

Eilandsverordening tot wijziging van de Eilandsverordening van de 21ste juni 1963 (afkondigingsblad 1963 no.5) houdende regelingen nopens het verkeer op de wegen (Wegenverkeersverordening de Bovenwindse Eilanden).

MEMORIE VAN TOELICHTING

No. 3

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

Na het tot stand komen van de "Wegenverkeersverordening de Bovenwindse Eilanden" is in de praktijk gebleken dat een aantal wijzigingen wenselijk zijn. Opgemerkt dient te worden dat de wenselijkheid hoofdzakelijk is gebleken bij de behandeling van strafzaken op Curacao. Aangezien echter de "Wegenverkeersverordening Curacao", als grondslag heeft gediend voor de samenstelling van de "Wegenverkeersverordening de Bovenwindse Eilanden" (vide Memorie van Toelichting no.3) geldt deze wenselijkheid ook voor de "Wegenverkeersverordening de Bovenwindse Eilanden".

De meeste voorgestelde wijzigingen zijn dan ook tot stand gekomen op advies en in overleg met het Openbaar Ministerie.

In de Memorie van Antwoord van het Curacaose ontwerp werd, met betrekking tot het begrip "openbare wegen" gesteld dat de wegen in de wooncentra van de grote maatschappijen niet onder dit begrip zouden vallen. Deze interpretatie berust kennelijk op een abusievelijke vergelijking van de juridische grond met de feitelijke situatie. Het is daarom wenselijk om, hoewel de definitie duidelijk is en geen verdere interpretatie behoeft, te wijzen op de toelichting op de Nederlandse Wegenverkeerswet, waar een weg nader wordt aangeduid als "iedere feitelijk voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg".

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

- ad I. In dit lid werd ^{aan} het begrip "vrachtauto's", in afwijking van de definitie uit de "Wegenverkeersverordening Curacao" de beperking toegevoegd "met een ledig gewicht van meer dan 400 kilogram" en verder werd "op meer dan drie wielen" gewijzigd in "op meer dan twee wielen". Bij nadere beschouwing blijkt nu echter dat aan de ene kant een beperking en aan de andere kant een uitbreiding aan dit begrip wordt gegeven. In de Memorie van Toelichting no.3 werd gesteld dat deze afwijking dusdanig werd geredigeerd om dergelijke lichte motorrijtuigen niet onder de categorie vrachtauto's te laten vallen. Door de huidige redactie is dit doel niet bereikt, doch het wordt wel bereikt indien "twee wielen" wordt gewijzigd in "drie wielen".
- ad II. Met de huidige redactie van dit lid wordt als het ware aan de weggebruikers overgelaten wanneer een gedeelte van een rijbaan een rijstrook wordt, aangezien het deze status o.a. kan verkrijgen indien het "gewoonlijk wordt gebruikt voor het asverkeer in een bepaalde richting". De verkeersregeling vooronderstelt het stellen van regels waarnaar de weggebruiker zijn gedrag moet richten en door de nieuwe redactie kan een rijstrook slechts deze status krijgen indien het kennelijk als zodanig is aangeduid, hetgeen uiteraard slecht is.

- ad IV. Door de toevoeging van dit lid wordt bereikt dat wettelijk geregeld is voor welk gedeelte van de weg een verbod of gebod is vastgesteld. Tot nu toe kon door een gebods- of verbodsbord worden aangegeven waar een verbod of een gebod begon, waarbij het eigenlijk aan het inzicht van de weggebruiker was overgelaten om te begrijpen waar dit verbod of gebod eindigde.
- ad V. Door deze wijziging wordt een uitbreiding gegeven, die de straffeloosheid voorkomt van een bestuurder, die zulks zou zijn bij de huidige redactie indien hij zich op een andere wijze dan door weg te rijden of weg te lopen van de plaats van het ongeval verijdert, voordat de vereiste identiteit kon worden vastgesteld.
- ad VI. Het betreft hier de weglating van woorden die overbodig zijn.
- ad VII. In de Memorie van Toelichting no. 3 werd gesteld dat de grondgedachte in het bergverkeer is dat dalend verkeer voorrang heeft boven het opgaand verkeer. Deze grondgedachte, als daar gesteld, is echter niet juist, daar deze juist omgekeerd is, om welke reden deze wijziging wordt voorgesteld.
- ad VIII. Dit verbod kan niet worden gehandhaafd, De wijze waarop stopverboden ingesteld kunnen worden is reeds geregeld in artikel 2 sub 12. Het staat de wetgever niet vrij op een andere dan in voornoemd artikel omschreven wijze een aanduiding van een stopverbod te scheppen, aangezien dit in strijd zou zijn met de bepalingen van het Verdrag van Geneve van de 19de september 1949 nopens het wegverkeer.
- ad IX. Zowel in artikel 22 lid 3 als in artikel 61 lid 1 was een en ander geregeld ten aanzien van scherp uitstekende delen. Dit onderwerp is thans in zijn geheel in dit lid ondergebracht.
- ad X. Reflectoren en een wit achterspatbord kunnen moeilijk geacht worden "verlichting" te zijn. Zij staan genoemd onder de eisen ten aanzien van de verlichting gesteld (vide de titel van Hoofdstuk IV). De algemene verbodsbepaling van het huidige vierde lid van artikel 22 bestrijkt dus niet de eisen ten aanzien van de reflectoren en de witte achterspatborden. Om deze reden is de verbodsbepaling ten aanzien daarvan in dit lid opgenomen.
- ad XI. Door de voorgestelde wijziging in de redactie van de definitie "rijstrook" worden de meeste moeilijkheden, die zijn gerezen met betrekking tot het begrip "rijstrook" ondervangen. Om te voorkomen dat de bestemming van elke rijstrook dient te worden aangeduid, wordt deze wijziging voorgesteld.
- ad XII. Het betreft hier de correctie van een vers hrijving.
- ad XIII. De mogelijkheid dat meerdere rijstroken in een rijbaan gelegen kunnen zijn brengt met zich mee, dat het verkeer op een bepaald de rijstrook zou moeten stilhouden, terwijl het verkeer dat een ander rijstrook volgt, kan doorgaan. Om deze reden wordt voorgesteld de verplichting, in dit artikel neergelegd, ook het verkeer op eventuele rijstroken te doen omvatten.
- ad XIV. Teneinde het euvel van onnodige geluidssignalen te voorkomen wordt deze verbodsbepaling voorgesteld.
- ad XV. De huidige redactie laat in twijfel of "ter uitoefening hunner werkzaamheden" nu slaat op het vervoer of op de vrachtauto's.

- ad XVI. De mogelijkheid wordt hierdoor geschapen ook de een zodanige vergunning te verlenen, waarbij ged. wordt aan de verhouding bij o.a. huurkoop.
- ad XVII. In verband met de voorgestelde wijziging van lid 2 e dient ook dit lid gewijzigd te worden.
- ad XVIII. Dit lid kan vervallen in verband met de wijziging van artikel 22 lid 3.
- ad XIX. In verband met de systematiek van de verordening lijkt het gewenst dit lid bij artikel 80 onder te brengen.
- ad XX. De eerste wijziging betreft een stijlverbetering. Bij de huidige redactie dient zowel het trekkende motorrijtuig als de aanhangwagen van achterlichten te zijn voorzien. De achterlichten van het trekkende motorrijtuig zullen, door de aanhangwagen, niet of moeilijk waarneembaar zijn en volstaan kan dan ook worden indien de aanhangwagen van de vereiste achterverlichting is voorzien. De toevoeging dient om mogelijk te maken, dat aan de zeer summiere vereisten in deze bepaling vervat, uitbreiding gegeven kan worden. Hierbij is gedacht aan eisen ten aanzien van de afstand die het uitgestraalde licht moet bestrijken, de plaatsing van de lantaarns en dergelijke. Thans is het praktisch alleen mogelijk om terzake het rijden zonder licht strafrechtelijk op te treden. Voor andere gebreken zoals slechte afstelling, te weinig lichtsterkte en dergelijke ontbreekt een strafbepaling. Door de voorgestelde wijziging wordt hierin voorzien.
- ad XXI. In de huidige redactie wordt verwezen naar een bepaling, die echter geen definitie is van ongedempt licht. Om deze reden kan deze verwijzing gevoeglijk vervallen.
- ad XXII. Hiermede wordt beoogd een criterium voor het "duidelijk zichtbaar zijn" vast te stellen. Dit criterium is overgenomen uit de Nederlandse Wetgeving
- ad XXIII. Er is uitgegaan van de gedachte dat vastgesteld moet worden wat verblindende verlichting is. Elke verlichting, die hoger reikt dan in lid 2 aangegeven is verblindende verlichting. Stadslichten ("parking lights") zullen nimmer een schijf op een afstand van ongeveer 10 m kunnen beschijnen. Het bepaalde in het huidige letter c berust op een misvatting. Men heeft kennelijk hiermede bedoeld het ongedempte licht ("bright") en heeft blijkbaar betrekking op lid 1. Ongedempt licht voeren onder de daar aangegeven omstandigheden is verboden.
- ad XXIV. Het betreft hier de invoeging van de aanduiding dat een nieuw Hoofdstuk begint, met de in dat Hoofdstuk geregelde onderwerpen. Abusievelijk is deze aanduiding in het vorig ontwerp weggelaten.
- ad XXV. Dit artikel is geheel gewijzigd. In de eerste plaats is het lid o van artikel 62 bij dit artikel ondergebracht. In verband met het feit dat op Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba reeds verschil in de kentekens bestaat, lijkt het wenselijk de leden 2, 3, en 4 te laten vervallen en deze in een Eilandsbesluit te regelen, hetgeen weer mogelijk wordt door het opnemen van de tweede volzin van lid 1 van het nieuwe artikel. De verdere wijzigingen van dit artikel spreken voor zichzelf.
- ad XXVI. Het betreft hier de correctie van een verschrijving.

- ad XXVII. Het is juist in deze bepaling op te nemen door autoriteit het kentekenbewijs kan worden afgegeven. Door de toevoeging van dit lid wordt bereikt dat kentekenbewijs na twee jaar niet meer geldig is. Huidige redactie blijft het kentekenbewijs geldig lang het motorrijtuig beantwoordt aan de aanduiding als bedoeld in het tweede lid. De controle op uitgekeerde kentekenbewijzen wordt daardoor bemoeilijkt en daar is het wenselijk deze beperking aan het kentekenbewijs toe te voegen.
- ad XXVIII. Thans moet iemand, die een rijbewijs A heeft (motorrijwielen met of zonder zijspanwagens, invalide-wagens en motorrijtuigen op drie wielen, waarvan het ledige gewicht niet meer bedraagt dan 400 kg) indien hij een rijwiel met hulpmotor bestuurt, tevens in het bezit zijn van een vergunning daartoe. Volgens het rijbewijs A mag hij het zwaarste motorrijwiel met desnoods een aanhangwagen besturen, doch hij zou geen rijwiel met hulpmotor mogen besturen. Het lijkt daarom wenselijk de noodzaak van een vergunning, voor de houder van een rijbewijs A, die een rijwiel met hulpmotor wil besturen, te laten vervallen.
- ad XXIX. Het betreft hier de correctie van een verschrijving.
- ad XXX. Een houder van een buitenlands rijbewijs, die buiten de Nederlandse Antillen woont, kan, indien zijn rijbewijs is afgegeven door het bevoegde gezag van een staat, welke is aangesloten bij het Verdrag van Geneve van 19 september 1949 nopens het wegverkeer, zonder enige formaliteit in het Eilandgebied een motorrijtuig besturen.
- Met de huidige redactie gebeurt ^{het} meermalen dat een bestuurder op zijn buitenlandse rijbewijs al enige tijd kon rijden, doch een rij-examen moet afleggen zodra hij zich blijvend in het Eilandgebied vestigt. Door de voorgestelde wijziging wordt het mogelijk dat op vertoon van het buitenlandse rijbewijs, een rijbewijs volgens artikel 87 aan de betrokken bestuurder wordt afgegeven.
- ad XXXI. Het is thans niet duidelijk of iemand zich tweemaal met een motorrijtuig van dezelfde categorie of tweemaal met een motorrijtuig bij de commissie kan melden voor het afleggen van een rijvaardigheidsproef. Met de voorgestelde aanvulling kan men zich, indien men de eerste maal niet slaagt voor b.v. categorie B, zich nog eenmaal melden met een motorrijtuig voor de categorie B, zonder nogmaals het bedrag te moeten storten. Wil men echter, zelfs indien men de eerste maal niet geslaagd is voor categorie B, een rijvaardigheidsproef afleggen voor categorie A dan dient het bedrag weer gestort te worden, welke storting uiteraard weer het recht geeft op twee "kansen" met een motorrijtuig van dezelfde categorie.
- ad XXXII. Het lijkt wenselijk om de aanvragers van een vergunning tot het besturen van een rijwiel met hulpmotor ook een rijvaardigheidsproef te doen afleggen en hen te testen op de kennis van de verkeersregels, welke voor hen van belang zijn.

ad XXXIII. In verband met de discriminerende aard kan dit lid gehandhaafd worden. In de Memorie van Toelichting is werd gesteld dat een groot aantal inwoners van het F. Gedeelte van Sint Maarten zich bij voorkeur wendden tot de autoriteiten van het Nederlandse Gedeelte van Sint Maarten, tot het verkrijgen van een rijbewijs. Teneinde dit te voorkomen werd dit lid ingelast. In verband met het discriminerende karakter tegenover de ingezetenen van het Franse Gedeelte van Sint Maarten, kan dit lid echter niet gehandhaafd worden.

ad XXXIV. In verband met het discriminerende karakter ten opzichte van de ingezetenen van het Franse Gedeelte van Sint Maarten, kan dit lid niet in de huidige vorm gehandhaafd worden. Echter kan dit lid wel, zoals thans wordt voorgesteld, worden uitgebreid tot alle niet-ingezetenen van de Nederlandse Antillen, waarmede het doel, dat aanvankelijk werd beoogd, toch bereikt wordt, terwijl het discriminerende karakter er aan wordt ontnomen.

ad XXXV. Deze wijziging was noodzakelijk daar in artikel 96 lid 2 de ongeldigheid van het rijbewijs bij intrekking reeds was geregeld.

ad XXXVI. Door deze toevoeging wordt de twijfel, wanneer de periode van vijf jaren aanvangt, weggenomen.

ad XXXVII. Deze beperking wordt toegevoegd om te voorkomen, dat iemand die voor het rij-examen is gezakt, de gehele dag van het rij-examen zou mogen blijven rijden.

ad XXXVIII. Bij vonnis van het Gerecht in Eerste Aanleg, zittingsplaats Curacao, van 16 december 1960, is het gelijk- luidende artikel van de Wegenverkeersverordening Curacao, onverbindend verklaard, aangezien dit in strijd was met de vrijheid van het onderwijs. Echter kunnen wel voorwaarden gesteld worden, waaraan de toezichthouder dient te voldoen.

ad XXXIX. Het betreft hier slechts de correctie van de juiste benaming van het betreffende Wetboek.

ad XL. Het betreft hier het herstellen van een verzuim bij het vorige ontwerp.

ad XLI. Zie de opmerking bij artikel 116.

Philipsburg,

Namens het Bestuurscollege,

De Gezaghebber,