

---

# HANDREIKING VESTIGINGSKADERS FLITSBEZORGING

Inspelend op de bezorgeconomie.

1 maart 2023

**RHO ADVISEURS**

---



# RHO ADVISEURS

---

**DATUM**

1 maart 2023

**TITEL**

HANDREIKING VESTIGINGSKADERS FLITSBEZORGING

**AUTEURS**

Ruud Louwes  
Tommy Walvius  
Maurits Paauwe

**CONTACT**

[www.rho.nl](http://www.rho.nl)  
[info@rho.nl](mailto:info@rho.nl)  
010 2018555



# INHOUD

<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>2. FLITSBEZORGERS: EEN NIEUW FENOMEEN IN DE BEZORGECONOMIE</b>	<b>5</b>
2.1 INEENS WAREN ER FLITSBEZORGERS	5
2.2 DE TRANSFORMATIE VAN DE FLITSBEZORGING	6
2.3 REGELINGEN VOOR DARKSTORES EN CITY-HUBS	7
<b>3. NIEUWE FENOMENEN: DARKSTORES EN CITY-HUBS</b>	<b>8</b>
3.1 HET FENOMEEN DARKSTORES	8
3.2 HET FENOMEEN CITY-HUBS	8
<b>4. VESTIGINGSKADERS EN BESTEMMINGSREGELING VOOR CITY-HUBS EN DARKSTORES</b>	<b>11</b>
4.1 INPASSING IN BELEIDSKADERS	11
4.2 INPASSING IN DE OMGEVING	12
4.3 GEDRAGSCODE SECTOR SNELLE BOODSCHAPPEN BEZORGING	13
4.4 VESTIGINGSKADERS CITY-HUBS	13
4.5 VESTIGINGSKADERS DARKSTORES	14
4.6 INPASSING IN BESTEMMINGSPLANNEN	15
4.7 DIENSTENRICHTLIJN	15
<b>Bijlage 1 Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022)</b>	<b>17</b>
<b>Bijlage 2 Jurisprudentie city-hubs en darkstores</b>	<b>20</b>
<b>Bijlage 3 Dienstenrichtlijn: noodzakelijkheid en evenredigheid</b>	<b>22</b>
<b>Bijlage 4 Uitwerking city-hubs en darkstores in een bestemmingsregeling</b>	<b>25</b>

---

# 1. INLEIDING

## Vertrekpositie

Flitsbezorging is een nieuw fenomeen: het zorgt voor een ongekende dynamiek in de bezorgeconomie. Tegelijkertijd zijn flitsbezorgers aanleiding voor de nodige commotie en roepen zij vragen op bij gemeenten over de aanwezige behoefte. De commotie is niet zonder reden, maar als we kijken naar de daadwerkelijke overlast van flitsbezorgers, dan is die vergelijkbaar met andere centrumfuncties. Welke vestigingsmogelijkheden zijn er voor flitsbezorgers? Overheden hebben hier niet direct een pasklaar antwoord op.

Voor Rho Adviseurs gaf dit aanleiding om in de zomer van 2022 met overheden en de sector in gesprek te gaan, om de opties voor een goede inpassing van de bezorgdienst in de omgeving te inventariseren. Voorliggende handreiking voor vestigingskaders voor flitsbezorging is hiervan het resultaat. Wij zijn van mening dat deze handreiking een opmaat biedt voor een bredere visie op de bezorgeconomie in onze leefomgeving, voor een betere inpassing van vergelijkbare activiteiten in de omgeving.

## Leeswijzer

Met deze handreiking bieden we u praktische handvatten voor het implementeren van vestigingskaders voor flitsbezorgers in uw gemeente. Voordat u hiermee aan de slag gaat, geven we u relevante achtergrond bij het fenomeen flitsbezorging. Hoofdstuk 2 beschrijft het ontstaan van flitsbezorging en de ontstane commotie en vragen. Dit hoofdstuk is ook in opgemaakte versie verschenen als 'Whitepaper Flitsbezorgers'. In hoofdstuk 3 gaan we dieper in op de transformatie van darkstores naar city-hubs op basis van analyses en jurisprudentie. De uitwerking hiervan vindt u in de bijlagen.

De vestigingskaders voor beide activiteiten vindt u in hoofdstuk 4. Dit is uitgewerkt in een concreet voorstel voor het aanpassen van een bestemmingsregeling. Let wel: het gaat hier om een voorstel van Rho Adviseurs, die volgens onze inzichten het meest recht doet aan alle beschreven belangen en voorziet in een duidelijke behoefte. Hierbij is ook gemotiveerd waarom het voldoet aan de Dienstenrichtlijn. Het staat iedereen vrij deze regeling te gebruiken of aan te passen naar eigen praktijk.

## 2. FLITSBEZORGERS: EEN NIEUW FENOMEEN IN DE BEZORGECONOMIE

*Dit hoofdstuk is separaat uitgegeven als Whitepaper Flitsbezorgers.*

### 2.1 INEENS WAREN ER FLITSBEZORGERS

#### Flitsbezorgers overdonderen bestuurlijk Nederland

Flitsbezorgers Flink, Getir, Gorillas en Zapp kwamen ineens in het straatbeeld voorbij. Het onbekende en de snelheid waarmee dit nieuwe fenomeen werd uitgerold gaf commotie in bestuurlijk Nederland. Per omme gaande namen gemeenteraden voorbereidingsbesluiten en werden nieuwe vestigingen voorkomen. Tegen al bestaande vestigingen die vanuit dichtgeplakte panden ontpopten werd handhavend opgetreden. Gemeentebesturen hebben als het ware tijd gekocht. Het nieuwe fenomeen was ook niet meteen te duiden. Was het nou wel of geen detailhandel? Wat zijn de mogelijke ruimtelijke effecten op de omgeving? En wat wil je als gemeentebestuur wel of niet toestaan?

#### Nieuw fenomeen

Flitsbezorging is een nieuw fenomeen in de samenleving. Het zorgt voor een ongekende dynamiek in de bezorgeconomie. We zijn de pizzakoeriers en andere maaltijdbezorgers gewend, net zoals de bezorgdiensten van alle online gekochte goederen. Ook kennen we de dichtgeplakte ramen van grootwinkelbedrijven en supermarkten. In de dynamische centrumgebieden is er 's avonds enige reuring toegestaan. De komst van flitsbezorgers paste echter niet in dat plaatje. Er ontstond commotie, zoals we wel eens eerder in bestuurlijk Nederland beleefden met bijvoorbeeld de pick-up-points. De openstelling van vestigingen werd onthaald met handhavingsacties van colleges en voorbereidingsbesluiten van gemeenteraden. Die commotie was overigens niet zonder reden.

#### Flitsbezorgers komen en gaan: de sector innoveert bliksemsnel

De flitsbezorgsector maakte bijzondere tijden door. In hoog tempo werden vier bezorgdiensten in de markt gezet. Zapp is al snel weer vertrokken. Gorillas kreeg aansluiting bij Jumbo, Getir kondigde een samenwerking aan met Just Eat Takeaway.com en Gorillas wordt onderdeel van Getir. Zoekend naar een duurzaam en aanvaard bedrijfsmodel, innoveert de sector in hoog tempo.

#### Wat is nou het probleem?

Nu het stof is neergedaald, is de vraag die overblijft: 'Wat is nou het probleem met dit nieuwe fenomeen?' Bij de eerste vestigingen leek het er inderdaad op dat de flitsbezorgers, naast hun 'gevraagde' bezorgingen in de omgeving, ook veel 'ongevraagde' overlast aan de omgeving bezorgden. Fietsen voor de deur, dichtgeplakte ramen in anonieme panden, onveilig weggebruik met hoge snelheden, de gehele dag door. Vele voorbereidingsbesluiten bevatten een indrukwekkend relaas van deze overlast. Deze overlast, in de praktijk slechts gedeeltelijk ervaren, werd gevoed door beeldvorming in de media, bleek uit (ons) onderzoek.

Wie had nu daadwerkelijk inzicht in aantallen, omvang, intensiteiten en 'gemeten hinder'? In den beginne, we spreken dan over 2021/2022, was het fenomeen flits-bezorging vooral gericht op de impact op de app (de mobiele applicatie). Door deze focus op online aanwezigheid, leverde de fysieke vestigingen geen enkele bijdrage aan de zo gewenste ruimtelijk-functionele kwaliteit van die omgeving. Een kapitale fout. Maar doen andere ondernemers in centrumgebieden dat ook niet een beetje? Ook zijn er de nodige misvattingen, zoals de ogenschijnlijk 24/7 bezorging. Navraag leert dat alleen Zapp dit ooit gedaan heeft. Inmiddels is er veel meer bekend over de ruimtelijke effecten van flitsbezorging uit gesprekken met verschillende overheden, de flitsbezorgdiensten en door analyse van jurisprudentie om een goed ruimtelijk afwegingskader te maken.

---

## 2.2 DE TRANSFORMATIE VAN DE FLITSBEZORGING

### De transformatie en de Gedragscode Sector Snelle Bezorging

De flitsbezorgdiensten hebben in korte tijd een grote ontwikkeling doorgemaakt. Deze transformatie ligt net achter ons. In de loop van 2022 zijn de bedrijfsmodellen drastisch gewijzigd. Bestaande en nieuwe vestigingen kregen een uitstraling die wel goed in de omgeving past en zelfs een extra kwaliteit en impuls aan de ruimtelijk-functionele structuur kan geven. De Gedragscode Sector Snelle Bezorging die is gesloten (10 mei 2022) geeft ook een adequaat antwoord op de oproep uit de omgeving en vanuit bestuurlijk Nederland tot een zorgvuldige inpassing van het nieuwe fenomeen. Veranderingen in bedrijfsvoering geven een steeds duidelijker beeld van toekomstige bedrijfsvoering en de behoefte waarin wordt voorzien.

### Inspelen op signalen en bakens verzetten

Er wordt door de sector ingespeeld op signalen die in veelvoud op de sector zijn afgevuurd. Het lijkt ogenschijnlijk op acties die zijn gericht op lijfsbehoud. Duidelijk is dat de sector heeft ingezien dat de oorspronkelijke aanpak niet goed is geweest en een nieuwe aanpak veelbelovend kan worden. Daar wordt volop aan gewerkt. Enkele gemeenten houden nog vast aan het traditionele beeld ten aanzien van de darkstores uit 2021/2022 en reageren vanuit die positie op de vernieuwing. Uit nieuw ontwikkelde beleidskaders en regelingen blijkt dat ieder initiatief uitgebreid moet worden getoetst, terwijl voor andere branches heldere regels zijn ontwikkeld. Andere gemeenten zetten samen met de flitsbezorgdiensten een volgende stap. Deze handreiking toont aan dat er alle reden is voor het verzetten van de bakens en is een opmaat voor een integrale visie op bezorgeconomie en betere inpassing van vergelijkbare activiteiten in de omgeving.

### Transformatie naar city-hubs

Inmiddels hebben flitsbezorgdiensten de bedrijfsopzet aangepast, gericht op een betere inpasbaarheid van deze functie in de stedelijke omgeving, met name in gemengde gebieden. De darkstore verandert in een city-hub. Een city-hub kun je omschrijven als een distributiepoint met verkoopgelegenheid voor consumptiegoederen zoals dagelijkse goederen of frequent benodigde goederen zoals shirts, sokken en telefoonaccessoires. Het uitgangspunt is dat de goederen online zijn besteld of ter plaatse worden uitgekozen en/of afgehaald, waarbij het zelf uit de schappen halen van producten niet relevant is. Vanuit de city-hub worden de goederen per fiets of elektrisch aangedreven voertuig thuisbezorgd in relatief korte tijd (niet noodzakelijk binnen 10 minuten). De uiterlijke bezorgtijd is bij voorkeur tot 23:00 uur of uiterlijk 24.00 uur, met accenten rondom de tijden voor ontbijt, lunch en avondeten. De city-hub is gevestigd dicht bij de klant in een enigszins dichtbevolkte woonomgeving met voldoende potentiële klanten.

### Meervoudige stedelijke functie

Inmiddels hebben we het bij city-hubs over een stedelijke functie. Omdat een city-hub meer is dan alleen bezorging, detailhandel of bedrijvigheid, spreken we van een meervoudige functie op één locatie. Deze levendigheid kan ook een impuls geven aan leegstaande panden in gemengde gebieden. Zo'n meervoudige functie die zich aanpast aan de omgeving, geeft invulling aan het ruimtelijk beleid van gemeenten voor centrumgebieden en andere gemengde gebieden. Een city-hub kan verder uitgroeien tot een bezorgdienst voor winkels, kantoren, horeca, bedrijfjes en andere dienstverleners in de omgeving. De voorsprong die city-hubs hebben is dat zij beschikken over consumentendata. Hiermee is een city-hub bijvoorbeeld bij uitstek geschikt voor de optimalisering van bezorging vanuit een centrumstraat of ander gemengd gebied.

### Opmaat voor vernieuwing van straatbeeld

De commotie rondom de eerste darkstores is verklaarbaar en is tegelijkertijd opmerkelijk. Kijkend naar de toekomst is te verwachten dat gemeentebesturen met andere bedrijven, dienstverleners, kantoren en winkels in gesprek gaan over panden met dichtgeplakte ramen, stalling van vervoersmiddelen van bezorgers en klanten. Ook komen onderwerpen als emissieloze logistiek, gedragscodes voor bezorging en het inzetten op meervoudige functies voor sterkere schakels aan bod. Het is onderdeel van een bredere maatschappelijke discussie over leefbaarheid. Met de omgeving kan het gesprek worden gevoerd over de gevreesde en over de daadwerkelijk voorkomende effecten. Zo kunnen de ruimtelijke uitstraling en de dynamiek in gemengde gebieden een impuls krijgen. En kan de transformatie van flitsbezorging een opmaat zijn voor verdere vernieuwing van het straatbeeld.

---

## 2.3 REGELINGEN VOOR DARKSTORES EN CITY-HUBS

### Uitwerking

De uitkomsten van de analyses, uitgevoerd in het kader van deze handreiking, zijn door Rho Adviseurs uitgewerkt in twee soorten regelingen: voor city-hubs in centrumgebieden en andere gemengde gebieden én voor darkstores op bedrijventerreinen. De jurisprudentie over darkstores is hierin verwerkt. Bij de uitwerking is ook gekeken naar de Dienstenrichtlijn en de voorwaarden waaraan het opnemen van beperkingen voor diensten in een bestemmingsregeling moeten voldoen. Het staat iedereen vrij deze regeling te gebruiken of aan te passen naar eigen praktijk.

### Het gesprek en het vervolg

Deze handreiking bevat handvatten voor een vernieuwde, ofwel geresette kijk op flitsbezorgers. Het is essentieel om in gesprek te gaan over de bedrijfsopzet, de verschijningsvorm, de effecten en inpassing in de omgeving van de dienstverleners, de omgeving en gemeentebesturen. We nodigen ook andere partijen uit die een rol vervullen in de levendigheid in het stedelijk gebied. Partijen die de ontstane mogelijkheden kunnen benutten om flinke stappen te zetten, met de flitsbezorgers als inspiratiebronnen.

---

## 3. NIEUWE FENOMENEN: DARKSTORES EN CITY-HUBS

### 3.1 HET FENOMEEN DARKSTORES

#### Oorspronkelijke bedrijfsopzet en ruimtelijke effecten van darkstores

Een darkstore is uitsluitend op de bezorgdienst gericht, in een gebouw met een gesloten karakter en stalling van fietsen buiten het gebouw. Daarmee komt deze functie overeen met reguliere bedrijfsfuncties op een bedrijventerrein. Het past daar ook goed. Darkstores zijn te beschouwen als een nieuw fenomeen waar de samenleving behoefte aan heeft; zie de beschrijving van het fenomeen city-hubs voor een uitvoerige analyse hiervan.

#### Kenmerken van darkstores

Darkstores vormen enerzijds de voorloper van city-hubs en anderzijds zullen darkstores blijven bestaan en dan voornamelijk op bedrijventerreinen. Ook een darkstore is een nieuw fenomeen in de samenleving.

Een darkstore heeft de volgende kenmerken:

- een distributiepunt
- voor consumentenproducten, veelal dagelijkse goederen
- die online zijn besteld
- van waaruit tal van bezorgers op elektrische fietsen en -scooters de boodschappen thuisbezorgen
- in tien minuten, bij voorkeur
- tijdens reguliere winkeltijden met piekmomenten op ontbijt, lunch en diner
- dicht bij de klant en de woonomgeving gevestigd.

#### Ruimtelijke effecten van een darkstore vergelijkbaar met die van andere functies

In de beleving heeft een oorspronkelijke darkstore specifieke ruimtelijke effecten die voor een centrum- en gemengde gebieden als ongewenst worden beschouwd. En dat terwijl ook andere functies vergelijkbare effecten hebben:

- bevoorrading van andere winkels en supermarkten in het bijzonder;
- dichtgeplakte ruiten van onder meer supermarkten;
- fietsverkeer en autoverkeer van bezoekers van supermarkten;
- reguliere koeriersdiensten;
- pizza- en andere maaltijdbezorgers en vergelijkbare bezorgdiensten;
- bezorgdiensten van supermarkten;
- bezoekers die een horecagelegenheid verlaten.

Deze diensten kunnen een vergelijkbare druk of een nog grotere druk op de omgeving tot gevolg hebben. In de praktijk zijn veelal maatregelen getroffen om die effecten te ondervangen of de effecten zijn geaccepteerd, terwijl dat bij darkstores (nog niet) het geval is. Bij maatregelen tegen darkstores wordt veelal verwezen naar klachten die bij gemeenten zijn ontvangen, zonder dat dit gestaafd werd met onderzoeksgegevens. Inmiddels is er meer bekend over de ruimtelijke effecten van darkstores.

### 3.2 HET FENOMEEN CITY-HUBS

#### Transformatie van de oorspronkelijke bedrijfsopzet

De oorspronkelijke bedrijfsopzet van een darkstore in pakweg 2020 tot begin 2022 was zodanig dat vestiging als nadelig voor de ruimtelijk-functionele kwaliteit van de omgeving wordt beschouwd, zoals centrumgebieden. Het gaat dan met name om zaken als uitstraling en (verkeers)overlast. Darkstores passen binnen bepaalde voorwaarden overigens wel op bedrijventerreinen.

De drie flitsbezorgdiensten Getir, Gorillas en Flink hebben het darkstore-concept inmiddels omgebouwd naar een city-hub-concept en hebben een Gedragscode Sector Snelle Bezorging gesloten (10 mei 2022; bijlage 1). Daarmee wordt het bedrijfsmodel van een darkstore waartegen veel weerstand bestaat, getransformeerd naar een city-hub, die zo goed mogelijk in of nabij bijvoorbeeld een centrumgebied kan worden ingepast. Dit wordt mede bepaald door de omvang en ontsluiting van de city-hub.



## Kenmerken van city-hubs

Een city-hub kan de volgende kenmerken hebben:

- een distributiepunt eventueel met verkoopgelegenheid en aanverwante activiteiten ter plaatse (zie hierna);
- voor consumentenproducten, veelal dagelijkse goederen, of andere frequent benodigde goederen, zoals T-shirts, kaarsen en telefoonaccessoires;
- die online zijn besteld of ter plaatse kunnen worden uitgekozen en/of afgehaald, waarbij het zelf uit de schappen halen van producten niet relevant is;
- van waaruit bezorgers op fietsen of elektrisch gedreven voertuigen de boodschappen thuisbezorgen;
- in een relatief korte tijd, niet per se binnen tien minuten;
- tot bij voorkeur 23.00 uur of uiterlijk tot 24.00 uur met accenten in de bezorging rondom de tijden voor ontbijt, lunch en avondeten;
- dicht bij de klant en de woonomgeving gevestigd, enigszins dichtbevolkt met dus een voldoende aantal potentiële klanten.

## Accenten in de bedrijfsopzet van city-hubs

Ten opzichte van de oorspronkelijke bedrijfsopzet van een darkstore is een city-hub veel meer gericht op een zorgvuldige inpassing in de omgeving, samenwerking in functies en het uitbouwen van een potentiële maatschappelijke betekenis van een city-hub. Nu de flitsbezorgdiensten langere tijd operationeel zijn in Nederland, en de nodige ervaringen hebben opgedaan met locaties, maken ze andere keuzes in vergelijking met de oorspronkelijke bedrijfsopzet.

- Toegankelijkheid klanten  
De gebouwen zijn toegankelijk voor klanten. Klanten kunnen in de vestiging zelf de boodschappen verzamelen of op verzoek worden boodschappenpakketten door de medewerkers samengesteld.
- Buurtfunctie  
Als een locatie een buurtfunctie kan vervullen, worden ook diensten als (retour)pakket-service aangeboden, kunsttentoonstelling of een koffiehok. In de toekomst kan er samenwerking met andere (lokale) ondernemers voor bezorging van producten ontstaan.
- Niet op bedrijventerreinen  
Vestiging op een bedrijventerrein is geen optie, omdat er ook andere functies dan louter een bedrijfsfunctie aan de orde is. Detailhandel en horeca zijn bijvoorbeeld geen optionele functies voor een bedrijventerrein.
- Bezorgingen  
De huidige vestigingen zijn ingericht op een efficiënt functioneren bij 200 tot 400 bezorgingen op een dag. Bij kleinere vestiging is een tiental fietsen gestald met een enkele e-scooter. Bij grotere vestigingen kan het aantal fietsen twintig bedragen met een tiental e-scooters. Het aantal medewerkers dat op een dag aan het werk is, ligt tussen de tien en veertig. Bezorgers worden volgens de toepasselijke CAO per uur betaald, niet per bezorging.
- Grotere gebouwen  
In de centrum- en gemengde gebieden worden tegenwoordig grotere gebouwen uitgekozen (groter dan 300 m<sup>2</sup> tot 800 m<sup>2</sup>), zodat kantine/wachtruimte voor bezorgers en stalling van fietsen inpandig kan gebeuren. Hiermee wordt overlast voor de omgeving voorkomen. Als er ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte, kan het zijn dat daar fietsen worden geparkeerd. Het gaat dan nadrukkelijk om een situatie die hiervoor geschikt is, dus in een centrum- of gemengd gebied met voldoende ruimte.
- Bezorgpieken  
De bezorgpieken liggen rond de eettijden: ontbijt, lunch en avondeten. Op vrijdag en zaterdag zijn de piekmomenten langer. Sporadisch wordt in de latere avonden bezorgd; het aantal bezorging is ondergeschikt aan het aantal op andere bezorgtijden. Het zijn geen nachtwinkels. Jonge gezinnen voeren de lijst van klantgroepen aan.
- Bestellingen  
Er is een grote variatie in bestellingen. Groente, fruit en zuivel zijn veelvoorkomend, net zoals traditiegetrouw bij supermarkten. Het oorspronkelijke beeld van chips en bier (avondwinkel) blijkt niet terecht. Er is een duidelijke focus op vers en zelfs meer belangstelling voor innovatieve producten, zoals zeewier. Er wordt ook ingezet op pakjes die kunnen worden afgehaald of geretourneerd. In de nabije toekomst kunnen aan het bezorgpakket meer drogisterijproducten worden toegevoegd.

---

- Bezorgtijden

Bezorging vindt doorgaans binnen een half uur of twintig minuten plaats. De eis van 10-minuten-bezorging is niet aan de orde. Bevoorrading van de locatie gebeurt door twee of hoogstens drie voertuigen per dag, waarvan twee bestelbussen en één groter voertuig. Voor personeel is er geen parkeerruimte voor auto's nodig; medewerkers komen per openbaar vervoer, fiets of vergelijkbaar vervoersmiddel.

- Uitstraling

Voor de uitstraling van de vestiging is meer aandacht; deze zijn inmiddels ook (deels) toegankelijk voor publiek. De dichtgeplakte ramen worden vervangen door bijvoorbeeld tentoonstelling van kunst. De bedoeling hiervan is tegemoet te komen aan de kritiek vanuit de omgeving.

## Een city-hub is een nieuw fenomeen in de samenleving

- Trend

Een city-hub is onderdeel van de trend om meer online te winkelen en voorziet in een (toenemende) behoefte aan gemak. Een consument die gebruikelijk vijf keer per week naar de supermarkt gaat, kan ook kiezen voor bezorging en krijgt daarmee als het ware tijd terug.

- Werkgelegenheid

Een city-hub zorgt voor werkgelegenheid, onder andere voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.

- Vervoersmiddelen

Voor bezorging wordt uitsluitend gebruik gemaakt van milieuvriendelijke vervoersmiddelen, zoals elektrische fietsen en wordt aan de doelstelling van het zero-emissievervoer in het stedelijk gebied bijgedragen. In de huidige opzet worden boodschappen met name afzonderlijk bezorgd. Te verwachten is dat dit meer verschuift naar het bezorgen van meerdere 'boodschappen' per rit zoals nu ook al plaatsvindt. Daarbij kan een klant aangeven of een snelle bezorging gewenst is, dan meestal enkelvoudig, of dat bezorging op een bepaald tijdstip beter past, zodat een combinatie van boodschappen voor de bezorgdienst mogelijk wordt.

- Jonge stedelijke bevolking

Het doen van (last minute) online boodschappen en het direct laten bezorgen door (fiets-)koeriers is een extra mogelijkheid voor de inwoners voor het verkrijgen van hun (dagelijkse) boodschappen. Deze mogelijkheid sluit aan bij de wensen van ook de (jonge) stedelijke bevolking en om hen aan het stedelijk gebied te binden.

- Leegstaande panden

Een city-hub kan een goede invulling zijn voor leegstaande (winkel)panden buiten vitale kerngebieden en kan daar bijdragen aan het tegengaan van verloedering door het toevoegen van levendigheid. De flietsbezorgdiensten hebben op enkele locaties langdurige leegstand opgelost; naar verluid stond circa 25% van de panden langer dan een jaar leeg.

- Autobewegingen

Het bezorgen resulteert in minder autobewegingen van klanten. Bezorging vindt namelijk voornamelijk plaats rondom tijden voor ontbijt, lunch en avondeten, wanneer de supermarkten ook open zijn.

- Planbaar

Klanten zullen door de bijna onmiddellijke beschikbaarheid minder verse producten op voorraad inkopen en daardoor ook minder hoeven weg te gooien (minder voedselverspilling dus), omdat een specifieke bestelling wordt gedaan voor het ontbijt, de lunch of avondeten. De praktijk van flietsbezorgdiensten is dat het bestelde boodschappenpakket vergelijkbaar is met de hoofdbestanddelen van het boodschappenpakket van een supermarkt: regulier eten. Voordeel voor de klant is dat het moment van bezorging planbaar is.

Het is gewenst city-hubs, als nieuw fenomeen in de samenleving, te faciliteren in het ruimtelijk-planologisch kader. Immers, de samenleving heeft hieraan behoefte en city-hubs kunnen ook betekenis hebben voor andere doelen van het gemeentelijk beleid. Ook hier geldt echter vanuit het principe van een goede ruimtelijke ordening, de juiste functie op de juiste plek.

---

## 4. VESTIGINGSKADERS EN BESTEMMINGSREGELING VOOR CITY-HUBS EN DARKSTORES

### 4.1 INPASSING IN BELEIDSKADERS

#### Gangbare beleidskaders voor centrumgebieden, aanloopstraten en wijk- en buurtwinkelcentra

In het algemeen streven gemeenten voor centrumgebieden naar een aantrekkelijke, groene, sociale en lokale plekken waar een mix aan functies aanwezig is en een diversiteit aan activiteiten plaatsvindt: cultuur, leisure, horeca, winkels, werken, consumeren en wonen – en waar ontmoeten centraal staat.

Voor centrumgebieden streven gemeentebesturen naar:

- een levendig en aantrekkelijk centrumgebied met een florierende winkelstructuur;
- aanloopstraten met een diversiteit aan functies waarin andere functies dan detailhandel de boventoon voeren;
- wijkcentra voor de frequente benodigdheden (boodschappen) die voornamelijk zijn gericht op de wijken in de directe omgeving.

Voor alle gemengde gebieden staat de ontmoetingsfunctie voorop. Nieuwe ontwikkelingen moeten de ruimtelijk-functionele structuur versterken.

De beleidskaders zijn in bestemmingsplannen uitgewerkt in bestemmingen. In de bestemmingen voor centrumgebieden en in bestemmingen voor andere gemengde gebieden worden onder meer bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Deze bestemmingen kenmerken zich door het aantrekken van bezoekers of van personeel. De mate waarin dit gebeurt verschilt per functie.

#### Nieuwe beleidskaders voor mobiliteit en duurzaamheid

Gemeentebesturen zetten op het gebied van mobiliteit in op een goede en veilige verkeersafwikkeling voor inwoners en bezoekers en het terugdringen van hinder en overlast van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Het verleiden gebruik te maken van duurzame mobiliteitsvormen, zoals fietsen, lopen, openbaar vervoer en schone auto's, staat centraal. Steeds vaker wordt gestreefd naar emissieloze vervoersmiddelen.

Kenmerkend is dat de beleidskaders veelal uit diverse losse onderdelen bestaan, zoals beleid gericht op meer fietsen en emissieloze vervoersmiddelen. Daaraan kan worden toegevoegd dat locaties waar vervoersstromen samenkomen, zoals city-hubs worden gestimuleerd.

#### Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen grenzen aan andere gemengde gebieden of woongebieden. In deze randen wordt veelal lichte bedrijvigheid toegestaan. Gebieden voor zwaardere bedrijvigheid blijven daarvoor gereserveerd.

#### Toetsing van city-hubs en darkstores aan de beleidskaders

City-hubs geven invulling aan het beleid van ontmoeting, soms meer dan de bedrijfjes of kantoren die in een straat zijn toegestaan, soms ook minder in vergelijking met bijvoorbeeld enkele reguliere winkels. In ieder geval is een city-hub vergelijkbaar met bedrijven en dienstverlening, mogelijk ook in de toekomst meer en meer met detailhandel in de vorm van een kleine winkel en maatschappelijke functies.

City-hubs dragen in enige mate bij aan de beoogde ontmoetingsfunctie zoals enkele andere functies dit ook doen. In de praktijk komt het voor dat city-hubs structurele leegstand oplossen (circa 25% van de vestigingen). Het opnieuw in gebruik nemen van zo'n pand, zodat het mogelijk ook beter wordt onderhouden, verbetert de uitstraling van activiteiten in bijvoorbeeld een winkelstraat of ander gemengd gebied. Een city-hub kan uitgroeien zodanig dat steeds beter invulling aan het beleidskader wordt gegeven.

---

Darkstores passen goed in randgebieden van bedrijventerreinen. Voorwaarde is dat de darkstore een bedrijfsmatige functie heeft en bijvoorbeeld geen detailhandelfunctie (niet publiek toegankelijk). Een randgebied biedt ook de gewenste sociale en verkeersveiligheid voor de bezorgers zelf.

City-hubs en darkstores zorgen voor een duurzamere vervoersmodaliteit: gebruik van fietsen en elektrische vervoersmiddelen zoals e-bikes en e-scooters. Dit past binnen de duurzaamheidsdoelstellingen, zeker wanneer met name een city-hub voor ondernemers in de omgeving ook bezorgdiensten kan verzorgen. Aangezien de bezorgingen zich concentreren rond de vaste eetmomenten, is de verwachting dat deze bezorgdienst in de plaats komt voor de boodschappen in winkels en geen hyperconsumptie tot gevolg heeft. Dat is ook niet het effect van de reguliere maaltijdbezorging.

## 4.2 INPASSING IN DE OMGEVING

Voor het inpassen van een city-hub in een omgeving is het van belang aandacht te besteden aan de volgende ruimtelijke effecten.

- Aanvoer producten  
Aanvoermogelijkheden van producten voor vrachtverkeer met een reguliere frequentie ondanks de beperkte omvang van een magazijn. De toevoerwegen moeten hiervoor geschikt zijn en ter plaatse moet voor laden en lossen voldoende ruimte aanwezig zijn. Het geluid mag geen overmatige hinder veroorzaken (draaiende motoren, koelunits). Anders dient de aanvoer in lichtere motorvoertuigen plaats te vinden.
- Bezorging  
Een hoge frequentie van bezorging vanuit de city-hub. Hieruit volgt dat het accent van een city-hub gepaard gaat met een groter aantal vervoersbewegingen van e-bikes en e-scooters ten opzichte van een kleine winkel, maar aanzienlijk minder dan bij een supermarkt. Daarbij is ook de verkeersveiligheid van belang, waarvoor flitsbezorgers specifiek aandacht hebben.
- Ruimte voor stalling en bezorgers  
De stallingsruimte voor de vervoersmiddelen. Dit legde bij darkstores veelal een relatief groot beslag op de openbare ruimte. Bij city-hubs is inspannende stallingsruimte nodig, zodat het inladen van vervoersmiddelen en het samenzijn van bezorgers binnen gebouwen plaatsvinden, tenzij de openbare ruimte dit kan opvangen.
- Bedrijfstijden  
Het frequent bezorgen vanuit de city-hub gedurende nachtelijke uren past niet in centrum-, andere gemengde - of woongebieden. Beperking tot bezorging tot 24.00 uur is een vereiste voor de inpasbaarheid in een omgeving anders dan een bedrijventerrein, gelet op het woon- en leefklimaat van bewoners. Maatwerk is uiteraard mogelijk bij het treffen van passende maatregelen waar nodig. In de latere avonduren is het aantal bestellingen beperkt en daarmee de effecten voor de omgeving ook beperkt; desgewenst kunnen aanvullende geluidsmaatregelen worden getroffen. De gemeentelijke verordeningen voor sluitingstijden van functies moeten hierop worden afgestemd.
- Geluid  
Vervoersmiddelen mogen geen geluid maken, zoals scooters met een verbrandingsmotor. Fietsen en elektrische vervoersmiddelen zijn wel passend.
- Verkeersveiligheid  
Het waarborgen van verkeersveiligheid en onbelemmerde doorgang van routes, gelet op stalling van vervoersmiddelen en het gebruik hiervan, zijn van belang voor de inpasbaarheid van een city-hub in de omgeving.
- Welstand  
Een volledig gesloten uiterlijk, in de vorm van volledig dichtgeplakte ramen, en het ontbreken van een zichtrelatie met straat en geen interactie met publiek zijn ongewenst. Een open, transparante ruimte is een vereiste voor inpassing in de omgeving. Op bedrijventerreinen zijn de interactie met de omgeving en het welstandsaspect niet aan de orde, tenzij voor de betreffende locatie wel dergelijke welstandseisen van toepassing zijn.

## 4.3 GEDRAGSCODE SECTOR SNELLE BOODSCHAPPEN BEZORGING

### De principes van de gedragscode

De fitsbezorgingsbedrijven Flink, Getir, Gorillas en Zapp hebben een gedragscode voor de sector snelle boodschappen opgesteld (10 mei 2022). De gedragscode is als bijlage 1 opgenomen. Uit de gedragscode blijkt dat de sector inzet op het faciliteren en inpassen van city-hubs volgens de principes van een goede ruimtelijke ordening. Tevens wordt ingezet op het voorkomen van overlast voor de omgeving. Hierop wordt de bedrijfsvoering gericht, zoals ook het zorgen voor opleiding en de juiste instructies voor medewerkers.

### Elementen van de gedragscode

De elementen uit de gedragscode komen overeen met bijvoorbeeld afspraken met horecaondernemers ter voorkoming van hinder van bezoekers voor de omgeving. Ten opzichte van andere functies gaan de gedragsregels nog verder om een goede inpassing in de omgeving te waarborgen: open uitstraling, inpandig parkeren van voertuigen en wachtruimtes voor medewerkers, ontplooiën van ruimere activiteiten ten dienste van de directe omgeving.

Bepaalde andere winkels of functies worden in de huidige situatie gekenmerkt door een aanmerkelijk grotere verkeersaantrekkende werking, dichtgeplakte ramen en fietsparkeren over de volle breedte van de vestiging. De gedragsregels vormen de basis voor de te stellen adequate vestigingsvoorwaarden, zodat city-hubs goed worden ingepast in een omgeving en zodanig functioneren dat dit een bijdrage kan leveren aan de ontmoetingsfunctie in of nabij een centrumgebied.

## 4.4 VESTIGINGSKADERS CITY-HUBS

### City-hubs in centrumgebieden en gemengde gebieden

De resultaten van de analyses leveren in samenhang het vestigingskader voor city-hubs in centrumgebieden en gemengde gebieden op.

- Ten aanzien van de ligging in de stedelijke structuur:
  - a. de locatie ligt centraal in het verzorgingsgebied zoals de kern of een gebied rondom het centrum. Dit is een voorwaarde die weliswaar op de eerste plaats door de flitsbezorgdienst wordt gesteld. Hierdoor zijn woongebieden ongeschikt als vestigingslocatie;
  - b. de locatie maakt deel uit van een gebied met een gemengd karakter en is niet gelegen op een bedrijventerrein;
  - c. de locatie ligt bij voorkeur aan de randen van de gemengde gebieden, zoals een winkelstraat; ligging in een winkelstraat is een optie als de vestiging door de beperkte omvang vergelijkbare ruimtelijke effecten heeft als andere winkels of functies in de winkelstraat die ter plaatse zijn toegestaan, of wanneer die effecten zich hoofdzakelijk buiten de winkelstraat voordoen.
- Ten aanzien van de ontsluiting:
  - a. de locatie sluit goed aan op hoofdwegen voor bevoorrading door grote voertuigen of ligt in een winkelstraat of andere gemengde gebieden waar bevoorrading plaatsvindt door kleinere voertuigen zoals die straten en gebieden gebruikelijk is;
  - b. de locatie sluit goed aan op de lokale structuur voor fietsen en hiermee vergelijkbare voertuigen in verband met bezorging.
- Ten aanzien van de ligging in de omgeving:
  - a. de locatie kan in ieder geval solitair zijn gelegen in het stedelijk gebied en omsloten door wegen en/of groene randen, vergelijkbaar met solitaire bedrijfs-, kantoor- en schoollocaties;
  - b. de locatie kan in ieder geval een locatie zijn met een bestemming voor bedrijven uit milieucategorie 2 of een locatie die door de ligging overeenkomst met aan de algemeen gebruikelijke randvoorwaarden hiervoor;
  - c. de locatie kan ook in gemengde gebieden zijn gelegen, voor zover de ruimtelijke effecten van een city-hub vergelijkbaar zijn met de ruimtelijke effecten van functies in de omgeving; bij een korte afstand tot woningen kunnen aanvullende geluidsmaatregelen worden getroffen als waarborg voor behoud van een goed woon- en leefklimaat;
  - d. de locatie en het toekomstig gebruik voor een city-hub voldoen aan de milieuvorwaarden zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit, met name ten aanzien van het geluid van laden en lossen.

- Ten aanzien van de inrichting, het gebouw en het gebruik van de locatie:
  - a. inpandige stallings- en wachtruimte voor vervoersmiddelen en bezorgers is aanwezig en wordt als zodanig gebruikt; als interne stallingsruimte niet mogelijk is kan buiten ter plaatse van het perceel worden toegestaan; voor zover geen interne stallingsruimte of stallingsruimte buiten op het perceel beschikbaar is en aangetoond wordt dat in de openbare ruimte wel voldoende stallingsruimte beschikbaar is, bijvoorbeeld mede gelet op de beperktere omvang van de vestiging, dan kan stallingsruimte in de openbare ruimte worden gebruikt. Het buiten inladen van de boodschappen heeft geen noemenswaardig geluideffect.
  - b. het pand heeft een zichtbare interactie met de directe omgeving en heeft dus niet een overwegend gesloten uiterlijk in de vorm van overwegend dichtgeplakte ramen zonder een zichtrelatie met straat en zonder interactie met publiek;
  - c. de locatie wordt zodanig gebruikt dat de woonfunctie in de omgeving hiervan geen hinder ondervindt;
  - d. voor de bezorging worden vervoersmiddelen zonder geluidsemissie ingezet;
  - e. voldaan wordt aan de Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022); dit blijkt uit een jaarlijkse periodieke monitoring die aan de gemeente en omgeving beschikbaar wordt gesteld;
- Aanvullende bepalingen in het besluit tot afwijking:
  - a. voor zover nodig worden in het besluit voor afwijking aanvullende bepalingen opgenomen gericht op een zorgvuldige afstemming van het gebruik op de omgeving, zoals geluidsnormen;
  - b. nadere voorwaarden kunnen ook worden opgenomen voor de bedrijfsvoering in relatie tot een betere inpassing van het gebruik in de omgeving, zoals elementen uit de Gedragscode Sector Snelle Boodschappen (10 mei 2022) en een informatiepunt of contact tussen de city-hub en omgeving.

#### 4.5 VESTIGINGSKADERS DARKSTORES

##### Darkstores op bedrijventerreinen

Voor darkstores resulteren de analyses in een eigen vestigingskader.

- Ten aanzien van de ligging in de stedelijke structuur:
  - a. de locatie is gelegen op een bedrijventerrein;
  - b. de locatie ligt nabij het verzorgingsgebied, dus niet achter op een bedrijventerrein.
- Ten aanzien van de ontsluiting:
  - a. de locatie sluit goed aan op de lokale structuur voor fietsen en hiermee vergelijkbare voertuigen in verband met bezorging.
- Ten aanzien van de ligging in de omgeving:
  - a. de locatie ligt bij voorkeur solitair in de stedelijke structuur en wordt omsloten door wegen en/of groene randen; woningen zijn in ieder geval op enige afstand van de locatie gesitueerd (10 meter); bij een kortere afstand worden aanvullende geluidsmaatregelen getroffen ter voorkoming van hinder;
  - b. de locatie heeft een bestemming voor bedrijven uit milieucategorie 2, 3.1 of 3.2 of voldoet aan de algemeen gebruikelijke randvoorwaarden hiervoor;
  - c. de locatie en het toekomstig gebruik voor een darkstore voldoen aan de milieuvorwaarden zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit, met name ten aanzien van het laden en lossen;
- Ten aanzien van de inrichting, het gebouw en het gebruik van de locatie:
  - a. inpandige wachtruimte voor bezorgers is aanwezig en wordt als zodanig gebruikt;
  - b. stallingsruimte voor voertuigen kan buiten het gebouw worden ingericht maar wel op het eigen perceel;
  - c. het pand hoeft geen zichtbare interactie met de directe omgeving te hebben en kan dus een overwegend gesloten uiterlijk hebben, tenzij voor de betreffende locatie wel dergelijke welstandseisen van toepassing zijn.
  - d. voor de bezorging worden vervoersmiddelen zonder geluidsemissie ingezet;
  - e. voldaan wordt aan de Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022); dit blijkt uit een jaarlijkse periodieke monitoring die aan de gemeente en omgeving beschikbaar wordt gesteld.
- Aanvullende bepalingen in het besluit tot afwijking:
  - a. voor zover nodig worden in het besluit voor afwijking aanvullende bepalingen opgenomen gericht op een zorgvuldige afstemming van het gebruik op de omgeving, zoals geluidsnormen;

- b. nadere voorwaarden kunnen ook worden opgenomen voor de bedrijfsvoering in relatie tot een betere inpassing van het gebruik in de omgeving, zoals elementen uit de Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022).

## 4.6 INPASSING IN BESTEMMINGSPLANNEN

### Opzet bestemmingsplanregeling

Uit jurisprudentie blijkt dat city-hubs en darkstores op de eerste plaats een specifieke bezorgdienst zijn. City-hubs hebben daarnaast nog enkele andere kenmerken. Beide functies zijn niet gelijk te stellen met detailhandel. Hierop wordt in bijlage 2 uitgebreider ingegaan.

De juridische opzet van een paraplubestemmingsplan city-hubs en darkstores sluit doorgaans aan op parapluperzieningen met betrekking tot parkeren, woningsplitsing of voor horeca en terrassen. In een partiële herziening voor city-hubs en darkstores wordt bepaald dat deze functies niet direct zijn toegestaan.

- Voor city-hubs, darkstores en flitsbezorging worden begripsbepalingen opgenomen.
- In de begripsbepaling van detailhandel wordt aangegeven dat city-hubs en darkstores niet onder dit begrip vallen.
- In diverse bestemmingen wordt bepaald dat city-hubs en darkstores niet zijn toegestaan.
- Om een city-hub in het stedelijk gebied te kunnen toestaan wordt een afwijkingsbevoegdheid opgenomen, waarin de hiervoor opgenomen ruimtelijke voorwaarden zijn verwerkt.
- Darkstores kunnen via een afwijkingsbevoegdheid op een bedrijventerrein worden toegestaan op een daarvoor geschikte locatie zoals hiervoor is ingekaderd.

De gemeente kan steeds een afweging maken aan de hand van specifieke voorwaarden. Initiatiefnemers kunnen zodoende een inschatting maken van de kans van slagen van medewerking door de gemeente. Tevens is een dialoog met de omgeving gewaarborgd, zoals dit ook in de gedragscode is opgenomen. De omgeving ziet in de voorwaarden dat op zorgvuldige wijze met de belangen wordt omgegaan.

## 4.7 DIENSTENRICHTLIJN

### Criteria Dienstenrichtlijn

Met het aanpassen van een bestemmingsregeling worden beperkingen opgenomen aan de vestigingsmogelijkheden voor city-hubs en darkstores. Het betreft hier vestigingsbeperkingen die moeten worden getoetst aan de Europese Dienstenrichtlijn. Aan het opnemen van vestigingsbeperkingen moeten namelijk ruimtelijke motieven ten grondslag liggen. Dit wordt getoetst aan de drie criteria zoals opgenomen in artikel 15, derde lid van de Dienstenrichtlijn:

- a. **discriminatieverbod:** *de eisen maken geen direct of indirect onderscheid naar nationaliteit of, voor vennootschappen, de plaats van hun statutaire zetel;*
- b. **noodzakelijkheid:** *de eisen zijn gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang;*
- c. **evenredigheid:** *de eisen moeten geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken; zij gaan niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken en dat doel kan niet met andere, minder vergaande maatregelen.*

In bijlage 3 is een uitvoerige toetsing aan deze criteria uit e Dienstenrichtlijn opgenomen. De conclusies zijn hierna vermeld.

- **Discriminatieverbod**  
De regeling voor city-hubs en darkstores maakt geen direct of indirect onderscheid naar nationaliteit of, voor vennootschappen, de plaats van hun statutaire zetel van de te vestigen winkels. Er wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 15, derde lid, onder a, van de Dienstenrichtlijn.
- **Noodzakelijkheid**  
Het is noodzakelijk de vestiging van city-hubs en darkstores te reguleren in het belang van het bevorderen van een levendig en vitaal centrumgebied, een goed woon- en leefklimaat en het voorkomen van hinder. Daarmee zijn er dwingende redenen van algemeen belang die het toestaan van city-hubs en darkstores via een afwijkingsbevoegdheid noodzakelijk maken.
- **Evenredigheid**  
Geconcludeerd wordt dat de aanpassingen van de bestemmingsregelingen voldoen aan het evenredigheidscriterium, zoals genoemd onder c van artikel 15, derde lid van de Dienstenrichtlijn: 'De eisen moeten geschikt zijn om het

---

nagestreefde doel te bereiken; zij gaan niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken en dat doel kan niet met andere, minder beperkende maatregelen worden bereikt.’.

#### Gedragcode sector snelle boodschappen

Aanvullend is van belang dat de aanpassingen van de bestemmingsregelingen bijna naadloos aansluiten op de Gedragcode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022). Dit is een reden te meer om te kunnen concluderen dat de aanpassingen van de bestemmingsregelingen voldoen aan de criteria noodzakelijkheid en evenredigheid uit artikel 15, derde lid onder b en c van de Dienstenrichtlijn.



# Bijlage 1 Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022)

## VISIE

Wij streven naar een nauwe en constructieve samenwerking met gemeenten, buurtbewoners en ondernemers. We zoeken samen naar oplossingen om snelle bezorging van boodschappen op een duurzame manier in te passen in Nederland. Dit doen wij aan de hand van 6 principes, geformuleerd vanuit de sector op basis van gesprekken met gemeenten, buurtbewoners en ondernemers.

## DE ZES PRINCIPES VAN SNELLE BOODSCHAPPEN BEZORGING

1. Wij kiezen de locaties van onze vestigingen in nabijheid van onze consumenten met zorg uit.
2. Wij hebben veel aandacht voor onze burens en de openbare ruimte nabij onze vestigingen.
3. Wij zorgen voor een uitstraling van onze vestigingen die past in de omgeving.
4. Veiligheid voor ons personeel en medeweggebruikers heeft onze hoogste prioriteit.
5. Wij zetten actief in op duurzaamheid en gaan voedselverspilling tegen.
6. Wij zorgen goed voor ons personeel en zijn geëncmitteerd om een nieuwe standaard te zetten in de gehele bezorgsector.

### 1. Wij kiezen de locaties van onze vestigingen in nabijheid van onze consumenten met zorg uit

Onze diensten zijn populair onder consumenten omdat wij on demand boodschappen op locatie bezorgen. Wij kunnen alleen snel bezorgen als we in de buurt zitten van onze klanten. De locatie van onze vestigingen is daarom cruciaal en het werkt expliciet niet vanuit perifere bedrijfsgebieden, net zoals dit niet zou werken voor een pizzeria of buurtsupermarkt. Wij doen het volgende voor een goede inpassing in de buurt:

- Wij kiezen onze vestigingen met grote zorg uit, in samenspraak met gemeenten. Dit is maatwerk waarbij we de juiste balans tussen burens, klanten en werknemers vinden.
- Wij vestigen ons niet in centrale winkelstraten, voetgangerszones of in de nabijheid van basis- of middelbare scholen.
- Bevoorrading wordt tot een minimum beperkt en we vestigen ons niet op locaties waar bevoorrading niet mogelijk is. We werken samen met gemeenten om geschikte laad- en losplekken te realiseren.

### 2. Wij hebben veel aandacht voor onze burens en de openbare ruimte nabij onze vestigingen

Wij willen een goede buur zijn en voelen ons onderdeel van de buurt. Daarom gaan wij goed om met de openbare ruimte nabij onze vestigingen.

- Waar mogelijk en wanneer dit passend is, zullen we fietsen en scooters binnen in het pand of op eigen terrein plaatsen. Als fietsen buiten staan, plaatsen we fietsen dicht bij elkaar met ten minste 1,5 meter ruimte voor voetgangers.
- Waar mogelijk en wanneer dit passend is, zullen we fietsen en scooters binnen in het pand of op eigen terrein plaatsen. Als fietsen buiten staan, plaatsen we fietsen dicht bij elkaar met ten minste 1,5 meter ruimte voor voetgangers.
- Alle vestigingen hebben een inpandige recreatieruimte voor personeel zodat mensen binnen kunnen blijven tijdens pauzes en tussen bestellingen door.
- Wij voorkomen luide gesprekken of muziek bij de ingang van de vestigingen. Vóór 8:00 uur 's ochtends en na 20:00 uur is het personeel stil, hier wordt op gecontroleerd.
- Er wordt niet gerookt in groepjes voor de ingang van de vestigingen, vuilnis wordt netjes weggezet en de stoep wordt schoongehouden.
- Elke vestiging heeft een aanspreekpunt voor de buurt en de gemeente. Contactgegevens zijn duidelijk zichtbaar vanaf de buitenkant van het pand.

---

### 3. Wij zorgen voor een uitstraling van onze vestigingen die past in de omgeving

Wij zijn open en transparante bedrijven en willen dit in het aangezicht van de vestigingen laten zien, om locaties goed in te passen in de omgeving.

- We zorgen voor transparante ruiten en gebruiken geen stickers daar waar dat kan. Sommige ruimtes vragen een bepaalde mate van privacy, zoals sanitair of wachtruimtes voor bezorgers.
- Samen met de buurt of gemeente zoeken we een alternatief voor de plint passend bij de buurt en het straatbeeld.

### 4. Veiligheid voor ons personeel en medeweggebruikers heeft onze hoogste prioriteit

Als bedrijf zien wij erop toe dat onze bezorgers veilig kunnen deelnemen aan het verkeer, de geldende verkeersregels in acht nemen en andere verkeersdeelnemers respecteren. Hiervoor committeren wij ons aan verschillende maatregelen:

- Er is géén belofte om boodschappen binnen 10 minuten te bezorgen. Tijd wordt gewonnen door goede locatie van de vestiging (nabij de consument) en slimme verwerking van bestellingen daarbinnen, niet op de fiets. We kunnen snel bezorgen omdat we dichtbij klanten zitten.
- Al onze bezorgers krijgen een verkeerstraining en het advies een helm te dragen die door ons ter beschikking gesteld wordt. Bezorgers zullen geen zware boodschappen op hun rug vervoeren.
- We begrenzen de maximale snelheid van onze elektrische fietsen tot 25 km/h en elektrische scooters tot 45 km/h. Elk voertuig heeft een telefoonhouder voor veilige navigatie.
- Er zijn geen (financiële) prikkels om snel te fietsen. Ons personeel krijgt een uurloon en wordt niet afgerekend op langzaam bewegen in het verkeer, noch extra beloond voor snelheid.

### 5. Wij zetten actief in op duurzaamheid en gaan voedselverspilling tegen

Met onze dienst dragen we bij aan een duurzamere stad met minder auto's en minder uitstoot.

- Bezorging van de boodschappen wordt gedaan met elektrische fietsen en e-scooters.
- Wij committeren ons aan verschillende initiatieven om voedselverspilling tegen te gaan.
- Bij het hanteren van verpakkingen wordt aandacht besteed aan milieuvriendelijke keuzes.

### 6. Wij zorgen goed voor ons personeel en zijn gecommiteerd om een nieuwe standaard te zetten in de gehele bezorgsector

In een korte periode hebben we in Nederland duizenden banen gecreëerd. In deze snelle groei willen wij goed voor ons personeel zorgen.

- Het overgrote deel van onze werknemers is in loondienst en valt onder de E-commerce CAO, welke mede door ons is geïnitieerd.
- Onze werknemers verdienen meer dan het minimumloon, hebben vakantiedagen, krijgen doorbetaald bij ziekte. Daarnaast bouwt iedereen die 21 jaar of ouder is een pensioen op.
- Wij volgen de verplichtingen uit de arbeidswetten en houden ons aan de verplichte afdracht van sociale premies en belastingen.
- We geloven in eerlijke kansen voor iedereen en verwelkomen daarom ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Er zijn doorgroeimogelijkheden voor al ons personeel.
- Wij zijn voor een expliciet verbod voor bezorgers jonger dan 16 jaar.
- In de vestigingen zelf zorgen wij voor een veilige en fijne omgeving. In onze vestigingen zijn stellingen niet te zwaar beladen en worden zware producten – zoals sixpacks en glazen flessen – niet hoog geplaatst.

## MAATWERK

Hierboven staan de zes algemene principes waaraan wij ons als sector committeren. Samen met gemeenten willen we maatwerk leveren voor elke vestiging.

Daarnaast maken wij voor elke vestiging samen met de gemeente specifieke afspraken over bijvoorbeeld parkeren, bevoorrading en het aangezicht van de vestiging. Hiermee borgen wij maatwerk in elke gemeente, elke locatie is immers anders.

---

## UITVOERING

Deze gedragscode is op initiatief van en van toepassing op Flink, Getir, Gorillas en Zapp. De inhoud van deze code wordt nadrukkelijk onder de aandacht gebracht bij onze werknemers en andere direct betrokkenen. Wij zien erop toe dat de afspraken worden nageleefd. Verder zijn wij met elke gemeente waar wij ons gaan vestigen of reeds actief zijn ook in nauw overleg, om eventuele vragen en klachten die hen bereiken ook aan te pakken. Hiermee willen wij als sector aanspreekbaar en benaderbaar zijn en blijven.

Dit is de eerste versie van deze gedragscode. Op basis van vervolgesprekken met gemeenten, buurtbewoners en ondernemers zullen wij deze principes bijwerken. Door periodieke revisies willen wij deze gedragscode blijvend laten aansluiten op een constant veranderende samenleving.



---

## Bijlage 2 Jurisprudentie city-hubs en darkstores

### **ECLI:NL:RVS:2022:2851; ABRVS 6 OKTOBER 2022, AMSTERDAM**

De Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak heeft in de meest actuele uitspraak beoordeeld of een darkstore als detailhandel moet worden aangemerkt.

- De begripsomschrijving van detailhandel moet zo worden uitgelegd dat er in ieder geval sprake moet zijn van een uitstalling van goederen ten verkoop in het pand. Daarvan is geen sprake.
- De in het pand aanwezige goederen worden daar hoofdzakelijk opgeslagen met het oog op de bezorging ervan bij de kopers thuis en worden daar niet uitgesteld teneinde deze aldus te tonen aan potentiële kopers ervan, die het pand bezoeken. Verder acht de voorzieningenrechter van belang dat het ten verkoop aanbieden, het bestellen en het betalen van de koopsom niet in het pand aan de Amsterdamsestraatweg plaatsvindt, maar online. Ook vindt de levering van verkochte goederen aan de kopers ervan ook niet in het pand plaats. De verkochte goederen worden immers bij de kopers thuis bezorgd.
- Ook bij een aangepaste bedrijfsopzet is geen sprake van detailhandel. In die aangepaste bedrijfsopzet kunnen klanten ook bij vestigingen binnenlopen om hun bestelling op te halen of om ter plaatse via een tablet een bestelling te plaatsen en deze direct mee te nemen. Een werknemer pakt de bestelling vervolgens in. De klant mag desgevraagd ook bij de rekken met boodschappen gaan kijken om te bestellen producten aan te wijzen of te pakken. Deze aanpassing van de bedrijfsvoering moet, gelet op het aandeel ervan in de totale bedrijfsvoering in het pand, worden beschouwd als een daaraan ondergeschikte activiteit, hetgeen ook in andere vestigingen het geval is.
- Zoals hiervoor is overwogen is de voorzieningenrechter vooralsnog van oordeel dat de in de vestiging verrichte hoofdactiviteit, door het college geformuleerd als fliksbezorgdienst, niet in overeenstemming is met het bestemmingsplan.
- Naar voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter kan de rechtbank ook worden gevolgd in haar standpunt dat niet wordt voldaan aan de tweede volzin van de begripsomschrijving van detailhandel in artikel 1.40 van de planregels, omdat in de vestiging geen showroom aanwezig is.
- In het aangevoerde over de Dienstenrichtlijn en het gelijkheidsbeginsel ziet de voorzieningenrechter vooralsnog ook geen aanleiding voor het oordeel dat de uitspraak van de rechtbank onjuist is.

Onder deze omstandigheden is de Voorzieningenrechter van oordeel dat in het pand geen sprake is van detailhandel. Dit sluit aan op andere uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak.<sup>1</sup> Daarin is met name overwogen dat een darkstore geen detailhandel is maar een distributiepunt. Het criterium uitstalling ter verkoop is daarbij van belang; daar voldoet een darkstore niet aan. Dit blijkt ook uit de definitiebepaling van detailhandel; een darkstore past niet binnen die begripsbepaling.


### **ECLI:NL:RVS:2021:1546, ABRVS 14 JULI 2021, ZOETERMEER**

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft beoordeeld of een webwinkel en bedrijf is of dat een webwinkel toch als detailhandel kan worden aangemerkt en daarmee past binnen een bestemming voor detailhandel.

- Het bedrijf is in de eerste plaats een webwinkel. Producten worden online besteld en bij de klanten bezorgd.
- Klanten kunnen de producten ook afhalen in het pand. Daarvoor is een afhaalbalie aanwezig. Daarnaast is er een experience center.
- Op de begane grond producten, zoals kleding, schoenen en andere voor het “trailen” benodigde producten, zijn uitgesteld, zoals dat ook gebeurt in winkels. De kleding, schoenen en andere producten hangen aan, onderscheidenlijk liggen in rekken en van de kleding en schoenen zijn exemplaren aanwezig in verschillende maten. De ruimte waar deze producten zijn uitgesteld, is niet afgeschermd en dus toegankelijk voor klanten.
- Personen die voor een bijeenkomst van het bedrijf of voor de testbaan komen en klanten die hun producten komen ophalen of ruilen, kunnen ter plaatse deze producten kopen.

---

<sup>1</sup> ECLI:NL:RVS:2021:1546, ABRVS 14 juli 2021, Zoetermeer; ECLI:NL:RBAMS:2022:3514, ECLI:NL:RBAMS:2022:2255, ECLI:NL:RBDHA:2022:3082, ECLI:NL:RBDHA:2022:1471

- 
- Het bedrijf heeft verklaard dat de producten op zo'n manier zijn uitgesteld dat de aankoop daarvan voor deze personen aantrekkelijk wordt gemaakt.

Onder deze omstandigheden is de Afdeling bestuursrechtspraak van oordeel dat in het pand sprake is van de uitstalling van producten met als doel deze te verkopen. Dit wordt aangemerkt als detailhandel.

## Bijlage 3 Dienstenrichtlijn: noodzakelijkheid en evenredigheid

### NOODZAKELIJKHEID

#### Dwingende redenen van algemeen belang volgens de Dienstenrichtlijn

Het noodzakelijkheidsvereiste betreft de vraag of vestigingsbeperking is gerechtvaardigd vanwege een dwingende reden van algemeen belang. Oftewel zijn de doelen die met de maatregel worden nagestreefd, te definiëren als dwingende maatregelen van algemeen belang zoals is omschreven in de Dienstenrichtlijn en de op basis daarvan ontstane jurisprudentie.

Van het begrip “een dwingende reden van algemeen belang” is een begripsbepaling in artikel 4 lid 8 van de Dienstenrichtlijn opgenomen en uitgewerkt in de overwegingen bij de Dienstenrichtlijn. Dit is vervolgens toegepast in de conclusie van de Advocaat-Generaal en het arrest van het Europese Hof inzake Visser Vastgoed en in de uitspraken van de Raad van State over het bestemmingsplan Appingedam Stad.

- In de Dienstenrichtlijn staat in artikel 4 lid 8  
„Dwingende redenen van algemeen belang”: redenen die als zodanig zijn erkend in de rechtspraak van het Hof van Justitie; waaronder de volgende gronden: openbare orde, openbare veiligheid, staatsveiligheid, volksgezondheid, handhaving van het financiële evenwicht van het sociale zekerheidsstelsel, bescherming van consumenten, afnemers van diensten en werknemers, eerlijkheid van handelstransacties, fraudebestrijding, bescherming van het milieu en het stedelijk milieu, diergezondheid, intellectuele eigendom, behoud van het nationaal historisch en artistiek erfgoed en doelstellingen van het sociaal beleid en het cultuurbeleid.
- In de genoemde conclusie van de Advocaat-Generaal is dit als volgt uitgewerkt.  
Een gemeente kan er belang bij hebben om via een bestemmingsplan te bevorderen dat de binnenstad haar dynamiek en oorspronkelijke karakter behoudt. Regulering van de vestigingsmogelijkheden voor winkels kan in algemene zin onderdeel zijn van een dergelijk beleid. Bovendien is het mogelijk dat een gemeente ook de hoeveelheid en doorstroming van het verkeer binnen en buiten de stad wil beïnvloeden. Daaraan moet worden toegevoegd dat de betrokken maatregel niet economisch is in de zin dat het doel en het gevolg ervan is dat bepaalde detailhandelaars gunstiger worden behandeld dan andere. Veeleer gaat het om een manier van leven in een stad en daarmee bijna om cultuurbeleid, dat ook als een dwingende reden van algemeen belang is erkend in artikel 4, punt 8, van richtlijn 2006/123. (134)”
- In de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan centrum Appingedam (ECLI:NL:RVS:2019:2569) wordt hierover gesteld:  
“Door middel van branchering in het perifere winkelgebied beoogt de raad een mix van winkels in het centrum te behouden of te bevorderen die is afgestemd op de behoefte en het koopgedrag van de consument. Daarmee wordt beoogd een aantrekkelijk centrum te bevorderen, om de leefbaarheid van het stadscentrum te behouden en leegstand in binnenstedelijk gebied te voorkomen. De raad heeft zich op goede gronden op het standpunt gesteld dat het nastreven van deze doelen nodig is vanuit een oogpunt van bescherming van het stedelijk milieu, temeer wanneer – zoals in Appingedam – sprake is van een verhoudingsgewijs hoog leegstandspercentage aan winkelruimte in het stadscentrum. Gelet hierop heeft de raad zich op goede gronden op het standpunt gesteld dat het behoud van de leefbaarheid van het stadscentrum en het voorkomen van leegstand in binnenstedelijk gebied, noodzakelijk zijn voor de bescherming van het stedelijk milieu en een dwingende reden van algemeen belang vormen die branchering in het perifere winkelgebied rechtvaardigt.”.

#### City-hubs en darkstores en dwingende redenen van algemeen belang

Het is noodzakelijk de vestiging van city-hubs en darkstores te reguleren in het belang van het bevorderen van een levendig en vitaal centrumgebied, een goed woon- en leefklimaat en het voorkomen van hinder. Daarmee zijn er dwingende redenen van algemeen belang die het toestaan van city-hubs en darkstores via een afwijkingsbevoegdheid noodzakelijk maken. Dit volgt met name uit het gemeentelijk beleid, waarin wordt ingezet op een florerende winkelstructuur: een aantrekkelijk voorzieningenniveau voor bezoekers uit de kern en de regio; een gunstig ondernemersmilieu voor winkeliers en vastgoedeigenaren en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor omwonenden direct rondom winkelcentra.

Daarnaast zorgen city-hubs voor een duurzamere vervoersmodaliteit: gebruik van fietsen en elektrische vervoersmiddelen zoals e-bikes en e-scooters.

## EVENREDIGHEID

### Beoordeling van de evenredigheid van de maatregel

Het derde aspect van de toetsing aan de Dienstenrichtlijn betreft de evenredigheid, zoals genoemd onder c van artikel 15, derde lid van de Dienstenrichtlijn: *‘De eisen moeten geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken; zij gaan niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken en dat doel kan niet met andere, minder beperkende maatregelen worden bereikt.’*

Op basis van de actuele jurisprudentie kan dit worden vertaald naar de volgende vragen.

1. Is de maatregel geschikt en effectief om de nagestreefde doelen te bereiken?
2. Wordt met de maatregelen (beperking tot één supermarkt) coherent en systematisch gehandeld om het nagestreefde doel te bereiken? De zogenoemde hypocrisietest.
3. Gaan de maatregelen niet verder dan nodig om het nagestreefde doel/de nagestreefde doelen te bereiken?
4. Kan het effect dat wordt bereikt met het niet toestaan van city-hubs niet met andere, minder beperkende maatregelen worden bereikt?

Hierna worden deze deelaspecten van de evenredigheidseis separaat behandeld.

Bij het beantwoorden van de vraag of de maatregel geschikt is om de beoogde doelen te bereiken zijn, op basis van de recente jurisprudentie, de volgende aspecten van belang.

- Het is vaste rechtspraak van het Europese Hof (arrest van het Hof van 13 juni 2018, Deutscher Naturschutzring, ECLI:EU:C:2018:433, punt 49) dat een maatregel voor de evenredigheidstoets slaagt indien hij kan bijdragen aan de verwezenlijking van de nagestreefde doelstelling. De maatregel hoeft niet noodzakelijkerwijs zelfstandig deze doelstelling te verwezenlijken.
- In de uitspraak Decathlon Schiedam/Den Haag (ECLI:NL:RVS:2019:965) wordt dit door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State nader uitgewerkt. Gesteld wordt dat *“niet voor elke specifieke beperking die uit de regeling volgt aannemelijk te maken is dat deze er op zichzelf toe leidt dat de nagestreefde doelen worden bereikt en dat het achterwege laten daarvan er op zichzelf toe leidt dat de nagestreefde doelen niet worden bereikt. Aannemelijk moet worden dat de specifieke beperking een zinvolle bijdrage levert aan het bereiken van de met de regeling nagestreefde doelen.”*

### Is de maatregel geschikt en effectief om de nagestreefde doelen te bereiken?

- Het reguleren van city-hubs via een bestemmingsplan is effectief en geschikt.
- De ruimtelijke effecten van city-hubs zijn zodanig dat het nodig is hiervoor een specifieke regeling te treffen in de vorm van een afwijkingsbevoegdheid, zodat een zorgvuldige afweging ten aanzien van de mogelijke vestiging kan plaatsvinden.

### Wordt met de maatregel city-hub en darkstore als specifieke bezorgdienst aan te merken coherent en systematisch gehandeld om het nagestreefde doel te bereiken? De zogenoemde hypocrisietest.

- Bij het ontbreken van regulering kunnen city-hubs zich naast elkaar vestigen (coherent en systematisch handelen, salamitactiek). Ter voorkoming hiervan en om coherent en systematisch handelen te effectueren, is regeling van afzonderlijke city-hubs nodig.
- Aangesloten wordt op de methodiek voor ruimtelijke milieuzonering en het categoriseren van bedrijfsactiviteiten in milieucategorieën door middel van toepassing van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
- Regulering van city-hubs wordt in een bestaand systeem voor regulering van bedrijfsactiviteiten ingepast en dus is sprake van coherent en systematisch handelen.

### **Gaan de maatregelen niet verder dan nodig om het nagestreefde doel/de nagestreefde doelen te bereiken?**

- Regulering gaat niet verder dan nodig. City-hubs worden niet per definitie en in het geheel uitgesloten.
- Maatwerk wordt geleverd voor het toestaan van city-hubs, waarvoor adequate ruimtelijke randvoorwaarden worden opgenomen.
- Voor zover voldoen aan de regels, kan de activiteit op basis van de ruimtelijke voorwaarden in de omgeving worden ingepast.

### **Kan het effect dat wordt bereikt met de definiëring van city-hubs als specifieke bezorgdienst, niet met andere, minder beperkende maatregelen voor het gebruik als detailhandel worden bereikt?**

- Er zijn flankerende regelingen nodig ten aanzien van verkeersveiligheid, uitstraling en dergelijke. Hierover moeten met de sector afspraken worden gemaakt.
- De flankerende voorwaarden zijn echter onvoldoende om de ruimtelijke effecten voor de omgeving te ondervangen.
- Er is een basisregeling nodig in het bestemmingsplan.

### **City-hubs en darkstores en de evenredigheid van de maatregel**

Geconcludeerd wordt dat de aanpassingen van de bestemmingsregelingen voldoen aan het derde aspect van de toetsing aan de Dienstenrichtlijn betreft de evenredigheid, zoals genoemd onder c van artikel 15, derde lid van de Dienstenrichtlijn: 'De eisen moeten geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken; zij gaan niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken en dat doel kan niet met andere, minder beperkende maatregelen worden bereikt.'



## Bijlage 4 Uitwerking city-hubs en darkstores in een bestemmingsregeling

### AANPASSINGEN BESTEMMINGSREGELINGEN

Hoofdstuk 1: inleidende regels

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

Hoofdstuk 3: overgangs- en slotregels

### HOOFDSTUK 1: INLEIDENDE REGELS

#### Artikel 1 begrippen

##### 1. Plan:

het bestemmingsplan '<City-hubs en darkstores>', van de gemeente '<GEMEENTE>', met planid <NL.IMRO.01234.BPflitsbezorgdiens-01234>;

##### 2. Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand met de bijbehorende regels;

##### 3. City-hub:

- a. Een overwegend niet voor het publiek toegankelijke opslagruimte of magazijn, niet zijnde een winkel, hoofdzakelijk gericht op de distributie van overwegend consumentenartikelen en met name van dagelijkse goederen, die via internet/een app worden besteld en betaald, die op een andere locatie worden geleverd, via flitsbezorging, waarbij in relatief beperkte mate sprake is van direct fysiek klantcontact elders;
- b. met aanvullend in ieder geval een voor het publiek toegankelijke ruimte voor detailhandel en een uitstraling, grotendeels vergelijkbaar met een winkel.

##### 4. Darkstore:

Niet of slechts in zeer beperkte mate voor het publiek toegankelijke opslagruimte of magazijn, niet zijnde een winkel, gericht op de distributie van overwegend consumentenartikelen en met name van dagelijkse goederen, die via internet/een app worden besteld en betaald, die op een andere locatie worden geleverd, via flitsbezorging, waarbij in relatief beperkte mate sprake is van direct fysiek klantcontact elders.

##### 5. Detailhandel:

Aan de begripsbepaling voor detailhandel wordt 'niet zijnde een darkstore of een city-hub' toegevoegd, zodat deze bepaling als volgt gaat luiden.

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden van goederen, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren aan personen, die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, niet zijnde een darkstore of een city-hub.

##### 6. Flitsbezorging:

Een specifieke vorm van een bezorgdienst, waarvan de bedrijfsvoering hoofdzakelijk is gericht op het dagelijks veelvuldig en verkopen, distribueren en afleveren van elektronisch aangeboden producten/boodschappen, die vanuit een distributiecentrum door een koeriersdienst aan en bij de consument worden geleverd. De producten/boodschappen worden vanuit een darkstore als specifieke bezorgdienst, kort na de bestelling aan de bezorger aangeleverd voor een directe levering aan de klant binnen een zeer korte termijn. Flitsbezorging richt zich niet primair op het door middel van de uitstalling ten verkoop aanbieden van producten/boodschappen aan het winkelend publiek.

#### Artikel 2 wijze van meten

De geldende wijzen van meten uit de onderliggende van kracht zijnde bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 3.4 blijven onverkort van toepassing.

## HOOFDSTUK 2: BESTEMMINGSREGELS

### Artikel 3 Bestemmingsregels

#### 3.1. Bestemmingsomschrijvingen

Ter plaatse van de voor 'bedrijf' en '<bestemming>' aangewezen gronden zijn city-hubs en darkstores niet toegestaan.

#### 3.2. Afwijkingsbevoegdheid city-hubs ter plaatse van de bestemmingen '<bestemming>'

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen voor het bepaalde in lid 3.1 voor het toestaan van een city-hub ter plaatse van de bestemmingen '<bestemming>' voor zover wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Ten aanzien van de ligging in de stedelijke structuur:
  - a. de locatie ligt centraal in het verzorgingsgebied, zoals de kern of een gebied rondom het centrum;
  - b. de locatie maakt deel uit van een gebied met een gemengd karakter en is niet gelegen op een bedrijventerrein;
  - c. de locatie ligt bij voorkeur aan de randen van de gemengde gebieden, zoals een winkelstraat; ligging in een winkelstraat is een optie als de vestiging door de beperkte omvang vergelijkbare ruimtelijke effecten heeft als andere winkels of functies in de winkelstraat die ter plaatse zijn toegestaan, of wanneer die effecten zich hoofdzakelijk buiten de winkelstraat voordoen.
2. Ten aanzien van de ontsluiting:
  - a. de locatie sluit goed aan op hoofdwegen voor bevoorrading door grote voertuigen of ligt in een winkelstraat of ander gemengd gebied waar bevoorrading plaatsvindt door kleinere voertuigen zoals dit in die straten en gebieden gebruikelijk is;
  - b. de locatie sluit goed aan op de lokale structuur voor fietsen en hiermee vergelijkbare voertuigen in verband met bezorging.
3. Ten aanzien van de ligging in de omgeving:
  - a. de locatie kan in ieder geval solitair zijn gelegen in het stedelijk gebied en omsloten door wegen en/of groene randen, vergelijkbaar met solitaire bedrijfs-, kantoor- en schoollocaties;
  - b. de locatie kan in ieder geval een locatie zijn met een bestemming voor bedrijven uit minimaal milieucategorie 2 of een locatie die door de ligging overeenkomt met aan de algemeen gebruikelijke randvoorwaarden hiervoor;
  - c. de locatie kan ook in gemengde gebieden zijn gelegen, voor zover de ruimtelijke effecten van een city-hub vergelijkbaar zijn met de ruimtelijke effecten van functies in de omgeving; bij een korte afstand tot woningen kunnen aanvullende geluidsmaatregelen worden getroffen als waarborg voor behoud van een goed woon- en leefklimaat;
  - d. de locatie en het toekomstig gebruik voor een city-hub voldoen aan de milieuvorwaarden zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit, met name ten aanzien van het geluid van laden en lossen.
4. Ten aanzien van de inrichting, het gebouw en het gebruik van de locatie:
  - a. in pandige stallings- en wachtruimte voor vervoersmiddelen en bezorgers is aanwezig en wordt als zodanig gebruikt; als interne stallingsruimte niet mogelijk is kan buiten ter plaatse van het perceel worden toegestaan; voor zover geen interne stallingsruimte of stallingsruimte buiten op het perceel beschikbaar is en aangetoond wordt dat in de openbare ruimte wel voldoende stallingsruimte beschikbaar is, bijvoorbeeld mede gelet op de beperktere omvang van de vestiging, dan kan stallingsruimte in de openbare ruimte worden gebruikt.
  - b. het pand heeft een zichtbare interactie met de directe omgeving en heeft dus niet een overwegend gesloten uiterlijk in de vorm van overwegend dichtgeplakte ramen zonder een zichtrelatie met straat en zonder interactie met publiek;
  - c. de locatie wordt zodanig gebruikt dat de woonfunctie in de omgeving hiervan geen hinder ondervindt;
  - d. voor de bezorging worden vervoersmiddelen zonder geluidsemissie ingezet;
  - e. voldaan wordt aan de Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging (10 mei 2022); dit blijkt uit een jaarlijkse periodieke monitoring die aan de gemeente en omgeving beschikbaar wordt gesteld;
5. Aanvullende bepalingen in het besluit tot afwijking:
  - a. voor zover nodig worden in het besluit voor afwijking aanvullende bepalingen opgenomen gericht op een zorgvuldige afstemming van het gebruik op de omgeving, zoals geluidsnormen;

- b. nadere voorwaarden kunnen ook worden opgenomen voor de bedrijfsvoering in relatie tot een betere inpassing van het gebruik in de omgeving, zoals elementen uit de gedragscode die de flitsbezorgers hebben gesloten.

### 3.3. Afwijkingsbevoegdheid darkstores ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf'

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen voor het bepaalde in lid 3.1 voor het toestaan van een darkstore ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf', voor zover wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Ten aanzien van de ligging in de stedelijke structuur:
  - a. de locatie is gelegen op een bedrijventerrein;
  - b. de locatie ligt nabij het verzorgingsgebied.
2. Ten aanzien van de ontsluiting:
  - a. de locatie sluit goed aan op de lokale structuur voor fietsen en hiermee vergelijkbare voertuigen in verband met bezorging.
3. Ten aanzien van de inrichting, het gebouw en het gebruik van de locatie:
  - a. inpandige wachtruimte voor bezorgers is aanwezig en wordt als zodanig gebruikt;
  - b. stallingsruimte voor voertuigen kan buiten het gebouw worden ingericht;
  - c. het pand hoeft geen zichtbare interactie met de directe omgeving te hebben en kan dus een overwegend gesloten uiterlijk hebben, tenzij voor de betreffende locatie wel dergelijke welstandseisen van toepassing zijn;
  - d. voor de bezorging worden vervoersmiddelen zonder geluidsemissie ingezet;
  - e. voldaan wordt aan de Gedragscode Sector Snelle Boodschappen Bezorging; dit blijkt uit een jaarlijkse periodieke monitoring die aan de gemeente en omgeving beschikbaar wordt gesteld;
4. Aanvullende bepalingen in het besluit tot afwijking:
  - a. nadere voorwaarden kunnen ook worden opgenomen voor de bedrijfsvoering in relatie tot een betere inpassing van het gebruik in de omgeving, zoals elementen uit de gedragscode die de flitsbezorgers hebben gesloten.

## HOOFDSTUK 3: OVERGANGS- EN SLOTREGELS

### Artikel 4 Overgangsrecht bouwwerken

4.1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

4.2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

4.3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

### Artikel 5 Overgangsrecht gebruik

5.1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

5.2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

5.3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

---

5.4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

**Artikel 6 Slotregel**

Deze regels kunnen worden aangehaald als 'Bestemmingsplan City-hubs en darkstores' van de gemeente <gemeente>.

Aldus vastgesteld door de gemeenteraad op ...

De voorzitter,

De griffier,

**We nodigen u van harte uit om uw  
opgedane inzichten en ervaringen  
met ons te delen!**

**RHO ADVISEURS**

**info@rho.nl**

**010 2018555**

**WWW.RHO.NL**

