

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

20 november 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de nood aan toegankelijkheidsnormen in stedenbouwkundige voorschriften voor personen met een handicap

Vraag om uitleg van de heer Jef Van Looy tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal in het arrondissement Turnhout

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de mogelijke inplanting van een train-wash door de NMBS in parkgebied te Ekeren



## Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 20 november 2003

**WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Erik Matthijs**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 15 uur.*

**Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de nood aan toegankelijkheidsnormen in stedenbouwkundige voorschriften voor personen met een handicap**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Martelaer tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de nood aan toegankelijkheidsnormen in stedenbouwkundige voorschriften voor personen met een handicap.

Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

**Mevrouw Ann De Martelaer :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik weet niet of u de Leuvense Bondgenotenlaan kent. Onlangs werd ze heraangelegd. Er zijn nu mooie, brede trottoirs, wat handig is voor ouders van wie de kinderen in een buggy zitten of voor rolstoelgebruikers. In het kader van de week van de personen met een handicap heb ik samen met een rolstoelgebruiker getracht om er te winkelen. We hebben 65 winkels en cafés aangedaan in één voormiddag. We zijn slechts in acht winkels binnengeraakt.

In de commissie voor Welzijn hou ik me vooral bezig met de gehandicaptenzorg. Mijnheer de minister, ik kom ook altijd naar u luisteren als dit onderwerp aan bod komt. Ik denk daarbij aan de vrijstelling bij de aankoop van wagens.

Tijdens de Allerheiligenperiode stond in de krant dat bepaalde personen met een handicap die ge-

bruik maakten van een rolstoel, er zelfs niet in slaagden om het kerkhof te bezoeken. Dat is nog een ander probleem.

2003 werd uitgeroepen tot Europees jaar voor personen met een handicap. Ruim 10 percent van de bevolking heeft te maken met een of andere vorm van handicap. Steeds meer mensen met een handicap proberen als volwaardige burger in onze maatschappij te functioneren. Ze trachten te participeren aan alle sociale, maatschappelijke en culturele activiteiten. Toch is er nog te dikwijls een te hoge mentale én fysieke drempel. Toegankelijkheid is dus de basisvoorwaarde voor deze groep mensen om evenwaardig te kunnen leven in de samenleving. Dit is een prioriteit in het Vlaamse gelijkheidskansenbeleid.

Functiebeperkingen zijn niet alleen het gevolg van fysieke of mentale handicap, maar kunnen ook ontstaan door ziekte of ouder worden. Ze ontstaan óók door gebreken in de organisatie van de samenleving : door een gebrekkige infrastructuur, of door procedures en gebruiken die zijn gericht op de gemiddelde standaarden. Omdat de omgeving niet is aangepast, verzwaart dit de functiebeperking, en worden mensen met een functiebeperking gestuwd in de richting van afzonderlijke circuits, in homogene groepen. Er ontstaat een vorm van discriminatie, want om ten volle te kunnen blijven participeren, is het in eerste instantie belangrijk om mentaal en fysiek toegang te krijgen tot alle sociale, maatschappelijk en culturele activiteiten.

Hierbij mag men de term toegankelijkheid niet te eng verbinden aan personen met een handicap. Met een integrale benadering van de problematiek wordt een veel grotere doelgroep bereikt : ouderen, grote en kleine mensen, mensen met tijdelijke kwetsuren, ouders met kinderwagens worden geconfronteerd met een onaangepaste publieke ruimte.

## De Martelaer

Met de richtlijnen inzake non-discriminatie en gelijke behandeling in arbeid en beroep, legt Europa een belangrijk juridisch kader vast om rechtstreekse en onrechtstreekse discriminatie op de arbeidsmarkt, maar ook daarbuiten, te bestrijden. De brede samenleving zal maatregelen moeten nemen waardoor personen met een functiebeperking niet langer worden gediscrimineerd.

Het toegankelijkheidsbeleid is een inclusief beleidsdomein. Dit houdt in dat iedere minister verantwoordelijk is om vanuit zijn of haar eigen beleidsdomein de toegankelijkheid in onze samenleving te bevorderen. Een reeds langer gekend knelpunt in de ontwikkeling van een efficiënt toegankelijkheidsbeleid betreft het ontbreken van een doeltreffende basiswetgeving inzake toegankelijkheid van de publieke ruimte. Momenteel is er in Vlaanderen nog een federale wet van kracht die dateert van 1975 (wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen toegankelijk voor het publiek). De normen die erin worden aangereikt zijn verouderd, onvolledig en voldoen niet aan de eisen van integrale toegankelijkheid. De wet is daarenboven weinig bekend. De controle op de toepassing is bijgevolg miniem en sancties zijn zo goed als onbestaande.

Een oplossing voor dit probleem werd mogelijk gemaakt binnen het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999. Dit decreet biedt ruimte voor het invoeren van een algemeen toepasbare actuele verordening die de noodzakelijke stedenbouwkundige voorschriften bevat om te zorgen voor de toegang van onroerende goederen.

Binnen Gelijke Kansen in Vlaanderen, de Vlaamse administratie voor gelijkekansenbeleid, werd een Vlaams Steunpunt Toegankelijkheid uitgebouwd. Dit steunpunt heeft ondertussen een nota opge maakt waarin de basisprincipes werden uitgeschreven waaraan een wetgeving op de toegankelijkheid op niveau van het Vlaams Gewest dient te voldoen. Deze nota wordt gedragen door de personen met een handicap en de toegankelijkheidsbureaus. Ze geeft niet enkel een hedendaagse omschrijving van wat toegankelijkheid impliceert, maar geeft concreet een aantal elementen aan die in artikel 54, 7° van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening kunnen worden opgenomen.

Mijnheer de minister, zult u nog tijdens deze legislatuur de adviesnota van het Vlaams Steunpunt Toegankelijkheid ter harte nemen en de voorstellen integreren in het decreet houdende de organi-

satie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 ? Ik heb mijn vraag begin oktober ingediend. Ondertussen heb ik deelgenomen aan een studiedag in Leuven over toegankelijkheid. Een van uw kabinetsmedewerksters waar daar ook aanwezig. Ik heb haar toen dezelfde vraag gesteld. Ze zei me dat het kabinet op de hoogte is van de adviesnota. Er zijn ook al contacten geweest tussen het kabinet van Welzijn en dat van Ruimtelijke Ordening. Uw medewerkers waren aan het onderzoeken of het voor de steunpunten en de adviesbureaus wel mogelijk was om de wet op te volgen.

We zijn ons ervan bewust dat alles niet in één jaar tijd kan gebeuren. Toch is het belangrijk een signaal te geven. De adviesnota geeft concreet aan hoe dit in het decreet kan worden ingelast. Eens dat decreet er is, kunnen alle geledingen hun werk doen om het uit te voeren.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil in eerste instantie verwijzen naar het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Van Dijk van 10 januari 2003 over de beleidsinitiatieven die we in het kader van het Europees jaar van de personen met een handicap hebben genomen (Vr. en Antw. VI. Parl. 2002-2003, 10 januari 2003, 1735)

Het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening biedt een aantal aanknopingspunten over deze problematiek. Ik ken de Bondgenotenlaan redelijk goed en het is inderdaad illustratief voor de nonchalance van de overheid tegenover deze problemen die heel wat mensen in moeilijkheden brengen. Mijn dochter heeft onlangs haar gewrichtsbanden gescheurd en zat dus ook in een rolwagen. Dan pas besef je dat heel wat gebouwen en straatmeubilair niet aangepast zijn.

In het decreet zijn twee mogelijkheden opgenomen. Artikel 54, 7° bepaalt dat er een gewestelijke stedenbouwkundige verordening kan worden opge maakt. Artikel 100, paragraaf 4 van datzelfde decreet laat toe de stedenbouwkundige vergunning te weigeren of bij te sturen indien niet voldaan is aan de regels over de toegang van personen met verminderde beweeglijkheid. Ook wegenwerken zijn onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning. In mijn gemeente mag in een appartementsgebouw geen tweede verdieping worden gebouwd wanneer niet wordt voorzien in een lift.

Het Vlaams Steunpunt Toegankelijkheid heeft in opdracht van de toenmalige Vlaamse minister van

## Van Mechelen

Welzijn, mevrouw Vogels, een advies voorbereid over de actualisering en de bijsturing van de huidige regelgeving rond de toegankelijkheid van publiek toegankelijke gebouwen en het openbaar domein.

De opmaak van dat advies heeft echter meer tijd in beslag genomen dan oorspronkelijk was voorzien. In een brief van 24 februari 2003 meldde minister Vogels me : ‘Gelet op de oorspronkelijke verdeeldheid in het middenveld, heeft het meer tijd in beslag genomen dan voorzien. Alvorens af te ronden worden de richtlijnen een laatste maal getoetst aan de bevindingen van een aantal sleutelfactoren in het middenveld. Het proces zal half maart binnen een intensief werkseminarie worden afgerond en vervolgens zal u dit integraal advies worden overgemaakt.’

Ik heb het advies ontvangen na Pasen. Daarna is er een contact geweest tussen het Steunpunt en mijn kabinet. Op 7 mei werd een eerste toelichting gegeven over de draagwijdte van het advies.

De adviesnota is echter zeer ruim opgevat en stelt veeleer een algemeen kadervoorschrift voorop dan concrete maatregelen die in een stedenbouwkundige verordening zouden kunnen worden opgenomen. Uit dat algemeen advies moeten wij dus concrete verordeningmaatregelen afleiden die moeten worden omgezet in een stedenbouwkundige verordening.

De wil is in elk geval aanwezig. Er zal een intensief contact worden opgestart met het kabinet en met de administratie. We werken immers op twee sporen. We willen enerzijds een preventief beleid voeren en anderzijds een repressief beleid.

Het preventieve aspect is het belangrijkste. Daarbij moeten we een soort code van de goede praktijk aanbieden aan de stedenbouwkundigen en ontwerpers die met die richtlijn de mogelijkheid hebben om te anticiperen op wat noodzakelijk is. Het gaat gewoon om een proces van bewustwording. Wie met gebouwen en infrastructuur bezig is, moet er zich van bewust zijn dat sommige mensen minder beweeglijk zijn en problemen kunnen hebben met toegankelijkheid. Vandaag zijn de meeste gemeentebesturen zich daarvan wel degelijk bewust.

We moeten natuurlijk ook een stok achter de deur hebben. Via een stedenbouwkundige verordening moeten we proberen de afdwingbaarheid te garanderen. Dat is het tweede luik. Zo'n tweesporenbe-

leid zal tegemoetkomen aan uw bekommernissen. Persoonlijk verwacht ik veel meer van de sensibilisering dan van een repressief optreden. Dat laatste kan op basis van artikel 54. Gemeentebesturen moeten zelf hun verantwoordelijkheid nemen en preventief tewerk gaan. Ze kunnen via het vergunningenbeleid erop toezien dat de doelstellingen van de stuurgroep worden gehaald.

Is het heilzaam dat het probleem weer in kaart is gebracht ? Ik zal met minister Byttebier overleggen en onderzoeken of we daaraan iets meer ruchtbaarheid kunnen geven. We zouden daarover een brochure kunnen uitgeven. We hebben nog zeven maanden voor de boeg. In elk geval wil ik deze zaak van de baan vooraleer iemand anders mijn ambt zal overnemen.

**De voorzitter :** Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

**Mevrouw Ann De Martelaer :** Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik denk niet dat er een gebrek is aan informatie. Er zijn heel mooie brochures waarin staat waaraan men allemaal moet denken als men een winkel, hotel of café wil openen. De mensen kennen die brochures niet. Kan men de gemeenten er niet toe aanzetten om ervoor te zorgen dat in een verordening de toegankelijkheid wordt opgelegd bij de aflevering van een vergunning aan een privé-persoon die een openbare ruimte inricht ? Men zou in een omzendbrief de gemeenten kunnen wijzen op die mogelijkheid. Als ik de minister goed heb begrepen, zullen we er wellicht niet in slagen om nog voor het paasreces een voorstel van de minister te bespreken.

**Minister Dirk Van Mechelen :** Een formele omzendbrief waarin de gemeenten wordt gewezen op de decretale mogelijkheden van het vergunningenbeleid kan perfect. Ik denk wel niet dat we een nieuw voorstel van decreet moeten uitwerken. Op basis van het huidige decreet kunnen we de algemene stedenbouwkundige verordening uitvaardigen. We willen dat instrument trouwens ook aanwenden voor de organisatie van de weekendverblijven. Ik ben optimistisch : uiterlijk in het voorjaar van 2004 wordt daar werk van gemaakt.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

– *De heer Patick Lachaert treedt als voorzitter op.*

**Vraag om uitleg van de heer Jef Van Looy tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal in het arrondissement Turnhout**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Looy tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal in het arrondissement Turnhout.

De heer Van Looy heeft het woord.

**De heer Jef Van Looy** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, recent werd aan de minister een nieuw voorstel gedaan over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal of het ENA. De al eerder aangeduide zoekzones zijn verdwenen, en nieuwe zijn aangeduid. De verdwenen zones zijn niet echt verdwenen, maar worden in reserve gehouden. In het verleden is meermaals geopperd dat een gebrek aan terreinkennis de specialisten niet hinderde om gebieden af te bakenen. Spijtig genoeg is het nieuwe voorstel geen verbetering. Gazet van Antwerpen formuleerde het op 18 september 2003 als volgt : 'Het orakel van God-mag-weten-waar heeft gesproken.' Men bedoelde dus de beslissing van de stuurgroep.

De werkgroep van het ENA heeft de minister een aantal voorstellen gedaan over de uitbouw van nieuwe bedrijfsterreinen in de buurt van het Albertkanaal. Vreemde konijnen komen uit de hoed van de werkgroep. Stokdoof voor de argumenten van de buurtbewoners en van de democratisch verkozen lokale bestuurders blijft de werkgroep volharden. Ik vrees dat deze bedenking door de hele bevolking van de streek wordt gedeeld. Waarom heeft men niet van bij de aanvang gezorgd voor inspraak op alle niveaus, zoals ook in de oprichtingsakte van de stuurgroep is opgenomen ? Dat zou veel onrust en overbodige plannenmakerij hebben voorkomen.

Kan de minister een overzicht geven van de zoekzones in het gebied van Grobbendonk tot Meerhout die intussen niet meer in aanmerking komen ? Wat waren per gebied de doorslaggevende argumenten ? Welke worden wel in aanmerking genomen, en wat zijn voor elk gebied de argumenten pro en contra ? Welke argumenten geven de doorslag ?

Kan de minister in zijn antwoord rekening houden met de onderstaande bedenkingen en vragen over zaken die mijns inziens onlogisch zijn ? Is het juist dat in de zone Veedijk in Meerhout twaalf woningen moeten worden onteigend ? Er zijn woningen bij die recent zijn vergund. Sommige is men nog aan het verbouwen. Als dat gebied erbij moet horen, kunt u het beter volledig onteigenen en de mensen degelijk vergoeden, natuurlijk. Daar liggen overigens ook pijpleidingen. Ik dacht dat daarop niet mag worden gebouwd. Het gaat om een agrarisch gebied en voor de landbouw vormt dit geen probleem. Hoe moet hier industrie worden gevestigd ?

Wat wilt u doen met de waterloop die grote delen van Balen en Meerhout ontwatert ? De rivier stroomt ook door een agrarisch gebied en heeft een heel hoog debiet. Volgens het provinciaal structuurplan moet tussen de twee natuurgebieden in Veedijk een groene corridor komen. Daartoe zie ik maar één mogelijkheid : die waterloop.

Het stoort me enorm dat de landbouwbedrijven in dit gebied zo sterk te lijden krijgen onder uw plannen. Er is een jong, stevig landbouwbedrijf met een jonge bedrijfsleider. Hij houdt honderd melkkoeien, honderd stuks jongvee en honderd stuks mestvee. Hij heeft in totaal 100 hectare grond. Het bedrijfsblok – de gebouwen met aanpalende grond – omvat 16 hectare. Die grond zou volledig onteigend worden. De landbouwer krijgt al 3, 4 jaar te horen dat hij niet meer moet investeren omdat er industrieterreinen zouden komen. Op een bepaald moment was hij bedrijfsmatig verplicht om te investeren. Hij kon kiezen tussen een nieuwe stal of stoppen met zijn bedrijf. Hij heeft een bouw- en milieuvergunning gekregen en de stal is bijna af. Deze investering bedraagt 500.000 euro. Nu krijgt hij te horen dat zijn grond onteigend wordt. De stal en de andere bedrijfsgebouwen en woning mag hij echter houden. De overige 80 hectare grond liggen aan de andere kant van de autostrade. Hoe moet die boer daar met zijn vee naartoe ? Nog een blok van 3 hectare ligt in Liesel – dat overigens ook industrieterrein zou worden – en is natuurlijk veel te klein. Als u zo'n bedrijf onteigent, doe het dan integraal !

Een tweede, iets kleiner en iets ouder landbouwbedrijf valt ook in de zoekzone. Wellicht worden ook daar alle gronden onteigend zonder de gebouwen. Voor een melkveebedrijf dat zo grondgebonden is, is dit dodelijk.

Tussen de Eindhoutsebaan en het Albertkanaal ligt op het gewestplan nog een ongebruikt, onontwik-

## Van Looy

keld industrieterrein. Waarom wordt dat niet ontwikkeld ?

Aan de overzijde van de straat ligt een agrarisch gebied van 27 hectare. Dat werd grotendeels al verlaten door de boeren omwille van de mindere grondkwaliteit. Waarom wordt dat geen industrieterrein ?

Ik heb nog enkele vragen over de zoekzone Heirenbroek in Herentals. Waarom komt dit gebied op korte termijn in aanmerking als industriegebied ? Welke van de drie concepten, die werden uitgetekend, komt in aanmerking ? Daar ligt een woongebied met 1.000 woningen. Als u die drie concepten uitvoert, ligt de woonwijk ingesloten. Ik dacht dat er een akkoord was over het eerste concept, namelijk werken met opgespoten grond. De bevolking zou zich daar eventueel kunnen vinden. Waarom maakt u dit zo uitgebreid ? Waarom drie concepten ?

Op zich is het idee van industriegebied ontwikkelen tussen het Albertkanaal en de E313 prachtig, mijnheer de minister, maar er liggen wel dorpen met woningen en landbouwbedrijven !

Het gebied De Heze in Geel zou eveneens op korte termijn in aanmerking komen. Waarom ? Ook daar zitten we met de dorpskern Punt. Dit gehucht heeft een eigen basisschool, dus zo klein is het niet. Hoe breed is de buffering tussen het nieuwe industriegebied en die woonzone ? Hoe zal de ontsluiting van dit gebied gebeuren, rekening houdend met de zware verkeersoverlast die Geel-Punt op dit moment reeds kent ? In welke mate wordt er rekening gehouden met de leefbaarheid van de dorpsgemeenschap Geel-Punt ?

Het gebied Winkelomheide zal op langere termijn ontwikkeld worden. Het is ook weer een dorp dat vandaag al veel hinder heeft van de bestaande industrie, vooral van BP.

De stad Geel heeft in dit gebied in een bufferzone voorzien tussen de woonzone van Winkelomheide en BP. Ik dacht dat er al overeenkomsten waren tussen BP en de stad Geel. Mijnheer de minister, bent u hiervan op de hoogte ?

Als kleine jongen heb ik nog de ruilverkaveling in het gebied meegemaakt. Liesel is het enige gaaf landbouwgebied dat nog overblijft. Men wil hier nu minstens 100 hectare bedrijventerrein inplanten.

In hoeverre speelt Liesel mee in het ENA ? Het ligt niet tussen het Albertkanaal en de autosnelweg, maar vrij ver weg. Waarom is Liesel niet definitief afgevoerd als mogelijke locatie ? Welke stappen zullen voor dit gebied nog worden gezet ?

**De voorzitter** : De heer De Cock heeft het woord.

**De heer Frans De Cock** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan omdat ik de regio, vooral het Netebekken-deel van het ENA, vrij goed ken. Ik heb in januari en juni 2003, onder andere samen met de heer Malcorps, hierover een vraag gesteld in de commissie (Hand. VI. Parl. 2002-2003, nr. C111, 4 en nr. C267, 6).

De problematiek is niet nieuw. De heer Van Looy laat uitschijnen dat alles laat op gang is gekomen en de bevolking pas recent op de hoogte is gesteld, maar in de regio leeft dit al twee jaar.

De teneur van de vraagstelling is vrij detaillistisch en zeer voorbarig. In het verleden gingen de vragen over de algemene problematiek, de procedures en de inspraakmogelijkheden. Ik heb steeds gepleit om op een verstandige, zorgvuldige manier te zoeken naar nieuwe bedrijventerreinen, maar ook om aandacht te schenken aan de sanering van vervuilde terreinen, inbreiding en hergebruik van braakliggende terreinen en reserves.

Ik ben er zeker van dat de minister een gepast antwoord zal formuleren, maar ik wil de heer Van Looy toch wijzen op de gepubliceerde eindrapporten. Ik raad aan om pagina 19 van deel 2 te lezen. Over een aantal zoekzones wordt gezegd dat ze niet aangesneden kunnen worden.

Ik wil graag het antwoord van de minister horen, want deze problematiek raakt de bevolking en moet ook elke volksvertegenwoordiger raken. Ik ben ervan overtuigd dat er andere manieren zijn dan dergelijke vraagstelling, om tot een gunstige oplossing te komen.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer de voorzitter, uit de recente gebeurtenissen met twee multinationale ondernemingen in Limburg blijkt dat dit parlement vooruitziend moet zijn. We zijn het erover eens dat de taakstelling van het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), namelijk 7.000 hectare bedrijventerreinen aanduiden, onverkort moet worden uitgevoerd. Dit is een zware opdracht.

## Van Mechelen

De minister-president stelt in de septemberverklaring dat het de ambitie is om in het laatste jaar van deze legislatuur 1.000 hectare bedrijventerreinen aan te duiden. Dit is geen vrijblijvende oefening. Het is gebaseerd op studiewerk van de administratie en tal van deskundigen. Als dit wordt bekeken op het niveau van een bedrijf, besef ik beter dan wie ook dat dit een tol eist. Het zijn keuzes die we moeten maken.

In het begin van deze legislatuur namen we de optie om met een studie na te gaan hoe het staat met de op de gewestplannen bestemde, maar niet-gerealiseerde bedrijventerreinen. Waarom zijn de gebieden ingekleurd als bedrijventerrein, maar niet in gebruik genomen? Met dit 'urgentieproject rond knelpuntterreinen' hebben we vastgesteld hoe moeilijk het soms is. Ik verwijs naar bedrijventerrein Kapelleveld in Wommelgem. Dit is het meest ideaal gelegen bedrijventerrein van de provincie Antwerpen, maar het kan niet ontsloten worden omdat de mobiliteitsontsluiting niet gegarandeerd is.

Ik heb veel begrip voor de vragen, want de dag dat we de abstracte 7.000 hectare uit het RSV verlaten en op het terrein gaan kijken, worden er natuurlijk belangen geschaad. U mag echter niet vergeten dat ik de taak en de plicht heb om daaraan verder te werken. Als er in het RSV één zone werd aangeduid als zijnde ideaal gelegen voor de ontsluiting en ontwikkeling van bedrijventerreinen, dan is het wel het Economisch Netwerk Albertkanaal, het zogenoemde ENA-project. Rond de historische, logistieke as, die vertrekt in Antwerpen en doorloopt tot in Duitsland, trachten we een aantal terreinen vrij te maken. We krijgen geregeld vragen van Europese distributiecentra die hun zetel willen vestigen in Vlaanderen. Ze hebben echter minstens een ruimte nodig van 20 hectare voor één bedrijfsvestiging. We kunnen daar vandaag, jammer genoeg, niet op ingaan.

De mensen van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie hebben met de hun bekende verbeterheid recent een studie gemaakt over het aantal jobs dat Vlaanderen misloopt wegens het onvoldoende ruimteaanbod. Zelfs als we die studie met enige korrels zout nemen, gaat het nog om duizenden tewerkstellingsplaatsen. Ook hier hebben we onze verantwoordelijkheid genomen en zijn we begonnen studeren.

Mijnheer de voorzitter, ik heb toch wel enkele vragen bij de gevolgde procedure. Er dienen duidelijk-

ke afspraken te worden gemaakt over wanneer ik als minister van Ruimtelijke Ordening kan worden ondervraagd over dit soort zaken. We zitten nu in de voorbereidende fase, waarbij experts en deskundigen onderzoeken waar terreinen kunnen worden gecreëerd. Ik ben zelf burgemeester van een mooie gemeente. In het verleden heb ik ook gesakkerd en gezegd dat er te weinig contact was met de lokale verantwoordelijken. In dit geval worden de gemeenten echter maximaal bij de zaak betrokken. Dat gebeurt zelfs in die mate dat als man en paard worden genoemd, sommigen nu de neiging vertonen hun verantwoordelijkheid te ontlopen.

– *De heer Jacques Timmermans, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Mijnheer Van Looy, in dit geval gaat het om een onderzoeks- en overlegproces voor de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal binnen de versnelde uitvoering van het RSV. De ideale situatie zoals die werd naar voren geschoven in het ruimtelijk structuurplan en het decreet van 18 mei 1999 bestond erin dat er prioritair werk zou worden gemaakt van de steden, via de stedelijke afbakening, waardoor we binnen die afbakening ook de functie van wonen en werken zouden kunnen invullen. Daarna zou het buitengebied worden afgebakend, met hoofdzakelijk een in-deling in landbouw- en groengebied.

Ondertussen zijn we echter allemaal wel wijs genoeg geworden om te weten dat dit alles niet zo makkelijk verloopt als sommigen hadden gedacht. Het gaat om een zeer complex probleem. In het zomerakkoord van 2001 heeft de Vlaamse regering dan ook beslist om een aantal voorafnames te doen op het vlak van wonen, via de versoepeling van de omzendbrief inzake de woonuitbreidingsgebieden, en op het vlak van werken, door aan te duiden waar de zones lagen waar we versneld bedrijventerreinen willen aanduiden.

Mijnheer Van Looy, ik daag u uit om in Antwerpen een gebied aan te duiden waar 20 hectare beschikbaar is om een bedrijventerrein uit te bouwen. U zou me een stuk wijzer maken, want ik weet er geen liggen. De enige mogelijkheid die op dit moment bestaat, is in de provincie Limburg. In het kader van de LRM (Limburgse Reconversiematschappij) kunnen daar een aantal bedrijventerreinen worden aangeboden. Op de as die vertrekt vanuit de Antwerpse haven zijn er echter geen mogelijkheden. Dat is ook de reden waarom we de opdracht hebben gegeven voor die studie.



## Van Mechelen

Het tijdelijk samenwerkingsverband Iris Consulting-Buck Consultants-WES heeft het onderzoek uitgevoerd en het overleg voorbereid. Het multidisciplinair team heeft werk gemaakt van zowel de ruimtelijke als de economische expertise, waarbij via communicatie en overleg getracht wordt resultaten te bereiken. Het is een werk dat verloopt met 'blood, sweat and tears'.

In de studie, die ik ter beschikking zal stellen van het secretariaat van de commissie, werd alle nodige onderzoek uitgevoerd om te komen tot voorstellen. Dit is in verschillende gradaties gebeurd. Het is echter de enige manier om op termijn tot resultaten te komen.

In het onderzoek worden alle mogelijke voorstellen in het kader van de ontwikkeling van het ENA-project onderzocht. De diverse voorstellen werden op een geïntegreerde wijze afgewogen. Er werd rekening gehouden met milieutechnische, puur technische, landbouwtechnische, mobiliteitstechnische afwegingen. Dit heeft er natuurlijk toe geleid dat niet alle voorstellen de eindmeet hebben gehaald. Tal van voorstellen zijn gesneuveld, de ene keer met meer applaus dan de andere. Er is geprobeerd tot een consistent voorstel te komen.

Rekening houdend met de bovenlokale aard van de ontwikkeling van het ENA, gaat het om een ruimtelijke en ecologische afweging van voorstellen op het Vlaamse niveau. Het is dus geen aangelegenheid van de gemeente, noch van de deputatie. Daarom werd ook een gemengde stuurgroep op Vlaams niveau samengesteld, met als enig doel de afweging van de voorstellen voor te bereiden. Daarbij werd uitdrukkelijk gepolst naar het standpunt van de lokale besturen. Het is echter evident dat de overwegingen van een stuurgroep op Vlaams niveau rekening moet houden met de opmerkingen van alle relevante actoren binnen dit proces en dat alle voorstellen van de ENA-stuurgroep tevens worden besproken met de betrokken gemeenten. Wel stel ik vast dat daar soms het licht van de zon wordt ontkend.

Het voorbije proces heeft geleerd dat de ENA-stuurgroep het eens is geworden over een pakket aan acties en dat over een aantal kwesties verdeelde standpunten worden geformuleerd. Het is dus niet zo dat die stuurgroep tot het alfa en omega is gekomen. Er zijn inderdaad tegengestelde adviezen. Dat is meestal het geval bij ruimtelijke planning.

Het opgestarte onderzoeks- en overlegproces voor dit netwerk moet dan ook worden beschouwd als voorbereiding op de besluitvorming door de Vlaamse regering. Het spreekt voor zich dat vanaf dat moment formele procedures voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden ingeleid, een openbaar onderzoek wordt opgestart, dat de zaak wordt bekend gemaakt op radio en tv. Het is dus niet de bedoeling om tijdens een nacht van de lange messen de landbouwsector in de Kempen te belagen.

Er werden wetenschappelijke, deskundige analyses gemaakt en voorstellen geformuleerd. Er zullen een aantal bijkomende, flankerende maatregelen moeten worden genomen. Op een bepaald moment zullen er door mijn administratie ruimtelijke uitvoeringsplannen worden voorbereid. Die moeten dan worden getoetst aan de provinciale en lokale situatie. Het spreekt ook voor zich dat uit de ENA-studie een aantal voorstellen moeten komen, waarbij de provincie en de lokale overheden zelf kunnen overgaan tot het opstellen van provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RVP's).

Na 2 jaar overleg is de ENA-stuurgroep er eindelijk in geslaagd om een eindrapport te formuleren. Ik heb het zonet overgemaakt aan de commissie. De zaak werd eind september, begin oktober ook besproken met de betrokken gemeentebesturen en de maatschappelijke geledingen. De schriftelijke opmerkingen en standpunten konden worden ingediend tot 15 oktober 2003. Ze zijn eveneens opgenomen in het verslag. Momenteel worden alle opmerkingen gebundeld, zodat de stuurgroep op korte termijn een definitief standpunt kan bepalen. Op basis hiervan zal in de loop van december 2003 aan de Vlaamse regering een voorstel worden overgemaakt over het Economisch Netwerk.

Ik wil nogmaals benadrukken dat alle opgestelde en in opmaak zijnde documenten enkel de visie weergeven van de ENA-stuurgroep. Tot op vandaag heeft de Vlaamse regering nog geen enkele beslissing genomen over al deze voorstellen. Er moet dus nog politiek overleg worden opgestart op het niveau van de interkabinettenwerkgroepen en dergelijke. Daarbij moet een multidisciplinaire afweging worden gemaakt tussen landbouw, leefmilieu, mobiliteit, economie en ruimtelijke ordening. Ik ben dan ook niet van plan om hier vandaag standpunten in te nemen over concrete zones of zoekzones die in dit eindrapport worden voorgelegd aan de regering.

Die besluitvorming moet nu van start gaan en moet leiden tot gewestelijke RUP's. Zodra de regering een voorontwerp van gewestelijk RUP goed-

## Van Mechelen

keurt, ben ik bereid te antwoorden op vragen en interpellaties. Indien een overleg met de betrokken burgemeesters in mijn aanwezigheid noodzakelijk zou blijken, zal ik daartoe, samen met de gouverneur van Antwerpen, het initiatief nemen. Ik heb dat ook meegedeeld aan de bestendige deputatie. Ik wil in deze legislatuur absoluut nog komen tot een principiële besluitvorming over het Economisch Netwerk Albertkanaal, zodat er op het moment dat de economie weer aantrekt, in Vlaanderen voldoende ruimte beschikbaar is en de werkgelegenheid niet gehypothekeerd moet worden.

In het voorjaar was ik op een colloquium van de provincie Antwerpen, waar ik werd aangevallen omwille van het feit dat er onvoldoende terreinen beschikbaar waren in het Economisch Netwerk Albertkanaal. Ofwel nemen we nu onze verantwoordelijkheid en gaan we door met de besluitvorming, ofwel kiezen we voor de gemakkelijke oplossing en gaan we het debat uit de weg. Ik kies voor de eerste oplossing. Ondanks 13 juni 2004 zal ik in dit dossier mijn volle verantwoordelijkheid nemen.

**De voorzitter** : De heer Van Looy heeft het woord.

**De heer Jef Van Looy** : Mijnheer de minister, ik begrijp dat dit voor u geen makkelijk dossier is. Ik vind het wel spijtig dat u niet verder ingaat op een aantal punten.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Ik heb met de voorzitter overlegd over het al dan niet ontvankelijk zijn van deze vraag. Het is voor mij bijzonder moeilijk om te antwoorden op dossiers die niet bij mij zijn ingediend. Hoe kan ik, op het moment dat een studie wordt opgemaakt, oordelen wat het resultaat daarvan zal zijn ? Zo kunnen we niet functioneren.

**De heer Jef Van Looy** : Ik vind het alleen spijtig dat u niet nader ingaat op een aantal principes. Waarom moet bijvoorbeeld bij een melkveebedrijf enkel de grond rond het bedrijf worden onteigend en de rest niet ? Hetzelfde geldt voor de woonwijken : waarom moeten die volledig worden ingesloten met industrie ? Ik weet dat de industrie de tewerkstelling ten goede komt maar we moeten misschien eens nagaan wat er vandaag allemaal leegstaat.

**De voorzitter** : Mijnheer Van Looy, als de minister een beslissing heeft genomen, kunt u hem nog altijd interpelleren over bepaalde facetten van dat dossier.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer Van Looy, ik wil even ingaan op uw opmerking. We hebben in deze commissie en in de commissie voor Economie studies laten maken door het SPRE dat in een serieuze discussie gewikkeld is met mijn administratie. Daarbij heeft men wetenschappelijk willen aantonen wat in Vlaanderen de nood is aan bedrijventerreinen. Er is geen enkele regering die zoveel inspanningen heeft gedaan om brownfields te herontwikkelen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de Boelwerf in Temse waarvoor we twee weken geleden zes BPA's hebben goedgekeurd.

We maken prioritair werk van het herinschakelen van verlaten bedrijventerreinen. We zoeken ook naar oplossingen voor brownfields die er vaak al 10 of 20 jaar verlaten bij liggen. We hebben oplossingen gezocht via het urgentieproject. We hebben ingekleurde bedrijventerzones in kaart gebracht, hebben stuurgroepen opgericht met de GOM, met de administratie Ruimtelijke Ordening en met de administratie Openbare Werken om na te gaan hoe die terreinen opnieuw kunnen worden geactiveerd.

We hebben nood aan greenfieldontwikkeling voor bedrijventerreinen. We missen economische opportuniteiten die we ons in dit land in feite niet kunnen permitteren. Als we praten over 200.000 jobs extra, dan moeten we ervoor zorgen dat die ook kunnen worden gecreëerd. Dat zal voor een stuk moeten gebeuren in greenfieldprojecten. Een voorbeeld daarvan is een Europees distributiecentrum zoals Nike dat qua ruimte, ontsluiting, mobiliteit en inschakeling van de binnenvaart, probeert een model te zijn. Wanneer echter het RSV bepaalt dat het Economisch Netwerk Albertkanaal de as is om dit te realiseren, dan zullen we daarmee inderdaad een aantal landbouwers in moeilijkheden brengen. We moeten dan nagaan hoe we dat op de meest maatschappelijk aanvaardbare manier kunnen oplossen. Het kan echter niet dat we goed gelegen economische bedrijventerreinen niet ontwikkelen omdat er een landbouwbedrijf gevestigd is. We moeten in dit parlement keuzes durven maken.

**De heer Jef Van Looy** : Ik heb in mijn vraag enkele gebieden vermeld. Het is niet zo dat die allemaal ter discussie staan. Er zijn er heel wat waarover vandaag geen discussie bestaat. Er zijn wel een aantal knelpunten waarvoor in overleg met de lokale bevolking een oplossing kan worden gevonden.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Vrijdag heeft in Haselt een nieuw overleg plaats met de Limburgse Reconversie maatschappij die belast was met een onderzoek naar de brownfieldontwikkeling van het

## Van Mechelen

terrein waarover u het hebt en dat eigendom is van Recticel.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

### Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de mogelijke inplanting van een train-wash door de NMBS in parkgebied te Ekeren

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de mogelijke inplanting van een train-wash door de NMBS in parkgebied te Ekeren.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 20 oktober 2003 keurde de districtsraad van Ekeren een negatief advies goed over de aanleg van een wasinstallatie voor treinen in het gebied Oude Landen. De NMBS plant immers ten oosten van de spoorlijn Essen-Roosendaal ter hoogte van het natuurgebied de Oude Landen de aanleg van een treinwasserij.

Het project zou bestaan uit een tiental sporen, een 120 meter lange treinwasserij, bereikbaar voor alle sporen op een spoor van 820 meter lengte, een overkapping van 2 sporen, een hal met 5 burelen, een refter met sanitair voor 80 mensen, een parking voor 80 voertuigen, een toegangsweg voor vrachtwagens en twee meter diepe onderhoudsleuven. Het zou dus gaan om een niet-onaanzienlijke infrastructuur.

Men wil die treinwasserij inplanten in een gebied dat volgens de gewestplannen parkgebied is. Het is ongeveer 50 hectare groot. In de studie Stadsbosproject Antwerpen is voorgesteld om het gebied in te richten als gebied voor natuurontwikkeling, recreatie en waterberging. Het is ook opgenomen in het visiegebied van de Oude Landen, en als dusdanig te beschouwen als toekomstig uitbreidingsgebied voor het reservaat.

Verder is het niet evident dat het project in dit gebied kan worden gerealiseerd, want er zijn milieuvergunningen nodig. Het gebied vormt het enig mogelijke verbindingengebied voor de Oudelandse Beek en de Laarse Beek. Verder zijn er voorstellen om in dat gebied overstromingsgebieden te creëren. Het project van de tweedespoorontsluiting voor de haven is op de lange baan geschoven, maar ik hoop dat daarin verandering komt. Aansluitend bij dat project is het gebied aangeduid als compensatiegebied voor het verlies van groen en open ruimte door die tweedespoorontsluiting.

Tot slot moet ook rekening worden gehouden met de omgeving. Het gebied grenst aan een woongebied. Een dergelijke infrastructuur zal ook 's nachts worden gebruikt voor het reinigen van treinstellen die overdag rijden. De buurtbewoners vrezen extra lawaai-overlast, bovenop het lawaai van de goederentreinen die er 's nachts al voorbijrijden.

Is de minister in kennis gesteld van de eventuele inplanting van een treinwasserij van de NMBS op het grondgebied van Ekeren? Zijn daartoe al stappen ondernomen bij zijn administratie om een noodzakelijke wijziging van het gewestplan of de noodzakelijke bouwvergunning te bekomen? Komt het gebied ten oosten van Lijn 12, ter hoogte van de Oude Landen, überhaupt in aanmerking voor de inplanting van zo'n infrastructuur?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Begin oktober heb ik over dit onderwerp al schriftelijke vragen gesteld aan de ministers Sannen en Van Mechelen. Ik kreeg geen gecoördineerd antwoord, maar twee aparte antwoorden. Minister Sannen was negatief over de NMBS-plannen. Hij voerde twee redenen aan. Het plan gaat in tegen de bestemming van het gebied als overstromingsgebied. Er is een waterberging van 200.000 kubieke meter nodig om wateroverlast in de wijken Ekeren-Donk en het Laar te vermijden. Men weet wat er is gebeurd tijdens de overstroming van 1998. De uitvoering van de plannen van de intussen uitgestelde tweedespoorontsluiting zou het waterbergend vermogen van dit gebied fors verminderen en de aanleg van dit complex geheel van spoorbundels zou de plannen voor extra waterberging helemaal doorkruisen. De tweede reden is dat dit zou ingaan 'tegen vroegere afspraken om dit gebied ten oosten van de Oude Landen als gebied voor natuurontwikkeling en bosuitbreiding aan te duiden, ter compensatie van het verlies aan natuur ten gevolge van de eventuele aanleg van de tweedespoortoegang.' Minister San-

**Malcorps**

nen ziet het niet zitten, maar er wordt nog gewacht op het MER. Men kan verwachten dat dit alles niet positief zal aflopen.

Minister Van Mechelen zei in zijn antwoord dat hij voorlopig geen partij is in dit dossier. Ik veronderstel dat de minister straks in dezelfde zin zal antwoorden. De minister wekt wel mijn vertrouwen als hij antwoordt dat de gevolgen voor milieu en mobiliteit grondig moeten worden onderzocht, inclusief de watertoets. Ik neem bijgevolg aan dat de opvattingen van minister Van Mechelen aansluiten bij deze van minister Sannen.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer de voorzitter, ik heb de gewoonte om maar een standpunt in te nemen als ik beschik over een dossier. Anderen slagen er blijkbaar in om een antwoord te geven op basis van indicaties. Dat is niet de gewoonte van mijn administratie en van mij. Noch mijn administratie, noch ikzelf hebben op een of andere manier een concrete aanvraag ontvangen. Het doet er niet toe wat ik in concreto denk, want ik beschik niet over een dossier. Men vraagt me wat mijn standpunt zou zijn als er een dossier zou worden ingediend. Zo werkt dat niet. Als men me vraagt om toe te staan bruggen te bouwen over de Singel zonder dat men over een bouwplan beschikt, dan meld ik de secretaris-generaal van LIN dat ik op basis van zo'n vraag geen bouwvergunningen aflever.

Ik heb inderdaad op de schriftelijke vraag nummer 6 geantwoord. In dat antwoord van 10 oktober 2003 zeg ik : 'Ik ben tot op heden geenszins gevat door betreffend dossier. Een onderzoek naar mogelijke herlokalisatieplaatsen werd enkel ter kennisgeving aan mijn administratie overgemaakt onder de vorm van een milieuhaalbaarheidsstudie (d.d. mei 2003), opgemaakt door de NMBS, cel MER. Het spreekt evenwel voor zich, dat mede gelet op de overstromingen dewelke zich in september 1998 op beoogde locatie voordeden er zich een watertoets opdringt.' Dat is de evidentie zelf. 'Mocht hieruit blijken dat het realiseren van kwestieuze inrichting op betreffende locatie niet aangewezen wordt geacht zal tevens de vraag dienen te worden beantwoord of via het doorvoeren van milderende maatregelen een voldoende waterberging kan worden bewerkstelligd. Omtrent de opportuni-

teit van eventuele milderende maatregelen – terreinafgraving en dergelijke – wordt het aangewezen geacht advies in te winnen bij de afdeling Water – Aminimal. Uiteraard dienen de milieu- en mobiliteitseffecten eerst grondig te worden onderzocht. Omtrent het al dan niet grondig onderzoeken van de milieu- of mobiliteitseffecten én het onderzoek naar alternatieve locaties verwijs ik naar de milieuhaalbaarheidsstudie die de NMBS heeft opgemaakt op vraag van Aminimal, cel MER.'

Ik ben niet de minister van Leefmilieu, maar de minister van Ruimtelijke ordening. Dit dossier ligt dus niet binnen mijn bevoegdheidsfeer. Wat de deelvragen betreft, ben ik zelf persoonlijk van oordeel dat het geen evidente zaak is dat die treinwasserij er komt. Persoonlijk ben ik zelfs de mening toegedaan dat het zeer onverstandig zou zijn als die er komt, en dat is vanuit heel verschillende invalshoeken zo. Als ik echter iets de afgelopen vier en een half jaar heb geleerd, dan is het wel dat de houding van de NMBS in dit soort van dossiers niet altijd even consistent is. We moeten dus met zeer veel kritische zin hun aanvragen onderzoeken en nagaan wat in het kader van een goede ruimtelijke ordening in Vlaanderen mogelijk is. Ik denk echter dat die wasserij er op die plaats niet zal komen.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik vroeg hem niet welke beslissing hij zou nemen. Ik wilde enkel weten of er een dossier is, wat de stand van zaken daaromtrent is, en of zo'n inplanting in die streek überhaupt in aanmerking komt.

**De voorzitter** : Ik zal niet meer toestaan dat men naar de intenties van de minister peilt, al is dat niet altijd uit de vraag zelf af te leiden.

**De heer Ludwig Caluwé** : Men zou natuurlijk ook pas vragen kunnen gaan stellen op het ogenblik dat de beslissingen al in het Staatsblad zijn gepubliceerd. Ik zie echt niet in waarover men zich hier druk maakt. Ik vind het spijtig dat deze discussie zo moet verlopen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.03 uur.*