waarop het gewicht genoteerd wordt (geïntegreerd systeem met de weegbrug, handmatig, …). De koppeling kan dus op verschillende manieren, maar de relatie gewicht-transportdocument moet duidelijk zijn en voor gans de keten (verwerker – IHM – producent).

**Wat met transporten waarbij meerdere IHM zijn betrokken ?**

Men kan dit aanzien als een complexe samenwerking tussen verschillende IHM. Het Vlarema (vanaf 01/04/2024 bepaalt dan dat er contractueel moet vastgelegd worden wie het IDF opmaakt, wie de MATIS-melding doet, wie het volledige afvalstoffenregister bijhoudt en wie de regelingen voor verwerking maakt, bijvoorbeeld voor het betalen van eventuele heffing bij uitvoer voor verbranding of storten buiten Vlaanderen.

# Wat als je naar de kerncentrale in Doel moet, en je mag daar conform het FANC niet binnen met eigen digitale apparaten?

Hier is geen pasklare oplossing voor. Pragmatisch gaat de vervoerder best, nadat hij zijn telefoon terugkrijgt net buiten de centrale zijn transport starten. Als een vertegenwoordiger van de kerncentrale moet tekenen (bijvoorbeeld op een CMR) kan deze vertegenwoordiger meegaan naar de sluis om daar te gaan tekenen.

In geval het digitale IDF belangrijke info bevat over de afvalstoffen die de vervoerder moet gaan ophalen, zal best in dit specifiek geval een afdruk van het document worden meegegeven met de chauffeur zodat hij weet wat op te halen zonder zijn digitaal toestel te gebruiken.

# Hoeveel bedraagt de boete bij overtreding inzake E-IDF ?

Alle inbreuken rond E-IDF zijn milieumisdrijven. Dit gaat naar het parket dat beslist welk gevolg daaraan te geven. De procureur kan beslissen om dit niet strafrechtelijk te behandelen, maar door te sturen voor een administratieve procedure waar boetes worden bepaald door de afdeling handhaving. De hoogte van die boetes ligt niet vast (binnen de decretale grens). Men zal ook rekening kunnen houden met verzachtende of verzwarende omstandigheden (aard van de afvalstof, hoeveelheid, professioneel karakter van de onderneming, …).

# Wat als bij een verwerker afval geleverd wordt zonder dat een E-IDF aanwezig is ?

OVAM stelt dat je dit afval niet noodzakelijk moet weigeren. Je mag ook een papieren document nog aanvaarden. Je zal als verwerker niet gesanctioneerd worden rond dit transport aangezien de verwerker niet verantwoordelijk is voor de opmaak van het IDF. Men kijkt naar de IHM en de vervoerder (cf. supra). Het verdient vanuit professioneel oogpunt wel aanbeveling om dit te documenteren, zodat dat duidelijk is bij controle, en de verantwoordelijke van het transport op de hoogte te brengen van de verplichtingen.

# Wat als de systemen E-IDF providers platliggen ?

De wetgever heeft geen calamiteitenregeling voorzien. De goedgekeurde systemen bieden normaal wel SLA’s aan. Deze bepalen normaal uw contractuele rechten ten opzichte van deze provider.

Uiteraard kan dit worden ingeroepen als verzachtende omstandigheid bij controle voor de periode waarin ze offline waren.

Kan in dergelijk moment nog met papier worden gereden ? Er is wettelijk niks voorzien, maar het lijkt aangewezen in dergelijk geval alsnog met papier te rijden (beter dan niks).

U of de leverancier van het systeem kunnen ook altijd OVAM op de hoogte stellen van een panne van het systeem, op die manier geeft u reeds aan dat er een calamiteit is, waarmee rekening gehouden kan worden bij controle.

# Sommige bedrijven (zeker in de startperiode de komende maanden) willen parallel nog een papieren document meenemen. Hoe staat men daartegenover ?

Men zal bij controle steeds kijken naar het digitale document. Het zijn dus de handtekeningen en informatie die daarop al dan niet staan die bepalen of het document in orde is, los van de vraag of het papieren document meerdere handtekeningen zou bevatten.

De gebruiksvoorwaarden van de verschillende systemen bevatten ook dat schriftelijke annotaties op afgedrukte documenten geen waarde hebben. Enkel de gegevens in het digitale systeem zijn van tel.

# Wat met vervoer naar haven met bestemming export ?

Als je naar vergunde inrichting rijdt in Antwerpen waar die tijdelijk opgeslagen worden, dan kan je IDF gebruiken tot aan die inrichting en kan het vervolg met een bijlage 7 of kennisgeving gebeuren. Als je echter aan de kaai afzet, dan heb je ook de eindbestemming nodig en is het de bedoeling dat je een bijlage 7 document of kennisgeving gebruikt.

# Wat met binnenvaart. Dienen binnenschepen ook een E-IDF te gebruiken ?

Dit zijn in principe geregistreerde vervoerders en het gebruik van het E-IDF is dus ook voor die binnenvaart verplicht.

# Specifieke casus overbrenging Wallonië – Vlaanderen (zie hieronder)

Een kleine verwerker in Wallonië die niet-gevaarlijke afvalstoffen die hij zelf heeft geproduceerd overbrengt naar Vlaanderen voor verwerking. Deze zijn niet gevaarlijk. Hij heeft minder dan 10 werknemers in dienst. Valt men dan onder de vrijstelling voor E-IDF ?

De afdeling handhaving toetst aan dezelfde voorwaarden voor uitzonderingen. De verantwoordelijke voor het transport dient zelf aan te tonen dat hij onder één van de uitzonderingen valt voor gebruik van IDF, voor ondernemingen die afvalstoffen verwerken geldt bijgevolg dat steeds een IDF aanwezig moet zijn. Bij onduidelijkheden nemen wij contact op met SPW voor meer informatie betreffende het bedrijf. Dit bedrijf zal dus niet onder de uitzondering kunnen vallen omdat hij een afvalverwerker is.

# Kan de producent die regelingen treft voor eigen afval zelf een E-IDF aanmaken?

Ja, de producenten kunnen klant worden bij de verschillende systemen en hebben dezelfde rechten als de IHM.

# Wat met erkenningsnummers op het E-IDF ? Zijn die nog nodig na VLAREMA 9 ?

Neen, de OVAM gaat werken met vestigingseenheidsnummers en ondernemingsnummers (cf. artikel 7.1.1. onder VLAREMA 9). De OVAM stapt af van de erkenningsnummers en registratienummers. Niets verbiedt echter dat men die nummers blijft vermelden op de documenten, maar ze zullen wettelijk niet meer verplicht zijn.

# Welk vestigingseenheidsnummer van de producent moet je vermelden op het E-IDF ?

Je moet het nummer gebruiken van de plaats waar je ophaalt. Dit is niet noodzakelijk het nummer van de maatschappelijke zetel. Het is nodig om dit steeds op te vragen bij de klant. Indien men u dat in dergelijk geval dan niet bezorgt of weigert de KBO registratie in orde te brengen, kan u het ondernemingsnummer en adres gebruiken. Zorg in dit geval steeds voor een schriftelijk spoor in uw dossier.

Bij een werf dient u het btw-nummer van de aannemer en het werfadres te vermelden (cf. toekomstig artikel 7.1.1. VLAREMA). Dat werfadres kan ook een locatie zijn, moet niet noodzakelijk een postadres zijn (bvb een plaatsbeschrijving die je ook aan de chauffeur mee geeft).

De OVAM zal bedrijven sensibiliseren om hun KBO registraties in orde te brengen.

Voor particulieren geldt dat u GEEN specifiek identificatienummer moet gebruiken (vb rijksregisternummer). U moet wel naam en adres invullen bij de producent.

# In sommige gevallen bij logistieke magazijnen regelt ofwel de eigenaar het afvoeren van sommige afvalstoffen of in sommige gevallen het logistiek magazijn zelf. Wie is in dergelijk geval de producent ?

In dit geval gaat het duidelijk om een geval waar de eigenaar iemand anders is dan de initiële producent van het afval. Degene die de regelingen treft is dus steeds een IHM.

Indien in het logistieke magazijn geen enkele handeling heeft plaatsgevonden die aard en samenstelling van het afval heeft gewijzigd, dient men de initiële producent(en) op te nemen met als ophaallocatie het magazijn.

Indien er in het logistieke magazijn een handeling heeft plaatsgevonden waarbij aard en of samenstelling van het afval weden gewijzigd, dan moet degene die deze handeling heeft uitgevoerd opgenomen worden als producent met het adres van het magazijn als ophaallocatie.

# Wat met vervallen producten ? Hoe te behandelen ?

Degene die beslist om de afvalstoffen te laten vernietigen is de afvalstoffenproducent. De ophaallocatie is de fysieke locatie waar de afvalstoffen worden opgehaald. Voor de rest idem als een ander IDF.

Nota over te vernietigen producten in de bijlage.

# Vanaf wanneer moet het IDF-formulier ingevuld en ondertekend zijn ?

Het moet ingevuld & ondertekend zijn door een IHM vooraleer de chauffeur vertrekt met zijn lading afvalstof aan boord. Een leeg transport van de site tot bij de klant valt dus niet onder die verplichting.

# Wat als er een E-IDF wordt aangemaakt en het transport wordt uiteindelijk toch niet uitgevoerd ?

Indien het transport al vertrokken is kan men gaan naar de status stopgezet en dan moet er motivering zijn. Indien het transport nog niet was vertrokken kan men in de systemen gewoon het transport annuleren.

# Wat als je door Vlaanderen rijdt, bijvoorbeeld van Brussel door Vlaanderen naar Wallonië ?

In principe moet je dus ook hiervoor een document hebben (uitgezonderd uiteraard een bijlage 7 transport (bijvoorbeeld van Wallonië naar Nederland).

# Wat met hoefijzertransporten ?

Voor hoefijzertransporten van Vlaanderen naar Vlaanderen door Nederland van niet gevaarlijke afvalstoffen is een bijlage 7 document nodig en geen IDF. Men zal dat aan de hand van de gevolgde rij-/vaarweg kunnen/moeten aantonen (vooral van toepassing voor transport over het water).

# Een bedrijf wil de mogelijkheid hebben om aan de vervoerder de mogelijkheid te geven te bepalen waar het afval naartoe gaat (verwerker). Kan dit ?

De IHM of producent is steeds verantwoordelijk voor de inhoud en de beschikbaarheid van het IDF.

Als de IHM/producent op de één of andere manier zou toelaten dat de vervoerder in naam van de IHM/producent gegevens invult en het IDF ondertekent, dan blijft de IHM/producent verantwoordelijk voor de inhoud.

# Wat als bij aankomst geen verwerker aanwezig is ?

Dan tekent de vervoerder zelf in afwezigheid. Op dat moment gaat er een bericht naar de verwerker over wat er is afgeleverd waarop de verwerker kan reageren. Er moet sowieso getekend worden bij afgifte van de afvalstoffen.

Noteer dat de producent van het IDF op zich niet verplicht is het document af te tekenen.

# Hoe aantonen bij controle DIGID dat je al een overeenkomst hebt afgesloten met een provider ?

De digitale systemen zullen in het kader van interoperabiliteit hun klantengegevens moeten overmaken aan de OVAM. Ook de PV’s worden vaak pas achteraf opgemaakt. In principe zal men dit dus wel kunnen checken vanuit handhaving zelf. Tijdens de eerste maanden voorziet men best dat de IHM een kopie van de overeenkomst aan de toezichthouder kan bezorgen. Het digitaal delen van klantengegevens met de OVAM zal pas vanaf 01/01/2024 op structurele basis gebeuren.

# Interoperabiliteit van de systemen : Wat als IHM enkel als vervoerder optreedt voor andere IHM en die werkt met een ander systeem ?

In dergelijk geval zal een QR code of URL worden gegenereerd waardoor de chauffeur op het andere platform komt en binnen dat platform kan werken. Dit wordt, zolang de interoperabiliteit niet is gerealiseerd, effectief niet makkelijk voor de chauffeurs nu zij mogelijks niet zijn opgeleid om met alle systemen te rijden.

# Verwerker : hoe zijn we zeker als ontvanger dat het formulier correct is ingevuld en hoe kan je daar als verwerker mee omgaan ?

Aan de ene kant is er het transportdocument en daarna is er de acceptatieprocedure van de verwerker. Dat zijn twee aparte zaken.

Advies is om opmerkingen zoveel mogelijk op het formulier aan te vullen (desgevallend weigeren en opnemen in het weigeringsregister) en de betreffende IHM onmiddellijk aan te spreken indien informatie niet correct wordt vermeld. De IHM is immers verantwoordelijk voor de inhoud van het document.

# Kan een transporteur die transport uitvoert voor een producent die eigen regelingen treft aanbieden om het document voor die producent op te maken ? Of ben je dan eigenlijk IHM ?

Op vandaag zijn de systemen niet gebouwd op dit type externe dienstverlening, omwille van het gebruik van de geavanceerde elektronische handtekening. Diegene die de regelingen treft, moet het formulier opmaken, moet aansluiten bij een systeem en moet ondertekenen met een geavanceerde handtekening.

# Een transport vertrekt naar het buitenland met een bijlage 7. Onderweg blijkt dat de verwerker het niet kan aannemen. Er wordt in tussentijd gestockeerd onderweg op een opslaglocatie. Moet je dan voor dat eerste stuk traject alsnog een IDF opstellen ?

Als men de intentie heeft om rechtstreeks te rijden en door omstandigheden kan dit niet, dan is een Bijlage VII voldoende. Als die tussenlocatie gepland is, dient voor het eerste traject een IDF opgemaakt te worden.

Voor het tweede transport na de opslag moet sowieso een nieuw document opgemaakt worden, ofwel bijlage 7 als de bestemming in het buitenland is of een IDF als de nieuwe bestemming in België ligt.

# Wat als er tijdelijk geen 4G dekking is ?

De systemen voorzien dat er dan lokaal gewerkt kan worden en de gegevens worden doorgestuurd zodra er terug connectie is.

# Wat als de GSM plat is ?

Indien hierdoor een verkeerde locatie wordt ingegeven kan men nog steeds achteraf een opmerking hierover maken op het formulier (noteer ook dat alle acties gelogd worden).
Het is aanbevolen om de GSM dan even in de sigarettenaansteker in te pluggen 😉

# Wat is de relatie tussen de OVAM en die platformen ?

Er is geen commerciële relatie tussen de OVAM en de platformen. De OVAM zal wel initiatief nemen inzake interoperabiliteit om de systemen te laten werken. De OVAM wil hiervoor op termijn een retributie invoeren om de kosten om dat interoperabiliteitssysteem in de lucht te houden door te rekenen aan de providers die dit op hun beurt zullen doorrekenen aan de gebruikers.