



**Besluit van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling
van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
'Ventilus'**

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op :

- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10., gewijzigd bij het decreet van 1 juli 2016;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011, wat de bindende bepalingen betreft.
- het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De beslissing van de Vlaamse Regering van 29 maart 2019 houdende de goedkeuring van de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus'.
- De publieke consultatie over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus' van 29 april tot en met 27 juni 2019. Volgende adviesinstanties hebben een advies uitgebracht op de startnota: Ardooie, Avelgem, Bredene, De Haan, Harelbeke, Ingelmunster, Izegem, Jabbeke, Lendeledede, Lichtervelde, Meulebeke, Oostende, Oostkamp, Pittem, Roeselare, Torhout, Waregem, Wingene, Zedelgem, Zuienkerke, provincie West-Vlaanderen, OVAM, SARO, Infrabel, Port of Antwerp-Bruges, Sport Vlaanderen, FOD mobiliteit en Vervoer, de Vlaamse Waterweg, departement Landbouw en Visserij, Agentschap Onroerend Erfgoed, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Natuur en Bos, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust. Er werden meer dan 3200 individuele inspraakreacties ingediend en 32 petitieën waarvan 1 werd ondertekend door ruim 1500 personen.

- Het advies van de Vlaamse Strategische Adviesraad voor Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed van 22 mei 2019 over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus'.
- De scopingnota 1 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus' werd gepubliceerd op 18 november 2022.
- De scopingnota 2 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus' werd gepubliceerd op 31 maart 2023.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus' van 22 mei 2023, het verslag ervan en de mondelinge en/of schriftelijke adviezen Avelgem, Bredene, Brugge, Deerlijk, De Haan, Harelbeke, Izegem, Jabbeke, Lendeledede, Lichtervelde, Oostkamp, Roeselare, Torhout, Waregem, Wingene, Zedelgem, Zuienkerke, Provincie West-Vlaanderen, Departement Landbouw & Visserij, Agentschap Maritieme Dienstverlening & Kust, De Vlaamse Waterweg, Vlaamse Milieumaatschappij, Sport Vlaanderen, NMBS, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Infrabel, VVM De Lijn, Agentschap Onroerend Erfgoed, Agentschap Wegen & Verkeer, FOD, dienst Marien Milieu, Port of Antwerp-Bruges en Elia.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Voorliggend ontwerp-GRUP geeft uitvoering aan het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waarin wordt aangegeven dat voor elektriciteitsleidingen een hoofdnet van 150 kV-leidingen en meer wordt geselecteerd op Vlaams niveau. De vooropgestelde nieuwe verbindingen maken deel uit van het Belgische primaire transportnetwerk (380 kV, 220kV en 150kV) en worden dus beschouwd als een hoofdtransportleiding die ruimtelijk worden vastgelegd op Vlaams niveau. In functie van een efficiënt ruimtegebruik en om te verhinderen dat de bouw van hoogspanningsleidingen, zowel ondergronds als bovengronds, de ruimtelijke kwaliteit vermindert en tot aantasting van het fysisch systeem en het ecologisch functioneren leidt, wordt voor de toekomstige ontwikkeling een nuttige bundeling met lijninfrastructuren van Vlaams niveau vooropgesteld, zonder dat het bundelingsprincipe de verdere ontwikkeling van het hoogspanningsnet in het gedrang brengt. In functie van de technische beperkingen worden ondergrondse hoogspanningsleidingen zoveel mogelijk aangelegd in leidingstroken en gebundeld met lijninfrastructuren van lokaal of bovenlokaal niveau, voor zover dit juridisch realiseerbaar is. Voor het bundelen van hoogspanningsleidingen met lijninfrastructuur en het bestaande hoogspanningsnet wordt rekening gehouden met de behoeften erkend in het Investeringsplan en het Ontwikkelingsplan uit de federale en Vlaamse gewestelijke wetgeving. De draagstructuren of de tracés van bestaande bovengrondse hoogspanningsleidingen komen bij voorrang in aanmerking voor het aanbrengen van bijkomende elektrische geleiders, indien zij daarvoor ontworpen zijn.
- Het voorgenomen plan ligt op het grondgebied van de gemeenten Brugge, Blankenberge, Zuienkerke, De Haan, Bredene, Oostende, Jabbeke, Zedelgem, Torhout,

Oostkamp, Lichtervelde, Wingene, Ardoorie, Izegem, Lendeledede, Harelbeke, Waregem, Deerlijk, Zwevegem, Anzegem en Avelgem.

- Voor het plan 'Ventilus' werden de onderstaande plandoelstellingen vooropgesteld:
 - Het aan land aansluiten van hernieuwbare energie van nieuwe offshore windparken op het 380 kV-net;
 - Realiseren van een robuust net door een hoogspanningsverbinding van 6 GW tussen de Stevin-as en het hoogspanningsstation te Avelgem;
 - Onthaalcapaciteit voor nieuwe onshore energieproductie in West-Vlaanderen realiseren;
 - Aansluitingsmogelijkheid creëren van een tweede onderzeese verbinding met het buitenland waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de verdere integratie van een Europese elektriciteitsmarkt;
 - De optimale vervanging van de 150 kV-verbinding Slijkens (Oostende) – Brugge-Waggelwater;
 - Versterking van de bevoorradingszekerheid van de regio Izegem.”

- Voor het plan 'Ventilus' werden onderstaande ruimtelijke principes gehanteerd bij het onderzoek:
 - Versterken van bestaande lijnen;
 - Herbenutten van bestaande lijnen/tracés;
 - Bundelen met bestaande lijnvormige structuren (bestaande hoogspanningslijnen, hoofdwegen, primaire wegen, hoofdwaterwegen, hoofdspoorwegen, ...);
 - De totale lengte van het bovengrondse net niet uitbreiden op Vlaams niveau;
 - Bundeling van functies.

Concreet is bij het bepalen van het tracé volgende werkwijze gehanteerd:

- Eerst is onderzocht of een bestaande lijn kan worden versterkt.
 - Indien dit niet het geval is, is het herbenutten van bestaande tracés onderzocht.
 - Vervolgens is gezocht naar mogelijkheden om te bundelen met bestaande lijnvormige structuren.
 - Hoewel voormelde stappen een zekere chronologie in zich houden, zijn zij steeds als één coherent geheel bekeken. Dit volgt uit het gegeven dat de hoogspanningsverbinding als een ruimtelijk samenhangend geheel worden bekeken.
 - Indien bovenstaande mogelijkheden niet mogelijk bleken, is de mogelijkheid van een cross country verbinding onderzocht om te komen tot één coherent ruimtelijk geheel.
-
- Aan de opmaak van het ontwerp GRUP is een uitgebreid onderzoek op diverse vlakken voorafgegaan, met name voor wat betreft de milieueffecten, de maatschappelijke kosten en baten en een ruimtelijk veiligheidsrapport. Deze onderzoeken zijn op een geïntegreerde manier verlopen, waarbij de alternatieven zijn geoptimaliseerd op basis van de resultaten van de onderzoeken. De resultaten en

conclusies van deze onderzoeken zijn verwerkt in het ontwerp GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota en de bijlagen.

- Voor wat betreft de alternatieven betreft zijn in de scopingfase een aantal alternatieven en varianten voorgesteld en ingesproken, die in het milieu-onderzoek in verschillende stappen zijn onderzocht, al dan niet weerhouden en verfijnd.
 - In stap 1 werden de alternatieven (corridors, (onder)zoeksgebieden en aanlandingslocaties) uit de scopingnota bekeken in een kwetsbaarheidsanalyse. Hierbij is onderzocht of er zich in verschillende onderzoekzones/corridors kwetsbare zones/locaties bevinden waar (aanzienlijk) negatieve effecten kunnen optreden bij uitvoering van het planvoornemen. Die alternatieven of corridors die als te kwetsbaar worden beoordeeld, zijn niet meegenomen naar stap 2.
 - Op basis van de resultaten uit stap 1 werden in stap 2 er voor de hoofdalternatieven of varianten waarbij de totale noodzakelijk ondergrondse lengte van de 380 kV verbinding kleiner is dan 8 à 12 km en deze noodzakelijke lengte zich beperkt tot maximaal 2 deelzones en de hoofdalternatieven/varianten waarbij de kwetsbaarheden (nog) niet als te groot of te complex worden beoordeeld, effectieve lijntracés uitgewerkt, zowel voor bovengrondse als ondergrondse verbindingen (waar technisch mogelijk). Gezien het aantal lijntracés en bijgevolg het aantal combinaties om te komen tot volwaardige tracés van de mogelijke aanlandingslocaties tot het eindpunt in Avelgem zeer groot is, werden werktracés samengesteld. Op deze wijze zijn de effecten van gehele tracés, inclusief eventuele cumulatieve effecten van aaneensluitende lijntracés, overzichtelijk gemaakt. In een volgende stap van het MER zijn dan op een gestructureerde wijze de milieueffecten van alle mogelijke combinaties in beeld gebracht worden door per werktracé te bekijken hoe de beoordeling kan veranderen door het vervangen van een lijntracé door een ander lijntracé. Per hoofdalternatief is minstens één werktracé samengesteld.
 - In stap 3 is het werktracé dat globaal gezien in het geïntegreerde onderzoek het minste effecten veroorzaakt verder verfijnd en geoptimaliseerd.
- Naast een analyse van de milieueffecten worden de redelijke alternatieven van het planvoornemen ook onderworpen aan een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) en een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA).
- Op basis van het geïntegreerde onderzoek kunnen volgende conclusies worden geformuleerd:
 - Aanlandingslocatie tot De Spie
 - De minste milieueffecten kunnen verwacht worden bij het werktracé horende bij de aanlanding te Zeebrugge. Het betreft ook het tracé met de kortste totale lengte. Bovendien worden over de kortste lengte in open sleuf profielverstoring gevoelige bodems gekruist, bodems met indicaties van kwel en bodems met het voorkomen van ondiep verzilt grondwater. Er worden eveneens over de kortste lengte landbouwpercelen gekruist en er worden geen bodems gekruist met mogelijks veen in de ondergrond. Ook de oppervlakte biologisch waardevolle percelen die dienen vergraven

te worden blijft beperkt. Er dienen wel over de grootste lengte van het tracé bodems gekruist te worden met een verhoogd archeologisch risico. Er zijn bovendien geen woningen gelegen binnen de 0,4 µT contour.

- De lijntracés zijn eveneens beoordeeld in de veiligheidsrapportage op de mogelijke impact van een bovengrondse hoogspanningslijn als mogelijke externe gevaarbron voor een Seveso-inrichting, door mechanische impact bij mastbreuk of het afbreken van een geleider/kabel. Vermits alle tracés vanaf de aanlandingslocatie tot De Spie ondergrondse kabels betreffen, doet het RVR hier geen (negatieve) uitspraak over.
 - Ook in het MKBA is een beoordeling gebeurd van de werktracés. Voor het gedeelte aanlandingslocatie – De Spie blijkt dat de werktracés waarin geopteerd wordt voor een Nearshore post, de grootste maatschappelijke kost te hebben. In de vergelijking tussen de werktracés met en zonder wordt rekening gehouden met de extra baat van de Nearshore post door reeds te voldoen aan de vereisten van een bijkomende vermogensvraag in Oostende, maar deze baat blijkt niet voldoende te zijn om de grotere maatschappelijke kost van de ondergrondse kabels op te heffen. Het tracé horende bij de aanlanding in Zeebrugge scoort hierbij gemiddeld.
- Vanaf De Spie tot Avelgem
- Bij de werktracés via de E403 met een ondergronds deel ter hoogte van de Moubekvallei en welke niet via de zuidelijke variant Z1 of Z1alt verlopen, zijn de milieueffecten overwegend het kleinst. In deze werktracés zijn namelijk overwegend nauwelijks negatieve effecten te verwachten voor de disciplines bodem, water, biodiversiteit en landschap. Het aantal nieuwe woningen binnen de 0,4 µT contour is hier overwegend ook lager in vergelijking met de andere werktracés (met uitzondering van E403_M_Z5_Onder3). Er dient geen nieuwe bovengrondse verbinding aangelegd te worden in een gebied met een hoge belevingswaarde. Gezien er wel een strook van ca. 12km kan vergraven worden, is het risico op verstoren van archeologische relictten wel groter in vergelijking met werktracés met enkel een bovengrondse aanleg. En gezien er verdeeld over twee zones een gedeeltelijke ondergrondse aanleg voorzien wordt, zullen meerdere opstijgpunten noodzakelijk zijn, welke ook een lokale negatieve impact kunnen hebben.
 - Samenvattend kan gesteld worden dat de mogelijke effecten bij de werktracés E403_M_Z4_Onder, E403_M_Z4_OnderZuid, E403_M_Z4_OnderIzegem en E403_M_Z5alt_Onder1 algemeen het kleinst zullen zijn en dat deze tracés op planniveau gelijkaardig scoren, zij het dat
 - E403_M_Z4_Onder en E403_M_Z4_OnderZuid qua impact op Mens-Gezondheid net iets beter scoren (minder woningen binnen de 0.4 µT contour) op planniveau;

- Er voor E403_M_Z4_Onder onvoldoende onbebouwde en vrije ruimte blijkt te zijn om een opstijgpunt te kunnen realiseren; dit alternatief is technisch dus niet mogelijk;
 - E403_M_Z5alt_Onder1 een mastlocatie binnen VEN-gebied wellicht onvermijdbaar zal zijn en de visuele verstoring plaatselijk hoger zal zijn..
- De 4 werktracés scoren verschillend wat betreft de impact op mensruimte: het gaat dan over impact op de bestaande ruimtelijke structuur en het ruimtegebruik. Ook wat betreft het aantal opstijgpunten zijn er kleine verschillen tussen de 4 tracés.
 - Vanuit het voorzorgsprincipe wordt het tracé met het minste aantal woningen en globaal gezien een goede beoordeling in het plan-MER naar voor geschoven: E403_M_Z4_OnderZuid voldoet hieraan. Hoewel hiervoor een extra opstijgpunt noodzakelijk is in vergelijking met E403_M_Z4_OnderIzegem, scoort dit alternatief beter op vlak van visuele verstoring. Deze optie neemt immers de visuele verstoring weg die bij variant E403_M_Z4_OnderIzegem wel bestaat op de dense woonwijken net ten oosten van de E403 en ten zuiden van de N36.
 - Uit het onderzoek in het ruimtelijk veiligheidsrapport blijkt dat het werktracé Eeklo-Aalter-Tielt een bijkomende kans geeft op falen van installaties, waardoor het te verwachten is dat het hieraan verbonden bijkomend indirect risico aanleiding zal geven tot het niet langer respecteren van een risicocriterium voor deze inrichting (L'Air Liquide Belge, Aalter). Voor de overige werktracés zijn geen opmerkingen geformuleerd.
 - Uit de beoordeling in het MKBA blijkt dat de varianten van het tracé dat langs de E403 passeert, een lagere maatschappelijke kost behalen dan de andere drie macro-varianten (Stevin, Eeklo-Tielt & Koksijde). Ook hier bepaalt de totale afstand van een werktracé grotendeels zijn rangschikking, alhoewel hier de grid-architectuur meer belang heeft dan in het eerste deel van het traject 'aanlanding – station TBD': het versterken van een bestaande lijn, en de aanleg van een nieuwe luchtlijn zorgen voor een relatief lage kost/km; tevens leidt het herbenutten van een bestaande lijn, en de aanleg van een ondergrondse kabel tot een relatief hoge kost/km. De grotere economische en milieukost ter aanleg van de ondergrondse kabels blijkt veel malen groter te zijn dan de vermeden kost van de impact op het landschap door de luchtlijn die wordt vervangen door deze kabel. Het werktracé E403_M_Z4_OnderZuid scoort hierbij gemiddeld.
- Het werktracé E403_M_Z4_OnderZuid werd in een volgende stap van het onderzoek verder geoptimaliseerd vanuit ruimtelijke principes (bundeling, vermijden van restpercelen, buffering) en vanuit het voorzorgsprincipes (minder woningen op planniveau binnen de 0,4µT-zone.
 - De plandoelstellingen en de ruimtelijke principes worden in het ontwerp-GRUP vertaald in verschillende onderdelen:

- Van Zeebrugge tot Avelgem; dit deel omvat de aanlandingslocatie te Zeebrugge, de ondergrondse verbindingen (220 kV en 525 kV DC) van de aanlandingslocatie Zeebrugge tot het nieuwe hoogspanningsstation ter hoogte van De Spie en de ondergrondse 380 kV inlusing met de Stevin-as, het hoogspanningsstation De Spie en het convertiestation Herdersbrug en de herbenutting van een 150kV-tracé en vervolgens de versterking van een bestaand 150 kV-tracé tot 380 kV. Vervolgens loopt vanaf het opstijgpunt Zedelgem het tracé ondergronds cross country verder via de Moubekvallei tot aan het opstijgpunt te Baliebrugge. De bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding bundelt vervolgens verder met de E403 tussen het op- en afrittencomplex te Torhout en de N36. In het opstijgpunt Izegem Noord zet een ondergrondse verbinding bundelend met E403 het tracé verder tot aan het opstijgpunt Izegem Zuid ter hoogte van de snelwegparking. Vervolgens wordt via een bovengronds cross country-verbinding de verbinding gemaakt met het hoogspanningsstation van Izegem. Het bestaande hoogspanningsstation wordt uitgebreid. De bestaande 380kV-lijn wordt vervolgens versterkt tot het hoogspanningsstation van Avelgem. De grafische plannen omvatten alle noodzakelijke herbestemmingen om tot de realisatie van de Ventilusverbinding over te gaan (ondergrondse en bovengrondse verbinding), met inbegrip van niet alleen de landschappelijke inpassing van de verbinding en andere projectgeïntegreerde maatregelen, maar ook met inbegrip van de herbestemmingen in functie van de aanleg en/of uitbreiding van stations, opstijpunten en de nodige (water- en groen-)buffering.
- Ondergronds brengen van 150 kV-verbindingen: Met het oog op de plandoelstelling 'De optimale vervanging van de 150 kV-verbinding Slijkens (Oostende) – Brugge-Waggelwater' wordt voorzien in het ondergronds brengen van het bestaande bovengrondse 150kV-tracé tussen Oostende en Brugge. Daarnaast wordt ook de verbinding Brugge Blauwe Toren tot Brugge Waggelwater ondergronds gebracht, gezien het bovengrondse tracé wordt herbenut voor de 380 kV-verbinding. De grafische plannen omvatten alle noodzakelijke herbestemmingen om tot het ondergronds brengen van de 150 kV-verbindingen te komen met inbegrip van projectgeïntegreerde maatregelen.
- Op te heffen lijnen: Op het gewestplan zijn een aantal bestaande hoogspanningsleidingen ingetekend die met voorliggende plan worden opgeheven. Deze hoogspanningsleidingen zijn rechtstreeks gekoppeld aan de plandoelstellingen.
- De resultaten en conclusies van het milieueffectenonderzoek (plan-MER) zijn verwerkt in het ontwerp-GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. De milieubeoordeling omvat elementen voor de watertoets. Met het watersysteem en het leefmilieu is rekening gehouden bij de opmaak van de grafische plannen en de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd, noch op andere aspecten van het leefmilieu.
- In het kader van de opmaak van het plan-MER is tevens een passende beoordeling en een impactbeoordeling ten aanzien van VEN-gebieden uitgevoerd. De resultaten en

conclusies hiervan zijn eveneens verwerkt in het ontwerp-GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota.

- In de toelichtingsnota wordt in de milieuverklaring de motivering van de ruimtelijke vertaling van de aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen opgenomen. Daar waar deze niet ruimtelijk vertaalbaar zijn, wordt dit tevens gemotiveerd.
- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§ 1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 17, § 3, eerste lid, vervangen bij het decreet van 19 mei 2006, artikel 18, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 25, § 1, vervangen bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij de decreet van 7 december 2007, artikel 27, § 3, eerste lid, ingevoegd bij decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, artikel 28, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter, § 1, §2, eerste lid en §4 ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006.
- Het koninklijk besluit van 26 januari 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Oostende-Middenkust en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 7 april 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Brugge - Oostkust en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 11 april 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Kortrijk en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 5 februari 1979 houdende de vaststelling van het gewestplan Diksmuide-Torhout en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 17 december 1979 houdende de vaststelling van het gewestplan Roeselare - Tielt en latere wijzigingen.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2006 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 7 november 2008 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 21 november 2008 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare'.

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juni 2009 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juni 2009 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het zeehavengebied Zeebrugge'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2011 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk in Vlaanderen'
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming'
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2020 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Kustpolders tussen Oudenburg, Jabbeke en Stalhille'
- Het ministerieel besluit van 5 juni 2015 houdende de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Solitaire vakantiewoningen – Brugge – Oostende'.
- Het besluit van de provincieraad van West-Vlaanderen van 25 juni 2015 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'RUP Solitaire vakantiewoningen – Interfluvium'.
- Het besluit van de provincieraad van West-Vlaanderen van 22 juni 2017 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'RUP Solitaire vakantiewoningen – Midden West-Vlaanderen'.
- De beslissing van de gemeenteraad van 27 juni 2017 van de stad Brugge houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersmolenwijk'.
- Het besluit van de deputatie van de provincie West-Vlaanderen van 17 juni 2010 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevreemde constructies binnen deelruimte N371' van de gemeente Zuienkerke.
- De beslissing van de gemeenteraad van 29 september 2016 van de gemeente Zuienkerke houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevreemde constructies gelegen binnen de deelruimte N9 (Oostendse steenweg)'.
- De beslissing van de gemeenteraad van 25 april 2017 van de gemeente Deerlijk houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevreemde bedrijven in het buitengebied – spoor 1'.
- De beslissing van de gemeenteraad van 30 november 2017 van de gemeente Deerlijk houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brandweerkazerne'.

- Het besluit van de deputatie van West-Vlaanderen van 27 april 2009 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landelijk gebied rond Bavikhove en Hulste' van de gemeente Harelbeke.
- Het besluit van de deputatie van West-Vlaanderen van 19 maart 2009 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Open-ruimtecorridor Harelbeke-Waregem' van de gemeente Harelbeke.
- De beslissing van de gemeenteraad van 12 september 2016 van de stad Harelbeke houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Activiteitenkorrels N50'.
- De beslissing van de gemeenteraad van 15 april 2019 van de stad Harelbeke houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bavikhove Dorp West'.
- De beslissing van de gemeenteraad van 22 februari 2021 van de stad Harelbeke houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Vanassche'.
- Het besluit van de deputatie van West-Vlaanderen van 25 oktober 2007 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevremde woningen' van de gemeente Lendeledede.
- De beslissing van de gemeenteraad van 25 januari 2016 van de gemeente Zwevegem houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Casino Otegem'.
- Het besluit van de deputatie van West-Vlaanderen van 12 december 2002 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Groot Abele I' van de stad Izegem.
- Het besluit van de deputatie van West-Vlaanderen van 26 februari 2012 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Mandelvallei Kachtem' van de stad Izegem.
- Het besluit van de Vlaamse Executieve van 29 april 1991 houdende de goedkeuring van het algemeen plan van aanleg van de stad Roeselare.
- Het ministerieel besluit van 5 april 1988 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Molenstraat Zuid' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 24 oktober 2001 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Molenstraat Noord' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 27 april 2005 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Blauwe Toren' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 20 oktober 1998 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Speie' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 13 oktober 1999 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Kleine Moerstraat' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 24 mei 2002 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Zeelaan Zuid-West' te Brugge.

- Het ministerieel besluit van 30 januari 1997 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Ruddersvoorde' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 26 maart 1998 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Groot Eekhout' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 9 juni 1987 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Nijverheidsgebied Herdersbrug' te Brugge.
- Het ministerieel besluit van 18 januari 2002 houdende de goedkeuring van het sectoraal bijzonder plan van aanleg 'zonevreemde bedrijven' te Deerlijk.
- Het ministerieel besluit van 27 maart 2002 houdende de goedkeuring van het sectoraal bijzonder plan van aanleg 'zonevreemde bedrijven fase 2' te Deerlijk.
- Het ministerieel besluit van 5 februari 2009 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Vichtesteenweg' te Deerlijk.
- Het ministerieel besluit van 7 mei 2001 houdende de goedkeuring van het sectoraal bijzonder plan van aanleg 'zonevreemde bedrijven fase 1' te Harelbeke.
- Het ministerieel besluit van 22 juni 2005 houdende de goedkeuring van het sectoraal bijzonder plan van aanleg 'zonevreemde bedrijven fase 4' te Harelbeke.
- Het ministerieel besluit van 18 januari 2002 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Spoelewiele' te Lendeledede.
- Het ministerieel besluit van 28 mei 2003 houdende de goedkeuring van het sectoraal bijzonder plan van aanleg 'zonevreemde bedrijven' te Deerlijk.
- Het ministerieel besluit van 18 februari 2005 houdende de goedkeuring van het sectoraal bijzonder plan van aanleg 'zonevreemde bedrijven fase 2' te Waregem.
- Het ministerieel besluit van 18 februari 2003 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Spijkerlaan' te Waregem.
- Het ministerieel besluit van 29 november 2000 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Kerkweg – wijziging B' te Zwevegem.
- Het ministerieel besluit van 7 januari 1992 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Ambachtelijke zone Noord-Ede' te Bredene.
- Het ministerieel besluit van 21 mei 2003 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg 'Plassendale I' te Oostende.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ventilus' wordt voorlopig vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage Ia, het verordend grafisch plan;
2. bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota - tekst;
2. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota - kaarten;
3. Bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
4. Bijlage V, het ontwerp plan-milieueffectrapport;
5. Bijlage VI, het ontwerp ruimtelijk veiligheidsrapport;
6. Bijlage VII, het ontwerp maatschappelijke kosten baten analyse;
7. Bijlage VIII, scopingnota 3 en bijlagen;

Artikel 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De Minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR