

Karel Vinck stapt naar de burgers

De nieuwe voorzitter van de BAM belooft meer openheid over het omstreden Oosterweelproject.

VAN ONZE REDACTEUR

TOM YSEBAERT

ANTWERPEN | 'Het Oosterweel-dossier is niet mismeesterd.' Karel Vinck heeft vertrouwen in de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en haar management. Op zijn eerste publieke optreden als voorzitter van de raad van bestuur kondigde hij geen ommezwaai aan. 'Het vehikel is oké. Ik heb alle dossiers en plannen bekeken en veel kwaliteit opgemerkt. Ook de Raad van State en het Rekenhof zijn positief geweest.'

De BAM is een publieke nv die van de Vlaamse regering de opdracht kreeg het masterplan voor de mobiliteit rond Antwerpen uit te voeren. Het grootste project daarin is de Oosterweelverbinding, die de Ring rond moet maken. Een omstreden project.

'Over Oosterweel is niet gecommuniceerd zoals het moest', gaf Vinck toe. 'Er was vanwege de procedures grote juridisch geïnspireerde terughoudendheid om open te zijn. Ik begrijp dat maar ik zal meer risico's nemen.'

Zo wil Vinck dat de BAM geregeld een voortgangsrapport aan de Antwerpse bevolking voorlegt, zoals het dat doet in het Vlaams Parlement. De eerste afspraak is in november.

De voorzitter wil ook het persoonlijke gesprek aangaan met de actiecomités. Het zijn zij, met stRaten-generaal en Ademloos op kop, die het publieke verzet tegen Oosterweel trekken. 'Uit mijn ervaringen met grote industriële herstructureringen heb ik geleerd dat je altijd moet luisteren. Ik wil de bevolking de conclusies van alle studies overmaken en ze verdedigen. Alleen zo krijg je een draagvlak.'

Behoudt de BAM haar communicatiepartner Groep C? 'Ik zie geen indicaties dat er iets mis is met de kwaliteit of de prijs van het geleverde werk van die adviseur.'

Vinck toonde zich tevreden met de beslissing van de Vlaamse regering om een onderzoek naar de alternatieven voor de Oosterweelverbinding te laten uitvoeren. 'Maar als de conclusies bekend zijn, moet het debat afgesloten worden en moeten we er voluit voor gaan.' Vorige week besliste de BAM de bouwvraag zolang uit te stellen.

Het onafhankelijke onderzoek bekijkt behalve het BAM-concept (een tunnel onder de Schelde en het Lange Wapper-viaduct over de dokken naar Merksem) ook twee alternatieven: tunnels op het volledige tracé en een tunnelvariant die naar het noorden afbuigt en aansluit op de A12 in Ekeren. Dat is het voorstel van de actiegroep stRaten-generaal.

Stel dat het concept van de BAM het moet afleggen tegen de alternatieven? 'Ik ga daar niet van uit want uit alle studies is het model van de BAM als het beste gekomen. Wijst het onderzoek anders uit, dan moeten we van nul herbeginnen.'

Vinck wil wel 'aanpassingen' overwegen aan het BAM-idee.

Het rapport van het alternatievenonderzoek wordt verwacht te-

gen eind dit jaar. Als het positief uitdraait, wil de BAM zo snel mogelijk de bouwvraag — die klaarligt — indienen.

De bouwvergunning zou zes maanden later afgeleverd kunnen zijn. Eind 2009 moet het contract met het bouwconsortium Noriant getekend zijn. De eerste spadesteek zou dan voor begin 2010 zijn.

Het wachten op de alternatievenstudie belet de BAM niet voort te werken. Zo lopen er nog studies naar fijn stof en leefbaarheid. 'Terrechte bekommernissen maar je moet ze objectief benaderen. Er wordt te veel aan paniekzaaijerd gedaan.' De remedies van de vzw Ademloos noemde hij 'oppervlakkig en niet doordacht'.

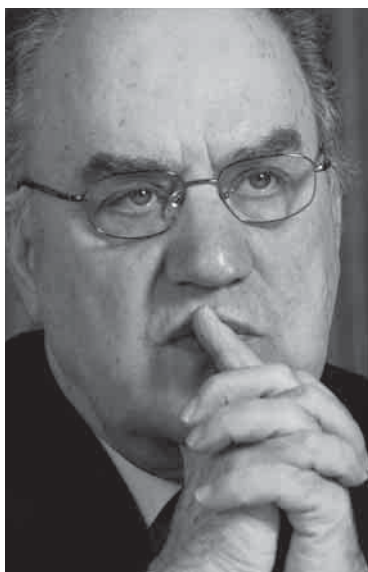
De BAM wacht op een Nederlands fijn-stofonderzoek en bekijkt toepassingen als functioneel groen en geluidsschermen die stof absorberen.

Voor het Sint-Jozefinstituut, de gehandicapteninstelling die pal onder de Lange Wapper zou liggen, moet de overheid volgens Vinck aan een verhuizing denken. Andere projecten uit het masterplan lopen gewoon voort: Noorderlaanbrug, De Schijn, Brabotramprojecten, Burchtse Weel.

En last but not least moet de kwestie van de tolheffing uitgeklaard worden. De BAM wil op de Oosterweelverbinding tol heffen voor zowel vracht- als personenwagens. De Kennedytunnel blijft tolvrij maar wordt verboden voor vrachtwagens. De opbrengsten uit tol zijn broodnodig om Oosterweel en het hele masterplan te kunnen betalen. 'De tolheffing bepaalt de contouren van het project', aldus Vinck, 'maar we kunnen niet meer tol gaan eisen op de Oosterweelverbinding dan de vervoerssector aankan.'

De Vlaamse regering had het plafond op 1,85 miljard euro gelegd maar tegen de huidige bouwprijzen zou Oosterweel minstens 2,5 miljard kosten.

In november eerste voortgangsrapport aan bevolking



Karel Vinck. © pn