

‘Na dit onderzoek moet het écht wel gedaan zijn met het getalm’



©Walter Saenen

Voor Karel Vinck, de nieuwe voorzitter van de BAM, moet in december eindelijk het doek vallen over alle discussies rond de Oosterweelverbinding. ‘Ik zal er absoluut op toezien dat er rekening gehouden wordt met de conclusies van het alternatievenonderzoek. Maar dan worden er wel definitieve knopen doorgesneden!’ Vinck stapt ook zelf naar de actiegroepen én alle Antwerpenaars om het project te verdedigen.



Dieter Stynen

‘Eerst en vooral zou ik willen zeggen dat ik zéér tevreden ben over het werk dat tot hiertoe bij de BAM gebeurd is.’ Karel Vinck liet gisteren na anderhalve maand voorzitterschap van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) voor het eerst in zijn kaarten zien. Hij gelooft niet dat er in het verleden fouten gemaakt zijn – ‘dat bewijzen alle juridische procedures die we tot nog toe gewonnen hebben’ – maar hij geeft wel toe dat er niet voldoende open gecommuniceerd is. ‘We hebben ons misschien te vaak laten tegenhouden door onze juridische experts. Ik ben hier om op tafel te kloppen en te zeggen dat we af en toe wat meer risico’s moeten nemen.’

OVER DE KENNEDYTUNNEL

‘Niet de eventuele tol, wel de veiligheid is het probleem’

Een veel intensievere communicatie is de eerste prioriteit van Vinck. ‘Voor zo’n complex dossier moet je voldoende draagvlak hebben, en nu heerst er – terecht – heel wat onrust, onder meer over het thema fijn stof. Maar het debat moet wel met de juiste feiten en cijfers aangegaan worden. We zullen vanaf nu dan ook zelf naar de bevolking stappen. In november willen we een eerste *voortgangsrapportage* voor het publiek organiseren, waarop we vragen beantwoorden en aan de bevolking uitleggen waarom we bepaalde beslissingen genomen hebben.’

En wat dan met Groep C, het reclamebureau van Noël Slangen dat van de BAM 3 miljoen euro per jaar krijgt? ‘Groep C wordt betaald om onze communicatiestrategie uit te stippelen. Ze moeten kwaliteit leveren tegen een eerlijke prijs. Voorlopig zie ik geen reden om daaraan te twijfelen, maar ik zal het wel continu opvolgen.’

Vinck gaat ook persoonlijk spreken met actiegroepen als Straten-Generaal en Ademloos. ‘Ik heb in de bedrijfswereld heel wat zware herstructureringen begeleid. Als ik daaruit één ding geleerd heb, is het wel dat je alleen maar voordeel kunt halen uit het luisteren naar alle partijen.’ Over het alternatief dat Ademloos vorige week voorstelde – meer aansluiting op de Nederlandse plannen en het openstellen en doortrekken van de Liefkens-

OVER DE BAM

‘Ik ben zeer onder de indruk van het werk dat hier geleverd is’

hoektunnel – was Vinck echter niet bepaald onder de indruk. ‘Vaag en oppervlakkig.’ De nieuwe voorzitter maakte gisteren wel een duidelijke belofte: er werd vorige week beslist om te wachten met de bouwaanvraag omdat de BAM absoluut rekening wil houden met het alternatievenonderzoek dat eind december klaar moet zijn. ‘Maar dat is wel het eindpunt van de discussie. We hakken daar en dan definitieve knopen door. Het moet gedaan zijn met het getalm. Nieuw uitstel heeft niet alleen invloed op de kostprijs van het hele project, maar dreigt ook de andere projecten uit het Masterplan te hypothekeren.’ Volgens Vinck zou de bouwaanvraag dus in januari 2009 ingediend kunnen worden, met het oog op een eerste spadesteek ten laatste een jaar later. Maar wat als blijkt dat bijvoorbeeld het traject van Straten-Generaal het best uit het alternatievenonderzoek naar voren komt? ‘We zijn bereid om aanpassingen te doen als die nodig zouden zijn, maar ik heb alle vroegere studies bekeken en ik zie geen redenen om te twijfelen aan ons traject. Voor de rest wil ik niet vooruitlopen op de zaken.’

Vinck waarschuwt wel dat het Antwerpse Masterplan veel meer omvat dan de Oosterweelverbinding en dat alles uiteindelijk afhangt van de tolgelden die in de Oosterweeltunnel en eventueel de Ken-

OVER ZIJN LOON

‘Zodra het contract ondertekend is, zeg ik hoeveel ik verdien’

nedytunnel geheven worden. ‘Wat de Kennedytunnel betreft, stel ik me meer vragen over de veiligheid dan over de juridische haalbaarheid. Structurele aanpassingen daar zouden ongeveer evenveel kosten als een nieuwe tunnel. En laat één ding duidelijk zijn: als de prijs van het Masterplan uiteindelijk hoger dreigt op te lopen dan wat we kunnen compenseren met de tolheffing, dan stuikt meteen het volledige, levensnoodzakelijke project in elkaar.’ Met andere woorden: Vinck wil rekening houden met alle conclusies van het alternatievenonderzoek, maar het kostenplaatje zal daarbij een zeer belangrijke factor worden. Bijsturen? Ja, maar slechts in zoverre de financiën het toelaten.

En tot slot: als er dan toch transparanter gecommuniceerd moet worden, mogen we dan ook weten wat een man met een reputatie en cv als Vinck gaat verdienen bij de BAM? Lachend: ‘Ik zal daar niet flauw overdoen. Zodra mijn contract getekend is, maak ik het bekend. Helaas heb ik nog geen tijd gehad om die papieren eens rustig samen met mijn advocaat door te nemen.’

Lezersservice

Hebt u vertrouwen in Karel Vinck als nieuwe voorzitter van de BAM? Laat het ons weten op Antwerpen Blog! via www.nieuwsblad.be/antwerpen