

Groencompensatieplan project tunnel en verbreding Laan van Osseveld

Inleiding

Het project Tunnel en verbreding Laan van Osseveld omvat de voorbereiding en realisatie van een spoortunnel in de Laan van Osseveld, ter hoogte van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang. Onderdeel van deze tunnel is een fietsbrug over de Laan van Osseveld ten noorden van- en parallel aan de spoorlijn. Tevens de aansluitingen voor langzaam verkeer van de omliggende woonwijken op de infrastructuur in en rond te tunnel. Daarnaast wordt de Laan van Osseveld in zijn geheel (tussen de Deventerstraat en de Zutphensestraat) verbreed naar 2x2 rijstroken en wordt de rotonde bij de aansluiting van de Veenhuizerweg op de Laan van Osseveld veranderd naar een kruising met verkeerslichten.



Foto 1: Laan van Osseveld met de bestaande gelijkvloerse overweg.

Achtergrond

Het landelijke Verbeterprogramma Overwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft tot doel de veiligheid op het spoor en de weg te verbeteren en knelpunten in beeld te brengen waar spoor en wegen elkaar gelijkvloers kruisen. Op basis van een door het Ministerie en Pro Rail uitgevoerde inventarisatie scoort de gelijkvloerse spoorwegovergang aan de Laan van Osseveld erg hoog. Op basis van hieruit volgende gesprekken tussen het Ministerie en de gemeente is een overeenkomst tot stand gekomen om de gelijkvloerse spoorwegovergang om te vormen in een tunnel. De gemeente heeft hierbij naar de toekomst van haar wegennet en dit deel van de ring gekeken en ingebracht dat de gemeente de Laan van Osseveld tussen de kruising Zutphensestraat en de kruising Deventerstraat wil verbreden naar 2x2 rijstroken.

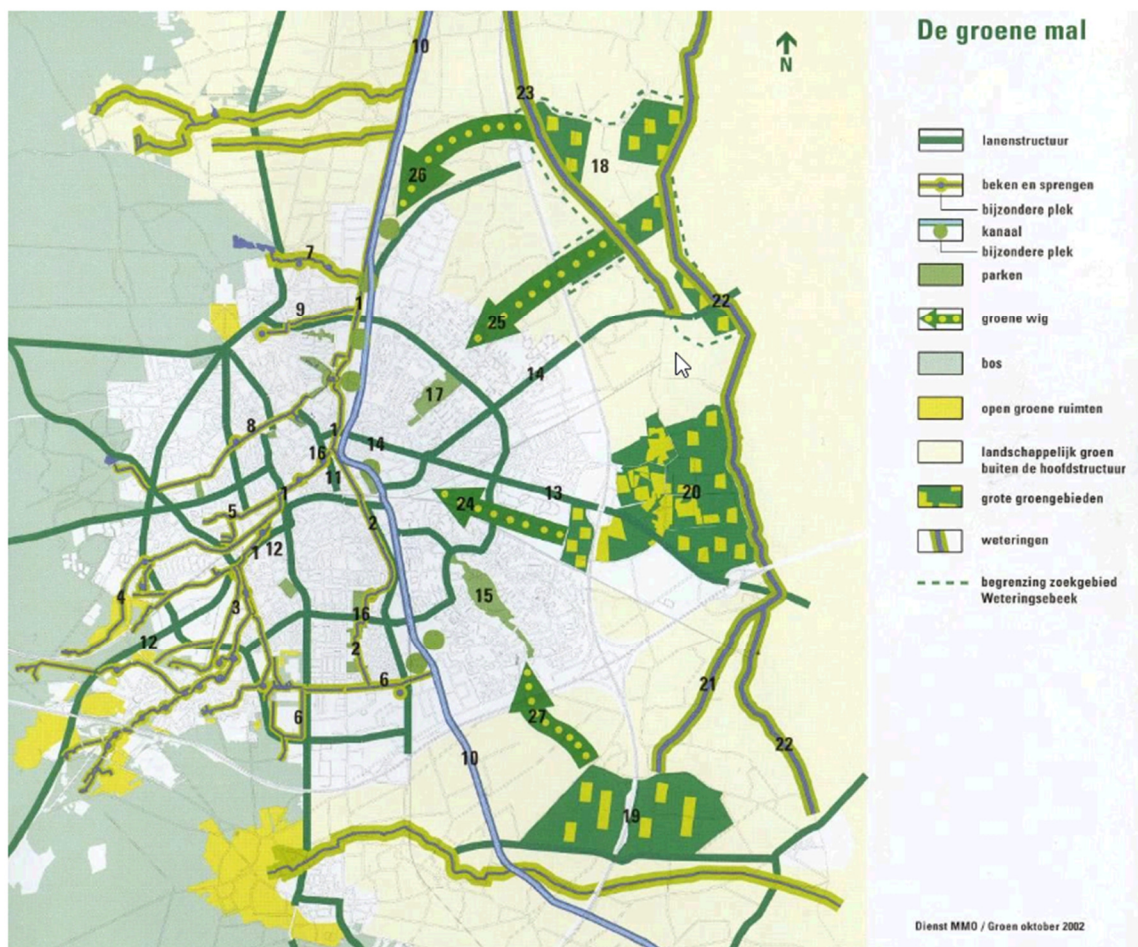
De tunnel is een gezamenlijk project van Gemeente, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Naast deze partijen draagt ook de Provincie Gelderland financieel bij.

Het doel van het project is tweeledig:

1. Het realiseren van een tunnel voor auto en langzaam verkeer onder het spoor, ter hoogte van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang Laan van Osseveld en het verbeteren van de bestaande fietsas, die parallel langs het spoor loopt. De tunnel dient het uitgangspunt van 2x2 rijstroken te omvatten. Dit project wordt samen vormgegeven met Pro Rail als partner en na het overdrachtdossier trekker van het project, waarbij de gemeente eindverantwoordelijk en risicodragend blijft.

2. Het gemeentelijke project voor het verbreden van de Laan van Osseveld tussen de kruisingen van Zutphensestraat en Deventerstraat en het aanpassen van de kruising Deventerstraat, alsmede het omvormen van de rotonde het Fort naar kruising met VRI-installaties. Ook de ontsluiting van het Rietveld wordt gewijzigd. Op basis van het schetsontwerp zal er een VRI worden gemaakt om de Meubelboulevard te ontsluiten. Onderdeel is verder het in stand houden van de fietspaden en het realiseren van veilige fiets- en voetgangersoversteekpunten.

Om de laan van Osseveld te verbreden naar 2x2 rijstroken zal er groen worden weggehaald en worden omgevormd tot weg en/ of langzame verkeersverbinding. Hiervoor is ook een wijziging van het bestemmingsplan benodigd. Het groen dat wordt weggehaald maakt onderdeel uit van de Groene Mal, de hoofdgroenstructuur zoals die is vastgelegd in het al in 2002 door de gemeenteraad vastgestelde beleidskader De Groene Mal. Op basis van de Verordening Groene Balans dient er in dit verband een Groencompensatieplan te worden opgesteld.



Kaart 1. Groene Mal

Hierboven wordt De groene mal weergegeven. Op de figuur is de Zutphensestraat aangegeven als nummer 13, en de Deventerstraat is nummer 14. Tussen deze punten in bevindt zich een stukje groene ring; de Laan van Osseveld.

Verordening Groene Balans

Op basis van de in maart 2018 door de gemeenteraad van de gemeente Apeldoorn vastgestelde *Verordening Groene Balans: compensatie en verevening van groene waarden*, is een groencompensatieplan opgesteld. In deze verordening is namelijk bepaald dat als bij een ontwikkeling in de Groene Mal meer dan 100 m² aan groen verdwijnt, dat dit moet worden gecompenseerd. In deze verordening wordt omschreven hoe groen zou kunnen worden gewaardeerd, op welke wijze compensatie kan plaatsvinden en aan welke vereisten een groencompensatieplan moet voldoen. De verordening maakt onderscheid in drie types van compensatie: fysieke compensatie binnen hetzelfde bestemmingsplangebied, of binnen of direct aansluitend aan dan wel ten dienste van de Groene Mal of financiële compensatie.

Vereisten

Op grond van Artikel 2.4 van de Verordening Groene Balans wordt dit compensatieplan opgesteld. In principe is een groencompensatieplan vormvrij. Wel geeft artikel 2.4 lid 1, 2, 3 en 4 onderdelen weer, die moeten worden opgenomen in een compensatieplan.

Op grond van lid 1 moet in het compensatieplan worden ingegaan op de volgende aspecten,

- a. *Locatie en exacte begrenzing van de bos/ natuurbestemming die verloren gaat;*
- b. *Het areaal in m², zoals verwoord onder punt a.;*
- c. *De leeftijd c.q. ontwikkeltijd van het verloren gaande bos/ natuureareaal;*
- d. *De benodigde toeslag op grond van de ontwikkeltijd voor de compensatie, zoals in artikel 2.2, vierde lid is aangegeven;*
- e. *Het totaal benodigde compensatieareaal in m²;*
- f. *De locatie en exacte begrenzing van de nieuwe bos/ natuurbestemming tenzij sprake is van financiële compensatie.*

Onder lid 2 wordt aangegeven dat het compensatieplan dient in te gaan op:

- a. *De wijze waarop wordt verzekerd dat de compensatie ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.*
- b. *De wijze waarop het beheer van het compensatieareaal is geborgd voor een periode van tenminste 20 jaar;*
- c. *De wijze van rapportage van de tenuitvoerlegging van de compensatie;*

Onder lid 3 wordt verder genoemd dat de uitvoering van het compensatieplan (de aanleg) binnen 5 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan dan wel binnen 5 jaar na verlening van de omgevingsvergunning voor de betreffende ingreep moet worden afgerond.

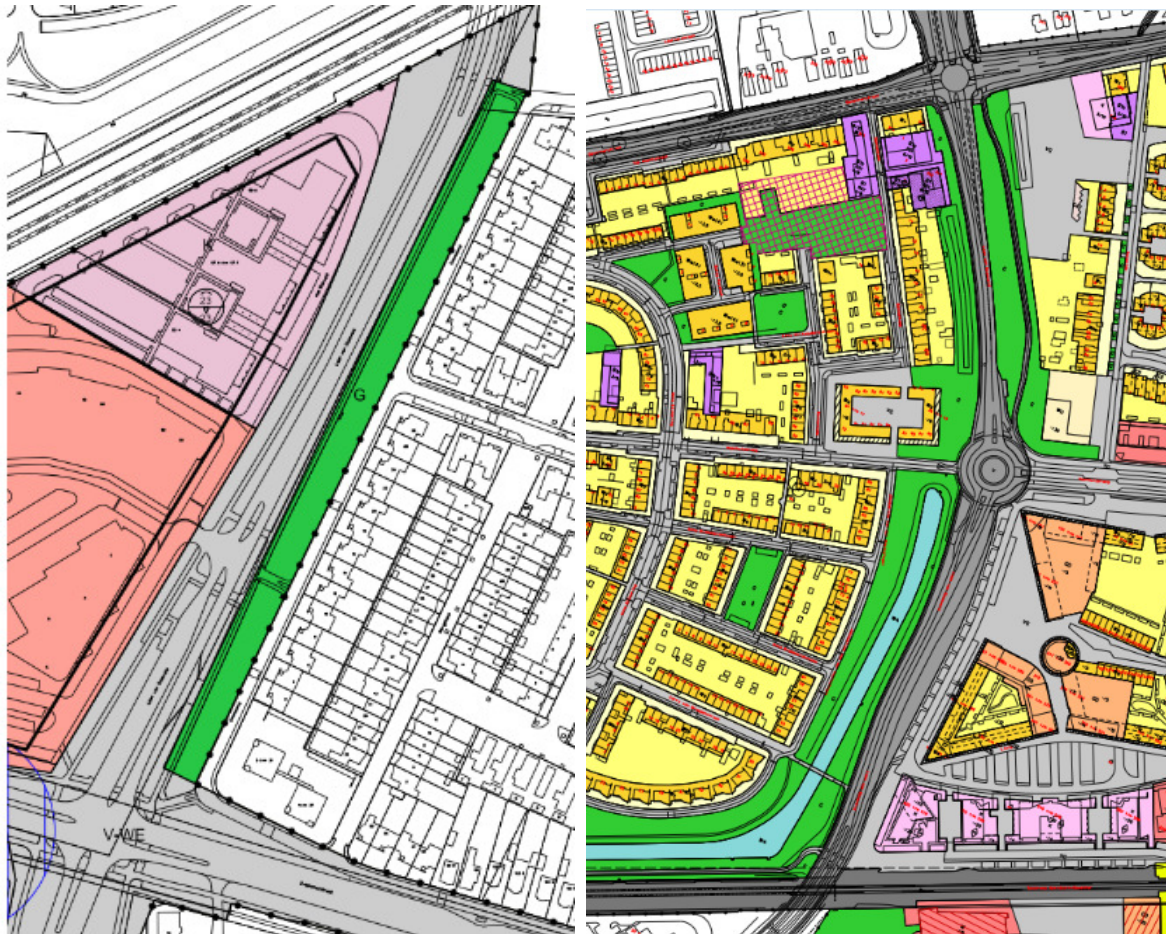
Lid 4 tenslotte geeft aan dat de uitvoering van het bepaalde in een compensatieplan wordt verzekerd door de opname van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan respectievelijk een voorwaarde in de te verlenen omgevingsvergunning dan wel door het sluiten van een privaatrechtelijke overeenkomst alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld respectievelijk de omgevingsvergunning wordt verleend.

Dit compensatieplan voor de tunnel en verbreding Laan van Osseveld gaat puntsgewijs in op deze punten

Ad 1.a Locatie en begrenzing natuurbestemming

Het project Tunnel en verbreding Laan van Osseveld omvat de fysieke uitvoering en voorbereiding van het ondertunnelen van de spoorwegovergang aan de Laan van Osseveld én het verbreden van de ringweg in de directe nabijheid van de tunnel (Laan van Osseveld tussen Het Rietveld en de tunnel en tussen Deventerstraat en tunnel, inclusief andere oplossing voor de rotonde Veenhuizerweg).

De tunnel is een gezamenlijk met ProRail en het Ministerie opgezet en gefinancierd programma. De tunnel wordt op verzoek van de gemeente uitgevoerd met 2x2 rijbanen met daarnaast aan weerszijden een vrij liggend fiets- en voetpad. Daarnaast maakt een fietsbrug ten noorden van- en parallel aan de spoorlijn ook deel uit van dit tunnelproject. Ook de aansluitingen voor het langzaam verkeer van de omliggende woonwijken op de infrastructuur in en rond te tunnel maakt onderdeel uit van dit project.



Kaarten 2 en 3: Bestemmingsplankaarten Laan van Osseveld.
Links Zutphensestraat tot aan spoor en rechts van spoor tot Deventerstraat.

Zie voor de locatie en begrenzing van de bestemming Groen dat wordt gewijzigd in de bestemming Verkeer – Weg figuur 1. Het zijn de rode gebieden.



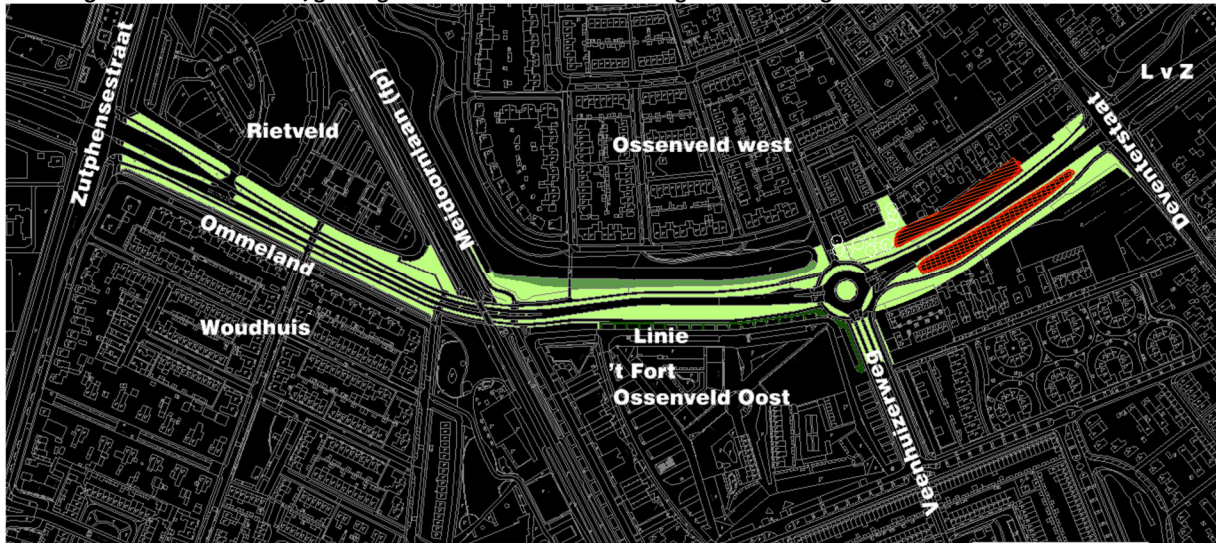
Tekening 1: gewijzigde bestemming groen – verkeer Laan van Osseveld.

De oppervlakte van de rode gebieden is 3200 m². Dit is de huidige groenbestemming die benodigd is voor de verkeersfunctie. Groen is het bestemmingsgroen dat gehandhaafd wordt. Geel is grotendeels ook bestaand groen dat behouden wordt maar die nu niet als functie bestemmingsgroen had.

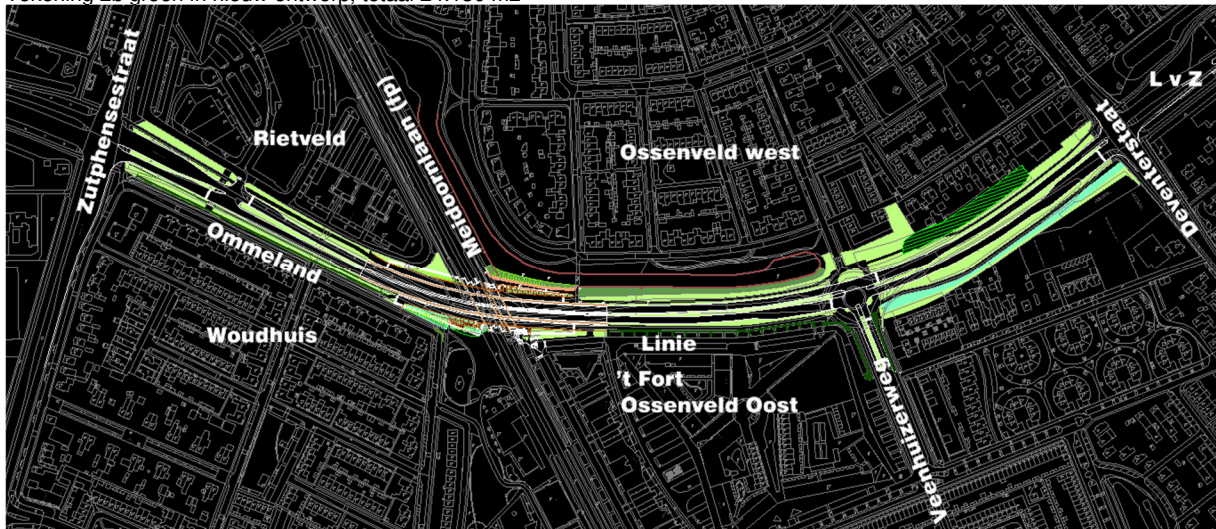
Ad 1.b. Het areaal in m²

Het uitgangspunt is om het gebied te bekijken op basis van feitelijk groen en op basis van kwaliteit van dat groen.

Tekening 2a bestaand situatie/groen geeft aan dat er nu 30274 m² groen aanwezig is



Tekening 2b groen in nieuw ontwerp, totaal 24.130 m²



Het groen dat verdwijnt is $30.274 - 24.130 \text{ m}^2 = 6.144 \text{ m}^2$. Dit is voor driekwart de berm van de bestaande weg. Er is een geluidswal aan de oostzijde die afgegraven moet worden, deze is begroeid met bomen die 35 jaar oud zijn ongeveer. De verordening schrijft een compensatie van 66% toe om de extra natuurontwikkeling te compenseren. Dat betekent 1.480 m^2 extra groenareaal dat gecompenseerd moet worden.

De afweging is gemaakt vanwege het wegprofiel en het karakter van dit infrastructuurproject om het groen kwalitatief te benaderen. Het maakt uit hoe je de nieuwe berm gaat vormgeven, de huidige nieuwe inzichten kunnen bij de bermaanleg gebruikt worden om de grotendeels schrale bermen met hooigras aan te brengen om de biodiversiteit te vergroten.

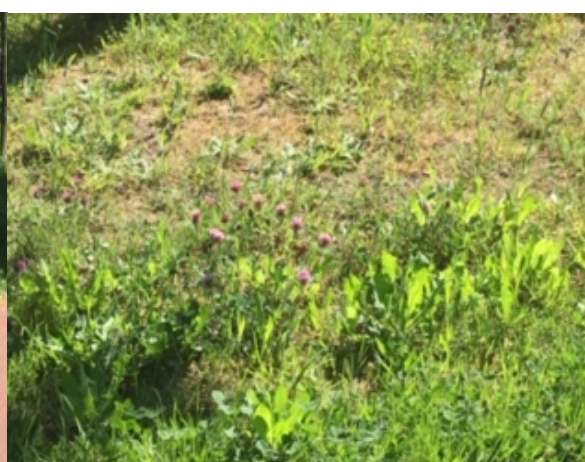
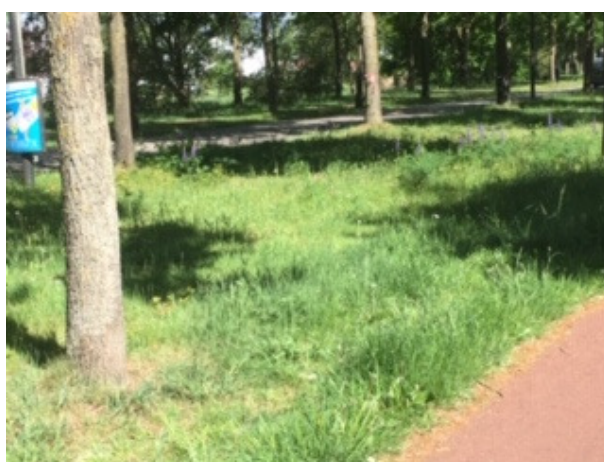
Gesteld kan worden dat de nieuwe berm 25% meer natuurwaarde heeft in vergelijking met de bestaande berm of standaard aan te leggen berm. Dit heeft ook te maken met de kosten. De aanleg van een m² groen met bloemrijk, hooigras brengt meer kosten met zich mee dan de aanleg van 1 m² gras. Haag en Heester zijn daarnaast kwalitatief hoogwaardiger dan de bestaande eenvoudig berm, die hoofdzakelijk bestaat uit gras. Het heeft een hogere natuurwaarde (vooral heesters), maar ook een hogere belevingswaarde voor mensen. Het zorgt ook voor een afbakening van functie van een drukke weg naar het verblijfsgebied waardoor het ook een stuk veiligheid brengt. Voor de Haag en Heesters wordt gesteld dat dit 50% meer waarde heeft.



Foto 3. Laan van Osseveld, gezien vanaf de spoorwegovergang; bermgras in matige staat.



Foto 4.. Laan van Osseveld, gezien vanaf de voetgangersoversteek; bermgras.

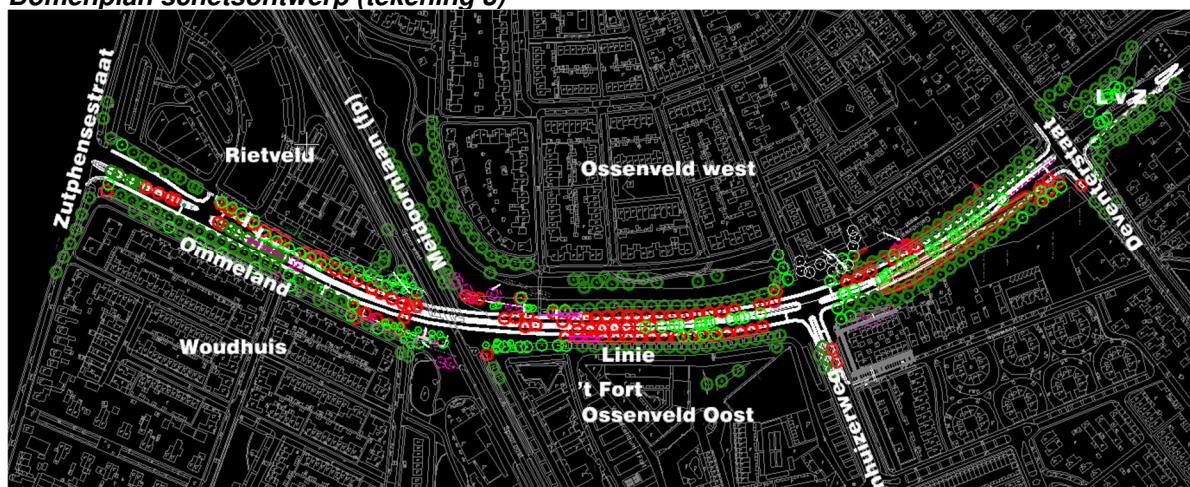


Foto's 5 en 6 van de Laan van Osseveld met overwegend bermgras en onkruid.

Bomen

Net zoals voor het groenareaal moet voor de bomen berekend hoeveel bomen er verloren gaan.

Bomenplan schetsontwerp (tekening 3)



In het schetsontwerp voor de tunnel en verbreding zijn bomen aangegeven. In rood de bomen die door de verdubbeling gekapt moeten worden, in lichtgroen de nieuwe bomen en in donkergrond de te handhaven bomen. Er staan nog enkele paarse gekleurde bomen op tekening. Deze locaties dienen nog nader onderzocht te worden.

Aantal bomen in ontwerp		Laan van Ossenveld	Laan van Zevenhuizen
+	handhaven	239	32 stuks
	kappen	112	0 stuks
	nw	124	11
	wens	22	

Tabel 1. Bomen.

Het staatje met hoeveelheden is onderverdeeld in bomen langs de Laan van Ossenveld en Laan van Zevenhuizen. Deze bomen zijn grotendeels van rond 1985. De herplant wegens wegconstructies en/of de staat van de bomen zijn hierin niet meegenomen. Dit betekent derhalve dat de bomen over het algemeen 35 jaar oud zijn. De verordening geeft dan aan dat dan de compensatiefactor van 66% van toepassing zou zijn:

66% bij een ontwikkeltijd tussen de 25 en 100 jaar van de in geding zijnde bos-, natuur- of landschapswaarden.

Dit zijn geen bijzondere bomen. Onderzoek vanuit de gemeente wijst uit dat het verplanten van deze bomen niet zinvol is. De bomen aan de Laan van Osseveld zijn met name de zomereik *Quercus robur* (20-30 en 30-40, omtrek bomen in cm.). De zomereik is een zeer lang levende, Europese, hardhout leverende boom.

112 bomen x 1,66 is = aantal te compenseren bomen 186 bomen.

In totaal worden er in het plan 135 bomen terug geplant, plus mogelijk nog 22 extra bomen, indien er ruimte is. Voor is uitgegaan van 135 bomen. Dit houdt in dat er per saldo 186-135=51 bomen te weinig gecompenseerd worden. Er is in de verordening niet nader omschreven wat de kosten zijn voor het herplanten van bomen of wat een stukprijs per boom is. In de verordening wordt enkel een m2 prijs van € 82,- voor areaal wat gecompenseerd moet worden. Dit leidt tot de volgende onderbouwde berekening: indien je een bos aanplant kunnen bomen vrij kort op elkaar staan, hart op hart ca 5 m. Per boom 25 m2. 51x25 =1275 m2 x een compensatie van 82 euro per m2 (indexjaar 2018), hetgeen uitkomt op € 104.550,-. De genoemde bijdrage is maximaal. Dit bedrag kan daarnaast nog naar beneden worden bijgesteld, indien de 22 bomen die nu als 'wens' worden omschreven in het ontwerp kunnen worden gehandhaafd, of kunnen worden aangeplant.

Deze theoretische benadering gaat voorbij aan de reeds doorgevoerde ontwerpwijzigingen ten behoeve van groen en groencompensatie. Deze ontwerpwijzigingen betreffen onder andere: het oprekken van groen, het zoeken van locaties voor nieuwe bomen en optimaliseren van tracé om daarmee het aantal te kappen bomen te minimaliseren. Het is waar dat de bomen zich opnieuw moeten ontwikkelen maar het aantal nieuwe bomen is groter als wat er nu staat en daarmee is de natuurwaarde wat bomen betreft voor een zeer lange termijn weer geborgd. De geluidswal met bomen is meegenomen bij het groenareaal en ook daar is een factor van 66% op toegepast.

Ad 1c. De leeftijd c.q. ontwikkeltijd van het verloren gaande bos/ natuurareaal

De Laan van Osseveld is aangelegd in 1984, blijktens het gemeentelijke GBI-systeem. Doel was om het noordelijke deel van de uitbreidende stad Apeldoorn te kunnen ontsluiten. De Laan van Osseveld maakt onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur van de gemeente Apeldoorn en concreet van het noordoostelijke deel van de Apeldoornse ring. In 2014/2015 heeft er een reconstructie plaatsgevonden. Naast ondergrondse werkzaamheden aan de riolering is het profiel van de weg en de structuur ingrijpend gewijzigd. Hierna is de Laan van Osseveld samen met de Zutphensestraat aangepast naar zijn huidige vorm.

In 2000 heeft een reconstructie van de Laan van Osseveld plaatsgehad ten noorden van het spoortracé. Hierbij is het profiel van de weg en de destijds aanwezige groenstructuur deels gewijzigd om de aanleg van de rotonde 't Fort mogelijk te maken. Voor het jaar 2000 was de huidige rotonde een eenvoudige T-kruising.

In het beheerssysteem van de gemeentelijke afdeling Beheer & Onderhoud staat een deel van de berm aan de Laan van Osseveld te boek als 'bloemrijk gras'. Feitelijk gezien is er sprake van bermgras van lage kwaliteit.



Figuur 2. Tekening van de reconstructie van een deel van de Laan van Osseveld, uit medio 2012. Start uitvoering 2014.

Ad 1.d. De benodigde toeslag op grond van de ontwikkeltijd voor de compensatie, zoals in artikel 2.2, vierde lid is aangegeven.

De aan te leggen groencompensatie bestaande uit (bloemrijk) hooigras heeft geen 5 jaar nodig om tot ontwikkeling te komen, maar slechts een half jaar. Hierdoor is dit artikel niet van toepassing en geldt er geen toeslag.

Ad 1.e. Het totaal benodigde compensatieareaal in m²;

Het project Tunnel en verbreding Laan van Osseveld is geen standaard project waarbij groen wordt verwijderd om woningen, voorzieningen of bedrijvigheid toe te voegen, dat ten koste gaat van bestaande bos en natuurbestemmingen. De Laan van Osseveld ligt weliswaar in de Apeldoornse hoofdgroenstructuur (Groene Mal) maar heeft wegens reconstructies door de tijd heen al diverse ingrepen hierin gedaan. Bovendien maakt de Laan van Osseveld deel uit van de hoofdwegenstructuur.

Dit betekent niet dat de ligging van het infrastructurele project Laan van Osseveld dan maar genegeerd dient te worden. Het vraagt wel om een bepaalde benadering en kwalitatief maatwerk, die niet of onvoldoende in de huidige Verordening Groene Balans is opgenomen. Waarbij voor het project ook nog de opgave is om de groencompensatie in dit project en andere kwalitatieve wensen of noodzakelijkheden in dit project, in balans te brengen en te houden met het budget voor de aanleg van de tunnel en verbreding van de Laan van Osseveld.

Groentype	bestaand groen m2	nieuw groen m2	Verlies groen m2	Toename groen m2	compen- satie factor ontwikkeling	Extra te compen seren	compen- satie factor kwaliteit	omrekening kwaliteit Fictief groenareaal m2
berm	23.436	16.295	7.141				1,25	20.369
oever	1.916	1.916	0				1	1.916
haag	862	1.495		633			1,5	1.812
heester	0	2.520		2520			1,5	3.780
geluidswal west	1.820	1.820	0				1	1.820
geluidswal oost	2.240	0	2240		1,66	1480		
(sub)totaal	30.274	24.046			31.754			29.697
			Fictief bestaand groen 30274+1480 = 31.754 m2					
					Te compenseren m2			2.057
Te compenseren m2 in geld (*€ 82)							Euro	168.674
bst groen =	Aantal m2 feitelijk groen in bestaande situatie							
nw groen =	Aantal m2 feitelijk groen in nieuwe situatie obv huidig ontwerp (april 2020)							
comp ontwik =	Factor ter compensatie van verlies ontwikkelingsgroei, alleen van toepassing bij verwijdering groen							
comp kwaliteit =	Factor ter compensatie van verbetering kwaliteit groen ten opzichte van standaard berm							

Tabel 2: Compensatie in m2 en verrekend

Op de eerste regel van de tabel lezen we dat er per saldo ruim 7.000 m2 berm verloren gaat bij de verbreding van de Laan van Osseveld. In de aanlegfase worden bermen in zijn geheel vernieuwd, dat betekent dat er 16.295 m2 nieuwe schrale berm met (bloemrijk) hooigras aangelegd wordt, deze is zoals eerder beschreven beoordeeld met 25% meerwaarde ten opzichte van de oude berm. We rekenen dan de fictieve m2 berm uit door 16.295 met 1,5 te vermenigvuldigen. De oever van de waterpartij blijft qua hoeveelheid gehandhaafd.

Op de derde regel van de tabel wordt haag genoemd, op dit moment is er 862 m2 haag aanwezig, na de aanlegfase wordt dit uitgebreid naar 1.495 m2 op basis van het huidige ontwerp. Dit betekent een toename van 633 m2. Hierbij is handhaving van de bestaande hagen het uitgangspunt, naast het toevoegen van 633 m2 aan nieuwe hagen. Dit wordt verrekend met een factor van 1,5, hetgeen een (kwalitatieve) toevoeging aan het fictief groenareaal van 950 m2 betekent.

Deze rekenmethode op basis van een kwalitatieve benadering staat niet als zodanig omschreven in de Verordening. Als gekeken wordt naar de feitelijke situatie en niet naar hetgeen bestemmingsplantechnisch bestemd is, dan kan er ook gekeken worden naar de kwaliteit van het bestaande groen. Dit wordt vervolgens afgezet tegen de (hogere) kwaliteit van het groen dat nieuw wordt aangelegd.

Rekenkundig gezien betekent dit een bijdrage van $31.754 - 29.781 = 1.973 \text{ m2}$ x een bijdrage van € 82 = € 161.786,- voor compensatie aan verloren groenareaal.

Totaal:

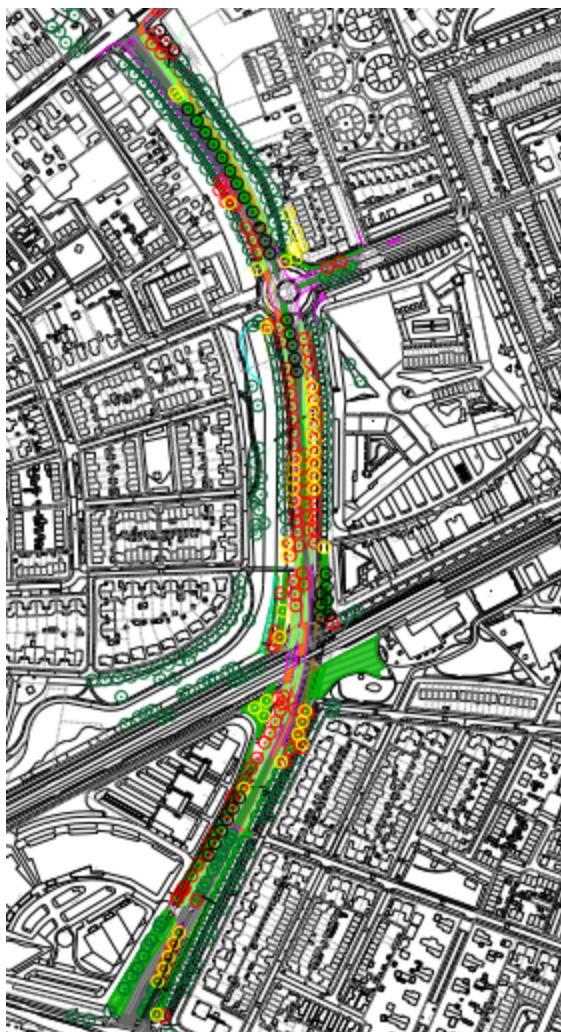
€ 161.786,- voor compensatie aan groenareaal.

€ 104.550,- euro. voor compensatie bomen

Totaalbedrag als compensatiebijdrage voor de Groene Kluis: € 266.336,-.

Dit is een maximale bijdrage, die nog circa € 44.000,- lager kan uitvallen indien bij de uitwerking van het ontwerp nog eens 22 bomen kunnen worden gehandhaafd, dan wel geplant kunnen worden in het plangebied.

Hierbij kan nog overwogen worden om een bedrag aan extra gemaakte kosten af te trekken om het ontwerp van extra bomen en groen te voorzien. Naast de uitvoering van het voorgestelde compensatieplan wordt er een bedrag van maximaal 266.336 in de Groene Kluis gestort.



Figuur 3. (Voorlopig) Ontwerp Laan van Osseveld

Bomen

Op basis van het ontwerp voor de verbrede Laan van Osseveld worden er 239 bomen gehandhaafd in de nieuwe situatie. Bovendien worden er 32 bomen aan de Laan van Zevenhuizen gehandhaafd. In totaal kunnen er derhalve 272 bomen gehandhaafd blijven. Hiervoor is het ontwerp tussen september 2019 en maart 2020 diverse malen aangepast. Dit leidt tot meerkosten omdat er niet gekozen is voor het opstellen en straks uitvoeren van het meest eenvoudige, efficiënte ontwerp.

Daarnaast worden er op basis van het Voorlopige Ontwerp (versie april 2020) 124 nieuwe bomen geplant aan de Laan van Osseveld en 11 nieuwe bomen op het deel van de Laan van Zevenhuizen, hetgeen leidt tot in totaal 135 nieuw aan te planten bomen. Er vindt nog onderzoek plaats naar de mogelijkheid om nog eens 22 bomen in het ontwerp op te nemen en nieuw te planten.

In relatie tot het aantal te kappen bomen komt het huidige totaal aantal bomen in de nieuwe situatie uit op een plus van 23 bomen en dit aantal kan dus nog toenemen

Ad 1.f. De locatie en exacte begrenzing van de nieuwe bos/ natuurbestemming tenzij sprake is van financiële compensatie.

In figuur 3 wordt het Voorlopige Ontwerp van de verbrede Laan van Osseveld en tunnel weergegeven. Binnen het bestaande plangebied vindt de fysieke compensatie plaats. Het project 'Stedelijk

In de huidige situatie zijn de bermen van de Laan van Osseveld groen (met voornamelijk gras) aangelegd in een soort lanenstructuur. Dit houdt in dat deels aan weerszijden van de weg voor het merendeel bomen zijn geplant in groenstroken. Daarnaast bevinden zich aan de beide zijden van de weg vrij liggende fietspaden in en tussen deze groenstroken.

In eerste instantie heeft het de voorkeur om zoveel mogelijk groen in het ontwerp te behouden, waarbij rekening dient te worden met de uitgangspunten van het infrastructurele project om een tunnel aan te leggen en de Laan van Osseveld te verbreden. In het ontwerp is gezocht naar groenoptimalisatie en het behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen. Er is daarnaast gekozen om een kwalitatieve benadering toe te passen. Dit houdt in dat er groen van een relatief lage kwaliteit (bermgras) wordt vervangen voor groen van een hogere kwaliteit, bloemrijk en hooigras. Dit zijn hogere kosten. Deze maatwerkoplossing is niet beschreven in de verordening Groene Balans. Er vindt nu een combinatie van financiële en binnenplanse (kwalitatieve en fysieke) compensatie plaats. Hierdoor wordt het college voorgesteld om op basis van het toepassen van de hardheidsclausule deze benadering vast te stellen waarbij groen wordt gecompenseerd op basis van de eerder onder 1b gepresenteerde berekening. .

Vergroenen', onderdeel vergroenen van Winkelcentrum 't Fort, grenst direct aan het plangebied verbreding Laan van Osseveld.

Ad 2.a. De wijze waarop wordt verzekerd dat de compensatie ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

Om met name de Laan van Osseveld te kunnen verbreden naar 2 maal 2 rijstroken is het noodzakelijk de langzame verkeersverbindingen aan beide zijdes van de Laan van Osseveld te verleggen. Door de verbreding van de wegen en het verplaatsen van de langzame verkeersverbinding is een bestemmingsplanherziening nodig.

De voorbereiding van deze bestemmingsplanprocedure is inmiddels gestart. Op 16 oktober 2019 heeft het college in het gemeenteblad ([nr. 248597](#)) een kennisgeving gepubliceerd dat gestart wordt met de voorbereiding van het bestemmingsplan Laan van Osseveld om de realisatie van de tunnel en de verdubbeling van de weg mogelijk te maken. In dit bestemmingsplan zal de uitvoering van dit compensatieplan worden verzekerd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting.

Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de onder lid IV genoemde voorwaarde dat de uitvoering van het bepaalde in een compensatieplan wordt verzekerd door de opname van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan.

Ad 2.b. De wijze waarop het beheer van het compensatieareaal is geborgd voor een periode van tenminste 20 jaar;

Na realisatie van de tunnel en het opleveren van de verbrede weg, inclusief het aangelegde groen worden de tunnel, weg en de overige openbare ruimte, overgedragen aan de afdeling Beheer en Onderhoud van de gemeente Apeldoorn. Het plangebied wordt dan (opnieuw) opgenomen in de beheerprogramma's van de gemeente, waarmee het beheer en onderhoud geborgd is.

Ad 2.c. De wijze van rapportage van de tenuitvoerlegging van de compensatie;

De uitvoering van de groencompensatie vindt plaats met de uitvoeringswerkzaamheden aan de weg en de tunnel. In het project wordt per kwartaal gerapporteerd over de voortgang aan opdrachtgever(s), waaronder deportefeuillehouders. In deze rapportage zal ook een alinea worden opgenomen ten aanzien van de voortgang van de aanleg van groen(compensatie).

Ad 3. Dit lid vereist dat de aanleg van het compensatiegroen binnen 5 jaar plaatsvindt na het weghalen van het groen. Doordat de uitvoering van de tunnel en verbreding van de Laan van Osseveld in hetzelfde werk valt als het aanleggen van nieuw groen en daarmee groencompensatie, en de aanleg zo spoedig mogelijk start na vaststelling van het bestemmingsplan, wordt hiermee voldaan aan lid III van de Verordening Groene Balans.