

BAM was bedrog, amateurisme en manipulatie.

Peter Verhaeghe

De communicatie over het Oosterweelproject mag dan fortuinen kosten, voor een eenvoudige discussie over standpunten heeft de bevoegde Beheersmaatschappij altijd bedankt.

Dan organiseren wij die maar zelf, besloot de Antwerpse cultuursector. Niet zonder slag of stoot liet de BAM zich overtuigen om plaats te nemen op de scène van de Bourla, waar het debat plaatshad. Deze ontmoeting had een loutering kunnen zijn, een ogenblik waarop visies, hoe verschillend ook, ten minste beter hadden kunnen begrepen worden.

De BAM volhardde in de boosheid en greep ook dit moment aan om het publiek slechte spuuig en valse plak toe te gooien. Haar performance haalde dinsdag het VRT middagjournaal. (http://www.deredactie.be/cm/de.redactie/antwerpen/081104_oosterweel_debat) Daar was te zien hoe de BAM bij monde van haar woordvoerder het Madrileense tunnelvoorbeeld Calle 30 uitgekookt weg wuifde. Er rijden vandaag 80.000 voertuigen door die Spaanse tunnel, wist de BAM, en deze tunnels kunnen maximaal 158.000 voertuigen per dag doorgang verlenen. Op het drukste stuk van de Antwerpse ring rijden er vandaag wel 240.000 voertuigen ging de redenering verder. Voldoende voor BAM om te besluiten dat Madrid een boeiend voorbeeld is maar niet relevant is voor de Antwerpse situatie. Waarop de camera inzoomde op enkele ontgoochelde gezichten.

Er werd vervolgens gesuggereerd dat het geplande viaduct en de Oosterweeltunnel een capaciteit van 240.000 voertuigen zullen moeten slikken. Hoeveel voertuigen er echt doorheen de tunnel zullen rijden staat in de tolnota van de Vlaamse Regering aan Europa, waarin wordt becijferd dat iets minder dan 14.5 miljoen voertuigen per jaar of 48.023 voertuigen per dag de tunnel in duiken. 95% van wat op het viaduct rijdt, gaat ook door de tunnel, staat verder in dat document te lezen. Over dat viaduct tuffen er in 2030 dus dagelijks zo'n 50.550 voertuigen. Zelfs in 2030 zou een tunnel naar Madrileens model dus slechts gevuld worden met 31% van zijn ware capaciteit...

Deze Vlaamse 'Al-Sahad (Comical Ali) act' kreeg nog een climax.

De BAM-woordvoerder presenteerde het publiek die avond als ware het beaujolais primeur ook nieuwe verkeerscijfers. Op het scherm lichtten cijfers op die verwezen naar aantallen auto's en vrachtwagens in 2020. Achteloos werden ze gepresenteerd, onaangevochten werden ze bekeken, maar onschuldig waren ze allerminst. Het enige ijkpunt dat nog vaststond, de verkeersprognose voor 2015 uit het milieueffectenrapport, leek plots klaar te zijn voor verticaal klassement. Weg de hele opbouw van dit lijvige rapport. Weg de hele Europese tolnota. Als we de oude cijfers voor 2015 vergelijken met de nieuwe voor 2020 dan krijgen we spektakel: een forse daling van 40% van het vrachtverkeer dat over de viaduct dondert - zonder dat één lijn aan het ontwerp werd gewijzigd. Ter hoogte van Borgerhout is nu zowaar er reden voor een volksfeest: daar daalt het vrachtverkeer op de ring met 70% - alweer zonder één nieuwe maatregel. Dit alles zuiver dankzij... de nieuwe cijfers van de BAM. Getallen om euforisch over te zijn - en toch bleven de Bam-communicatoren op het podium van de Bourla er stoicijns bij.

Niet alleen spuugde de BAM deze nieuwe cijfers de Bourla in, ze waagde het ook deze cijfers te presenteren aan de Vlaamse administratie en het prestigieuze ARUP bij aanvang van het - waarlijk historische - onafhankelijk onderzoek dat intussen van start is gegaan. Nog snel even alle rekenmodellen naar onze hand zetten, lijkt de achterliggende gedachte van de BAM te zijn. De dure onderzoekers in verwarring brengen en hen eindeloos tijd doen verliezen – zou dat de strategie kunnen zijn? Eén slide van BAM was voldoende om het onderzoeksbureau én de Vlaamse administratie met verstomming te slaan. De BAM-ballon werd woensdagmiddag al doorprikt tijdens de eerste ontmoeting van stRaten-generaal met de Vlaamse administratie en Arup. Als we het milieueffectenrapport en de tolnota aan Europa nog ernstig mogen nemen, zoals wij menen te mogen hopen, behoren de verkeerscijfers die BAM in de Bourla en aan Arup presenteerde tot de categorie van de voze onzin.

De BAM is het instituut dat door de Vlaamse Regering werd opgericht voor de realisatie van een mobiliteitsoplossing van Antwerpen. Zoals van een regering, verwacht je van zo'n instituut professionele eerlijkheid en beroepsernst. Zelfs nu de regering de meest respectabele crisismanager aan het roer van BAM heeft geplaatst, blijft dit instituut zich bedienen van bedrog, amateurisme en manipulatie. Ik mag hopen dat deze laakbare technieken alvast niet worden toegepast in opdracht of met medeweten van de Vlaamse Regering. Maar nu weet de Vlaamse Regering het dus wel, neem ik aan.