

ART. 41 VRAGEN OVER FLITSBEZORGING EN 'DARK STORES'

Hilversum, 3 februari 2022

Geacht college,

Amsterdam neemt maatregelen tegen de snel groeiende markt van flitsbezorgers. Het gemeentebestuur verbiedt de opening van nieuwe zogeheten 'dark stores'. Dat zijn distributiepunten in woonwijken en in het centrum van de stad. Ook Hilversum heeft inmiddels een *dark store*, van flitsbezorger Flink. *Dark stores* zijn magazijnen waar boodschappen per bestelauto worden afgeleverd, die vervolgens per fietskoerier bij de consument worden bezorgd. Amsterdam telt er inmiddels al een stuk of dertig, aldus *de Volkskrant*.

De bedrijven (o.a. Gorillas, Flink, Getir en Zapp) beloven binnen enkele minuten te bezorgen. Dat is een logistieke uitdaging die geheel voorspelbaar en onvermijdelijk tot overlast en gevaarlijke verkeerssituaties leidt: frequent verse aanvoer door busjes en vrachtwagens komt bovenop het bestaande binnenstedelijke vervoer, dat dankzij het internet-shopperen en de talloze 'pizzabezorgers' alleen maar intensiever wordt. De door woonwijken racende bezorgers, op fors uitgevallen elektrische transportfietsen of met enorme rugtassen, zorgen voor gevaarlijke situaties op de fietspaden.

'Het college drukt met dit besluit op pauze, voordat de toename van dark stores voor flitsbezorging uit de hand loopt', licht de Amsterdamse wethouder Marieke van Doorninck (GroenLinks) in de *Volkskrant* het collegebesluit toe. De gemeente werkt aan regels en wil *dark stores* in bestemmingsplannen onderbrengen. Nu vallen ze tussen winkels en supermarkten in, waardoor ze zich vaak zonder extra vergunning kunnen vestigen. HvA-lector Walther Ploos van Amstel: 'Je kunt niet snel genoeg met maatregelen komen: de snelle groei heeft direct een ontwrichtend effect op de stad.'

In sommige opvattingen zijn flitsbezorgers een onvermijdelijk onderdeel van het nieuwe consumentisme, vermeend milieuvriendelijk bovendien omdat de bezorging per elektrische transportfiets plaatsvindt. Dit lijkt ons evidente kolder. De consument die lopend of op de fiets even snel naar de supermarkt sprint, of naar een buurtwinkel of nachtzaak, schaadt het milieu minder dan de extra autokilometers die nodig zijn om de bestelde waar eerst naar een *dark store* te krijgen, alvorens de spullen bij de klant thuis te bezorgen.

Een ander effect is dat *dark stores* voor overlast in woonstraten zorgen en/of tot nog meer dichtgetimmerde winkels leiden, met alle nadelige gevolgen voor nu nog levendige winkelstraten. Flitsbezorgers concurreren bovendien met bestaande voedingswinkels, die het soms al moeilijk genoeg hebben. Ten slotte biedt flitsbezorging geen significante meerwaarde ten opzichte van gewone boodschappendiensten, buiten de beloofde decadente bezorgsnelheid van enkele minuten. Voor die luxe riskeren flitsbezorgers ook nog eens hun leven, tegen een veelal armzalige beloning.

In het licht van deze actuele ontwikkelingen hebben wij de volgende vragen voor het college van B&W:

1. Kan het college de raad informeren welke flitsbezorgers (bedrijven) zich reeds in Hilversum hebben gevestigd en/of dat weldra van plan zijn?
2. Welke instrumenten heeft het college om de vestiging van zogeheten *dark stores* (distributiemagazijnen) in het centrum, in woonwijken en in winkelgebieden tegen te houden?

3. Beschikt het college, net als Amsterdam, over middelen om per direct een stop op de vestiging van *dark stores* af te kondigen, in afwachting van nadere regelgeving?
4. Zo nee, wat is dan het verschil tussen de manier waarop Amsterdam dit heeft geregeld met de Hilversumse situatie?
5. Deelt het college onze visie dat deze vorm van boodschappendienst extra verkeersbewegingen met zich meebrengt, per transportfiets én vracht-/bestelauto?
6. Deelt het college onze visie dat de per definitie altijd gehaaste flitsbezorgers met hun vaak grote, zware e-transportfietsen en/of brede rugtassen een extra risico vormen voor de verkeersveiligheid voor met name het gewone fietsverkeer en voetgangers? Bent u bereid te onderzoeken of deze transportfietsen tenminste naar de rijbaan kunnen worden verplaatst?

In afwachting van uw antwoorden en met vriendelijke groeten,

namens de PvdA-fractie,

Femke van Drooge

Amsterdam neemt als eerste maatregelen tegen oprukkende flitsbezorgers

Wies de Gruijter
Hessel von Piekartz
Amsterdam

Het stadsbestuur van Amsterdam verbiedt per direct de opening van nieuwe 'dark stores' van flitsbezorgers om overlast tegen te gaan. Volgen andere gemeenten het Amsterdamse voorbeeld?

Pijlsnelle boodschappenbezorgdiensten zoals Gorillas, Getir en Flink mogen door het besluit een jaar lang geen nieuwe vestigingen van hun zogeheten 'dark stores' openen binnen de Amsterdamse stadsgrenzen. Dit zijn kleine distributiepunten waar bezorgers de producten verzamelen. Amsterdam telt er inmiddels ongeveer dertig. Vaak liggen ze midden in woonwijken, omdat de bedrijven beloven binnen enkele minuten te bezorgen.

Het komen en gaan van bezorgers, en de logistieke aanvoer door vrachtwagens leidt volgens de gemeente tot veel overlast. Zo klagen bewoners over geblokeerde stoepen, nachtelijke geluidsoverlast en onveilige verkeerssituaties door de snel fietsende bezorgers. 'Het college drukt met dit besluit op

pauze, voordat de toename van dark stores voor flitsbezorging uit de hand loopt', zegt de Amsterdamse wethouder Marieke van Doorninck.

De gemeente gaat het jaar gebruiken om met nieuwe regels te komen en wil onder meer een specifiek bestemmingsplan voor bezorgdiensten. Nu vallen ze tussen winkels en supermarkten in, waardoor ze zich op veel plekken zonder extra vergunning kunnen vestigen. Flitsbezorgdienst Flink laat in een reactie weten verrast en teleurgesteld te zijn. Het bedrijf zegt met de gemeente in gesprek te gaan.

Ontwrichtend effect

Het gemeentelijk verbod past in een reeks harde maatregelen die Amsterdam de afgelopen jaren nam tegen uitwassen van nieuwe bedrijven. Zo ging het toerisme te lijf door registratie te verplichten voor vakantieverhuur via Airbnb. Door die maatregel verloor het onlineplatform in één klap ongeveer driekwart van het aanbod.

Het gemeentebestuur lijkt van die eerdere ervaring te hebben geleerd, zegt Walther Ploos van Amstel, lector stadslogistiek aan de Hogeschool van Amsterdam. Al een jaar na de introduc-

tie van de flitsbezorgdiensten komt de hoofdstad met maatregelen. Ploos van Amstel: 'Het is een belangrijk signaal, je kunt niet snel genoeg met maatregelen komen: de snelle groei heeft direct een ontwrichtend effect op de stad.'

Ploos van Amstel denkt wel dat het lastig wordt om het verbod in de praktijk te handhaven. Zolang een speciaal bestemmingsplan niet nodig is, houden bezorgdiensten zich gewoon aan de wet. Bovendien leveren ze als bedrijf een normale dienst waar vraag naar is.

Vooralsnog is Amsterdam de enige gemeente die hard ingrijpt. Den Haag werkt aan nieuwe regelgeving en zegt de flitsbezorgdiensten bij voorkeur naar locaties te sturen waar overlast voorkomen kan worden, maar voert nog geen verbod in. De gemeente Leiden beraamt zich op aanvullende regels voor snelle bezorgdiensten, maar wacht eerst juridisch advies daarover af. Een verbod op nieuwe vestigingen behoort daar tot de mogelijkheden. Ook Rotterdam en Utrecht zoeken nog naar een oplossing voor de overlast. Gemeenten als Tilburg en Nijmegen, proberen eerst samen met de flitsdiensten een oplossing te vinden en leggen op korte termijn geen verbod op.

(de Volkskrant 27-1-2022)

Lees ook: <https://www.parool.nl/amsterdam/stadsdeel-west-treedt-op-tegen-dark-stores-overlast-door-flitsbezorgers-te-groot~bdf442c6/>