Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2022, NUMMER 39

Datum	29 maart 2022
Van	College B&W
Behandeld door	Sandra van Asperdt
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	s.van.asperdt@utrecht.nl
Kenmerk	9792463
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2022 nummer 39 van raadsleden Dekkers (GroenLinks), Van Heuven (PvdD), Wijmenga (CU) en Van Der Zweth (PvdA) van 18 februari 2022 over 'Flitsbezorging'.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Opmerking vooraf. Vandaag zijn ook de raadsbrief 'Update flitsbezorgers' én de beantwoording van SV 38 'over opkomst Flitsbezorgdiensten' naar u verzonden. Graag verwijzen we ook hiernaar aangezien het over dezelfde thematiek gaat.

Vraag 1
Past volgens het college de snelle bezorging van boodschappen op alle momenten van de dag bij gezond en duurzaam stedelijk leven?
***Antwoord* 1**
Er is geen eenduidig onderzoek gedaan naar de effecten van snelle bezorging van boodschappen op alle momenten van de dag op de gezondheid en/of duurzaam stedelijk leven. Dit is van veel factoren afhankelijk. Bijvoorbeeld wijze van bezorging, het soort product dat besteld wordt en/of de overlast die dit soort bedrijven helaas soms met zich meebrengt.

Vraag 2
Deelt het college de zorg over dichte gevels bij distributiepunten voor flitsbezorging?
***Antwoord* 2**
Ja, wij delen de zorg over dichte gevels van distributiepunten. Woon- en winkelgebieden zijn gebaat bij open en transparante gevels, die bijdragen aan de leefbaarheid, sociale veiligheid en het publieksgerichte karakter van winkelgebieden. Dicht geplakte gevels doen afbreuk aan de leefbaarheid en vitaliteit van winkelgebieden.

Vraag 3
Deelt het college de zorg over dichte gevels bij panden met andere functies?

***Antwoord* 3**
Ja, wij delen die zorg, zie verder bij antwoord op vraag 2.

Vraag 4
Welke mogelijkheden zijn er om dichte gevels tegen te gaan en plintmanagement mogelijk te maken?
***Antwoord* 4**
Uw raad heeft op 17 feb. jl. een voorbereidingsbesluit genomen 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 bijvoorbeeld 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 5
Onderkent het colleges deze risico's op aantrekken van overlast gevende mobiliteit?
***Antwoord* 5**
Veel activiteiten hebben mobiliteit tot gevolg. Alle nieuwe initiatieven toetsen we aan de gemeentelijke regels en beleid om daarmee de kans op overlast zoveel mogelijk te voorkomen. Het mobiliteitsbeleid is erop gericht dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit doen we o.a. door in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, efficiënter en schoner goederenvervoer en stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Als blijkt dat flitsbezorging overlast veroorzaakt, zal in samenhang met de andere aspecten van deze activiteit onderzocht worden hoe de situatie verbetert of in toekomstige situaties voorkomen kan worden.

Vraag 6
Welke mogelijkheden ziet het colleges deze overlast gevende mobiliteit te beperken? In het bijzonder:
a. Overlast van containers met goederen of afval op stoepen of de openbare weg
b. Onveilig en asociaal verkeersgedrag van bezorgers
c. Overlast van mobiliteit voor omwonenden in de avond en de nacht
d. Hinderlijk parkeren van fietsen of brommers van bezorgers
***Antwoord* 6**
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. 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.
b. Flitsbezorgers moeten zich net als ieder ander aan de verkeersregels houden en hierop kunnen politie en boa's handhaven. De ondernemer heeft een verantwoordelijkheid voor veilige en sociaal verkeersgedrag van zijn werknemers. We werken samen met Amsterdam, Rotterdam en Den Haag aan landelijke afspraken met grote maaltijdbezorgbedrijven. Net als met de maaltijdbezorgbedrijven willen we graag met de flitsbezorgdiensten in gesprek om houding en gedrag van de bezorgers te verbeteren.
c. 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.
d. 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.

Vraag 7
Wat voor mogelijkheden zijn er om de tijden waarop flitsbezorgdiensten zijn nader te regelen?
***Antwoord* 7**
Zie vraag 15 en 16

Vraag 8
Is het mogelijk om gestalde fietsen/scooters met reclame-uitingen in de openbare ruimte hetzelfde te gaan behandelen als reclameborden?
***Antwoord* 8**
Nee, de huidige reclameverordening ziet toe op zaken die omgevingsvergunningplichtig zijn. Denk daarbij aan zuilen, borden, muren of andere constructies. Daarnaast is het vanuit verkeerswetgeving toegestaan om een fiets/scooter te plaatsen op de stoep.

Vraag 9
Indien de hinderaanpak via bestaande regels niet mogelijk blijkt, is het college dan bereid een kader of convenant te maken voor en met bezorgdiensten, waarin afspraken worden gemaakt over het aanpakken van de overlast die bij bezorgdiensten (breder dan alleen flitsbezorging) optreedt? Daarbij denken wij aan onder meer aan parkeren, verkeersgedrag, duurzaamheid, afval en overlast rond locaties.
***Antwoord* 9**
We zijn in gesprek met de flitsbezorgdiensten om te bezien en te onderzoeken of en hoe we gezamenlijk een oplossing kunnen vinden voor de overlastproblematiek.

Vraag 10
Welke mogelijkheden ziet het college voor de gemeente om bij te dragen aan de verbetering van de arbeidszekerheid en arbeidsvoorwaarden van bezorgers van (flits)bezorgdiensten?
***Antwoord* 10**
Hoe er in Nederland wordt omgegaan met dit soort flitsbezorgdiensten is in eerste instantie aan het kabinet. Zij kan kaders en voorwaarden in wetgeving vastleggen. Een gemeente gaat ook niet over de arbeidsvoorwaarden van deze werknemers. Dit is een verantwoordelijkheid tussen werkgevers en de vakbonden.

Vraag 10.1
Er zijn mogelijkheden om de zorgen rondom flitsbezorging te regelen door ze ruimtelijk te beschouwen als distributiepunten. Vakbonden hebben voor arbeidsvoorwaarden juist gepleit om ze te zien als winkel i.p.v. als transport en distributie. Kan het besluit van Utrecht (en andere gemeenten) ongewild gevolgen hebben voor de arbeidsvoorwaarden van werknemers bij flitsbezorgdiensten?

Antwoord 10.1
Dit besluit heeft geen effect op arbeidsvoorwaarden. Er is namelijk geen juridische koppeling tussen de bestemming en de inhoud van arbeidscontracten.

Vraag 11
Deelt het college onze zorgen dat een prestatiebonus, die afhankelijk is van minimaal aantal bezorgingen per uur meer haast veroorzaakt? Is het college met ons het eens dat dit de risico's in het (fiets-)verkeer verhoogt en een ongewenst manier van belonen is?
***Antwoord* 11**
Ja, we delen de zorgen over het effect van prestatiebonus of 'stukloon' op verkeersveilig rijgedrag van bezorgers. Helaas hebben we als gemeente geen invloed om de arbeidsvoorwaarden, zie antwoord op vraag 10.

Vraag 12
Deelt het college de zorg om de effecten van flitsbezorging en ongelijke concurrentiepositie op de vitaliteit van winkels en winkelgebieden?
***Antwoord* 12**
Wij delen deze zorg met betrekking tot de effecten van flitsbezorging. Flitsbezorgdiensten zien in grote steden een (potentieel groeiende) markt voor snelle levering van via de app bestelde boodschappen. Deze snelle opmars kan negatieve effecten hebben op de vitaliteit van winkelgebieden en zorgen voor leefbaarheidsproblemen in woongebieden. Aan de andere kant is er blijkbaar behoefte aan dit soort bezorgdiensten. De vraag is of dit ten koste van of naast de meer traditionele winkels kan bestaan moet nog blijken. Met betrekking tot de ongelijke concurrentiepositie: de essentie van concurrentie tussen bedrijven en sectoren gaat (in het algemeen) uit van het benutten van (relatieve) voordelen. Mededingingsregels en instituten zoals de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMA) en Autoriteit Financiële Markten (AFM) zorgen hierbij voor een eerlijke concurrentie. Voor wij kunnen overzien wordt hieraan voldaan.

Vraag 13
Welke mogelijkheden ziet het college om de negatieve effecten van de groei van flitsbezorgdiensten op de vitaliteit van winkelgebieden tegen te gaan?
***Antwoord* 13**
Het door de gemeenteraad genomen voorbereidingsbesluit is een eerste stap om nieuwe vestigingen van flitsbezorgers voor een periode van een jaar te reguleren. Dat geeft ons tijd voor de tweede stap: het verbeteren van de regels in bestemmingsplannen. De insteek hierbij is om een vergunningstelsel voor flitsbezorgdiensten in te stellen zodat deze zich niet zonder vergunning in een leegstaand pand met een detailhandelsbestemming kunnen vestigen. Of, onder welke voorwaarden en op welke (type) locaties we vergunning gaan verlenen voor de vestiging van flitsbezorgers, is onderdeel van de tweede stap. We houden daarbij rekening met het detailhandelsbeleid waarin we vitale winkelgebieden nastreven én waarin we aandacht hebben voor reguliere winkels die vanuit de winkel ook internetbestellingen afleveren. Daarnaast zijn we in contact met de flitsbezorgdiensten om de negatieve aspecten te bespreken en te komen tot een aanvaardbare situatie die passend te noemen is in een woon- en winkelstraat. Mocht dit niet tot het gewenste resultaat leiden, kunnen we via wet- en regelgeving optreden.

Vraag 14
Welke mogelijkheden ziet het college om, eventueel samen met andere overheden of instanties, de oneerlijke concurrentie van flitsbezorgdiensten tegen te gaan?

***Antwoord* 14**
De gemeente heeft geen instrumentarium om dit tegen te gaan. Wel kunnen we door het instellen van een vergunningenstelsel voorwaarden stellen aan de vestiging van flitsbezorgdiensten om overlast en negatieve effecten op de leefbaarheid en vitaliteit van de winkelgebieden tegen te gaan. Zie hiervoor antwoord op vraag 13.

Vraag 15
Deelt het college de zorg dat distributiepunten van flitsbezorgdiensten nu niet altijd gevestigd zijn in panden met een bestemming die daarbij past en dat de bestaande regels voor bestemming van bedrijfsruimte nog niet goed de risico's van overlast van distributiepunten in woon of winkelgebieden regelen?
***Antwoord* 15**
Ja, daarom hebben we u eerder een voorbereidingsbesluit 'detailhandel en bezorging' voorgelegd. Op 17 feb jl. heeft u hiermee ingestemd om hier meer grip op te krijgen.

Vraag 16
Welke mogelijkheden zie het college om via bestemming de mogelijke overlast van distributie van (flits)bezorgpunten te voorkomen? We denken daarbij aan
a. Scherp toezien op vestiging is panden met passende bestemming
b. Nieuwe regels voor bedrijfsruimten voor distributiepunten buiten bedrijfsterreinen?
Antwoord 16
Zie vraag 15. In de vergunningsvoorwaarden kunnen we meerdere zaken die de omgeving raken meenemen.

Vraag 17
Welke mogelijkheden ziet het college voor het regelen van mengvormen van fysieke winkels/horeca en distributiepunten voor (flits)bezorging?
Antwoord 17
In het kader van de vergunningverlening kan de gemeente regulerend optreden in het kader van mengvormen van fysieke winkel/horeca en distributiepunten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Flitsbezorging

18-2-2022

Inleiding

De afgelopen jaren is in landen om ons heen de ‘flitsbezorging’ enorm gegroeid. In Nederland enUtrecht staan we aan het begin van deze ontwikkeling. Een aantal bedrijven hebben zich inmiddels in Utrecht gevestigd.
Een sterke groei van deze bedrijvigheid kan ingrijpende gevolgen hebben in onze stad. De fractiesvan GroenLinks, PvdA, ChristenUnie en PvdD willen een gesprek in commissie en raad over de kansen en mogelijke nadelige gevolgen van deze ontwikkeling en de wenselijkheid en mogelijkheden om maatregelen te nemen om de ongewenste gevolgen te voorkomen of te beperken.

De zorgen en risico’s rondom deze ontwikkeling spelen niet alleen bij flitsbezorging. Onaantrekkelijke plinten in winkel- of woongebieden of overlast door laden en lossen en overlast gevend bewegen en parkeren van bezorgfietsen en -brommers komen ook voor bij andere vormenvan bedrijvigheid.
Bij flitsbezorging komen een aantal zorgen en risico’s samen.

Met deze vragen willen de fracties zowel meer inzicht krijgen op de mogelijkheden om de verschillende zorgen en risico’s aan te pakken ook in andere sectoren als in de mogelijkheden omflitsbezorging zo te regelen dat die zorgen en risico’s zo veel mogelijk beperkt worden.

Snelle bezorging van boodschappen op alle momenten van de dag

Een snelle bezorging van boodschappen voorziet blijkbaar in een behoefte. Maar past het sterk bevorderen van deze vorm van dienstverlening en consumeren wel bij gezond en duurzaam stedelijk leven? Het is goed om deze vraag te bespreken ook al zullen de meningen verschillenover de noodzaak of wenselijkheid om als gemeente op basis van deze zorg maatregelen te nemen?

1. Past volgens het college de snelle bezorging van boodschappen op alle momenten van de dag bij gezond en duurzaam stedelijk leven?

Dichte gevels die een winkel- of woongebied niet versterken

De distributiepunten van flitsbezorgers zijn vaak dichte panden in winkel of woongebieden. De laatste jaren is steeds meer aandacht voor de stad op ooghoogte en plintmanagement in winkel en woongebieden. Open gevels met een wisselwerking tussen de binnenwereld, de eerste etagesvan gebouwen en de openbare ruimte zijn van belang voor leefbaarheid, sociale veiligheid en de vitaliteit van winkel-of woongebieden. Daarom is bijvoorbeeld bevorderd dat gesloten rolluiken vervangen zijn door open rolluiken en zijn in veel plannen voor nieuwe ontwikkelingen eisen opgenomen over de stad op ooghoogte/plintmanagement. Overigens zijn er ook in andere

sectoren (winkels, zakelijke of maatschappelijke dienstverlening) veel panden met gesloten gevelsof grote reclames, die winkel- of woongebieden niet versterken.

2. Deelt het college de zorg over dichte gevels bij distributiepunten voor flitsbezorging?
3. Deelt het college de zorg over dichte gevels bij panden met andere functies?
4. Welke mogelijkheden zijn er om dichte gevels tegen te gaan en plintmanagement mogelijk te maken?

Aantrekken overlast gevende mobiliteit

De distributiepunten trekken verschillende vormen van overlast gevende mobiliteit aan. Goederenmoeten worden aangeleverd en afval (met name kartonnen verpakkingen) moet worden afgevoerd. Vaak staan in de buurt rolcontainers met goederen en verpakkingen die de stoep of deweg, die de doorgang versperren. Op alle momenten van de dag zijn er bezorgers aan de slag. De bezorgers moeten snel bezorgenen dat is niet bevorderlijk voor sociaal en veilig gedrag is het verkeer. Fietsen of brommers voor bezorgers nemen veel plek in op de stoep, in de openbare ruimte en soms in (openbare) fietsenstallingen. Dit is hinderlijk voor voetgangers en beperkt soms de toegankelijkheid.
Overigens speelt dit ook bij distributiepunten van andere bezorgdiensten of horeca met bezorgservices.

5. Onderkent het colleges deze risico's op aantrekken van overlast gevende mobiliteit?
6. Welke mogelijkheden ziet het colleges deze overlast gevende mobiliteit te beperken? In het bijzonder:
    a. Overlast van containers met goederen of afval op stoepen of de openbare weg
    b. Onveilig en asociaal verkeersgedrag van bezorgers
    c. Overlast van mobiliteit voor omwonenden in de avond en de nacht
    d. Hinderlijk parkeren van fietsen of brommers van bezorgers
7. Wat voor mogelijkheden zijn er om de tijden waarop flitsbezorgdiensten zijn nader te regelen?
8. Is het mogelijk om gestalde fietsen/scooters met reclameuitingen in de openbare ruimte hetzelfde te gaan behandelen als reclameborden?
9. Indien de hinderaanpak via bestaande regels niet mogelijk blijkt, is het college dan bereid een kader of convenant te maken voor en met bezorgdiensten, waarin afspraken worden gemaakt over het aanpakken van de overlast die bij bezorgdiensten (breder dan alleen flitsbezorging) optreedt? Daarbij denken wij aan onder meer aan parkeren, verkeersgedrag, duurzaamheid, afval en overlast rond locaties.

Slechte arbeidsvoorwaarden

De bezorgers van flitsbezorging en ander bezorgdiensten hebben vaak onzekere arbeidscontracten en slechte arbeidsvoorwaarden.

10. Welke mogelijkheden ziet het college voor de gemeente om bij te dragen aan de verbetering van de arbeidszekerheid en arbeidsvoorwaarden van bezorgers van (flits)bezorgdiensten?
    1. Er zijn mogelijkheden om de zorgen rondom flitsbezorging te regelen door ze ruimtelijk te beschouwen als distributiepunten. Vakbonden hebben voor arbeidsvoorwaarden juist gepleit om ze te zien als winkel i.p.v. als transport en distributie. Kan het besluit van Utrecht(en andere gemeenten) ongewild gevolgen hebben voor de arbeidsvoorwaarden van werknemers bij flitsbezorgdiensten?
11. Deelt het college onze zorgen dat een prestatiebonus, die afhankelijk is van minimaal aantal bezorgingen per uur meer haast veroorzaakt? Is het college met ons het eens dat dit de risico's in het (fiets-)verkeer verhoogt en een ongewenst manier van belonen is?

Effecten op de vitaliteit van winkelgebieden

Traditionele winkels en horeca hebben de afgelopen jaren hun activiteiten vaak gecombineerd met bestellen via internet. De coronamaatregelen hebben deze ontwikkeling versterkt. Het bestellen via internet heeft nadelig effect op de vitaliteit van winkelgebieden. De vitaliteit van winkelgebiedenwordt niet versterkt door dichte panden. De flitsbezorgdiensten dwingen traditionele winkels en supermarkten nog meer in te zetten op bestellen via internet en (snel) thuisbezorgen. Dit gaat ten koste van het draagvlak voor fysieke winkels en horeca.

De flitsbezorgdiensten hebben geen enkele moeite om financiers te vinden en hebben de financiële middelen om langdurig met verliezen een groot marktaandeel en marktdominantie teverwerven.

12. Deelt het college de zorg om de effecten van flitsbezorging en ongelijke concurrentiepositie op de vitaliteit van winkels en winkelgebieden?
13. Welke mogelijkheden ziet het college om de negatieve effecten van de groei van flitsbezorgdiensten op de vitaliteit van winkelgebieden tegen te gaan?
14. Welke mogelijkheden ziet het college om, eventueel samen met andere overheden of instanties, de oneerlijke concurrentie van flitsbezorgdiensten tegen te gaan?

Bestemming

De flitsbezorgdiensten werken vanuit distributiepunten. Ze zijn vaak gevestigd in panden met de bestemming detailhandel of bedrijfsruimten. De bestemming van de panden waar ze gevestigd zijn past niet altijd bij die van een distributiepunt.
Bezorgdiensten en flitsbezorgdiensten zijn relatief nieuwe bedrijfsactiviteiten.
Er zijn nog geen passende regels om de mogelijke overlast van deze bedrijfsactiviteiten tegen tegaan.
Het is mogelijk om nieuwe regels te ontwikkelen voor distributiepunten in winkel en woongebieden. En het is mogelijk om scherper toe te zien op dat distributiepunten zich niet in panden vestigen die niet bij de activiteiten/bestemming passen. Er zijn dan waarschijnlijk ook regels nodig voor de bedrijven die zowel een fysieke winkel of horeca zijn en die vanuit datzelfdepand (flits)bezorgen.

15. Deelt het college de zorg dat distributiepunten van flitsbezorgdiensten nu niet altijd gevestigd zijn in panden met een bestemming die daarbij past en dat de bestaande regels voor bestemming van bedrijfsruimte nog niet goed de risico’s van overlast van distributiepunten in woon of winkelgebieden regelen?
16. Welke mogelijkheden zie het college om via bestemming de mogelijke overlast van distributie van (flits)bezorgpunten te voorkomen? We denken daarbij aan
    a. Scherp toezien op vestiging is panden met passende bestemming
    b. Nieuwe regels voor bedrijfsruimten voor distributiepunten buiten bedrijfsterreinen?
17. Welke mogelijkheden ziet het college voor het regelen van mengvormen van fysieke winkels/horeca en distributiepunten voor (flits)bezorging?

Gesteld door:

- Fred Dekkers, GroenLinks
- Rick van der Zweth, PvdA
- Jan Wijmenga, ChristenUnie
- Maarten van Heuven, PvdD