

Advies AVV over bezorgdiensten en het gebruik van publieke ruimte

1. Aanleiding

De laatste jaren is de markt van bezorgdiensten snel toegenomen, tijdens de coronapandemie groeide de totale markt voor thuisbezorging in 2020 in Nederland met 43%. Ook in Groningen neemt het aantal bezorgdiensten toe. Naast het bezorgen van maaltijden is het sinds december 2020 ook mogelijk om via zogenoemde flitsbezorgers boodschappen binnen 10 minuten te laten bezorgen. Met name jongeren (18-34 jaar) maken hier relatief veel gebruik van. Onlangs kondigde supermarktketen Jumbo aan een vergaande samenwerking aan te gaan met Gorillas, een van de vier flitsbezorgers in Nederland. In Groningen zijn de flitsbezorgers Gorillas en Flink actief.

Deze trend heeft gevolgen voor de manier waarop de ruimte in de stad wordt gebruikt. Geblokkeerde stoepen, overlast en verkeersveiligheid in zowel stadscentra als woonwijken hebben de gemeenten Amsterdam en Rotterdam er al toe doen besluiten om voorlopig de vestiging van nieuwe 'dark stores' voor flitsbezorging niet meer toe te staan. Ook de gemeente Groningen heeft inmiddels aangegeven dat de overlast die wordt veroorzaakt door flitsbezorgers zo snel mogelijk moet worden tegengegaan. De toename van bezorgdiensten in de stad leidt immers tot problemen:

- Het materiaal van bezorgdiensten blokkeert vaak de doorgang wat leidt tot hinder voor gebruikers en het winkelend publiek. In noodsituaties kan het ook zorgen voor obstructie voor hulpdiensten.
- Het geparkeerde materieel zorgt voor een "verrommeling" van de openbare ruimte. Deze ontwikkeling gaat bovendien in tegen het beleid van de gemeente om fietsen en scooters op aangewezen fietsstallingen en parkeerplaatsen te parkeren, met name in de binnenstad. De bezorgfietsen en scooters worden met name tijdens piekmomenten gebruikt (tussen 17.00 en 20.00) en blokkeren het overgrote deel van de tijd de stoep.
- Volgens de Groningen City Club hebben bezorgdiensten een negatieve invloed op de uitstraling en beleving van de binnenstad. De panden waarin de bezorgdiensten opereren zijn vaak afgepakt en bieden geen inzicht. Dit kan ook zorgen voor een gevoel van onveiligheid op bepaalde plekken in de binnenstad.
- De publieke ruimte wordt gebruikt voor commerciële doeleinden. Dit betekent dat een trottoir bijvoorbeeld vol kan staan met bedrijfsmateriaal. Mag dit wel en is dit wenselijk?
- Het overgrote deel van de bezorgdiensten is gevestigd in of rondom de binnenstad. Dit is logisch gezien het aanbod van geschikte panden, de centrale ligging en de hoge concentratie studenten. De vraag is echter of het wenselijk is om deze diensten tijdens en na de spits op (hogere) snelheden door de binnenstad te laten rijden – met als risico een grotere kans op ongelukken.

2. Gemeentelijk beleid

De gemeente Groningen is achter de schermen bezig met het ontwikkelen van beleid t.a.v. bezorgdiensten en hun invloed op de openbare ruimte. Zo zijn er constructieve gesprekken geweest met ondernemers van bezorgdiensten waarbij werd gewezen op de overlast als gevolg van het parkeren van materieel in de openbare ruimte. Ook is er op ambtelijk niveau overleg met de G6 steden die met vergelijkbare problematiek te maken hebben. Op dit moment werkt de gemeente Groningen aan plannen om te sturen op deze problematiek via bestemmingsplannen, de plaatselijke verordening en de retailvisie.

3. Advisering AVV

De wenselijkheid voor een regelkader omtrent het gebruik van de publieke ruimte door bezorgdiensten is onbetwist. De verwachte groei van bezorgdiensten zorgt in de komende jaren voor nog meer druk op de publieke ruimte. Het is echter de vraag tot welk instrumentarium de gemeente zich moet richten om het gebruik van de publieke ruimte door bezorgdiensten bij te sturen.

Om effectief te sturen op de ontwikkelingen is het volgens ons belangrijk om een onderscheid te maken tussen twee type bezorgdiensten:

1. Winkels en restaurants die niet alleen verkopen maar ook laten bezorgen, hetzij via platforms of met een eigen bezorgdienst. Deze winkels hebben naast de bezorgservice ook een publieke functie. Er is een winkel waar klanten naar binnen kunnen. In die zin vervullen deze winkels en restaurants een publieke functie op straat
2. Winkels en restaurants zonder publieke functie. Deze worden ook wel dark stores en dark kitchens genoemd. Klanten kunnen hier niet naar binnen. Bezorgdiensten halen producten (maaltijden, boodschappen etc) op en brengen deze naar de klant. Deze winkels en restaurants vervullen op locatie geen andere functie dan puur de productie en distributie.

In de retail visie werkt de gemeente Groningen (voorlopig) met een zonering van het winkelgebied in de binnenstad. In deze visie wordt een onderscheid gemaakt tussen een kernzone, verblijfzone en ontdekzone.

4. Te verkennen sturingsinstrumenten bezorgdiensten & openbare ruimte

A. Eigenaar maken

De gemeente kan onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om bezorgdiensten zelf verantwoordelijk te maken voor het parkeren van het materieel. Dit betekent in de praktijk dat het materieel op eigen terrein gestald moet worden. Kanttekening hierbij is dat dit gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering van de bezorgdiensten gezien de bestaande ruimte vaak wordt gebruikt voor andere commerciële doeleinden, bijvoorbeeld het bereiden van maaltijden. Daarnaast is het aanbod aan panden geschikt voor bezorgdiensten juist in of rondom het centrum aanwezig, maar hier zijn minder opties qua parkeren op eigen terrein.

B. User Pay

Het materieel van de bezorgdiensten staat op dit moment vaak in de publieke ruimte. De publieke ruimte is van alle inwoners terwijl zij niet allemaal gebruik maken van deze diensten. De bezorgdienst heeft profijt van de aanwezige publieke ruimte in de nabijheid van het pand. Aanwezigheid van publieke ruimte kan zelfs een onderdeel zijn van het businessmodel van bezorgdiensten, het materieel moet immers ergens gestald worden. Het “User Pay” principe kan zorgen voor een eerlijkere verdeling van de publieke ruimte omdat de bezorgdiensten in dit geval zullen moeten betalen voor vooraf aangewezen “parkeerplekken” in de stad. Dit maakt bezorgdiensten bewuster van hun ruimtelijk gebruik. Aan de andere kant zorgt dit er wel voor dat bezorgdiensten alsnog beslag doen op de ruimte in de binnenstad.

In de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen wordt aangegeven dat parkeerplaatsen langs de Diepenring zullen verdwijnen. Een deel van deze parkeerplaatsen (in en rondom de binnenstad) kan worden ingezet als parkeerplaats voor bezorgdiensten die gehuurd kunnen worden middels een vergunningen systeem.

C. Handhaving

Om de invloed van bezorgdiensten op de publieke ruimte in goede banen te leiden moeten er keuzes worden gemaakt. Bij deze keuzes moet ook rekening worden gehouden met de handhaving. Hoe zorgt de gemeente er voor dat foutgeparkeerde bezorgfietsen aangepakt worden als er geen kentekenplaat aanwezig is? Waarom mag men in bepaalde winkelstraten wel een fiets parkeren maar geen bezorgfiets?

5. Voor de beleidsontwikkeling wil de AVV als volgt adviseren:

De AVV adviseert om restaurants mét een publiek karakter toe te staan in zowel de kernzone, als de verblijfszone en de ontdekzone. Winkels zijn in deze zone zelf verantwoordelijk voor de stalling van hun bezorgmaterieel op eigen terrein (A). Indien dit niet mogelijk is moet het voor ondernemers mogelijk zijn om op aangewezen plekken materieel te stallen tegen betaling (B). Als alleen via platforms bezorgd wordt zijn parkeervoorzieningen niet nodig,

De zogenoemde dark stores en dark kitchens hebben naast productie en bezorging geen publieke functie. De AVV adviseert om deze winkels en restaurants alleen toe te staan in de ontdekzone. Daarbij geldt ook, winkels zijn in deze zone zelf verantwoordelijk voor de stalling van materieel op eigen terrein (A). Indien dit niet mogelijk is moet het voor ondernemers mogelijk zijn om op aangewezen plekken materieel te stallen tegen betaling (B).

Voor de eis tot het stallen van bezorgmateriaal op eigen terrein is wel een rechtsgrond noodzakelijk. Enerzijds kan men dan denken aan het gelijkstellen van de eisen aan ongemotoriseerde bedrijfsmiddelen aan die van gemotoriseerde bedrijfsmiddelen. Anderzijds door een adequate regeling ten aanzien van fietsparkeren.

Tot slot is het goed om te vermelden dat de huidige praktijk van de bezorgdiensten ook gevolgen heeft de verkeersveiligheid, gezien er met name op piekmomenten bezorgverkeer op hoge snelheden door de binnenstad gaat. Ophoping van wachtende bezorgers in gebieden met een grote concentratie aan horeca kan lokaal overlast veroorzaken, De verwachte toename kunnen deze incidentele problemen doen verergeren. Enerzijds voorlichting en overleg en anderzijds handhaving bij excessen is hiervoor de aanbevolen aanpak.



(DVHN, 16-08-2021)