



| | |
|---|--|
| Onderwerp Ontwikkeling van flitsbezorgdiensten in Haarlem | |
| Nummer | 2022/497260 |
| Portefeuillehouder | Berkhout, R.A.H. / Roduner, F. J. |
| Programma/beleidsveld | 4.2 Economie, toerisme en cultuur / 4.1 Duurzame Stedelijke Ontwikkeling |
| Afdeling | OMB en ECDW |
| Auteur | Jong, J.C. de |
| Telefoonnummer | 023-5113623 |
| Email | jcdejong@haarlem.nl |
| Kernboodschap | Sinds het voorjaar van 2021 zijn er drie flitsbezorgingdiensten actief in de gemeente Haarlem vanuit vier vestigingen. Er is sprake van (lichte) overlast. Vooral nog is de regelgeving rondom flitsbezorgdiensten onduidelijk en groeit het concept. Er is een reële kans dat de huidige aanbieders uitbreiden met extra vestigingen of dat andere bestaande flitsbezorgdiensten zich hier ook vestigen. Dit brengt risico's en kansen mee voor de stad. Alle drie de aanbieders hebben inmiddels aangeboden om in gesprek te gaan met de gemeente. Hier gaan we als gemeente op in met als doel om de flitsbezorgdiensten beter in te passen in de Haarlemse context en overlast te voorkomen. |
| Behandelaar voor commissie | Het college stuurt de informatienota ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling. In het vragenuur zijn recent vragen gesteld over de flitsbezorgdiensten in Haarlem. Het college biedt deze informatienota ter bespreking aan, om met de commissie te bespreken hoe zij deze sector ziet, alsook de gevolgen van de ontwikkeling op de stad. |
| Relevante eerdere besluiten | N.v.t. |
| Besluit College d.d. 29 maart 2022 | 1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester, |



1. Inleiding

Sinds het voorjaar van 2021 zijn er drie flitsbezorgingdiensten actief in de gemeente Haarlem. Gorillas en Flink hebben één vestiging. Getir heeft er inmiddels twee. In het vragenuur zijn recent door raadsleden vragen gesteld aan het college over de flitsbezorgdiensten in Haarlem. Met deze informatienota wordt dieper ingegaan op het fenomeen flitsbezorgdiensten, wat dit voor de stad kan betekenen en hoe we hier nu mee omgaan.

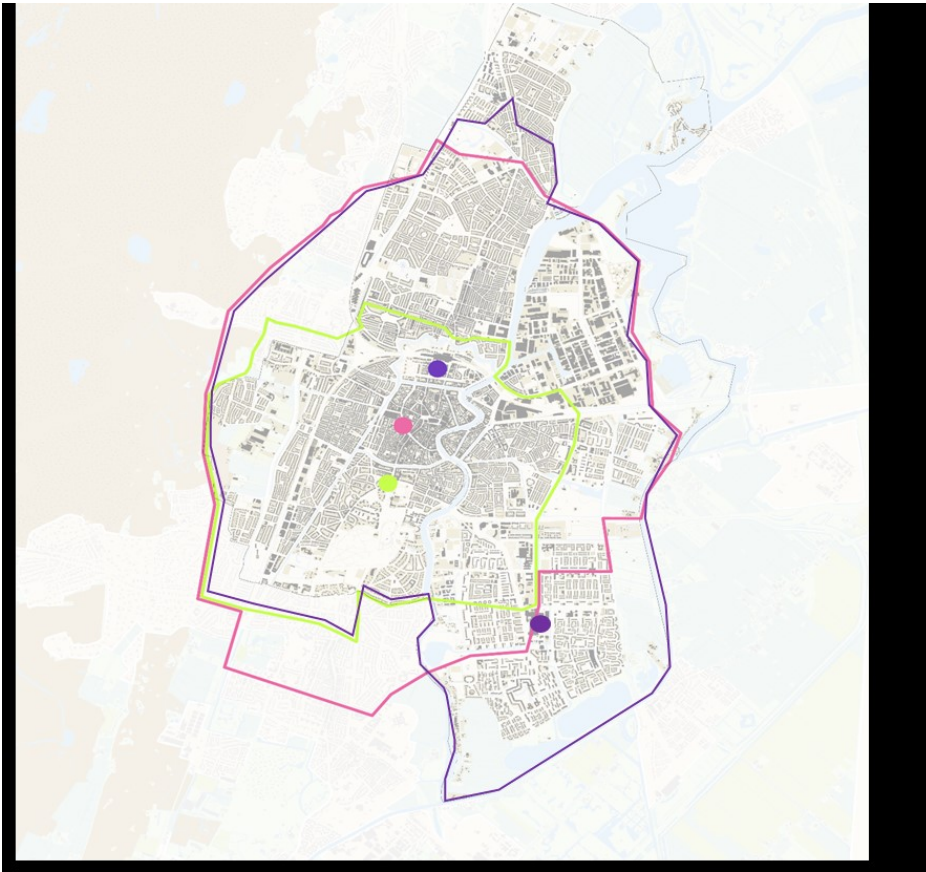
2. Kernboodschap

Sinds het voorjaar van 2021 zijn er drie flitsbezorgingdiensten actief in de gemeente Haarlem vanuit vier vestigingen. Er is sprake van (lichte) overlast. Vooralsnog is de regelgeving rondom flitsbezorgdiensten onduidelijk en groeit het concept. Er is een reële kans dat de huidige aanbieders uitbreiden met extra vestigingen of dat andere bestaande flitsbezorgdiensten zich hier ook vestigen. Dit brengt risico's mee voor de stad. Alle drie de aanbieders hebben inmiddels aangeboden om in gesprek te gaan met de gemeente. Hier gaan we als gemeente op in met als doel om de flitsbezorgdiensten beter in te passen in de Haarlemse context en overlast te voorkomen.

3. Flitsbezorgdiensten in Haarlem

De vier Haarlemse vestigingen van Gorillas, Flink en Getir bevinden zich op prominente plekken aan het Houtplein 40, de Gedempte Oude Gracht 62, het leegstaande 'Berensteyn' kantoor aan het Stationsplein en in Centrum Schalkwijk. Vanuit deze vier locaties bezorgen de bedrijven in stadsdelen Centrum, Zuid-West en delen van Oost, Noord en Schalkwijk (figuur 1)¹.

Flitsbezorgdiensten bezorgen voor (nog) relatief lage bezorgkosten *on demand*, binnen tien a vijftien minuten en tegen supermarktprijzen (dagelijkse) boodschappen aan particulieren. Het bestellen en betalen gebeurt via een applicatie op de smartphone. Het bezorgen doen de diensten met behulp van elektrische fietsen en scooters. De bezorgdiensten werken vanuit kleine distributiecentra (zogenaamde *darkstores*) verspreid door de stad en daardoor dicht bij de klant. De flitsbezorgdiensten zien zichzelf als nieuwe spelers op het gebied van dagelijkse boodschappen en richten zich op kapitaalkrachtige consumenten tussen de 25-45 jaar. De aanbieders geven aan in te spelen op mensen die een boodschap vergeten zijn, moeilijk ter been zijn of simpelweg snel en makkelijk boodschappen bezorgd willen krijgen.



Figuur 1 - Locaties Getir, Flink en Gorillas en globaal bezorgingsgebied

Uit de praktijk blijkt dat consumenten de flitsbezorgers inschakelen om snel (ongezonde) producten te laten bezorgen wanneer zij daar zin in hebben. Naast de beoogde doelgroep weten ook jongeren de aanbieders te vinden en laten bijvoorbeeld ongezonde snacks bezorgen op het schoolplein of bestellen alcohol. Vanzelfsprekend zijn er allerlei alternatieven voor ongezond voedsel en of het verkrijgen van alcohol, maar de flitsbezorgdiensten nemen wel een drempel weg (niet uit de deur hoeven) en zijn in overtreding op het moment dat zij alcohol verkopen aan jongeren < 18 jaar.

Investeerders

De bezorgdiensten ontvangen flinke investeringen van buitenlandse (durf-)investeerders. Het is nog te vroeg om aan te geven in hoeverre flitsbezorgdiensten toekomst hebben. Er zijn momenteel meerdere spelers actief op de markt en het concept is nu niet winstgevend. Zodra de markt tot rust is gekomen, is het de verwachting van deskundigen dat er één of twee flitsbezorgdiensten overblijven, de prijzen en bezorgkosten zullen stijgen en dat de druk op de bezorgers (sneller bezorgen, flexibele contracten, etc.) zal toenemen.



Een nieuwe ontwikkeling is de samenwerking van Gorillas met supermarktketen Jumbo waarbij Jumbo producten aan Gorillas levert en online klanten van Jumbo de mogelijkheid krijgen om hun bestelling via Gorillas te laten bezorgen.

Uitstraling van de vestigingen

De uitstraling van de plint van de vestigingen van Gorillas, Flink en Getir zijn onaantrekkelijk en dragen niet bij aan een hoogwaardig (winkel-)gebied. De ramen zijn grotendeels afgeplakt met stickers en op de stoepen staan gestalde fietsen en wachtende bezorgers. Naar binnen kijken of het pand betreden is niet mogelijk. Er zijn geen directe transacties met klanten. De enige interactie in het gebied komt tot stand door het frequente laden en lossen van goederen en door de bezorgers die het pand betreden en op de fiets stappen. Zeker op prominente plekken in de stad is dit ongewenst en met name in winkelgebieden zijn flitsbezorgdiensten een onaantrekkelijke invulling.

Overlastmeldingen

Tot op heden zijn er bij de gemeente meldingen binnengekomen over het vol zetten van het trottoir met fietsen. Dit geldt voor meerdere vestigingen. Naar aanleiding hiervan is handhaving langs geweest waardoor de fietsen nu grotendeels binnen staan. De bezorgers houden zich niet altijd aan de geldende verkeersregels. Zo wordt er op de Gedempte Oude Gracht geregeld tegen de richting in gereden door bezorgers. Ook is er een klacht binnengekomen over laden en lossen op het fietspad. Daarnaast zijn er meerdere meldingen over de verkeersveiligheid door het fietsgedrag. Verder heeft de Centrummanagement Groep gevraagd hoe de gemeente Haarlem kijkt naar flitsbezorgdiensten, is het onderwerp geagendeerd door de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen en heeft de pers vragen gesteld.

Beleidsanalyse en risico's voor de stad

Vanuit beleidsoogpunt kan op meerdere manieren naar dit concept gekeken worden. Enerzijds staat het concept op gespannen voet met het conserverende beleid rondom supermarkten. Het is dan ook de vraag hoe flitsbezorgdiensten zich verhouden tot reguliere supermarkten als het gaat om marktruimte. Zo moeten supermarkten distributie planologische onderzoeken overleggen bij vestiging of uitbreiding voor wat betreft het aantonen van marktruimte en om de winkelstructuur te beschermen. Flitsbezorgdiensten doen dit niet en hebben zich zonder overleg gevestigd, terwijl ze zich wel in dezelfde branche 'dagelijkse boodschappen' begeven. De impact van flitsbezorgdiensten is op de langere termijn nog onduidelijk. Landelijk wordt hier onderzoek naar gedaan.

Verder geeft het concept mensen minder reden om zelf de deur uit te gaan voor een boodschap en dus te bewegen en andere mensen te ontmoeten. Ook vanuit gezondheidsperspectief ligt er een risico, het wordt immers makkelijk gemaakt om snel ongezonde producten te bestellen. Anderzijds biedt het concept wellicht ook kansen. Zo is het interessant voor mensen die moeilijk ter been zijn, levert het extra werkgelegenheid op, vullen ze leegstaande panden, passen de bezorgdiensten schone vormen van mobiliteit toe (dit gaat alleen op wanneer de bezorgdiensten vervangend zijn



voor motorvoertuigen) en maken Haarlemmers er gebruik van (hoewel de prijzen nu nog laag worden gehouden).

Het grootste risico voor de stad is dat de flitsbezorgdiensten zich vestigen op ongewenste plekken, bijvoorbeeld in (hoofd)winkelgebieden of in woonwijken. In de winkelstraten en aanloopstraten doen zij afbreuk aan het straatbeeld en onderbreken de vestigingen de winkelstructuur op een negatieve manier. De vele verkeersbewegingen te fiets en ten behoeve van de bevoorrading conflicteren met het winkelend publiek. Ook het parkeren van fietsen in de openbare ruimte is hier onwenselijk. Momenteel wordt er gewerkt aan een vitaliteitsplan voor de binnenstad. Aanleiding hiervoor zijn de (zorgen over mogelijk verder) toenemende leegstand en de (nog onzekere) effecten van de coronacrisis. Inzet is het vitaal houden van de binnenstad, bijvoorbeeld door functieverbreiding: meer ruimte voor beleving, werken en wonen. De aanwezigheid van flitsbezorgdiensten dragen gezien de aard van hun bedrijfsvoering naar mening van het college op dit moment niet bij aan de gewenste vitale en aantrekkelijke binnenstad.

Daarnaast bestaat het risico dat flitsbezorgdiensten zich uitbreiden in woonwijken, bijvoorbeeld in panden waar een bedrijfs- of detailhandelsbestemming zit, aangezien de flitsbezorgdiensten zich richten op panden met een detailhandelsbestemming. Dit omdat het voor flitsbezorgdiensten belangrijk is om in de nabijheid van hun klandizie te opereren. Met name in woonwijken is de kans groot dat omwonenden overlast gaan ervaren, zoals bijvoorbeeld in steden als Amsterdam en Rotterdam het geval is.

Bestaande wet- en regelgeving

Flitsbezorging is een nieuw concept in de stad waarover de bestaande wet- en regelgeving niet eenduidig is. De flitsbezorgdiensten zien zichzelf als een vorm van detailhandel, maar de gemeente Haarlem (evenals andere gemeenten) ziet het anders, namelijk als een distributiecentrum. Alle flitsbezorgdiensten hebben zich gevestigd in panden met een 'Centrum' bestemming waar detailhandel is toegestaan, maar geen distributiecentrum. Zij hebben zich hier zonder vooroverleg gevestigd en ook geen omgevingsvergunning aangevraagd. Hierdoor heeft de gemeente niet vooraf kunnen toetsen aan het beleid.

Landelijk is er nog geen jurisprudentie over dit specifieke onderwerp, waardoor niet met zekerheid valt te zeggen of de rechter dit ook zo ziet of het concept toch schaarst onder detailhandel. Deze twijfel zien we ook terug bij andere gemeenten in het land, waardoor zij nu bijvoorbeeld kiezen voor een voorbereidingsbesluit om de tijd te nemen om kaders op te stellen. Andere gemeenten kiezen ervoor – ervan uitgaande dat het wel detailhandel is – om te handhaven op de APV en de Winkeltijdenwet. Dit vanuit de gedachte dat als de flitsbezorgdiensten het standpunt innemen detailhandel te zijn, zij ook de openingstijden van detailhandel moeten volgen. De onduidelijkheid over de bestemming van flitsbezorging wordt versterkt doordat inmiddels enkele rechtbanken hebben geoordeeld dat (reguliere) bezorgdiensten wel zijn aan te merken als detailhandel. Aan de andere kant heeft de voorzieningenrechter in Den Haag geoordeeld dat flitsbezorgdiensten niet



onder detailhandel vallen. Het is nog niet bekend of de rechtbank Noord-Holland en de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dit oordeel over gaat nemen. Gemeenten reageren hier dus – afhankelijk van de lokale context – op verschillende manieren op.

4. Vervolg

We gaan op korte termijn in gesprek met de verschillende partijen in Haarlem. In de gesprekken wordt ook de ervaren overlast en de uitstraling van bestaande vestigingen aangekaart. Tegelijkertijd houden we de ontwikkelingen in de gaten. De commissie zal over drie maanden opnieuw geïnformeerd worden over de voortgang (9 juni 2022).