

## **Geachte afdeling,**

We hebben natuurlijk in onze bezwaarschriften en pleidooien bij de rechtbank ruimschoots naar voren gebracht op welke onderdelen de gemeente de vigerende regelgeving aan de kant heeft gezet om een commerciële activiteit te faciliteren. Wij zijn van mening dat zowel de gemeente als de rechtbank onvoldoende heeft gewogen wat de gevolgen zijn in algemene zin voor de bestaande regelgeving voor bewoners van woonboten in Groningen.

Vandaag willen we ons in dat licht bezien nog eens nadrukkelijk richten op het verweer dat de gemeente steeds voert dat het hier om een pilot zou gaan. Bij een pilot gaat het om een test, een praktijkproef waarbij bekeken wordt welke gevolgen een ingreep in een bestaande situatie of een verandering ten gevolge van veranderde regelgeving hebben.

Ik wil een voorbeeld aanhalen dat in de stad Groningen heeft gespeeld. De Folkingestraat is een belangrijke winkelstraat en verbinding tussen station en binnenstad. Deze straat wordt door fietsers en voetgangers druk gebruikt en dat levert hachelijke situaties op. De toenmalige wethouder van verkeer wilde in een pilot onderzoeken wat de gevolgen zouden zijn van een fietsverbod op zaterdag. Door die pilot uit te voeren kon een aantal vragen worden gesteld en beantwoord: zou het veiliger worden in deze straat; zou dit extra publiek trekken; zijn er gevolgen voor de omzet van de winkeliers. Typische vragen die men alleen kan beantwoorden door een pilot uit te voeren om later te kunnen besluiten of zo'n ingreep een verbetering op lange termijn zou kunnen geven.

In dit geval spreekt de gemeente ook telkens over een pilot. Er liggen hier echter geen onderzoeksvragen voor. Het bouwen van het terras op een boot hoeft niet onderzocht te worden. Het kan, het is wat ons betreft niet gewenst maar het kan. Heeft de ondernemer voldoende omzet om het terras ook voor langere tijd toe te staan kan geen vraag zijn. Het is immers niet aan de gemeente om de commerciële levensvatbaarheid van een onderneming te testen alvorens het toe te staan. Of gaat men na afloop van de pilot zeggen: de omzet viel toch tegen dus we geven geen verdere vergunning meer?

Het enige wat getest zou kunnen worden is het ontstaan van overlast door het terras. Dit kan echter ook niet echt in de vorm van een pilot omdat in de apv duidelijke normen opgesteld zijn omtrent toegestane geluidsbelasting in de binnenstad. De apv voorziet dus reeds in mogelijkheden om in te grijpen als dat het geval zou zijn.

Kortom de term pilot wordt hier misbruikt om bestaande regelgeving aan de kant te zetten en belanghebbenden de mogelijkheid te ontnemen om van hun wettelijke mogelijkheden tot bezwaar gebruik te kunnen maken. En met dit misbruik voorkomt het college onder anderen dat het zich moet houden aan het besluit van de gemeenteraad om vervangende ligplaatsen in te richten als bestaande ligplaatsen op welke manier dan ook een andere functie krijgen.

In algemene zin betekent dit misbruik echter dat de gemeente wordt toegestaan om bestemmingsplannen (en hier is sprake van het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater dat met voeten getreden wordt zoals wij bij vorige gelegenheden al uitvoerig hebben uiteengezet) naar believen aan de kant te zetten door bij een wijziging de term 'pilot' te gebruiken. Naar ons inzicht heeft de rechtbank in Groningen onder andere dit aspect te weinig laten meewegen in het uiteindelijke oordeel en wij gaan er vanuit dat uw afdeling hier een correctie op zal toepassen.