Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2022, NUMMER 38

Datum	29 maart 2022
Van	College B&W
Behandeld door	Marco van Dijk
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	m.van.dijk@utrecht.nl
Kenmerk	9792390
Beleidsveld	Economische Zaken

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2022 nummer 38 van raadsleden Van Dalen (VVD) en Peters (D66) van 18 februari 2022 over 'Opkomst Flitsbezorgdiensten'.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Opmerking vooraf. Vandaag zijn ook de raadsbrief 'Update flitsbezorgers' én de beantwoording van SV 39 'over Flitsbezorging' naar u verzonden. Graag verwijzen we ook hiernaar aangezien het over dezelfde thematiek gaat.

Vraag 1
Deelt het college deze visie? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 1**
Wij delen uw visie. Op 17 februari jl. heeft u dan ook ingestemd met het voorstel aan de gemeenteraad 'Voorbereidingsbesluit detailhandel en bezorging' en zorgt, kortgezegd, dat de gemeente grip heeft op nieuwe vestigingen en tijd krijgt om nadere maatregelen te treffen.

Vraag 2
Welke stappen kan het college zetten om de flitsbezorgingsdiensten ertoe te bewegen ondoorzichtige gevels in levendig winkelgebied te verruilen voor een transparante gevel die past bij de omgeving?
***Antwoord* 2**
Uw raad heeft een voorbereidingsbesluit vastgesteld waarbij voor het gebruiken van een pand voor bezorgdiensten een vergunningsplicht is ingesteld. In de vergunningsvoorwaarden kunnen eisen over de ondoorzichtige gevel worden opgenomen, uiteraard zal dit wel in verhouding moeten staan tot vergelijkbare bedrijven als medische centra, huisarts, tandarts. In bestaande situaties is er feitelijk geen ander rechtsgeldig middel dat optreden tegen dergelijke dichtgeplakte panden mogelijk maakt, tenzij er sprake is van een exces in de zin van de welstand.

Vraag 3

Hoe kan de wethouder effectief overlast op de weg, in de wijk en in de winkelstraat tegengaan? Te weten:
a. de overlast van containers met goederen op de stoep of de openbare weg;
b. de overlast van containers met afval op de stoep of de openbare weg;
c. de overlast van het parkeren van bezorgfietsen of -brommers;
d. de geluidsoverlast voor omwonenden door de bedrijvigheid en verkeersbewegingen

***Antwoord* 3**
a. Het is volgens artikel 2:9 lid 3 APV toegestaan om containers, bedoeld voor laden en lossen, kortstondig op de weg te plaatsen zonder vergunning. Als dit langer duurt of er sprake is van hinder/overlast dan kan daar handhavend tegen worden opgetreden.
b. Bedrijven die met de gemeente een contract hebben voor de inzameling en verwerking van bedrijfsafval wordt gevraagd afval in gesloten zakken of containers aan de openbare weg aan te bieden. We werken op dit moment aan een wijziging van het verzameluitvoeringsbesluit krachtens Afvalstoffenverordening Utrecht 2010. Hierin borgen we regels omtrent aanbiedtijden, -plekken, -wijzen en verwijderen van inzamelmiddelen voor bedrijfsafval. Deze regels gelden zowel voor ondernemers die met de gemeente als voor ondernemers die met een particuliere inzamelaar een bedrijfsafvalcontract hebben. Bij overtreden van de regels zullen we eerst in contact treden met de betreffende ondernemer, mocht dat geen oplossing bieden kunnen we overgaan tot handhaving.
c. Het plaatsen van fietsen en bromfietsen is geregeld in verkeerswetgeving en mag in principe op de stoep, zolang er geen sprake is van hinder of gevaar. De gemeente handhaaft op dit moment in verband met capaciteitsgebrek alleen op gevaarlijke gestalde fietsen en bromfietsen. In de module fietsparkeren (één van de 5 uitwerkingsmodules van de Parkeervisie), die 13 maart 2022 aan u is aangeboden, wordt de mogelijkheid voor inzet op hinderlijk en foutief gestalde fietsen verruimd wanneer er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving is.. Mogelijk dat er nadere regelgeving nodig is om fietsen en bromfietsen met een bedrijfsmatig doel beter te reguleren. In de module fietsparken bespreken wij de mogelijkheid om te onderzoeken hoe met fietsen en bromfietsen met bedrijfsmatig oogmerk om te gaan.
d. Overlast op straat en inpandig kunnen omwonenden zowel bij de gemeente als bij de politie melden. Bij ernstige overlast kan er handhavend worden opgetreden. In de genoemde vergunningsvoorwaarden kunnen eisen worden meegenomen over geluidsoverlast. Echter ook hier geldt dat het om (geluids)overlast moet gaan die verder gaat dan de normen die hiervoor gebruikelijk zijn.

Vraag 4
Op welke wijze kan het versperren van de stoep specifiek door deze bedrijfsmatige activiteiten tegengaan worden zonder onze inwoners tot last te zijn met extra regelgeving over fiets parkeren?
***Antwoord* 4**
Zie vraag 3c. Het is een groeiend en deels nieuw fenomeen dat fietsen en bromfietsen met een bedrijfsmatig oogmerk veelvuldig in de weg staan en hinder veroorzaken. We hebben hier op dit ogenblik niet direct een oplossing voor. Daarom doen we een voorstel in de module fietsparkeren, die 13 maart 2022 ter besluitvorming aan is aangeboden, om dit te onderzoeken. We sluiten het stellen van nadere regels over het stallen van fietsen en bromfietsen met bedrijfsmatig oogmerk daarom op voorhand niet uit. Voor zaken die afhankelijk zijn van een vergunning kan in de vergunning een voorwaarde worden opgenomen ten aanzien van het parkeren van de bezorgfietsen, bezorgscooters etc.

Vraag 5
Hoe kan het college stimuleren dat deze ondernemers hun voertuigen inpandig stallen?
***Antwoord* 5**
Het is mogelijk om dit via de vergunningsvoorwaarden te eisen.

Vraag 6
Hoe beoordeelt het college, de samenwerking met al bestaande supermarktketens? Wordt hiermee het risico gelopen dat de vervoersbewegingen rondom bestaande supermarkten nog groter worden of biedt deze ontwikkeling juist kansen, omdat hierdoor minder afgeplakte panden in woonwijken of winkelstraten ontstaan?

***Antwoord* 6**
Er bestaan al sinds lange tijd supermarktketens met een eigen bezorgdienst. Dat is geen nieuw fenomeen. Onlangs is bekend geworden dat een flitsbezorger samen gaat werken met een supermarktketen. Of dit leidt tot grotere vervoersbewegingen is nu niet in te schatten. Mocht in praktijk blijken dat het moeilijk is om voor flitsbezorgers een passende locatie te vinden, zou inpassing bij een bestaande supermarkt een oplossing kunnen bieden en dus minder afgeplakte panden in de woonwijk of winkelstraten betekenen.

Vraag 7
Hoe beoordeelt het college de verkeerssituatie bij locaties van flitsbezorgdiensten? Welke stappen kan en wil het college nemen?
***Antwoord* 7**
Ons mobiliteitsbeleid is er onder andere op gericht om de drukte op fietspaden te spreiden. Daarmee zorgen we ervoor dat fietsers van alle leeftijden zich veilig en comfortabel voelen. De komst van een locatie van flitsbezorgdiensten in een al drukke omgeving kan de drukte laten toenemen, en dat gaat dan in tegen het beleid om de drukte te spreiden. Dit aspect nemen we mee in de integrale afweging op een verzoek van een flitsbezorgdienst om zich ergens te vestigen.

Vraag 8
Hoe beoordeelt het college eventuele vestiging van flitsbezorgbedrijven in winkelstraten of winkelcentra?
***Antwoord* 8**
We toetsen aan de voorwaarde in het voorbereidingsbesluit en kunnen de vergunning verlenen "als er geen onevenredig nadelige effecten ontstaan voor de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen en er geen verslechtering van het woon-en leefklimaat ontstaat". De meeste winkelstraten en winkelcentra bestaan uit gebouwen met winkels op de begane grond en daarboven woningen. In grote lijn komt het toetsen van een aanvraag er dus op neer dat we bekijken wat het gevolg is voor de winkels en woningen in de omgeving, waarbij aspecten zoals een aantrekkelijke winkelomgeving en overlast voor woningen aan de orde komen.

Vraag 9
Hoe beoordeelt het college eventuele vestiging van flitsbezorgbedrijven in woonwijken?
Zijn er aan de randen van woonwijken, of op specifieke locaties, toch mogelijkheden om deze bedrijven te vestigen? Welke voorwaarden zijn dan van belang?
***Antwoord* 9**
Vestiging is mogelijk op plaatsen waar geen overlast voor bewoners ontstaat en het goed functioneren van de bestaande winkels niet in het gedrang komt. Overlast voor woningen wordt onder meer beperkt als er voldoende afstand is. Voor winkels in de directe nabijheid is het van belang dat er geen gaten tussen winkels ontstaan, zeker niet in de vorm van een blinde gevel. Zie verder het antwoord op vraag 8.

Vraag 10
Welke rol kan de kan de gemeente spelen bij de bescherming van persoonsgegevens door bijvoorbeeld beperkingen op te leggen rondom het maken van foto's voordeuren?
***Antwoord* 10**
De gemeente kan hierbij geen rol spelen. De verwerking van persoonsgegevens is geregeld in de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Primair ligt de verantwoordelijkheid bij de

verwerkingsverantwoordelijke van de persoonsgegevens, in casu de flitsbezorgbedrijven, hoe zij hiermee omgaan. De wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens tussen de klant en de flitsbezorgdienst is gelegen in een overeenkomst naar burgerlijk recht. De wijze van bezorging maakt daar onderdeel van uit. De flitsbezorgbedrijven moeten kunnen verantwoorden wat de minst ingrijpende manier is om de bezorging aan te tonen door te voldoen aan het beginsel van privacy by design. De Autoriteit Persoonsgegevens is de bevoegde instantie om hierop toezicht te houden.

Vraag 11
Ziet het college de mogelijkheid en kansen voor het delen van verkeersdata door deze platformen om inzicht te krijgen in fietsbewegingen en verkeersknelpunten?
***Antwoord* 11**
We zien geen kansen voor het delen van verkeersdata door deze platformen om een aanvullend inzicht te krijgen in fietsbewegingen en verkeersknelpunten. We hebben dat inzicht al middels de fietstel- en verkeerstelpunten die op een groot aantal locaties teldata verzamelen. Daarmee worden vrijwel alle fiets/auto-bewegingen geteld en niet alleen de bewegingen van deze flitsbezorgsbedrijven.

Vraag 12
Ziet het college verdere mogelijkheden voor het samenwerken op het gebied van data verzamelen of -analyse met deze flitsbezorgingsbedrijven?
***Antwoord* 12**
We zien hiervoor geen aanvullende mogelijkheden. Zoals bij antwoord 11 aangegeven hebben we al veel verkeerstel-data beschikbaar en heeft deze bron geen toegevoegde waarde door het minimale aandeel.

Vraag 13
Indien het college deze samenwerkingsmogelijkheden ziet, hoe kan zij een rol spelen bij de aansturing van de beveiliging van de gegevens en informatie naar bezorgers en klanten over deze datadeling voor publiek gebruik. En hoe wil zij oneigenlijk gebruik tegengaan?
***Antwoord* 13**
Niet van toepassing, zie antwoord 11 en 12

Vraag 14
Houdt het college rekening met een uitbreiding van de diensten van flitsbezorgers? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 14**
We zien flitsbezorging (planologisch) als een distributiebedrijf. De producten die bezorgd gaan worden zijn in dat verband niet relevant in relatie tot de ruimtelijke consequenties: een magazijn, laden/lossen, vervoersbewegingen van koeriers. Wij kunnen niet uitsluiten dat naast het bezorgen van boodschappen andere artikelen of bezorgen van pakketjes tot hun dienstverlening gaat behoren.

Vraag 15
Welke kansen ziet het college om op het vlak van stadslogistiek en bevoorrading de samenwerking op te zoeken met flitsbezorgdiensten?
***Antwoord* 15**
Wij zien weinig kansen om samen te werken met flitsbezorgdiensten voor stadslogistiek en de bevoorrading van de stad. Wij zetten in op gebundeld goederenvervoer om het aantal bewegingen te beperken en de impact van stadsdistributie voor de omgeving te beperken. Dit staat haaks op de manier van bezorgen van flitsbezorgers, waarbij één rit naar één bezorgadres gaat en de impact die de vestigingslocatie nu op de omgeving van de darkstores heeft. Wij kunnen ons voorstellen dat in de toekomst flitsbezorgers gaan samenwerken met andere bedrijven in zogenaamde hubs. Bijvoorbeeld bij pakketbezorging. Hierdoor zouden de vestigingslocaties een maatschappelijke meerwaarde

kunnen krijgen. De impact op de omgeving met extra functies zal dan wel een stuk lager moeten liggen dan nu. Bijvoorbeeld door een vestigingslocatie te kiezen verder van woningen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Opkomst Flitsbezorgdiensten

17 februari 2022

De flitsende opkomst van ‘flitsbezorging’ slaat ook Utrecht niet over, met de vestiging van meerdere van dit type bedrijven. Deze bedrijvigheid is vernieuwend en heeft merkbare impact op de stad. Dit vraagt om visie, beleid en regelgeving vanuit het college.

Naast Utrecht hebben andere steden – zoals Rotterdam en Amsterdam – de logistieke uitbreiding van de flitsbezorgingsdiensten een halt toe te roepen, zodat er tijd is om te kijken hoe er met deze sector kan worden omgegaan.

De fracties van D66 en VVD zien in de opkomst van de flitsbezorging een economische ontwikkeling, waar blijkbaar voldoende vraag naar is. De fracties zijn van mening dat dit een ontwikkeling is die je als lokale overheid niet per se tegen moet houden, maar waar er wel extra aandacht voor moet zijn om deze in goede banen te leiden. Bovendien zien de fracties kansen om deze ontwikkeling eerder te omarmen en te laten passen binnen de stad dan het enkel te verbieden.

1. Deelt het college deze visie? Zo nee, waarom niet?

De fracties van D66, VVD,… willen ingaan op de opkomende kansen en uitdagingen die deze economische ontwikkeling met zich meebrengt. Met name in woonwijken en winkelstraten kan er een uitdaging zijn, omdat de partijen in woonwijken het risico op overlast willen beperken en winkelstraten aantrekkelijk willen houden door daar met name ruimte te bieden voor zaken die meerwaarde bieden aan bezoekers van deze winkelstraten. De partijen vinden het belangrijk dat de gevels van panden op straatniveau en eerste etage, afhankelijk van de locatie, zoveel mogelijk een open en transparant en bij de omgeving passend karakter hebben.

2. Welke stappen kan het college zetten om de flitsbezorgingsdiensten ertoe te bewegen ondoorzichtige gevels in levendig winkelgebied te verruilen voor een transparante gevel die past bij de omgeving?

Door de stad wordt steeds meer overlast wordt ervaren als gevolg van logistieke uitdagingen van deze bedrijven, zoals rolcontainers met goederen en verpakkingen op de stoep of openbare weg.

3. Hoe kan de wethouder effectief overlast op de weg, in de wijk en in de winkelstraat tegengaan? te weten:
    a. de overlast van containers met goederen op de stoep of de openbare weg;
    b. de overlast van containers met afval op de stoep of de openbare weg;
    c. de overlast van het parkeren van bezorgfietsen of -brommers;
    d. de geluidsoverlast voor omwonenden door de bedrijvigheid en verkeersbewegingen
4. Op welke wijze kan het versperren van de stoep specifiek door deze bedrijfsmatige activiteiten tegengaan worden zonder onze inwoners tot last te zijn met extra regelgeving over fiets parkeren?
5. Hoe kan het college stimuleren dat deze ondernemers hun voertuigen inpandig stallen?

Reguliere supermarkten lijken inmiddels ook de stap te zetten naar flitsbezorging[1].

6. Hoe beoordeelt het college, de samenwerking met al bestaande supermarktketens? Wordt hiermee het risico gelopen dat de vervoersbewegingen rondom bestaande supermarkten nog groter worden of biedt deze ontwikkeling juist kansen, omdat hierdoor minder afgeplakte panden in woonwijken of winkelstraten ontstaan?

Utrecht heeft een fantastische fietsinfrastructuur, maar juist in het centrum, waar veel activiteit plaatsvindt, is de ruimte vaak beperkt. Daarnaast heeft een vestiging van een flitsbezorgbedrijf in een winkelstraat voor bezoekers geen meerwaarde, terwijl op dit moment er juist een traject loopt om de aantrekkelijkheid van winkelstraten in de Binnenstad en kwetsbare winkelgebieden te verbeteren (tegengaan leegstand). Gezien het verdienmodel van flitsbezorgbedrijven is te verwachten dat de groei van deze diensten juist in de dichtstbevolkte- en bebouwde gebieden zal plaatsvinden. Dit kan leiden tot een onveilige verkeerssituatie. Dit geldt ook voor woonwijken.

7. Hoe beoordeelt het college de verkeerssituatie bij locaties van flitsbezorgdiensten? Welke stappen kan en wil het college nemen?
8. Hoe beoordeelt het college eventuele vestiging van flitsbezorgbedrijven in winkelstraten of winkelcentra?
9. Hoe beoordeelt het college eventuele vestiging van flitsbezorgbedrijven in woonwijken? Zijn er aan de randen van woonwijken, of op specifieke locaties, toch mogelijkheden om deze bedrijven te vestigen? Welke voorwaarden zijn dan van belang?

---

[1] https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/jumbo-gaat-samenwerken-met-gorillas-if-you-can-t-beat-them-join-them~b980eafd/

Gemeente Utrecht

Onderzoek uit 2021 door het Duitse tech collectief ‘Zerforschung’ heeft serieuze gaten in desoftwarebeveiliging van flitsbezorgingsbedrijven als Flink en Gorillas blootgelegd[2].

Zo werd de informatie van 200.000 klanten van Gorillas in Duitsland gelekt: namen, adresgegevens, bestelgeschiedenis en zelfs foto’s van voordeuren van klanten. Ook API sleutels van de mailing provider waren beschikbaar, waardoor kwaadwillende, vanuit het bedrijf zelf, phishingmails en malware konden versturen naar klanten. De oorzaak blijkt de lage kwaliteit van de goedkope software die deze bedrijven hanteren, vaak ingekocht bij leveranciersvan buiten de EU. De bescherming van persoonsgegevens is bij uitstek iets dat op landelijk niveau speelt en dat door de Autoriteit Persoonsgegevens opgepakt dient te worden.

10. Welke rol kan de kan de gemeente spelen bij de bescherming van persoonsgegevensdoor bijvoorbeeld beperkingen op te leggen rondom het maken van foto’s voordeuren?

Als de software en bijbehorende data goed werken en beveiligd zijn, en daarmee de privacy vanklanten en bezorgers (en andere medewerkers) gegarandeerd is, zou ruimte kunnen ontstaan voor samenwerking en het delen van geanonimiseerde (meta)data. Dit kan de gemeente helpenin het beter zicht krijgen op problemen in de stad of in de uitvoering van beleid.

11. Ziet het college de mogelijkheid en kansen voor het delen van verkeersdata door dezeplatformen om inzicht te krijgen in fietsbewegingen en verkeersknelpunten?
12. Ziet het college verdere mogelijkheden voor het samenwerken op het gebied van dataverzamelen of -analyse met deze flitsbezorgingsbedrijven?
13. Indien het college deze samenwerkingsmogelijkheden ziet, hoe kan zij een rol spelen bijde aansturing van de beveiliging van de gegevens en informatie naar bezorgers en klanten over deze datadeling voor publiek gebruik. En hoe wil zij oneigenlijk gebruik tegengaan?

De opkomst van flitsbezorgdiensten is een economische ontwikkeling die je niet tegen kan houden, maar juist als overheid in goeie banen moet proberen te leiden. Zeker in het centrumen de meest dichtbevolkte gebieden staat. Utrecht staat daarmee voor een aantal uitdagingenrondom bevoorradingen. Vaak leidt dit tot overlast. Bovendien heeft de gemeente tot doel gesteld om in 2025 een volledig uitstootvrije bevoorrading te hebben. Flitsbezorgdiensten hebben tegelijkertijd een fijnmazig bereik door de hele stad. Deze bedrijven beperken zich nu vooral tot het bezorgen van boodschappen, maar het ligt in de lijn der verwachting dat deze bedrijven hun bezorgdiensten zullen uitbreiden naar bijvoorbeeld pakketjes.

14. Houdt het college rekening met een uitbreiding van de diensten van flitsbezorgers? Zoja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?
15. Welke kansen ziet het college om op het vlak van stadslogistiek en

bevoorrading desamenwerking op te zoeken met flitsbezorgdiensten?

[2] https://zerforschung.org/posts/gorillas-en/