Vraag & Antwoordsessie Webinar DIGID voor VSOR

12/01/2023

# Kan de uitzondering voor "ophalen van herbruikbare materialen" worden toegepast in de situatie waar bijvoorbeeld. productieafval van betoncentrales wordt opgehaald en verwerkt en uiteindelijk als hoogwaardig betongranulaat terug geleverd wordt bij de betoncentrale? Idem voor het ophalen van hoogwaardig metaal dat naar een recyclage-inrichting wordt gebracht.

Neen. De uitzondering voor herbruikbare materialen is enkel van toeppassing op kringwinkels en hergebruikcentra voor AEEA.

Hergebruik wordt bovendien strikt geïnterpreteerd als een handeling waarbij materialen die geen afvalstoffen zijn gebruikt worden voor hetzelfde doel als dat waarvoor ze waren bedoeld. Bij metalen die terug hersmolten worden of daarop voorbereid worden gaat het dus om recyclage en niet om hergebruik.

# Interoperabiliteit tussen de systemen . Wanneer in voege ?

OVAM doet zijn best om een oplossing te bieden tegen einde april. Men moet er wel mee rekening houden dat alle DIGID-systemen dan nog een communicatie moeten opzetten met dit centrale systeem. Het effectief beschikbaar zijn in productie zal dus wellicht nog iets langer duren.

# Als we werken met een digitaal systeem is er dan voor deze vrachten geen CMR meer nodig?

Jawel.

Identificatieformulier en CMR zijn twee aparte wetgevingen. Als er een CMR nodig is, blijft die nodig, ongeacht of je een identificatieformulier nodig hebt of niet.

# Als uitzondering voor de bedrijven met minder dan 10 werknemers geldt, geldt deze uitzondering dan ook voor onderaannemers die voor ons werken. Wijzelf hebben meer dan 10 werknemers en zijn wel verplicht om een eIDF op te maken. Bv.: Wij geven een werk uit aan een onderaannemer met 2 werknemers. En hij wil een bepaalde afvalstof vervoeren naar onze eigen verwerkingslocatie. Moet hiervoor dan ook een EID voor opgemaakt worden?

De uitzonderingen worden toegepast op degene die verantwoordelijk is voor de opmaak van het IDF.

De verantwoordelijkheid voor het opmaken van een identificatieformulier (IDF) ligt bij degene die de regelingen treft. Het treffen van de regelingen gaat vooral om wie de vervoerder kiest en checkt dat dit een geregistreerde vervoerder is en degene die de verwerker kiest en checkt dat deze vergund is om het afval te accepteren.

De verantwoordelijkheid voor het IDF heeft dus weinig te maken met of je hoofd- of onderaannemer bent. Twee voorbeelden:

* Als een hoofdaannemer aan een onderaannemer vraagt om een gebouw te slopen en zelf te regelen dat het afval deugdelijk verwerkt wordt zonder specificatie van de verwerker

è onderaannemer verantwoordelijk voor IDF. Als deze een kleine producent is die zelf geen afvalverwerker is en het afval zelf vervoert valt hij onder de uitzondering.

* Als een hoofdaannemer aan een onderaannemer vraagt om een gebouw te slopen en het afval naar een door de hoofdaannemer bepaalde verwerker te voeren

è hoofdaannemer verantwoordelijk voor IDF. Hij treft hierbij regelingen voor het afval dat door de onderaannemer (derde partij) geproduceerd wordt en is dus IHM. Voor een IHM geldt deze uitzondering niet.

# Sloper voert puin van zijn eigen sloopactiviteiten naar zijn eigen breekwerf, onder zelfde BTW-nummer

Hij is de afvalstoffenproducent die regelingen treft voor zijn eigen afval. Omdat hij een eigen breekwerf heeft is hij ook afvalverwerker en kan hij nooit onder de uitzondering van de kleine afvalproducent vallen. Dit transport gebeurt dus steeds met identificatieformulier.

# Moet een vervoerder beschikken over alle applicaties van de diverse providers?

De vervoerder dient geen klant te zijn bij systemen voor digitale identificatieformulieren. Voorlopig zal de vervoerder wel met meerdere applicaties moeten werken, in afwachting dat de interoperabiliteit geregeld is. Wanneer de interoperabiliteit geregeld zal zijn, dan kan de vervoerder kiezen om bij een systeem klant te worden en zal hij in zijn eigen app zijn opdrachten zien.

# Wie moet een IDF opmaken voor een transport naar een verwerker als de verwerker de regelingen treft en dus zelf zijn aanvoer regelt

Verwerker treed dan op als IHM voor afval van derden en moet het IDF opmaken.

# Wat doe je als verwerker als de vervoerder van een inkomende stroom er niet in slaagt om het IDF te tonen

De vervoerder moet het identificatieformulier steeds kunnen tonen. In elk goedgekeurd systeem heeft de vervoerder de mogelijkheid om het identificatieformulier te visualiseren.

De verwerker moet nooit een transport weigeren omwille van het feit dat er iets niet in orde is met het identificatieformulier. De verwerker zal zijn acceptatieprocedure uitvoeren en op basis daarvan beslissen over acceptatie of weigering van het afval.

De verwerker neemt ingeval het IDF niet in orde is best contact met degene die verantwoordelijk is voor het transport (IHM en als die niet is ingevuld de producent) en maakt hem duidelijk dat hij zijn vervoerders betere instructies moet geven. Als die vervoerder niets kan tonen neem je best contact met jullie klant voor wie hij rijdt om te vragen om de vervoerder betere instructies te geven.

# Hoe geef je een opdracht door aan een vervoerder

Als opdrachtgever sluit je aan bij een systeem. Je geeft daar aan wie de vervoerder is. Alle systemen hebben een manier om de vervoerder toegang te geven, zodat hij op dit formulier wijzigingen kan doen via het systeem van de opdrachtgever.

In de toekomst, als interoperabiliteit verder geregeld is, zou het moeten mogelijk zijn om als vervoerder zelf klant te worden bij een systeem en alle opdrachten daar te zien.

Als de vervoerder zelf geen klant is bij een specifiek systeem, dan kan die steeds het systeem van de opdrachtgever gebruiken.

# Wat als systemen niet naar behoren werken?

Indien er zaken zijn die niet goed lopen, dan mag u dit laten weten. Als de werking van een systeem niet loopt zoals beschreven in de goedkeuring kan de OVAM vragen om aanpassingen te doen of kan de OVAM de goedkeuring schorsen.

Als de tekortkomingen niet te maken hebben met de goedgekeurde manier van weken, maar met pure issues betreffende klantvriendelijkheid, zal u dit zelf met uw leverancier moeten opnemen.

# Moeten werfadressen vermeld worden, deze zijn niet hetzelfde als producentadres/vestigingsnummer

In geval van ophaling van afval op een werf vermeldt u bij de producent de gegevens van de aannemer met zijn ondernemingsnummer, en bij het ophaaladres de locatie van de werf.

# Sommige verwerkers leggen aan hun klanten (afvalleveranciers) op dat zij een welbepaald systeem gebruiken. Dit is heel complex voor vervoerders en houdt extra kosten in voor IHM die bij zo’n verwerker leveren. De verantwoordelijkheid voor het IDF ligt immers bij de IHM en NIET bij het verwerkingscentrum.

De verantwoordelijkheid voor het aanmaken van een digitaal identificatieformulier ligt bij de IHM, de verwerker heeft geen wettelijk recht om u te verplichten om het identificatieformulier in een bepaald systeem aan te maken.

Indien hij dit verplicht moet u met hem in overleg gaan om tot een oplossing te komen of kan u een andere verwerker overwegen.

Wanneer de interoperabiliteit geregeld gaat zijn, zou dit minder moeten voorkomen omdat de gegevens van transporten dan tussen systemen gedeeld kunnen worden in één gemeenschappelijk data-formaat.

# Als men aan de weegbrug aan de vervoerder het digitaal IDF opvraagt en hij dat niet kan tonen op zijn tablet omdat hij niet voldoende kennis heeft, hoe kunnen wij dan aan de weegbrug zien of dit document juist is en de vervoerder het juiste document bijheeft en/of correct is?

Zie antwoord op vraag 7

# Hoe zit het met de ophaling van gevaarlijk afval, kan men gewoon de eigenschappen van de euralcode vermelden of dient dit specifiek per product te zijn.?

Bij alle afvalstoffen wordt vereist dat er een EURAL-code opgegeven wordt en een beschrijving. Deze beschrijving is niet verder gespecificeerd. De OVAM is vragende partij om dit in eigen woorden te doen. Als u echter de officiële beschrijving van de EURAL-code gebruikt, dient de OVVAM dit te aanvaarden, behalve bij zeer algemene EURAL-codes zoals “niet elders genoemd afval”. Daar is een eigen omschrijving noodzakelijk.

Specifiek voor gevaarlijk afval wordt ook de chemische samenstelling, fysische toestand en specifieke vervoersvoorwaarden opgevraagd, evenals het type verpakking en het aantal verpakkingen. Deze moeten steeds specifiek voor het type afval opgegeven worden.

# Een weegbrugbediende van een verwerker heeft NIET de kennis over welke aanvoerder binnen de uitzonderingen valt of niet en of er een IDF verplicht is of niet.

Zoals gezegd in het antwoord op vraag 7 moet een verwerker niet weigeren of aanvaarden op basis van een IDF, maar op basis van zijn acceptatieprocedure.

Op zich wijzigt hier niets ten opzichte van vroeger. Iemand met een IDF vroeg aan we weegbrugbediende om te ondertekenen op papier. Iemand die onder een uitzondering valt kwam leveren zonder IDF. Dat blijft volgens mij hetzelfde.

De verwerker wordt niet in fout gesteld omdat hij niet heeft afgetekend. Het is degene die de regelingen heeft getroffen die verantwoordelijk is voor het volledig invullen van het IDF en om een kopie van het IDF aan de verwerker te geven.

# De weegbrugbediende van een verwerker weet niet of een sorteerder van gemengd bouw en sloopafval een KBS heeft of niet.

De verwerker die afval ontvangt dat uit een sorteerinrichting voor gemengd bouw-en sloopafval komt, heeft niet de verplichting om te controleren of die sorteerinrichting een KBS heeft of niet.

Zoals steeds moet de verwerker wel een acceptatieprocedure hebben om na te gaan of hij het geleverde afval kan aanvaarden op zijn site of dat hij het moet weigeren.

# Wat met binnenscheepvaart?

Ook voor de binnenscheepvaart is een digitaal IDF van toepassing. De binnenschipper neemt dan de rol op van de vervoerder.

Recent werd er voor multimodaal transport van bulkgoederen een standpunt ingenomen door de OVAM. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor transport van grond met vrachtwagens naar een schip, dan een transport per schip en nadien weer met vrachtwagens naar de installatie van de verwerker.

Hierbij de samenvatting van het standpunt:

* Bij multimodaal transport van afvalstoffen in bulk van eenzelfde afvalstoffenproducent naar eenzelfde verwerker, is het toegelaten om voor het hele transport slechts één formulier te gebruiken.
* Deze transporten zijn de enige transporten waarvoor het toegelaten is om een kopie van het formulier in meerdere vervoersmiddelen tegelijk te gebruiken.
* **Afbeelding met schermopname, ontwerp

  Automatisch gegenereerde beschrijving**Bij het voorbeeld van meerdere vrachtwagens die een schip laden, het schip de afvalstoffen transporteert in bulk, en meerdere vrachtwagens het schip lossen om het naar de verwerker te brengen, mogen de vrachtwagens (betrokken bij het begin en bij het einde van het transport) een kopie van het formulier gebruiken. Het gewicht op het formulier is het totale gewicht dat in het schip getransporteerd is. Enkel de eerst vertrokken vrachtwagen moet zijn geolocatie van start opslaan en enkel de laatst aangekomen vrachtwagen bij de verwerker moet zijn geolocatie van afgifte van de afvalstoffen opslaan.

# Wat is er nodig aan IDF als een producent (aannemer) aan de IHM vraagt om een niet volledig gevulde container te verplaatsen naar een andere werf om hem verder te vullen en dan pas naar de verwerker af te voeren?

Als het om niet gevaarlijke bedrijfsafvalstoffen gaat kan deze vallen onder de uitzondering van een melkronde .

Indien de container tussendoor van de wielen wordt gehaald en tijdelijk opgeslagen bij de verwerker of IHM, dan gaat dit niet over een ophaalronde en is voor elke werf een IDF nodig met een geschat gewicht. Het definitieve gewicht kan dan achteraf bepaald worden door het totale gewicht te verdelen over de twee werven..

# weten jullie dat elke keer dat jullie aanpassingen doen aan matis dat aan de bedrijven veel geld en tijd kost? Ook kunnen wij niet binnen de gestelde termijnen die aanpassingen doen wegens overbevraging van de ICT-diensten en een gebrek aan continuïteit bij de IT services.

In de beginperiode van MATIS zijn de datasjablonen inderdaad frequent gewijzigd. Wij zijn wel backwards-compatible gebleven met de initiële versie. De OVAM heeft toen aangekondigd dat er op een bepaald moment wel een verplichte wijziging zou doorgevoerd worden. Na deze wijziging zal het sjabloon onveranderd blijven gedurende een langere periode (ongeveer 2 jaar, maar ligt niet vast). Moesten er toch nog optimalisaties nodig zijn zullen we die doorvoeren, maar zullen we steeds compatibiliteit met het huidige sjabloon waarborgen.

De OVAM heeft begin juni 2023 duidelijk gecommuniceerd via de MATIS-nieuwsbrief dat de sjablonen in januari verplicht gingen wijzigen en heeft ook vermeld wat de wijzigingen zouden zijn, zodat iedereen een half jaar tijd had om wijzigingen door te voeren. Bij verplichte wijzigingen in de toekomst zullen wij dit ook steeds ruim op voorhand meedelen via de MATIS-nieuwsbrief.  
Hierbij nog eens een warme oproep om in te schrijven op deze nieuwsbrief via de MATIS- webpagina van de OVAM.

# Kan de OVAM aub een standstill installeren cfr sjablonen matis

Het sjabloon voor MATIS van 8 januari 2024 zal voor de komende tijd compatibel blijven. (zie antwoord op vraag 18)

# De verwerker van een bepaalde soort afval organiseert zelf de ophalingen bij ons bedrijf. Wie maakt dan de IDF?

De verwerker treedt dan ook op als IHM voor afval dat door jullie is geproduceerd. Hij zal moeten beschikken over een registratie als IHM en is verantwoordelijk voor de opmaak en de juistheid van het IDF.

# Is er taalkeuze voorzien in de digitale systemen(anderstalige chauffeurs - vervoer tussen gewesten)?

Taalkeuze legt de OVAM niet op. Nederlands moet wel beschikbaar zijn. Dat hangt dus af van systeem tot systeem en overlegt u best met de provider.

# Hoe gebeurt de registratie bij het laden van puin op verschillende projecten door één transport (vb opkuis op verschillende werven). Meestal zijn dit afgewerkte projecten waar geen verantwoordelijke aanwezig is.

Als dit gaat om niet gevaarlijke bedrijfsafvalstoffen, valt dit onder de uitzondering op het IDF en moet er dus geen IDF zijn. De afvalstoffen moeten wel in et afvalstoffenregister opgenomen en in MATIS gemeld. Het gewicht per werf kan dan bepaald worden door het totale gewicht te verdelen over de werven.

# Wat met LMRP/sorteerzeefpuin?

Als het gaat over en grondstof (grondstofverklaring of zelfbeoordeling volgens richtlijnen van OVAM), dan is er geen identificatieformulier nodig. Indien het gaat over afval, is er wel een identificatieformulier nodig.

Zolang het LMRP niet verwerkt is tot een gecertificeerd gerecycleerd granulaat, gaat het over een afvalstof. Na de laatste verwerkingsstap gaat het pas over een grondstof.

# bij het ophalen van containers wat als er een ander product dan aangegeven in de container zit ?

De vervoerder kan een opmerking maken in de meeste systemen. In een aantal systemen kan hij ook de EURAL wijzigen.

De vervoerder kan ook contact opnemen met zijn opdrachtgever om dit te signaleren. Het is immers de IHM of producent die regelingen treft die verantwoordelijk is voor de inhoud van het formulier. Hij moet bij het geven van de opdracht aan zijn vervoerder de juiste instructies geven over wat de vervoerder in zo’n geval moet doen.

# Vraag: Als er een afvalstoffenproducent aankomt bij verwerker en op DIGIDF staat bv. steenpuin. Echter bij visuele controle van de weegbrugverantwoordelijke wordt vastgesteld dat dit duidelijk een andere afvalstof is. Volgens mij kan het DIGIDF niet meer aangepast worden. Hoe worden dergelijke situaties best afgehandeld?

U moet deze vracht niet weigeren. U dient wel uw eigen acceptatieprocedure te volgen om te zien of u de afvalstof mag/kan aanvaarden.   
U neemt in uw afvalstoffenregister de juiste EURAL-code op. U wijzigt dit bij voorkeur ook op het IDF (wordt gemakkelijker als de interoperabiliteit geregeld is). Indien het om een klant gaat van wie u dikwijls dit probleem vaststelt, neemt u best eens contact om afspraken te maken en of instructies te geven.

# Was het niet beter dat er vanuit de confederatie een applicatie werd ontwikkeld

In het verleden werd de keuze gemaakt om niet één centraal systeem bij de OVAM te bouwen, maar om de markt te laten spelen en decentrale spelers systemen te laten bouwen die dan met elkaar moeten gegevens uitwisselen. Het is niet de meest eenvoudige oplossing, maar men zal toen redenen gehad hebben om voor deze oplossing te kiezen.

# We hebben al gemerkt dat een provider problemen geeft wanneer de werf te dicht bij de verwerkingslocatie ligt en ook wanneer de vervoerder 'te snel' na het vertrek aankomt bij de verwerkingslocatie ligt (2 afzonderlijke gevallen)

Wij weten dat sommige systemen de locatiebepaling gebruiken om na te gaan welk document van toepassing is. Dit is wellicht een neveneffect daarvan. Het is aan de klant om contact te nemen met zijn leverancier om te vragen of deze functionaliteit kan uitgeschakeld worden.   
Bij goedkeuring gaat de OVAM na of alle acties die wettelijk moeten mogelijk zijn kunnen uitgevoerd worden en of de wettelijke vereisten voldaan zijn. Als een provider extra functionaliteiten voorziet mbt gebruiksgemak en de neveneffecten daar van volgt de OVAM niet op.

# Verplaatsen van grond van werf A->B valt dus onder de grondverzetsregeling en is geen IDF verplicht?

Voor de duidelijkheid: het is aan de organisator van het transport om op basis van de geldende regels na te gaan of een transport van (vervuilde) grond onder het grondverzet valt, dan wel of het aan afvaltransport is.

Voor afvaltransporten geldt dat er een IDF moet zijn tenzij een uitzondering van toepassing is of als het om grensoverschrijdend transport gaat. Dan moeten er EVOA-documenten zijn.

Voor transporten ikv grondverzet is er een ander type traceringsdocument. Daar verandert voorlopig niets aan.

# Mogen chauffeurs van dezelfde firma als de IHM zelf het IDF opstellen onderweg? Is dit überhaupt mogelijk/toegestaan om dit op een mobiel apparaat op te stellen? Alle leveranciers van de systemen vertellen mij dat dit voorlopig niet mogelijk/toegestaan is op mobiele apparaten.

Als de chauffeurs ook tot de firma van de IHM behoren en als de IHM dechauffeurs toelaat van zo’n formulier op te maken en te tekenen, heeft de OVAM daar geen enkel probleem mee.

# Er zijn veel combinaties mogelijk van systemen die op één formulier kunnen samenwerken. Hoe komt definitieve gewicht hierop

Op het formulier moet het definitieve gewicht komen. In het verleden kon een weegbon samen bewaard worden met het identificatieformulier. We hebben met handhaving afgesproken dat dit nog steeds kan, indien het nummer van het digitale identificatieformulier wordt vermeld op de papieren weegbon.

Wanneer er interoperabiliteit zal zijn, kan bij de verwerker het definitieve gewicht bepaald worden. Dit wordt dan gedeeld met de andere betrokken systemen. Vanaf dan en op voorwaarde dat de verwerker digitale koppelingen kunnen leggen, zou het niet meer nodig zijn om met gewichten op aparte documenten te werken.   
U kan dan ook vragen om de identificatieformulieren via json-formaat digitaal binnen te krijgen, zodat u niets moet overtijpen.

# Die ellenlange bonnummers op onze weegbon zetten is zeker geen evidentie, zeker niet als we idd het IDF pas krijgen na invullen gewicht

Ik kan dit volgen, maar heb voorlopig geen andere eenduidige optie beschikbaar.

Het belangrijkste is dat er een eenduidige link bestaat tussen de twee documenten. Enkele opties voor deze koppeling kunnen zijn:

* Nummer digitaal IDF vermelden op de weegbon;
* Foto van IDF bijhouden bij de weegbon;
* Als nummerplaat + uur al een eenduidige toewijzing kan geven kan dit ook een eenduidige link zijn.
* Gewicht aan het IDF toevoegen blijft ook mogelijk.

# Mag VSOR aanwezig zijn bij overleg OVAM - AHH

OVAM doet zelf geen handhaving op afvaltransporten. Dat doen de toezichthouders en een aantal andere inspectiediensten.

OVAM heeft halfjaarlijks een officieel overleg met de afdeling handhaving. Het is niet de bedoeling dat er andere partijen mee aan tafel zitten.  
OVAM wil wel in overleg met VSOR en de afdeling handhaving bekijken hoe we een praktijkdemo kunnen organiseren om de praktijk (incl. praktijkproblemen) te duiden vanuit de klanten van de goedgekeurde systemen.

# Vergelijkt handhaving IDF met afvalstoffenregister?

De afdeling handhaving gaat voor de bepaling/controle van het finale gewicht niet enkel af op het IDF. Ze bekijken dat samen met het register en de manier waarop in een bedrijf de gewichten geregistreerd worden.

# Moeten goedgekeurde systemen elke wijziging die zij doen in hun systeem opnieuw ter goedkeuring voorleggen aan de OVAM of kunnen zij snel schakelen?

In de wetgeving staat momenteel inderdaad dat elke aanpassing aan de systemen aan de OVAM ter goedkeuring moet voorgelegd worden. De systemen zijn op de hoogte dat de wetgeving binnenkort gewijzigd zal worden dat de systemen enkel moeten afstemmen met OVAM indien zij aanpassingen aan de essentiële onderdelen doen. Deze regeling wordt in de praktijk reeds vanaf nu toegepast.

EXTRA VRAGEN achteraf

# Wat met klanten die op onze depots aankomen zonder E-IDF?

Zie vraag 7

# Zijn wij verplicht om elke SOP te laten conform verklaren via Tracimat? Wat zijn hier dan de juiste stappen?

Tracimat-verplictingen en IDF zijn twee verschillende zaken. Je kan steeds een IDF aanmaken de Conformiteit van SOP doet niet ter zake. Elk afvaltransport moet een IDF hebben.