



Tauw

Plaatsing afvalcontainers Neude, Utrecht

Second opinion locatieonderzoek

3 augustus 2020

Verantwoording

| | |
|--|--|
| Titel | Plaatsing afvalcontainers Neude, Utrecht |
| Opdrachtgever | Watertorkruid B.V. |
| Projectleider | 2E [REDACTED] |
| Auteur(s) | 2E [REDACTED] |
| Tweede lezer | 2E [REDACTED] |
| Uitvoering meet- en inspectiewerk | Niet van toepassing |
| Projectnummer | 1276287 |
| Aantal pagina's | 17 |
| Datum | 3 augustus 2020 |
| Handtekening | Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven. |

Colofon

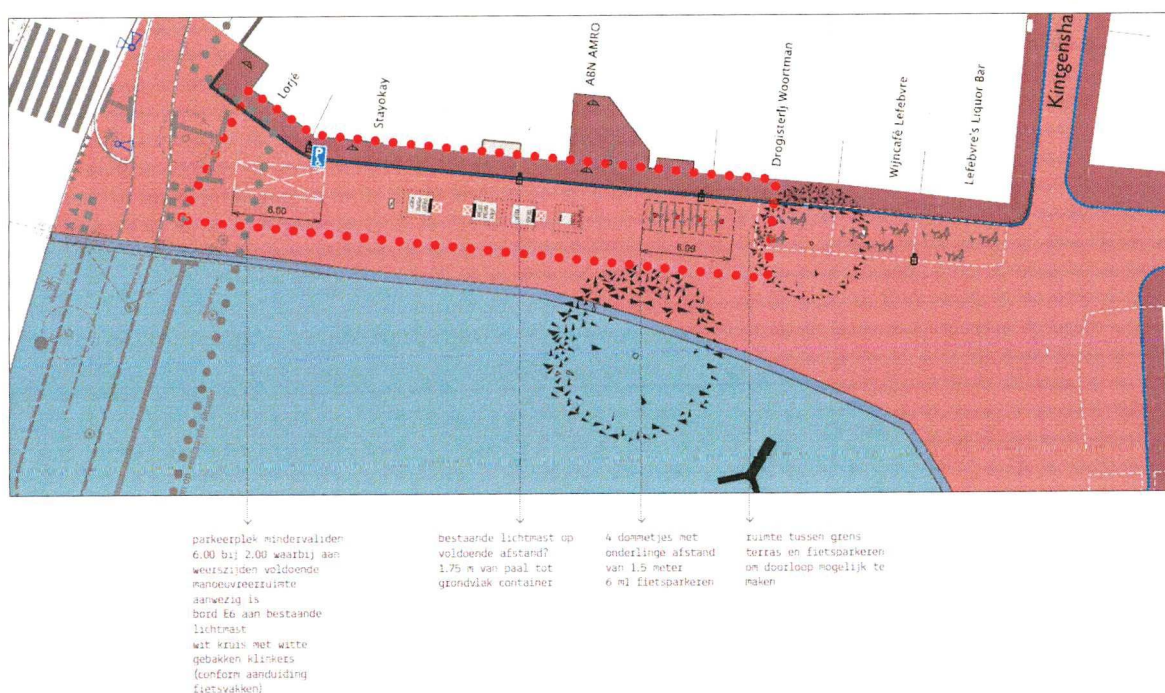
Tauw bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

Inhoud

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Inleiding | 4 |
| 2 | Locatieonderzoek | 5 |
| 2.1 | Trottoir hoek Post naast Kastanjeboom (1)..... | 8 |
| 2.2 | Drakenburgstraat (2)..... | 9 |
| 2.3 | Neude rijbaan voor Lefevre / De Beurs (3) | 9 |
| 2.4 | Neude / Lange Jansstraat tegenover de Haas (4) | 10 |
| 2.5 | Functiestrook voor de ABN AMRO (5) | 11 |
| 3 | Mogelijke alternatieven..... | 12 |

1 Inleiding

De gemeente Utrecht is voornemens om nieuwe afvalcontainers te plaatsen op de Neude, voor de deur van Stayokay en ABN AMRO (de panden gelegen aan Neude 4 en 5). De besluitvorming bevindt zich nog in het voorbereidende stadium; er is nog geen aanwijzingsbesluit waartegen bezwaar kan worden gemaakt. De eigenaar van de panden gelegen aan Neude 4 en 5, Watertorkruid BV., is geen voorstander van dit plan. De betrokken partijen zijn daarom in overleg met de gemeente over deze kwestie en hebben alternatieve locaties aangedragen. De gemeente heeft deze locaties meegenomen in een locatieonderzoek en de aangedragen alternatieven als ongeschikt bevonden. Watertorkruid B.V., Stayokay en ABN AMRO hebben Tauw gevraagd om een second opinion uit te voeren op het locatieonderzoek van de gemeente. Dit document bevat die second opinion, samen met een theoretische toets op de bovengrondse ruimte die beschikbaar is in een straal van 300 meter om deze locatie heen. Hierbij gaan wij alleen uit van wat zichtbaar is in de openbare ruimte bovengronds, zonder een CLIC-melding uit te voeren.

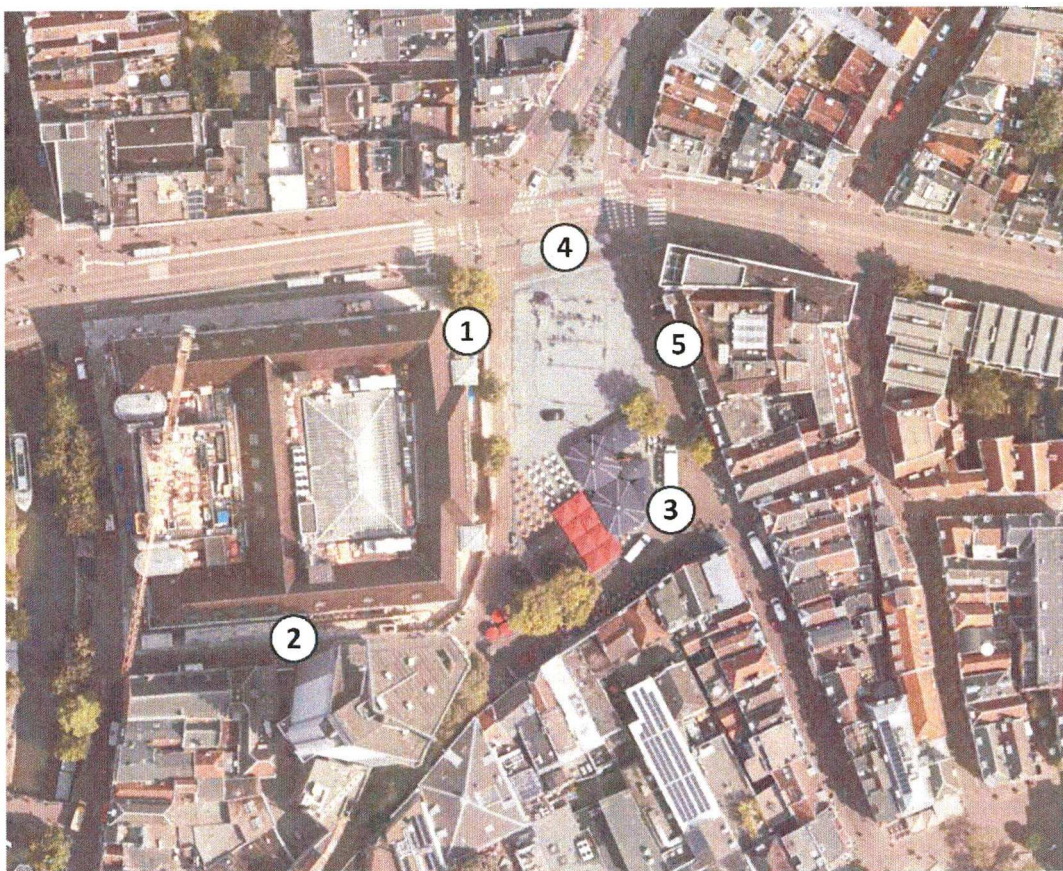


Figuur 1.1 De voorgenomen locatie van de afvalcontainers in de functiestrook voor de ABN AMRO
(bron: gemeente Utrecht)

2 Locatieonderzoek

Bij het locatieonderzoek door de gemeente Utrecht zijn vier locaties meegenomen:

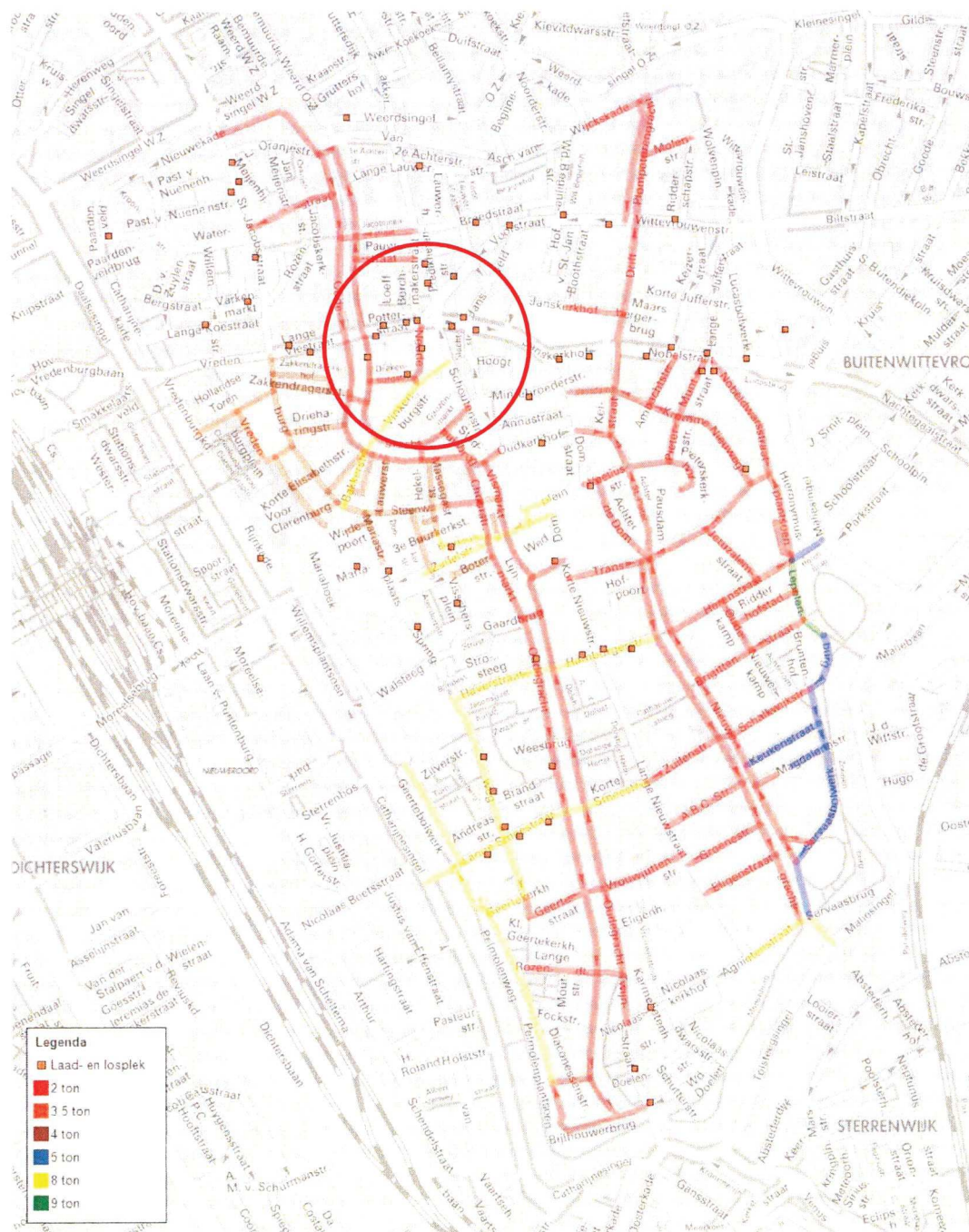
1. Trottoir hoek Post naast kastanjeboom
2. Drakenburgstraat
3. Neude rijbaan voor Lefebre / De Beurs
4. Neude / Lange Jansstraat tegenover de Haas



Figuur 2.1 Luchtfoto van de Neude met een overzicht van de alternatieve locaties

De voorgenomen locatie is nummer 5 op de onderstaande overzichtskaart. Twee belangrijke terugkerende aspecten in de argumentatie die volgt in dit hoofdstuk, zijn de aslastbeperking en de lengtebeperking die gelden in het centrum van Utrecht en de omgeving van de Neude. Daarnaast zijn laad en losplekken relevant. Deze beperkingen zijn zichtbaar op de kaartjes in figuur 2.2 en 2.3. Een second opinion en onze visie op de voorgenomen locatie volgt daarna.

Aslastbeperking



Figuur 2.2 Aslastbeperking en laad- en losplekken in binnenstad Utrecht (bron:

<https://live.andes.nl/utrecht/plan/truck/>)

Lengtebeperking



Figuur 2.3 Lengtebeperking in binnenstad Utrecht (bron: <https://live.andes.nl/utrecht/plan/truck/>)

Aslastbeperkingen binnenstad Utrecht

De aslastbeperkingen zijn recent in het nieuws geweest (zie [dit nieuwsbericht](#),¹ en dit [bericht](#)² op de website van de gemeente Utrecht) omdat sommige afvalinzamel- en reinigingsvoertuigen de maximale aslastbeperking overschrijden en daardoor schade toebrengen aan de historische werven rond de Utrechtse grachten. Het bovenstaande nieuwsbericht noemt tevens dat er met spoed wordt gezocht naar andere, lichtere voertuigen om het afval mee op te halen. Wanneer er inderdaad voertuigen zijn die de aslastbeperkingen niet overschrijden, dan zou dat de meeste bezwaren tegen de onderzochte locaties 1 en 2 wegnemen.

Wij hebben contact opgenomen met de gemeente Utrecht, maar wij hebben niet kunnen achterhalen of het inderdaad mogelijk is om lichtere ledigingsvoertuigen in te zetten. Het genoemde onderzoek wordt door de gemeente niet openbaar gemaakt, dus wij hebben niet alle informatie uit dat rapport kunnen meenemen in dit onderzoek. Voor deze second opinion zijn we uitgegaan van de berichtgeving dat er lichtere inzamelvoertuigen in zullen worden gezet. Het is onwaarschijnlijk dat ondergrondse containers kunnen worden geledigd met voertuigen met een aslast onder de 2 ton. Een systeem met ondergrondse containers (grote hoeveelheden afval in één keer ophalen) lijkt in de basis onverenigbaar met voertuigen met een aslast onder de 2 ton (kleine hoeveelheden afval in één keer ophalen). Als dus lichtere inzamelvoertuigen worden ingezet ligt het voor de hand dat er geen ondergrondse containers hoeven te worden geplaatst.

2.1 Trottoir hoek Post naast Kastanjeboom (1)

De belangrijkste argumenten voor het negatieve advies van de gemeente zijn:

- Conflicten met diverse kabels en leidingen
- Lengtebeperking voor voertuigen: maximaal 9 meter
- Verkeersonveilige situatie doordat de inzamelwagen na lediging achteruit moet rijden richting de Potterstraat, in verband met de aslast- en lengtebeperking verderop
- Dit gebied is bestemd voor uitbreiding van het voetgangersgebied en maakt onderdeel uit van een primaire voetgangersroute
- De voorkeur om deze plek vrij te houden vanwege de pleinuitstraling i.r.t. beeldbepalend gebouw en entree Post

Second opinion

Afvalcontainers lijken op deze plek niet inpasbaar door de conflicten met kabels en leidingen (omleggen stadsverwarming is niet mogelijk). Het is daarnaast voorstelbaar dat de afvalcontainers hier stedenbouwkundig gezien niet gewenst zijn, omdat ze de entree van Post en doorgaande looproutes blokkeren. Aan deze zijde van de Neude wordt echter ook geladen en gelost in de ochtend. Lediging van de containers op datzelfde (rustige) moment hoeft niet te leiden tot blokkade van looproutes. Volgens de binnenstadkaart van de gemeente Utrecht (zie afbeelding 2.3) geldt daarnaast op deze plekken aslastbeperking van maximaal 2 ton.

¹ <https://www.nu.nl/utrecht/6051359/verschillende-gemeentervoertuigen-te-zwaar-voor-de-utrechtse-binnenstad.html>

² <https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/resultaten-aslastonderzoek-gemeentelijk-wagenpark/>



Onze verwachting is dat een inzamelvoertuig voor ondergrondse containers de aslast van maximaal 2 ton zeker zal overschrijden, daarom is het voor de inzamelwagen niet toegestaan om hier in te draaien vanaf de Potterstraat. Op grond van artikel 17 van de beleidsregels verkeersontheffingen, kan voor de vastgestelde aslastbeperking geen ontheffing worden verleend. Recente berichtgeving wijst er op dat de gemeente lichtere voertuigen in zal gaan zetten voor het inzamelen van afval in de binnenstad om schade aan de werven te voorkomen. Als daarmee de aslast onder de 2 ton komt dan gaat het argument wat betreft de aslastbeperkingen niet op. Het argument dat de stadsverwarming moet worden omgelegd voor ondergrondse containers blijft bestaan, al is het onwaarschijnlijk dat er inzamelvoertuigen met een aslast onder de 2 ton bestaan die in staat zijn om ondergrondse containers te legen.

2.2 Drakenburgstraat (2)

De belangrijkste argumenten voor het negatieve advies van de gemeente zijn:

- Conflicten met diverse kabels en leidingen
- Lengtebeperking voor voertuigen: maximaal 9 meter
- Verkeersonveilige situatie doordat de inzamelwagen na lediging achteruit moet uitrijden in verband met de aslast- en lengtebeperking op de Oude Gracht

Second opinion

De beperkte conflicten met kabels en leidingen lijken op deze plek niet te voorkomen, maar kabels en leidingen kunnen verlegd worden. Volgens de binnenstadkaart van de gemeente Utrecht (zie afbeelding 2.3) geldt de aslastbeperking van maximaal 2 ton bovendien ook voor de rijbaan voor Post op de Neude en de Drakenburgstraat. Daarom is het voor de inzamelwagen niet toegestaan om hier te rijden. Op grond van artikel 17 van de beleidsregels verkeersontheffingen, kan voor de vastgestelde aslastbeperking geen ontheffing worden verleend. Recente berichtgeving wijst er op dat de gemeente lichtere voertuigen in zal gaan zetten voor het inzamelen van afval in de binnenstad om schade aan de werven te voorkomen. Als daarmee de aslast onder de 2 ton komt dan gaat het argument wat betreft de aslastbeperkingen niet op en zou deze locatie geschikt zijn, temeer omdat bij een kleiner inzamelvoertuig de verkeersonveilige situatie niet optreedt.

2.3 Neude rijbaan voor Lefevre / De Beurs (3)

De belangrijkste argumenten voor het negatieve advies van de gemeente zijn:

- De containers blokkeren hier de open uitstraling van het plein en terrassen, gezien vanuit de Schoutenstraat; en komen te dicht bij de terrassen te staan
- Deze plek is bestemd voor uitbreiding van het voetgangersgebied, midden in een loopstroom voor voetgangers
- Deze plek wordt nu gebruikt als informele plek om te laden en te lossen
- Om bovenstaande redenen verwacht de gemeente geen draagvlak voor dit alternatief bij de lokale ondernemers
- Het ledigingsvoertuig zou bij de afvalcontainers op deze plek het verkeer tijdelijk blokkeren, waardoor een veiligheidsrisico opspeelt voor de geldwagen van de ABN AMRO
- Conflicten met diverse kabels en leidingen



Second opinion

Volgens de binnenstadkaart van de gemeente Utrecht (zie afbeelding 2.3) geldt op deze plek bovendien ook een aslastbeperking van maximaal 8 ton en tevens een lengtebeperking van maximaal 9 meter. Onze verwachting is dat het ledigingsvoertuig de maximale aslast van 8 ton niet haalt. Door rekening te houden met de maximale aslast bij het plannen van de inzamelroute kan er voor worden gezorgd dat de aslast lager dan 8 ton blijft op deze locatie. In de meeste gevallen moet een inzamelwagen al lang terug naar de overslaglocatie omdat hij qua volume vol zit met afval, ruim voordat hij qua massa vol zit. In uitzonderlijke gevallen kan de dichtheid van het afval zo groot zijn dat de aslast boven de 8 ton komt bij een volle wagen, hier is echter door de planning van de inzamelroute op te sturen. Voor de vastgestelde lengtebeperking kan daarnaast wel ontheffing worden verleend, op grond van artikel 17 van de beleidsregels verkeersontheffingen. Los van de genoemde beperkingen zijn de stedenbouwkundige argumenten van de gemeente goed voorstelbaar. Op deze plek komen de containers op een zeer prominente plek te liggen, tussen verschillende verkeersstromen en direct aan de terrassen. Daarnaast zijn de conflicten met kabels en leidingen niet oplosbaar, omdat de stadsverwarming niet te verleggen is. Wij achten het daarom terecht dat dit alternatief is afgefallen.

2.4 Neude / Lange Jansstraat tegenover de Haas (4)

De belangrijkste argumenten voor het negatieve advies van de gemeente zijn:

- Beperkte conflicten met kabels en leidingen
- Het ledigingsvoertuig zou de busbaan voor gemiddeld vijf minuten blokkeren tijdens het ledigen; dit heeft een onacceptabel grote invloed op de dienstregeling
- Het ledigingsvoertuig zou het zicht op meerdere kanten van het kruispunt ontnemen; dit levert gevaarlijke situaties op bij het eventueel inhalen van het ledigingsvoertuig met kruisend verkeer van en naar de Voorstraat

Second opinion

Ruimtelijk en functioneel gezien is deze locatie goed voorstelbaar, aan de rand van de Neude, waar geen looproutes, laad- en losplekken of belangrijke zichtlijnen geblokkeerd worden. De locatie is goed bereikbaar voor het ledigingsvoertuig, zonder gebruik te hoeven maken van straten met een aslast- of lengtebeperking. Bovengronds is hier ook genoeg ruimte en er hoeven geen lichtmasten of andere elementen te wijken voor de afvalcontainers. De verkeerskundige bezwaren van de gemeente zijn begrijpelijk, maar opstopping van het verkeer kan ondervangen worden door de containers wat verder van de rijbaan af te plaatsen en zo insteekruimte, of een volwaardige insteekhaven, te creëren voor het ledigingsvoertuig. Op die manier kan de bus veilig passeren. Het ledigingsvoertuig zal nog steeds deels het zicht op de achterliggende rijbaan ontnemen, maar het wordt op die manier voor voetgangers en fietsers ook veel logischer om over te steken bij de zebrapaden en niet midden op de Neude. Bij beide bestaande oversteekplaatsen staan bovendien al verkeerslichten, dus daar kan men veilig oversteken. Door het kruisende verkeer te regelen met een VRI is de verkeersveiligheid te waarborgen. Er zijn op deze locatie wel beperkt conflicten met kabels en leidingen, maar het aantal kabels en leidingen dat verlegd moet worden lijkt te overzien, zeker in vergelijking met de andere varianten. Het gaat hier slecht om 1 kabel voor openbare verlichting. Deze variant is in ieder geval het onderzoeken waard.



2.5 Functiestrook voor de ABN AMRO (5)

Na beoordeling van de aangedragen locaties wordt door de gemeente geadviseerd om vast te houden aan de functiestrook voor de ABN AMRO (locatie 5 op de kaart in figuur 2.2).

Second opinion

Een aantal argumenten dat geldt voor de aangedragen alternatieven, geldt ook zeker voor deze plek:

- **Veiligheidsrisico geldwagen ABN AMRO**
Het ledigen van de afvalcontainers op deze plek leidt tot een blokkade van het verkeer op de Neude en de achterliggende straten. Ook hier speelt een veiligheidsrisico op voor de geldwagen van de ABN AMRO. Een opstopping van enkele minuten leidt al tot een onveilige situatie
- **Lengtebeperking**
Volgens de binnenstadkaart van de gemeente Utrecht (zie afbeelding 2.2 en 2.3) maakt de aslastbeperking het eigenlijk alleen mogelijk om deze plek te bereiken, door te rijden via het Janskerkhof, de Minrebroederstraat en de Schoutenstraat. Volgens diezelfde kaart geldt de lengtebeperking echter voor alle straten op deze bovengenoemde route. Voor het ledigingsvoertuig is het dus niet toegestaan om op deze plek te staan of naar deze plek toe te rijden
- **Draagvlak onder ondernemers**
Locatie 3 is afgefallen omdat de gemeente verwacht dat deze locatie geen draagvlak zal hebben onder de lokale ondernemers. Dat geldt voor deze plek ook, gezien het feit dat Stayokay en ABN AMRO hier bezwaar tegen hebben
- **Voetgangersstromen**
Locatie 1 is afgefallen onder andere omdat dit een primaire voetgangersroute betreft. Ook de overzijde van de Neude, voor ABN AMRO en Stayokay, is een belangrijke looproute voor voetgangersverkeer van en naar de Voorstraat. Dit blijkt ook uit de uitbreiding van het voetgangersgebied tot deze zijde van de Neude in verband met coronamaatregelen. Het komt vaak voor dat grote groepen mensen blijven staan op de hoek met de Lange Jansstraat. Die open ruimte wordt hier eigenlijk verder ingevuld door de containers en de invalideparkeerplaats. Ook hier worden daarmee looproutes geblokkeerd, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties tijdens het ledigen
- **Conflicten met kabels en leidingen**
Er moeten relatief veel kabels en leidingen verlegd worden op deze plek, zeker in vergelijking met de locatie Neude / Lange Jansstraat tegenover de Haas
- **Conflicten met lichtmasten**
Er moeten lichtmasten heringedeeld worden. Dit leidt tot een verandering in het huidige lichtplan, die in ieder geval onderzocht moet worden. Dat is weer een extra ontwerpopgave voor de gemeente

3 Mogelijke alternatieven

Vervolgens hebben wij gekeken naar mogelijke alternatieve locaties voor ondergrondse afvalcontainers in een straal van +/- 300 meter om de Neude heen. Hierbij moet vermeld worden dat de eerder genoemde beperkingen (aslastbeperking, lengtebeperking, laad- en losplekken) al veel plekken waar mogelijk wel ruimte is doen afvallen. Ruimte is schaars in het centrum van Utrecht en op veel plekken is gewoonweg onvoldoende ruimte beschikbaar. Daarnaast is op veel plekken een fietspad direct langs de rijbaan gelegen, wat zeker zal leiden tot ongewenste en onveilige verkeerssituaties. Met al deze beperkingen in het achterhoofd komen wij nog tot de onderstaande mogelijke alternatieven, maar ook die plekken hebben de nodige kanttekeningen.



Figuur 3.1 Luchtfoto met overzicht van mogelijke alternatieve locaties



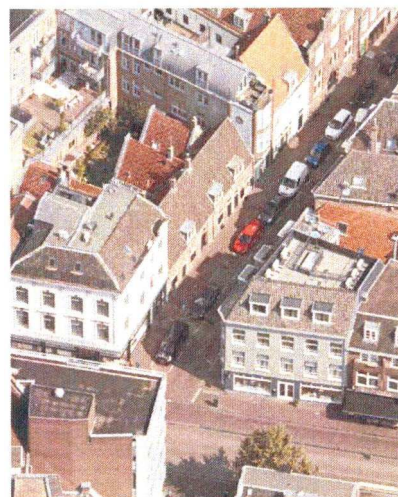
Voorstraat (6)

Een locatie direct langs de Potterstraat, Neude of Lange Jansstraat lijkt het meest wenselijk, maar om bovengenoemde redenen vallen veel plekken af. De driehoek aan het begin van de Voorstraat biedt echter ruimtelijk nog mogelijkheden. Deze ruimte wordt nu ingenomen door fietsparkeerplekken die deels zouden moeten wijken. De afvalcontainers kunnen mogelijk ingepast worden langs de oostelijke rijbaan waarvan verkeer linksaf slaat richting de Lange Jansstraat. Dit betreft geen busbaan. Een tijdelijke opstopping zal wel ongewenste en onveilige verkeerssituaties opleveren van fietsers die het ledigingsvoertuig willen inhalen.



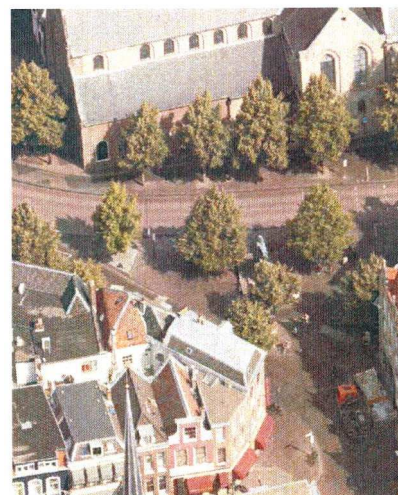
Jansveld (7)

Deze locatie ligt wat verder van de Neude af. Bewoners moeten daardoor een drukke weg oversteken met hun afval. Deze straat kent eenrichtingsverkeer, waardoor het ledigingsvoertuig via de Voorstraat het Jansveld moet inrijden. Voor het Jansveld geldt een lengtebeperking, maar op grond van artikel 17 van de beleidsregels verkeersontheffingen kan voor de vastgestelde lengtebeperking mogelijk wel ontheffing worden verleend. Het is discutabel of dit verkeerskundig wenselijk is. Het Jansveld is relatief smal, maar door het eenrichtingsverkeer wellicht wel toegankelijk voor het ledigingsvoertuig. Direct achter de laad- en losplek kan mogelijk ruimte worden vrijgemaakt.



Janskerkhof (8)

Langs het gehele Janskerkhof zijn fietspaden direct langs de rijbaan gelegen, behalve ter hoogte van de driehoek waar rechtsafslaand verkeer richting de Korte Jansstraat rijdt. Het zou nader onderzocht moeten worden of deze plek genoeg ruimte biedt voor de afvalcontainers, wanneer het ledigingsvoertuig voor de drempel stopt om de containers te legen. Ook leidt deze plek tot verkeersonveilige situaties voor fietsverkeer richting de Nobelstraat.





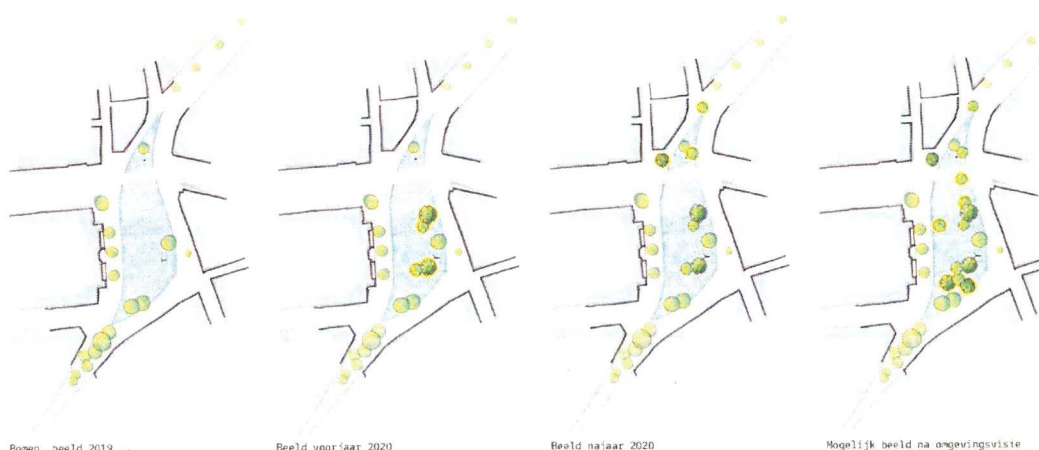
Korte Minrebroederstraat (9)

Op het pleintje lijkt nog voldoende ruimte te zijn om de ondergrondse afvalcontainers te plaatsen, inclusief insteekruimte voor het ledigingsvoertuig. Opstopping van verkeer is hier onwenselijk. Op deze plek moet echter ook rekening gehouden worden met een lengtebeperking, maar op grond van artikel 17 van de beleidsregels verkeersontheffingen kan voor de vastgestelde lengtebeperking mogelijk wel ontheffing worden verleend. Of dit wenselijk is en passend is bij de uitstraling van het plein blijft wel de vraag, maar ruimtelijk gezien lijkt er voldoende ruimte te zijn. Daarom is ook deze locatie het onderzoeken waard.



Op de Neude (10)

Door de containers aan de overzijde van de rijbaan te plaatsen (ten opzichte van locatie 5) in het pleinvak van de Neude, komen een aantal bezwaren die gelden voor locatie 5 te vervallen. Deze locatie wordt voorgesteld door de ondernemers zelf, dus voor dit alternatief is in ieder geval al draagvlak. Containers op deze locatie blokkeren de voetgangersstromen langs de randen van de Neude niet, er hoeven hier geen lichtmasten heringedeeld te worden en er zijn veel minder conflicten met kabels en leidingen te verwachten in het pleinvak dan van de Neude dan voor de plinten van de omliggende gebouwen.



Figuur 3.2 Bomenvisie Neude Utrecht (bron: <https://mintske.nl/werk/bomenvisie-neude-utrecht/>)



De visie voor bomen op de Neude (zie figuur 3.2) zal er op termijn bovendien voor zorgen dat het de nu nog open ruimte zal worden ingevuld met nieuwe bomen. Het pleinvak gaat dus al ingevuld worden met diverse elementen. Dit jaar zijn al enkele bomen aangeplant, op termijn komen daar meer bomen bij. Die bomen kunnen zorgen voor een goede ruimtelijk inpassing van de containers, zodat ze niet als losse elementen op het plein staan.

Een tweetal bezwaren geldt net als voor locatie 5 ook voor deze locatie; namelijk het veiligheidsrisico voor de geldwagen van de ABN AMRO en de lengtebeperking voor de aanrijroute van het ledigingsvoertuig. Het eerste bezwaar kan worden weggenomen door een insteekhaven te creëren naast de rijbaan, maar dit zal waarschijnlijk op stedenbouwkundige bezwaren stuiten. Dit alternatief neemt ten opzichte van het voorstel van de gemeente, locatie 5, zoveel bezwaren weg, dat deze locatie in ieder geval het onderzoeken waard is.

Conclusie

De mogelijke alternatieve locaties in een straal van 300 meter om de Neude heen zijn zeer beperkt en de bovengenoemde locaties hebben ieder zo hun kanttekeningen. De alternatieve locatie (9) op het plein bij de Korte Minrebroedersstraat / Ganzenmarkt is mogelijk nog het onderzoeken waard, maar de alternatieve locaties 4 en 10 zijn in onze ogen het meest kansrijk om nader uit te werken.

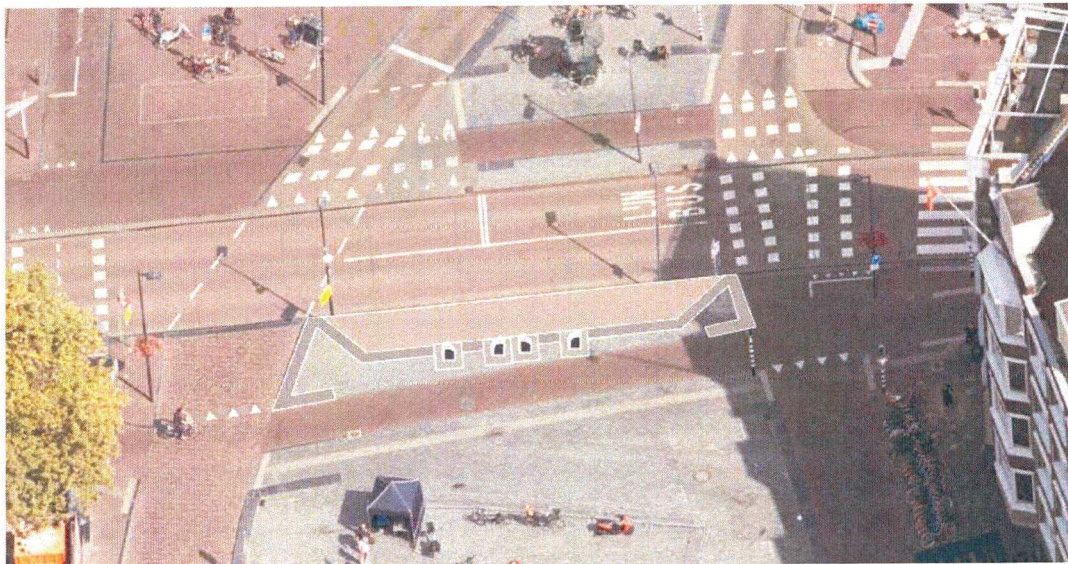


Figuur 3.3 Schetsmatige inpassing van de ondergrondse containers en insteekhaven voor locatie 10



Alternatieve locatie op de Neude (10)

Dit vergt een kleine ontwerpogave, maar wij zien potentie op deze plek; zeker gezien de bomen die dit jaar zijn aangeplant op de Neude en de ontwikkelvisie om hier nog meer bomen aan te planten. Ongeacht hoe deze ontwikkeling precies vorm gaat krijgen, geven de bomen die dit jaar zijn aangeplant al een goed ingepaste plek aan de rand van het pleinvak. Er lijkt hier nog voldoende ruimte over om containers langs de rand van het plein te plaatsen, zodat de twee nieuwe bomen, een iep en een honingboom, voldoende ondergrondse ruimte overhouden om volledig uit te groeien. Het ledigingsvoertuig zal de containers legen vanaf de rijbaan, waardoor tijdelijk een opstopping zal ontstaan. Dit is echter bij de beoogde locatie 5 ook het geval.



Figuur 3.4 Schetsmatige inpassing van de ondergrondse containers en insteekhaven voor locatie 4

Alternatieve locatie Neude / Lange Jansstraat tegenover de Haas (4)

Het beste alternatief van de locaties die eerder zijn meegenomen in het locatieonderzoek is in onze ogen de locatie Neude / Lange Jansstraat tegenover de Haas (4). Zie paragraaf 2.4 voor een uitgebreidere toelichting. Bij deze plek zijn minder kanttekeningen te plaatsen dan bij de voorgestelde locatie ter hoogte van de Stayokay en ABN AMRO. Het is ook de enige locatie waar alleen gebruik hoeft te worden gemaakt van grote wegen waar aslasten en lengtebeperkingen geen bezwaar zijn. Door de containers op deze locatie te plaatsen hoeft er nu en in de toekomst in ieder geval geen gebruik te worden gemaakt van kleinere voertuigen, waardoor de inzamelkosten zo laag mogelijk blijven. Hier zou onderzocht moeten worden of er voldoende ruimte is voor een insteekhaven voor het ledigingsvoertuig, zodat de verkeerskundige bezwaren van de gemeente ondervangen kunnen worden. Zie de bovenstaande schets voor een impressie. Het wegontwerp verdient nadere uitwerking, maar dit deel van het plein wordt al gebruikt als informele laad- en losplek, en zou met enige aanpassingen geschikt gemaakt kunnen worden voor de ondergrondse containers en een losplaats.



Als er voor gekozen wordt om te werken met kleine inzamelvoertuigen, dan vallen de meeste bezwaren tegen de locaties 1 en 2 weg. Deze locaties komen dan ook weer in zicht als geschikt alternatief. Hierbij geldt wel de kanttekening dat het onwaarschijnlijk is dat lichte inzamelvoertuigen (aslast onder de 2 ton) in staat zijn om het gekozen type ondergrondse containers te legen.