

# NMBS zegt neen tegen besparing van 30.000 ton CO2 in Gentse haven

**VeGHO – de Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen – betreurt dat de NMBS, haar voorstel om in de Gentse haven passagiersvervoer per trein te organiseren, op de lange baan heeft geschoven. “Het invoeren van passagierstreinen naar de haven zou zo’n 10.000 auto’s per dag van de weg kunnen halen. Dit zou niet alleen de doorstroming van zowel het personen- als goederenverkeer in het havengebied ten goede komen, maar ook ons milieu met liefst 30.000 ton CO2-uitstoot per jaar verschonen. Een inspanning die vergelijkbaar is met het bebossen van 6.000 voetbalvelden,” aldus VeGHO.**

Er is een bestaande goederenspoorlijn, naast de J.F. Kennedylaan, voorhanden. Mits het bouwen van een paar perrons en het installeren van de nodige signalisatie, kan die snel gebruiksklaar gemaakt worden voor personenvervoer van station Gent-Dampoort tot aan ArcelorMittal Gent. VeGHO onderzocht al in 2008 hoeveel werknemers én bewoners uit de kanaalzone concreet gebaat zouden zijn met een treinverbinding naar de haven. Er werd een rittenschema uitgewerkt op basis van drie haltes tussen Gent Dampoort en ArcelorMittal Gent, namelijk ter hoogte van Volvo Cars, het Skaldenpark en de Sprendonkstraat. Rekening houdend met woonplaats, werkuren en aansluitingen met ander vervoer, blijkt er een gebruikerspotentieel te zijn van maar liefst 12.660 pendelaars.

Meer dan 50.000 mensen verplaatsen zich dagelijks naar de Gentse haven. De bereikbaarheid van deze industriezone is dus van een niet te onderschatten belang. Tot op vandaag is de haven nauwelijks bereikbaar met het openbaar vervoer: buslijnen zijn er erg dun gezaaid, de trein nemen kan gewoon niet.

De Gentse haven is het belangrijkste tewerkstellingsgebied (15%) van de provincie Oost-Vlaanderen. Deze poolpositie wordt momenteel nog versterkt, want heel wat bedrijven zijn op zoek naar nieuwe werknemers. Onder meer de slechte bereikbaarheid van de haven, bemoeilijkt het invullen van vacatures.

Bovendien staat de Gentse haven voor een groeiscenario, gezien de beslissing een tweede grote zeesluis te bouwen, wat de vestigingsattractiviteit voor nieuwe bedrijven zal verhogen.

Unaniem gesteund door de Provincie Oost-Vlaanderen, de Stad Gent, de Gemeente Zelzate, de bewonersgroepen van de kanaaldorpen, de vakbonden en de bedrijven, legde VeGHO het onderzoek naar het inleggen van passagiersvervoer voor aan de NMBS. NMBS Mobility heeft het potentieel zelf opnieuw onderzocht en kwam tot hetzelfde positieve besluit.

Maar ondanks de erkenning van dat potentieel, schuift de NMBS dit project op de lange baan. Er zou een tekort zijn aan beschikbare infrastructuur, materieel en personeel. Bovendien raakt de NMBS, door haar opgedeelde structuur, het niet eens over wie de financiering van de exploitatie op zich moet nemen. En als derde excuus verwijst de NMBS naar hun vooropgestelde prioriteit: het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande treinaanbod.

**VeGHO vraagt met aandrang om ook de economische en ecologische factoren van dit dossier in de weegschaal te leggen bij de prioriteitsbepaling. "Iedereen is gebaat met een treinverbinding naar de Gentse haven", aldus VeGHO.**