

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 574  
van **BERT MAERTENS**  
datum: 25 januari 2018

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Transport via enkelwandige tankers - Verlenging vergunning*

In Vlaanderen zijn een vijftal bedrijven actief die met kleine enkelwandige tankers (tot 750 ton) zee- en binnenvaartschepen bevoorraden. Samen vertegenwoordigen zij een capaciteit van 2858 ton of een equivalent van circa 120 vrachtwagens.

Elke lidstaat die de ADN (Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) ratificeerde, bezit het recht om via het UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) een bijzondere machtiging uit te vaardigen op nationaal grondgebied. De huidige ADN-wetgeving bepaalt dat geen enkel enkelwandig binnenvaartschip nog dieselolie mag transporteren na 31 december 2018.

Verschillende lidstaten hebben intussen al een dossier klaar om enkelwandige schepen met een laadvermogen van meer dan 300 ton via een speciale machtiging binnen de nationale grenzen na 31 december 2018 gasolie en mineralen te laten transporteren. De schepen tot 300 ton kregen een verlenging van hun vergunning tot 2030.

1. Overweegt de minister een verlenging van de vergunning voor de schepen tot 750 ton?

Zo ja, welke stappen zal hij hiertoe nemen?

Zo neen, waarom niet?

2. Welke voorwaarden zal de minister desgevallend aan een verlenging van de vergunning koppelen?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 574 van 25 januari 2018

van **BERT MAERTENS**

---

- 1-2. Na verschillende calamiteiten die veelal resulteerden in lekkages en bijgevolg zware milieuvervuiling, werd reeds in 2008 binnen de vergadering van de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) te Straatsburg besloten om het gebruik van dubbelwandige schepen (de ladingtank is geen buitenschil van het schip) verplicht te maken voor het vervoer van bepaalde stoffen.

Er werd toen beslist om gevaarlijke stoffen gradueel in de tijd uit te faseren (niet de schepen) op basis van een weloverwogen analyse van:

1. het inherente gevaar van de stof voor het milieu en de gezondheid;
2. de getransporteerde hoeveelheid in die periode;
3. de economische impact op de binnenvaartsector;
4. alle identificeerbare aspecten, zoals voorzieningszekerheid, financierbaarheid, capaciteit van scheepswerven, sociale aspecten (ondernemingen die slechts één schip bezitten) en transportveiligheid.

Deze beslissing laat de betrokken staten en andere belanghebbenden uit de industrie en scheepvaart toe te beschikken over een uniform internationaal reglement waarmee ze gevaarlijke goederen met een zeer groot veiligheidsniveau in een groot geografisch gebied kunnen vervoeren. Ze draagt bij tot het minimaliseren van de risico's op milieuverontreiniging en gezondheidsrisico's door ongevallen op de binnenwateren, en legt terzelfder tijd het accent op een milieuvriendelijke binnenvaartmodus die in deze gevoelige transportactiviteiten een groter marktaandeel kan verwerven.

Na aftoetsing bij de vertegenwoordigers van de verdragsstaten binnen de UNECE te Genève, bleek dat er geen kennis was van ingediende dossiers om enkelwandige tankers tot 750 ton op hun grondgebied toe te laten.

De reden waarom Vlaanderen niet is ingegaan op deze vraag om de vergunning te verlengen, wordt ingegeven door het feit dat:

- dit indruist tegen de doelstelling binnen de UNECE om de scheepvaart veiliger te maken en daarbij risico's te beperken voor milieu en gezondheid;
- dit voornamelijk oudere schepen betreft met een hoger veiligheidsrisico;
- een groot deel van de binnenvaartondernemers reeds zware investeringen hebben doorgevoerd om hun enkelwandige vloot te vervangen of om te bouwen naar dubbelwandige schepen en een uitzondering zou leiden tot ongenoegen binnen de sector;
- deze schepen met een laadvermogen van minder dan 750 ton reeds een voorkeursbehandeling hebben gekregen. Enkelwandige tankschepen in bedrijf op 1 januari 2009 met een laadvermogen op 1 januari 2007 van minder dan 1.000 ton mogen de stoffen die daarin voor vervoer waren toegelaten op 31 december 2008, verder vervoeren tot en met 31 december 2018. Schepen

met een laadvermogen van meer dan 1.000 ton konden van deze maatregel niet genieten.

Niettemin zal met de sector een overleg worden ingepland om de economische impact te evalueren.