

**VERKEERSTOETS
KLAVER 11**

GEMEENTE HORST AAN DE MAAS
DEVELOPMENT COMPANY GREENPORT VENLO

18 januari 2013
076557846:A - Definitief
B02012.000347.0100



Inhoud

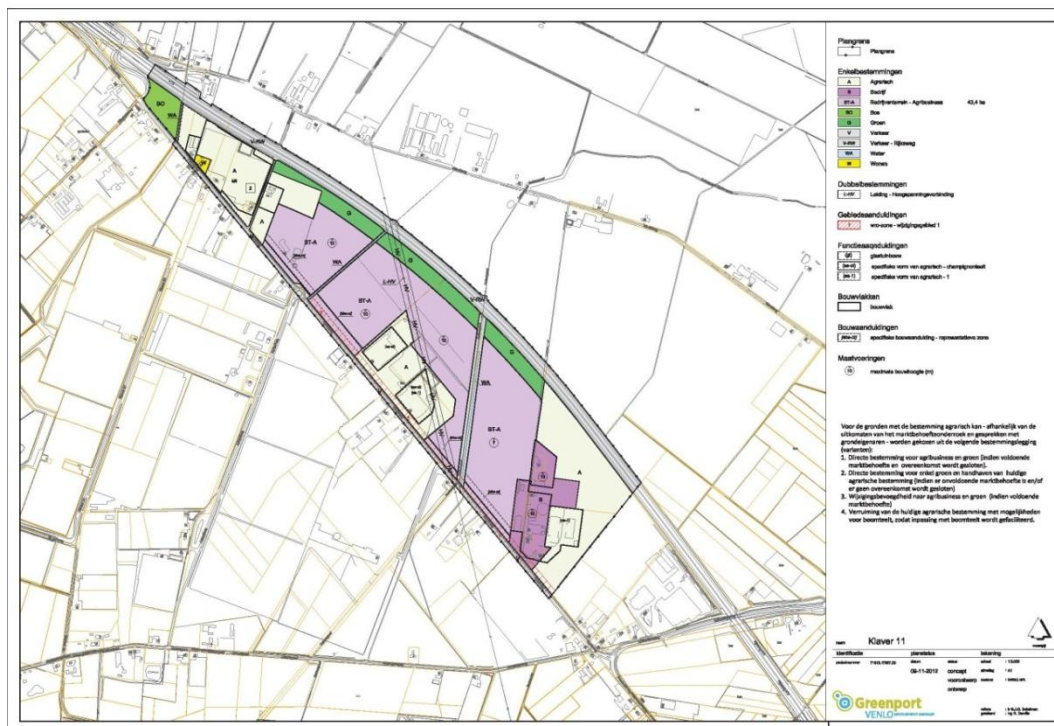
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Verkeersstructuur	5
2.1	Beoordelingscriteria en referentiesituatie	5
2.2	Verkeersstructuur	6
2.2.1	Mogelijke Toekomstige infrastructurele maatregelen	7
2.3	Verkeersgeneratie en effecten op het omliggende wegennet	8
2.4	Langzaam verkeer	9
2.5	Openbaar vervoer en hulpdiensten	10
2.6	Parkeren	11
3	Mitigerende en compenserende maatregelen en leemten in kennis	12
3.1	Mitigerende en compenserende maatregelen	12
3.2	Leemten in kennis	12
Bijlage 1	Verklaring gebruik verkeersmodel	13

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

Ten noorden van Venlo ligt het Klavertje 4-gebied, onderdeel uitmakend van Greenport Venlo. Voor het gebied is in 2012 een structuurvisie vastgesteld. In het Klavertje 4-gebied zal nieuwe bedrijvigheid worden gerealiseerd in verschillende klavers. Om medio 2013 te kunnen voorzien in de behoefte naar ruimte voor agribusiness bedrijven wordt een bestemmingsplan en milieueffectrapportage opgesteld voor een deelgebied van het Klavertje 4-gebied te weten Klaver 11.

Het plangebied Klaver 11 is gelegen aan de zuidoostzijde van de A73 in de gemeente Horst aan de Maas. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Horsterweg. Het plangebied kent als huidige bestemming voornamelijk agrarisch gebruik. De nieuwe invulling is een bedrijventerrein met agribusiness bedrijvigheid. Bij de herontwikkeling zullen de reeds aanwezige bedrijven gehandhaafd blijven. Uitzondering hierop is de locatie Horsterweg 86, het reeds aanwezige bedrijf hier zal op termijn worden verplaatst naar een andere locatie. In Figuur 1 is de concept verbeelding weergegeven van het plangebied. De lichtpaarse percelen zijn de percelen die als bestemming bedrijventerrein-agribusiness worden bestemd.



Figuur 1. Plangebied Klaver 11, concept plankaart versie 9 november 2012.

1.2 DOEL

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan, wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd.

De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid). Deze verkeerstoets heeft als doel de onderbouwing van de verkeersaspecten voor de ontwikkeling van Klaver 11 in kaart te brengen.

1.3 LEESWIJZER

In de verkeerstoets is in hoofdstuk 2 de verkeersstructuur en de verkeersgeneratie van het plangebied toegelicht. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet. Tenslotte wordt ten behoeve van het bestemmingsplan in dit hoofdstuk het aspect parkeren toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de mitigerende maatregelen die in het gebied mogelijk zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Daarnaast worden in dit hoofdstuk de leemten in kennis beschreven.

2 Verkeersstructuur

2.1 BEOORDELINGSCRITEIA EN REFERENTIESITUATIE

Beoordelingscriteria

Voor het item verkeer zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- *Verkeersstructuur voor gemotoriseerd verkeer*
In dit onderdeel is bekeken op welke wijze de plansituatie ingrijpt op de verkeersstructuur en daarmee op de bereikbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie.
- *Verkeersgeneratie en effecten op het omliggende wegennet*
De effecten op de verkeersstromen door de verandering van type bedrijvigheid zijn inzichtelijk gemaakt.
- *Effecten op langzaam verkeer*
Naast de effecten op het gemotoriseerd verkeer zijn ook de effecten voor de verkeersstructuur en daarmee op de bereikbaarheid van het langzaam verkeer bekeken.
- *Effecten op openbaar vervoer en hulpdiensten*
Naast de effecten op het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer zijn ook de effecten op de bereikbaarheid door openbaar vervoer en hulpdiensten bekeken.

Referentiesituatie

Bij de in deze rapportage beschreven aspectbeoordelingen is uitgegaan van een vergelijking tussen de plansituatie in 2023 en de referentiesituatie. De referentiesituatie is de autonome situatie in 2023 waarbij binnen Klaver 11 geen ontwikkelingen plaatsvinden, maar andere reeds vastgestelde plannen in de omgeving wel worden uitgevoerd/ ingevuld. In de autonome situatie is daarmee sprake van een groot aantal ontwikkelingen in het gehele Klavertje 4-gebied waaronder een volledig uitgegeven Trade Port Oost, Fresh Park Venlo, Venlo GreenPark, Trade Port Noord, Californië en Siberië. Ook wordt bij de autonome situatie reeds uitgegaan van een gerealiseerde en volledig toegankelijke Greenportlane. Het verkeersmodel voor de autonome situatie gaat uit van planjaar 2022. Door een toename van 1% autonome groei toe te passen op deze autonome situatie is de referentiesituatie 2023 bepaald.

Doorkijk met een gevoeligheidsanalyse

Ten behoeve van de structuurvisie is tevens een modelsituatie voor planjaar 2030 doorgerekend met een intensievere planontwikkeling binnen het gehele Klaver 4 gebied. Deze modelsituatie is als doorkijk meegenomen in deze verkeersstoets.

2.2 VERKEERSSTRUCTUUR

Klaver 11 ontsluit voor al het gemotoriseerd verkeer geheel op de Horsterweg. De weg heeft daarmee een functie voor zowel het landbouwverkeer, het autoverkeer als het vrachtverkeer. Vanaf de Horsterweg kan het auto- en vrachtverkeer in noordelijke richting via de Venloseweg en Meldersloseweg en in zuidelijke richting via de Venrayseweg de A73 worden bereikt. Landbouwverkeer kan via de Aartserfweg, Dijkerheideweg, Sevenumseweg en Californischeweg bestemmingen in de omgeving bereiken.



Afbeelding 1: Verkeersstructuur voor verkeer van en naar Klaver 11.

Greenportlane

Medio 2013 zal de Greenportlane (GPL) de hoofdontsluiting van het Klavertje 4-gebied worden. Ook voor Klaver 11 zal deze weg, met 2x2 rijstroken en een snelheidsregime van maximaal 80 km/uur, een belangrijke verbinding gaan vormen voor het auto- en vrachtverkeer vanuit het gebied naar de A67 en A73 en vice versa.

Huidige situatie Greenportlane

Momenteel is alleen het meest oostelijke deel van de GPL aangelegd en in gebruik ten behoeve van de ontsluiting van het parkeerterrein van de Floriade en de eerste klavers naar de A73.

Inrichting onderliggend wegennet

De Horsterweg, Venloseweg en Venrayseweg zijn alle drie ingericht als gebiedsontsluitingswegen en liggen voor het grootste deel buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van maximaal 80 km/uur.



Afbeelding 2: Foto wegprofiel Horsterweg / Venloseweg / Venrayseweg.

Door wijzigingen van het type bedrijvigheid binnen Klaver 11 verandert deze verkeersstructuur in de plansituatie niet ten opzichte van de referentiesituatie. De plansituatie scoort daarom neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

2.2.1 MOGELIJKE TOEKOMSTIGE INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN

In het kader van de Structuurvisie Klavertje 4 –gebied is in het voorkeursalternatief opgenomen dat op termijn enkele infrastructurele maatregelen gaan plaatsvinden die mogelijk invloed hebben op de ontsluiting van Klaver 11.

Aanpassing Horsterweg – wijziging snelheidsregime

Om de verkeerstoename op de Horsterweg in de toekomst tegen te gaan en daarmee mede het buurtschap Californië te ontzien, zijn er plannen om de Horsterweg minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Dit kan door de reistijd op de Horsterweg te vergroten waardoor een deel van het doorgaande verkeer mogelijk een alternatieve route, via bijvoorbeeld de rijksweg A73, zal kiezen. Op de Horsterweg zal in de toekomst daarom mogelijk een verlaging van de maximumsnelheid binnen het bestaande wegprofiel worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om een verlaging naar 50 km/uur (gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom) of 60 km/uur (erftoegangsweg buiten de bebouwde kom).

Over het algemeen geldt dat de verlaging van de maximum snelheid zal bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid mits de inrichting van de weg (vorm) aansluit bij de functie en het gebruik van de weg. Ook bij verlaging van de maximum snelheid zal de weg een belangrijke route blijven waardoor het afwaarderen naar een erftoegangsweg waarschijnlijk niet realistisch zal zijn. Het behouden van een gebiedsontsluitende functie met een snelheidsregime van 50 km/uur lijkt wel mogelijk. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen op welke wijze herinrichting van de weg daarvoor noodzakelijk is.

Aanpassing Horsterweg – wijziging wegprofiel

Ten behoeve van het verkeersveiliger en verkeersluwer maken van de Horsterweg is het alleen doorvoeren van een snelheidswijziging, zonder aanpassing van het wegprofiel, waarschijnlijk niet voldoende.

Om ruimte te reserveren voor eventuele infrastructurele aanpassingen, wordt ten oosten van de Horsterweg (tussen de Aartserfweg en buurtschap Californië) een strook van circa 25 meter gereserveerd voor eventuele capaciteitsverruimende maatregelen. Wanneer deze capaciteitsverruimende maatregelen noodzakelijk zijn, dienen deze uitgevoerd te worden in combinatie met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Mogelijke realisatie verbinding Horsterweg-Greenportlane

Tussen de Horsterweg en de Greenportlane wordt rekening gehouden met de eventuele aanleg van de Verbindingsweg Californië (naar verwachting na 2023). De Verbindingsweg draagt bij aan verlaging van de verkeersdruk op de Venrayseweg. Dit komt ten goede aan de werking van de ecologische verbinding en de recreatieve functie (routes) die de Venrayseweg kruisen. Het zuidelijke deel van de Verbindingsweg wordt gebundeld en parallel aangelegd aan de hoogspanningsverbinding en een dassenroute. Bij de verdere uitwerking van de tracékeuze zal extra aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de beoogde ecologische verbindingzone Greenportlane – A73.

De route van het noordelijke deel van het tracé behoeft nadere uitwerking. De aanduiding van dit tracédeel op de structuurvisiekaart is daarom indicatief van aard (twee naar elkaar gerichte pijlen). In het gebied tussen deze pijlen zal de eventueel noodzakelijke verbinding verder worden uitgewerkt. Een aandachtspunt bij de uitwerking van het noordelijke tracédeel is het voorkomen van een te hoge verkeersdruk op het buurtschap Californië.

Mogelijke wijziging snelheidsregime Grubbenvorsterweg/ Sevenumseweg

De Grubbenvorsterweg/Sevenumseweg loopt grofweg parallel aan de GPL. Om te zorgen dat verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de GPL als doorgaande route, wordt de Grubbenvorsterweg/Sevenumseweg mogelijk afgewaardeerd naar het type erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/uur. Deze maatregel heeft geen effect op de ontwikkelingen van Klaver 11.

2.3 VERKEERSGENERATIE EN EFFECTEN OP HET OMLIGGENDE WEGENNET

Ten behoeve van de verkeersafwikkeling op zowel het interne wegennet van het bedrijventerrein als het omliggende wegennet, is het van belang te weten wat de verkeersgeneratie van het bedrijventerrein in de toekomst zal zijn. De verandering van bedrijvigheid op Klaver 11 is in het verkeersmodel voor de Structuurvisie Klavertje 4-gebied reeds doorgerekend. Hierin zijn de autonome situatie en het basisalternatief (zie bijlage 1) doorgerekend voor het planjaar 2022. Uit deze modeldoorrekening blijkt dat de verkeersgeneratie van Klaver 11 in de autonome situatie ongeveer 2.000 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal bedraagt en dat dit na volledige planinvulling ongeveer 4.400 mvt per etmaal zal worden. Het resultaat van de toedeling van de verkeersintensiteiten aan het wegennet en de ophoging van 1% als gevolg van de autonome groei, is terug te vinden in tabel 1.

	Referentiestituatie (2023)	Plansituatie (2023)
Horsterweg en Venloseweg (ten noorden van Klaver 11)	4.700	5.500
Horsterweg (ten zuiden van Klaver 11)	5.800	7.300

Tabel 1: Verkeersintensiteiten in 2023 op een werkdag.

Bij toedeling van de verkeersgeneratie op het wegennet blijkt dat de grootste verkeersstroom in zuidelijke richting via de Horsterweg naar de Greenportlane rijdt.

De verkeersintensiteiten op de Horsterweg zijn voor een gebiedsontsluitingsweg acceptabel. Op een gebiedsontsluitingsweg is, afhankelijk van de capaciteit op kruispuntniveau, een afwikkeling van ongeveer 10.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal mogelijk. Ook op de Horsterweg en Venloseweg in noordelijke richting worden door de verkeerstoename geen problemen verwacht¹.

Doordat de (lichte) toename van verkeersintensiteiten in kleine mate een verslechtering van het leefmilieu in de kern Horst en de kern van het buurtschap Californië kan veroorzaken, scoort de plansituatie licht negatief (0/-) ten opzichte van de referentiesituatie.

Doorkijk toekomstige situatie 2030

Binnen de gevoeligheidsanalyse in de structuurvisie is voor planjaar 2030 en verder, een situatie doorgerekend waarbij Klaver 11 fors meer verkeer aan trekt. Met een intensivering van de bedrijvigheid op Klaver 11, genereert het gebied 8.600 bewegingen per etmaal in plaats van 4.400 bewegingen per etmaal. Met behulp van het verkeersmodel is vervolgens bepaald welke intensiteiten van de Horsterweg gebruik maken in de situatie na realisatie van de verbinding Horsterweg – Greenportlane.

	Referentiesituatie (2023)	Plansituatie (2023)	Doorkijk (2030)
Horsterweg en Venloseweg (ten noorden van Klaver 11)	4.700	5.500	7.600
Horsterweg (ten zuiden van Klaver 11)	5.800	7.300	10.200

Tabel 2: Verkeersintensiteiten op een werkdag, aangevuld met een doorkijk naar 2030.

De cijfers van de doorkijk laten zien dat de Horsterweg een belangrijke verkeersfunctie behoudt. Met ruim 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de Horsterweg neemt de verkeersdruk fors toe. Dit verkeer rijdt vanaf de Greenportlane, via de nieuwe verbindingsweg naar Klaver 11. De strook van 25 meter die gereserveerd wordt voor capaciteit-verruimende maatregelen op de Horsterweg zal in deze situatie gebruikt kunnen worden om bestemmingsverkeer voor Klaver 11 en doorgaand verkeer van elkaar te scheiden door een parallelweg te realiseren.

2.4 LANGZAAM VERKEER

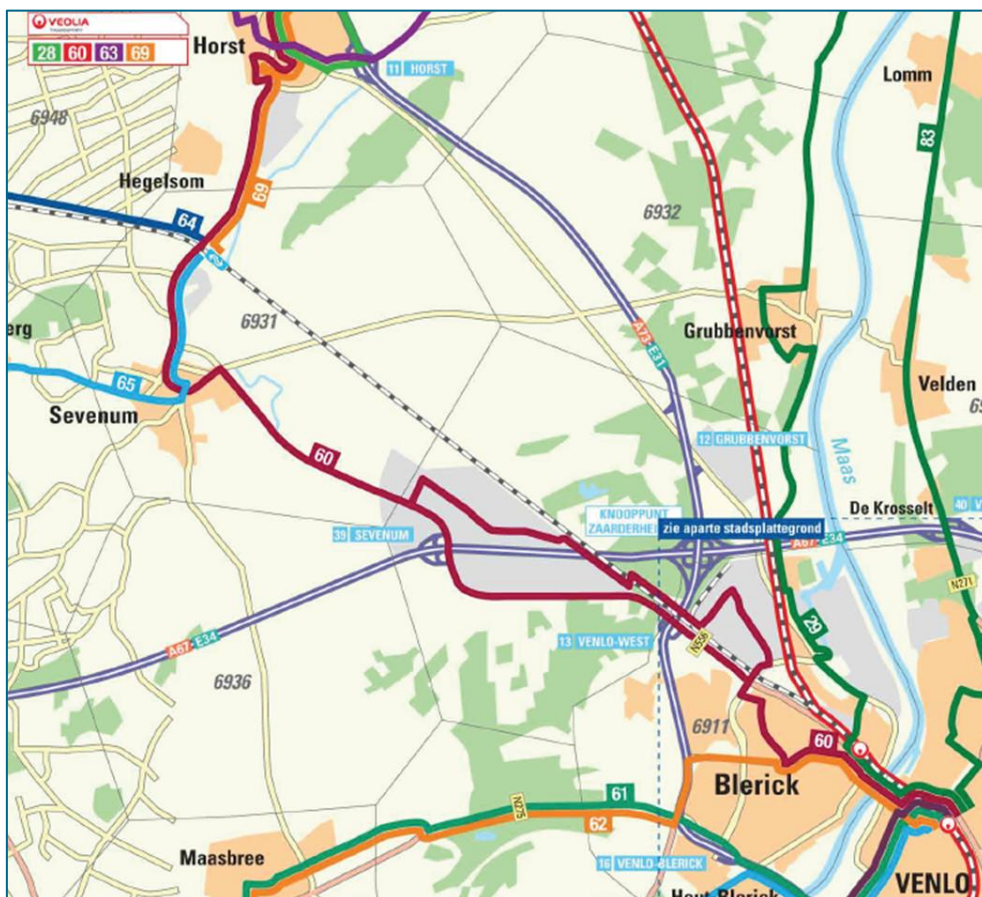
Aan de oostzijde van de Horsterweg en Venloseweg, tussen de bomerij en de te ontwikkelen kavels, ligt een vrijliggend fietspad. In de huidige situatie genereren de aanwezige landbouw en glastuinbouw relatief weinig verkeer waardoor het fietsverkeer weinig conflicten heeft met fietspad-kruisend verkeer. Na ontwikkeling van de bedrijvigheid in Klaver 11 ontstaan meer fietspad-kruisende verkeersbewegingen die vanuit de verschillende kavels de Horsterweg oprijden (en vice versa). Als aandachtspunt geldt daarom het verkeersveilig vormgeven van nieuwe uitritten op de Horsterweg, waarbij gelet moet worden op de zichtbaarheid voor fietsverkeer.

Doordat in de plansituatie voor langzaam verkeer feitelijk geen wijzigingen worden doorgevoerd scoort de plansituatie neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie, uitgaande van een goede technische vormgeving van toe te voegen uitritten.

¹ De totale verkeerstoename op de Horsterweg in het verkeersmodel is iets groter dan alleen de toename door de ontwikkeling van Klaver 11. In het model zijn ook reeds andere ontwikkelingen opgenomen waardoor deze situatie een worst-case scenario weer geeft waar ook de cumulatie door andere ontwikkelingen is meegenomen.

2.5 OPENBAAR VERVOER EN HULPDIENSTEN

In zowel de referentiesituatie als de situatie na ontwikkeling, is Klaver 11 vrijwel niet met het openbaar vervoer bereikbaar. Wel wordt er ingezet op een verbeterde koppeling van regionale OV-knooppunten. Bijvoorbeeld door collectief bedrijfsvervoer of (voor langzaam verkeer) het realiseren van de Greenportbikeway. Ook wordt verkend of de ontwikkeling van Trade Port Noord en Venlo GreenPark een ontsluiting met OV zal krijgen. Dat kan betekenen dat ook Klaver 11 dichterbij het OV-netwerk komt te liggen. Vanwege de onzekerheden is gesteld dat openbaar vervoer niet wijzigt en derhalve hiermee neutraal (0) scoort.



Afbeelding 3: Uitsnede lijnennetkaart Veolia.

Via de Horsterweg is Klaver 11 vanaf noordelijke en zuidelijke richting bereikbaar voor de hulpdiensten. Door de ligging direct naast de A73 is het voor hulpdiensten nauwelijks mogelijk het gebied vanuit oostelijke richting te benaderen in geval van calamiteiten. Uit westelijke richting is dit beperkt mogelijk, via de Californischeweg en Dijkerheideweg.

Door de toename van bedrijvigheid en aantal mensen in het gebied en een gelijkblijvende verkeersstructuur en bereikbaarheid (zie paragraaf 2.1) voor hulpdiensten scoort dit aspect licht negatief (0/-), maar leidt dit niet tot onverantwoorde situaties.

2.6 PARKEREN

Alle bedrijven dienen op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Bij intensief ruimtegebruik zou gestreefd kunnen worden naar collectieve parkeervoorzieningen. Ook het laden en lossen, inclusief de daarbij horende manoeuvreerbewegingen en het parkeren van vrachtwagens dient op eigen terrein plaats te vinden.

Parkeren op en langs de Horsterweg is gezien de functie van deze weg en de ligging buiten de bebouwde kom verboden. Wanneer de weg in de toekomst eventueel een ligging binnen de bebouwde kom krijgt is het gewenst een parkeerverbod op de weg in te stellen om zo de doorstroming op de weg te garanderen.

3

Mitigerende en compenserende maatregelen en leemten in kennis

3.1 MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

Doordat er feitelijk geen wijzigingen zijn in de verkeersstructuur, zijn mitigerende en compenserende maatregelen wettelijk/juridisch niet noodzakelijk. Een aantal zaken verdient echter wel de aandacht.

Maatregelen ten behoeve van langzaam verkeer

Bij de aanleg van nieuwe uitritten op de Horsterweg dient goed bekeken te worden op welke wijze langzaam verkeer en snel(vracht)verkeer op een verkeersveilige manier elkaar kan kruisen. Uitbuigingen van de fietsstructuur en voldoende zicht voor vrachtverkeer zijn daarbij essentieel.

Maatregelen ten behoeve van hulpdiensten

In verband met het optreden tegen calamiteiten, met name de bestrijding van brand, is het wenselijk om tussen de Rijksweg A73 en de bebouwing van Klaver 11 een calamiteitenroute aan te leggen. Hierbij gaat het om een pad waarover de Brandweer panden aan de oostzijde kan bereiken. Deze ruimte kan eenvoudig gevonden worden in de bebouwingsvrije zone langs de snelweg A73.

Maatregelen ten behoeve van bereikbaarheid

Wanneer op het bedrijventerrein meer arbeidsintensieve bedrijvigheid wordt gevestigd, is het ten behoeve van de bereikbaarheid voor werknemers wenselijk dat Klaver 11 bereikbaar wordt met het openbaar vervoer of andere vormen van collectief vervoer. Hiervoor zou een busverbinding tussen Venlo en Horst het meest voor de hand liggen of een verbinding via andere deelgebieden in het Klavertje 4-gebied.

3.2 LEEMTEN IN KENNIS

Een precieze invulling van het bouwprogramma is nog niet bekend. Hierdoor is het tevens nog niet bekend op welke locaties de nieuwe bedrijfspercelen op de Horsterweg of Venloseweg gaan ontsluiten. Gezien het karakter van de Horsterweg en de Venloseweg is het wenselijk wanneer percelen niet meer dan één uitrit op deze wegen krijgen dan wel idealiter met elkaar gecombineerd of geclusterd worden.

Bijlage 1

Verklaring gebruik verkeersmodel

Het model

Voor de verkeerskundige analyses in dit rapport is gebruik gemaakt van het voor de planMER Structuurvisie Klavertje 4 – gebied geactualiseerde verkeersmodel. Het is daarmee een geactualiseerd model ten opzichte van het model zoals gebruikt voor de milieueffectrapportage Greenportlane. Het model is NRM-versie 2.42 en in het model zijn de huidige en autonome situaties gebaseerd op vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.

Ten behoeve van de MER en structuurvisie voor Klavertje 4 / Greenport Venlo is het verkeersmodel geactualiseerd aan de hand van de laatste voortschrijdende inzichten in het bouwprogramma van het Klavertje 4-gebied. Hierdoor zijn de intensiteiten in het verkeersmodel iets hoger dan de cijfers in het verkeersmodel zoals dat bij het MER voor de Greenportlane is gebruikt. Het verkeersmodel is in principe geschikt om de huidige situatie en de situatie in 2022 te bepalen.

De output

De output van het verkeersmodel bestaat uit verkeersintensiteiten (in mvt/etm) op de wegen in het studiegebied, met een onderscheid naar personenauto's en vrachtverkeer. Naast de intensiteiten zijn ook de zogenaamde I/C-waarden berekend. De I/C-waarde is de verhouding tussen de belasting van een wegvak (I, intensiteit, uitgedrukt in personenautoequivalenten (pae) per etmaal (etm)), en de capaciteit van het betreffende wegvak, eveneens in pae. De I/C-waarden worden per richting bepaald voor de ochtend- en de avondspits. Per wegvak worden vier I/C-verhoudingen berekend: twee richtingen en twee spitsen (ochtend- en avondspits). Als beleidsdoel voor de kwaliteit van het wegennet wordt vaak de waarde 0,8 als maximaal aanvaardbare I/C-verhouding gehanteerd. Bij een I/C-waarde boven de 0,8 ontstaat kans op congestie.

Uitleg modelsituaties

In de autonome situatie is reeds sprake van een groot aantal ontwikkelingen in het gebied Klavertje 4 waaronder een volledig uitgegeven Trade Port West, Trade Port Oost, Fresh Park Venlo, Venlo GreenPark, Trade Port Noord, Californië en Siberië. Het model voor de autonome situatie gaat uit van planjaar 2022. Door een toename van 1% autonome groei toe te passen op deze autonome situatie is de referentiesituatie 2023 bepaald.

Het basialternatief bestaat uit de autonome situatie, aangevuld met de ontwikkeling van de werklandschappen of verdichting van werklandschappen. Bijvoorbeeld de uitbreiding van het glastuinbouwgebied Californië (klaver 12), uitbreiding van het glastuinbouwgebied Siberië (klaver 13) en de vestiging van extra agribusinessbedrijven aan de Horsterweg (klaver 11). Het basialternatief is gelijk aan de autonome situatie gemodelleerd voor planjaar 2022. Door een toename van 1% autonome groei toe te passen op het basialternatief is de plansituatie 2023 bepaald.