

CRISISMANAGER KAREL VINCK BLAAST OOSTERWEEELVERBINDING NIEUW LEVEN IN

«Geen getalm meer als studie klaar is»

ANTWERPEN

De Oosterweelverbinding mét Lange Wapperbrug is nog niet dood. Met dank aan Karel Vinck, de crisismanager die het roer overnam bij de bestuurloze BAM. Vinck gaf gisteren met veel overtuiging zijn kijk op het Masterplan. «We zullen rekening houden met de resultaten van de onafhankelijke tracéstudie. Maar dan moeten we echt beslissen. Geen getalm meer.»

PHILIPPE TRUYTS

Karel Vinck (70) maakte op zijn eerste persconferentie meteen duidelijk wie voortaan de lijnen uitzet bij BAM. Directeur Jan Van Rensbergen mocht hooguit een minuut uitleg geven bij de procedure van een bouwvergunning en de start van de werken — ten vroegste in 2010, zo bleek. Vinck motiveerde daarna haarfijn waarom hij voorzitter wou worden. Hij verwees naar zijn tijd bij de NMBS: «Ik heb ervaring met mobiliteitsproblemen én met het leiden van zware industriële projecten. Dus denk ik dat ik een bijdrage kan leveren om het Masterplan voor Antwerpen, Vlaanderen en Europa te doen slagen.»

Uniek masterplan

Vinck praat diplomatisch over het werk van zijn voorgangers bij BAM. «Het masterplan is een uniek product. Ik ben onder de indruk van het studiewerk», klonk het. Maar wat met de manier waarop BAM (niet) communiceerde? Vinck: «We zijn misschien te voorzichtig geweest door de juridische adviezen aan BAM. Dat creëerde gaten, waar actiegroepen zijn ingesprongen. Dat verzwakte de geloofwaardigheid van ons project. We moeten

risico's durven nemen voor een open communicatie. Ik ga dan ook met actiegroepen als straten-generaal en Ademloos praten. En in november geven we een toelichting aan het grote publiek.»

«Quatsch»

Maar vzw Ademloos moet zich ook geen illusies maken. Zij zien alle heil in de Liefkenshoek-tunnel, een opwaardering van de A12 en nieuwe autosnelwegen in Nederland. Een nieuwe Scheldetunnel is overbodig.

«Quatsch», oordeelt Karel Vinck. «Als je ziet dat het verkeer rond Antwerpen tussen 2001 en 2020 met 40 % zal gegroeid zijn, kunnen de Kennedy- en de Liefkenshoek-tunnel dat niet oplossen. Als je vrachtwagens alleen toelaat in de Liefkenshoek- en de toekomstige Oosterweeltunnel, zorg je voor meer veiligheid. Als we de Kennedytunnel voor vrachtvervoer moeten aanpassen aan de strenge Europese normen, kost dat evenveel als een nieuwe tunnel. Veiligheid gaat voor mij boven die discussie over tol of geen tol.»

Die tolheffing komt er sowieso voor de Oosterweelverbinding (op het tunnelgedeelte, red.) Vinck: «De tol moet aanvaardbaar zijn voor de transportsector. De hef-



Karel Vinck (links) en directeur van BAM Jan Van Rensbergen. Foto Dirk Laenen

fingen bepalen dus hoeveel het project mag kosten. Maar dat wil niet zeggen dat we in de uitvoering, ook esthetisch, minder ambitieus zullen zijn.»

Fijn stof

«Fijn stof is een probleem», kaart Vinck een ander probleem aan.

«Ik ben voor een overkoepelende aanpak met alle overheden én de Europese Unie. Niet voor oppervlakkige oplossingen van actiegroepen. Zo spelen de Europese normen voor dieselmotoren een rol. We nemen met BAM al maatregelen, met functioneel groen en geluidsschermen die stof op-

nemen. Maar de bezorgdheid over het Sint-Jozefinstituut op de Luchtbal is terecht. Met de Vlaamse regering moeten we een oplossing uitwerken. Een verhuis is zeker te overwegen.» Wat denkt Vinck ten slotte van een referendum? «Vzw Ademloos hanteert een democratisch

wapen. Maar of het resultaat oplevert, weet ik niet. Die mensen beweren nu al dat hun 5.000 handtekeningen een maatschappelijk draagvlak creëren. Tja, 15.000 mensen bezochten onze infotentoonstelling in het FelixArchief. Dus is ons draagvlak groter.»