

**EILANDSRAAD VAN HET  
EILANDGEBIED BONAIRE**

Eilandsverordening houdende regels inzake  
het verkeer en de verkeersveiligheid op de wegen  
(Wegenverkeersverordening Bonaire)

**2018**

---

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**NO. 3**

## **Algemene beschouwingen.**

Sinds 1957 is op het wegverkeer op Bonaire de Wegenverkeersverordening Bonaire (A.B. 1957, no. 4) van toepassing. Meer dan vijftig jaar nagenoeg onveranderde verkeerswetgeving in een tijdsgewricht waarin alles binnen vijf jaar technisch dan wel economisch verouderd of afgeschreven is.

Voor de medegelding van het Verdrag van Genève moest in 1957 op stel en sprong een wettelijke regeling tot stand komen, met name voor wat betreft de onderwerpen rij- en kentekenbewijzen. Uit de Memorie van Toelichting bleek dat men koos voor een tijdelijke wetgeving, waarvoor het Nederlandse Wegenverkeersreglement ten grondslag lag, waarna het proces op gang zou kunnen komen om een definitieve wegenverkeersverordening tot stand te brengen. Een ingestelde ambtelijke commissie stelde in 1958 voor een terzake kundige aan te trekken die een, aan de lokale situatie aangepaste concept wegenverkeersverordening op zou stellen. In navolging van Nederland werd gekozen voor een landsverordening als kaderwet, welk concept door een landelijke commissie werd becommentarieerd en aangepast. Vanwege de staatkundige ontwikkelingen werd echter dit concept niet behandeld. Deze staatkundige ontwikkelingen gaven aanleiding om, in plaats van een landelijke wet, de taken en bevoegdheden op het gebied van het wegverkeer aan de eilandsbesturen over te laten. Ook bij de staatkundige wijzigingen in 2010 bleef de regelgeving op verkeersgebied een aangelegenheid van de openbare lichamen.

Gelet op het sterk veranderde verkeersbeeld, veranderd wegstelsel, veranderde voertuigen en veranderde mentaliteit is na meer dan vijftig jaar een algehele herziening van de wegenverkeersverordening onvermijdelijk.

Hoewel het verkeer op Bonaire in de loop der jaren zich heeft ontwikkeld tot een stelsel met een eigen karakter, zijn er, wellicht historisch bepaald, grote overeenkomsten met het verkeersbeeld in Nederland. Op grond van de hierboven genoemde argumenten werd het raadzaam geacht de Nederlandse verkeerswetgeving als uitgangspunt ten grondslag te leggen aan de nieuwe Wegenverkeersverordening Bonaire, doch de verdere uitwerking ervan is sterk gemodelleerd aan de plaatselijke gebruiken en de situatie. Het voorgaande heeft er toe geleid dat naast enkele algemene beschouwingen de toelichting is beperkt tot verduidelijking van die bepalingen die fundamenteel zijn gewijzigd of om praktische redenen een uiteenzetting behoeven

Het vaststellen van regels en plaatsen van tekens alleen is echter niet voldoende om de vrijheid van het verkeer en de veiligheid op de weg te waarborgen of zelfs maar te bevorderen. De regels dienen te worden nageleefd en de tekens geëerbiedigd. De groei van het gemotoriseerde verkeer maakte de plaatsing van verkeerstekens in toenemende mate noodzakelijk. Daarmee kwam de handhaafbaarheid in gedrang. De handhaving van die regels door de politie kon geen gelijke tred houden met de toename van het verkeer en de verkeersvoorschriften. De noodzakelijke ordening van het verkeer wordt slechts bereikt als een stelsel van regels en tekens wordt aangeboden dat geloofwaardig en handhaafbaar is.

Een belangrijke verandering in de nieuwe Wegenverkeersverordening Bonaire ten opzichte van de ouder regeling, is dat niet langer geprobeerd is voor elke denkbare situatie een regel voor te schrijven. Mensen kunnen dat niet allemaal onthouden, laat staan dat ze het onder druk naar de letter in praktijk kunnen brengen.

Daarom is gekozen voor regels die duidelijk en geloofwaardig zijn verwoord in een redactie die leesbaar en helder is. Het mag duidelijk zijn dat regels zonder meer niets uithalen. De meerderheid van de mensen moeten ze als redelijk ervaren en serieus nemen. Samen met een zorgvuldige handhaving is het dan mogelijk om onwilligen te dwingen en welwillenden gemotiveerd te houden.

Bij de opstelling van de regels is getracht aansluiting te vinden bij de verkeerspraktijk. De praktijk leert dat men met de aanpassing van de weg vaak meer bereikt dan met het plaatsen van een bord. Met dat feit zal de wegbeheerder rekening moeten houden.

Gezocht is dus naar uitgangspunten voor een verordening die duidelijk en geloofwaardig is. Zo is men gekomen tot de volgende uitgangspunten:

1. Verkeersregels moeten tot de basisregels worden beperkt. Ook verkeersregels dienen slechts in essentiële gevallen te worden toegepast;
2. Juridische regels zijn slechts aanvaardbaar als alternatieven ontbreken.

In dit licht gezien geeft artikel 3 in algemene bewoordingen aan hoe de weggebruiker zich moet gedragen. Hij mag de vrijheid van het verkeer niet zonder noodzaak belemmeren. Ook mag hij zich niet zodanig gedragen dat de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht, of redelijker wijze aan te nemen is dat de veiligheid op de weg in gevaar kan worden gebracht. In zoverre niets nieuws.

Hiermee wil niet gezegd zijn dat er geen enkele behoefte meer zou bestaan aan concrete bepalingen. Er zijn verkeerssituaties denkbaar waarin de weggebruiker onmogelijk kan weten wat fatsoenlijk en veilig verkeersgedrag is, indien dat niet concreet wordt aangegeven. Het meest duidelijke voorbeeld hierbij is de verplichting om rechts te rijden. Zonder die duidelijke afspraak weet niemand wat van hem verwacht wordt en wat hij van de andere weggebruikers kan verwachten.

Het tweede uitgangspunt, de juridische regels zijn alleen aanvaardbaar als alternatieven ontbreken. Beter en effectiever is het om ongewenst gedrag feitelijk onmogelijk te maken. Hier ligt een taak voor de wegbeheerder om de wegsituaties zo te construeren dat de weggebruiker eigenlijk geen andere kant meer uit kan.

Het hanteren van deze twee uitgangspunten heeft tot een vermindering en vooral een vereenvoudiging van de voorschriften geleid. De veiligheid en de doorstroming zijn uiteraard bepalend gebleven.

Voor de opbouw van de nieuwe verordening is in grote lijnen aansluiting gezocht bij de oude verordening. Met opzet is hiervoor gekozen zodat teruggerepen kan worden naar de oude routine. De nieuwe verordening bevat uiteraard nieuwe regels voor situaties waarin in 1957 nog geen sprake was. Een voorbeeld hiervan is het verbod om mobiele communicatie apparatuur vast te houden. Ook zijn er bepalingen bijgekomen die in grote mate de veiligheid bevorderen, zoals het gebruik van valhelmen en autogordels.

Ook is de verordening aangepast aan de huidige praktijk. Een voorbeeld hiervan is het verplicht voorsorteren. Dit was onder de oude verordening een keuze voor de bestuurder. In de praktijk echter sorteert iedereen voor. Te denken valt aan bepalingen inzake invalidervoertuigen, zebrapaden en rotondes.

Het voorwerk voor deze verordening is verricht door een Commissie waarin onder andere deskundigen op verkeersgebied van zowel het voormalige eilandgebied als van de Verkeerspolitie en de afdeling juridisch algemene zaken. Dit concept is later geredigeerd in samenwerking tussen medewerkers van de afdeling JAZ en het kabinet Gezaghebber, van het openbaarlichaam, het Openbaar Ministerie en het Korps Politie Caribisch Nederland. Onze bijzondere dank gaat uit naar de inzet van mevrouw Denise Jacobs en dhr. Ferdinand Bakx, beiden van het Korps Politie Caribisch Nederland. Dhr. Bakx heeft met name met zijn praktijk ervaring en verkeerstechnisch inzicht een belangrijke bijdrage geleverd. Helaas heeft hij niet mee kunnen maken dat deze verkeersverordening ook daadwerkelijk geldend recht zou worden. Er is input verzocht en verkregen van het bureau rijbewijzen en de verkeersafdeling van de directie R&O en Nederlandse instanties zoals het Ministerie van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu. Het concept van het ontwerp is gepresenteerd en besproken met vertegenwoordigers van de stichting MiVaBo. (Minder Valide Bonaire)

### **Artikelsgewijze toelichting.**

#### Hoofdstuk I.

##### Artikel 1

In artikel 1 zijn de op deze verordening van toepassing zijnde definities in alfabetische volgorde opgenomen. Daarbij is getracht behalve de begrippen die reeds in de bestaande verordening voorkwamen, tevens definities op te nemen van die begrippen die in het verleden aanleiding hebben gegeven tot misverstanden of waarbij definiëring bijdraagt aan een kortere, bondiger en bijgevolg duidelijker formulering van de voorschriften. Daarnaast zijn een aantal nieuwe definities opgenomen.

a. Aanhangwagen:

Deze definitie is sterk vereenvoudigd. Thans vallen alle voertuigen hieronder die door een ander voertuig worden voortbewogen of die hiertoe bestemd zijn. Opleggers, te beschouwen als aanhangers, zijn afzonderlijk gedefinieerd.

c. Autobus:

Alle motorvoertuigen, ongeacht of ze gebruikt worden voor openbaar vervoer vallen onder deze categorie.

f. bestuurder:

In deze definitie wordt een uitzondering gemaakt voor voetgangers. Zij zijn wel weggebruikers doch geen bestuurders.

j. Bromfiets:

Voorheen gold de fiets met hulpmotor als "bromfiets". De bromfiets diende dan ook kenmerken te bezitten die ook golden voor fietsen, zoals trappers. Dit is thans niet meer het geval.

- k. Dag:  
Teneinde de bepalingen ter zake van het gebruik van lichten zo kort en duidelijk mogelijk te formuleren, worden daarin kortweg de termen dag en nacht gebruikt. In verband daarmee is het noodzakelijk de begrippen dag en nacht te definiëren.
- m. Fiets:  
Teneinde voertuigen op meer dan twee of drie wielen als fietsen aan te kunnen merken is het vereiste met betrekking tot het aantal wielen vervallen. Er is verder gekozen om de definitie van fietsen uit te breiden. Fietsen met trapondersteuning met een maximale snelheid van 30 km per uur worden nu ook als fietsen beschouwd. Dit betreffen bijvoorbeeld E-bikes en snorfietsen. Bij het bepalen van de maximale snelheid van fietsen met trapondersteuning is er rekening gehouden met het feit dat deze fietsen gebruik kunnen maken van het fietspad.
- n. Fietspad of fietsstrook:  
Teneinde bepalingen ten aanzien van de plaats op de weg zo helder en zo kort mogelijk te houden, is gekozen voor een omschrijving van het begrip fietspad of fietsstrook die zowel juridisch als infrastructureel duidelijk aangeeft dat er een aangewezen apart deel van de weg bestaat waar slechts fietsers gebruik van mogen maken.
- s. Haaiantanden:  
De term haaiantanden is gebezigd omdat de betrokken wegmarkering in de volksmond veelal zo wordt genoemd.
- t. Inhalen:  
Gezien het feit dat in het verleden misverstand bestond omtrent het begrip inhalen, is ervoor gekozen om een definitie hiervan op te nemen.
- r. Inrit:  
Hoewel de begrippen in- en uitrit in diverse bepalingen in de oude verordening werd gebruikt was hiervan geen definitie opgenomen. Hierdoor ontstonden in de praktijk problemen, met name in de gevallen waarin een bestuurder aan een andere bestuurder geen voorrang verleende.
- x. Kenteken:  
Hoewel er geen sprake is van kentekenregistratie en een kentekenregister op Bonaire, wordt de belastingnummerplaat in de praktijk wel als zodanig genoemd.
- z. Kruispunt:  
Kruisingen en splitsingen van wegen worden in het dagelijkse spraakgebruik vaak kruispunten genoemd. Reden om deze term in de verordening op te nemen.
- mm. Rotonde:  
Gelet op de aanwezigheid van rotondes op Bonaire en de daarvoor geldende voorrangregels, is het gewenst de definitie op te nemen.

- pp. Trottoir:  
Voetpad kan trottoir inhouden maar het hoeft niet altijd zo te zijn. Trottoir is verhoogd en volgt de weg.
- rr. Uitrit:  
Zie toelichting op onderdeel r.
- yy. Voertuigen:  
In de verordening wordt het woord voertuig in verschillende betekenissen gebruikt. Uit de context van het desbetreffende artikel zal blijken welke betekenis eraan gegeven dient te worden.
- zz. Voetgangsoversteekplaats of zebrapad:  
Zie toelichting bij artikel 45.
- aaa. Voetpad:  
Zoals voor de fietsers een eigen gedeelte van de weg is gedefinieerd, zo krijgen ook de voetgangers hun plaats toegewezen. Dat een voetpad, ondanks de traditie in de wegebouw, niet altijd verhoogd hoeft te zijn blijkt uit de redactie van deze definitie.
- bbb. Voorrang verlenen:  
In de nieuwe verordening is gekozen voor een expliciete omschrijving van het begrip voorrang verlenen. In plaats van de "doorgang vrijlaten" wordt nu gesproken van de bestuurders in staat stellen ongehinderd hun weg te vervolgen.
- fff. Weggebruikers:  
Zoals de definitie duidelijk aangeeft valt een ieder die zich in het verkeer begeeft onder dit begrip. Van belang is dit met name bij de voorrangsregels.

## Artikel 2

Aan bestuurders van een invalidervoertuig zijn een aantal faciliteiten toegekend zoals het mogen volgen van een voetpad of trottoir. Het eerste lid van artikel 2 strekt ertoe dat op hen, indien zij van het voetpad of trottoir gebruik maken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken, ook de rechten of verplichtingen van voetgangers van toepassing zijn. Zo zal de bestuurder van een invalidervoertuig de bescherming genieten als hij op een voetgangsoversteekplaats oversteekt. In andere gevallen volgen bestuurders de regels voor fietsers, tenzij de verordening anders bepaald.

Het tweede lid van artikel 2 beoogt de onduidelijkheid op te heffen met betrekking tot de vraag of personen die zich verplaatsen met bijvoorbeeld rolschaatsen, skateboards en dergelijke niet voor normale verplaatsing bestemde en derhalve niet als voertuigen aan te merken voorwerpen, als bestuurder moeten worden beschouwd. Personen die een voertuig, zoals een fiets, een bromfiets of motorfiets, aan de hand meevoeren worden als voetgangers aangemerkt.

## Artikel 3

Hoezeer er bij het ontwerp van deze verordening gestreefd is het aantal voorschriften te verminderen en vooral te vereenvoudigen, zijn de veiligheid en de doorstroming bepalend gebleven.

De tekst van artikel 3 is overwegend gelijk aan artikel 5 van de oude verordening. De reikwijdte is echter iets uitgebreid. Aldus bestrijkt deze bepaling nu ook gedragingen waardoor het verkeer op de weg kan worden gehinderd. Het oude artikel 5 verbood slechts het daadwerkelijk zonder noodzaak belemmeren van de vrijheid van het verkeer. Voorts verbiedt het artikel 3 nu ook gedragingen buiten de weg die tot gevaar etc. op de weg leiden of kunnen leiden. In de praktijk bestaat behoefte aan deze uitbreiding.

## HOOFDSTUK II. AANWIJZINGEN, BEVELEN EN VERKEERSTEKENS

### Paragraaf 1. Algemene bepalingen (artikelen 4 t/m 7).

#### Artikel 4.

De bepaling in het eerste lid van dit artikel is opgenomen in hoofdstuk II, aangezien het wenselijk is alle bepalingen die betrekking hebben op verkeerstekens in hetzelfde hoofdstuk op te nemen.

#### Artikel 5.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen aanwijzingen die aan individuele weggebruikers worden gegeven en aanwijzingen die aan het gehele verkeer worden gegeven. Ambtenaren die met verkeersregeling zijn belast dienen slechts aanwijzingen te geven zoals deze in bijlage 2, behorende bij de verordening zijn aangeduid. Deze benadering vergroot de duidelijkheid voor de weggebruiker met welke aanwijzingen hij kan worden geconfronteerd en voorkomt bewijsproblemen als daarvan afwijkende gebaren of tekens worden toegepast.

#### Artikel 6

De bepaling in het eerste lid van artikel 6 is nieuw. Ingeval een aanwijzing, die overeenkomt met een verkeersteken ter plaatse of een verkeersregel, wordt genegeerd, zal het negeren van de aanwijzing en niet het negeren van het verkeersteken of de verkeersregel aan de verdachte moeten worden verweten.

De bepaling in het tweede lid voorkomt problemen met betrekking tot de voorrang als een van rechts komende bestuurder het rode licht negeert. Als er in werking zijnde verkeerslichten zijn, is de voorrangsregel ter plaatse niet van toepassing. Zulks is in overeenstemming met het rechtsgevoel van de meeste verkeersdeelnemers.

In artikel 6, derde lid wordt bepaald dat verkeerstekens boven verkeersregels gaan, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens. Te denken valt hierbij aan afwijkende maximum snelheden dan de grondregels omtrent de maximum snelheden in en buiten de bebouwde kom. Discussies die in het verleden hierover zijn gevoerd worden aldus overbodig.

### Paragraaf 2. Verkeersborden (artikelen 8 en 9).

#### Artikel 8.

Het eerste lid van artikel 8 drukt het beginsel uit dat verkeersborden over de gehele breedte van de weg of rijbaan gelden. Het tweede lid bevat hierop een uitzondering. Als een rijbaan is verdeeld in rijstroken kan de toepassing door middel van onderborden worden beperkt tot een of meer rijstroken.

Ook het derde lid bevat een uitzondering op het eerste lid. Borden die het parkeren of stilstaan van voertuigen op de rijbaan betreffen gelden slechts voor de zijde van de weg waar zij zijn geplaatst. Vanzelfsprekend is het parkeren van voertuigen toegestaan op de daartoe bestemde weggedeelten.

#### Artikel 9.

Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst. Stroomlijning van de onderborden vergt dat zoveel mogelijk van symbolen op onderborden gebruik wordt gemaakt.

Om de betekenis van de symbolen vast te leggen is het tweede lid van artikel 9 opgenomen. In sommige gevallen gelden borden slechts voor bepaalde categorieën verkeersdeelnemers, dan wel zijn borden voor bepaalde categorieën juist niet van toepassing. Ten einde de wijze waarop dat aan de verkeersdeelnemers wordt kenbaar gemaakt te harmoniseren en om het aantal aanduidingen op onderborden te beperken, is het derde lid opgenomen. De aanwezigheid van een symbool zonder verdere aanduidingen houdt in dat het bord slechts voor de betrokken categorie geldt.

#### Paragraaf 3. verkeerslichten (artikel 10 t/m 15).

De regeling inzake de verkeerslichten is in de nieuwe verordening in uitgebreidere vorm opgenomen. Belangrijk is hierbij te vermelden dat zij als verkeerstekens een zelfstandige positie innemen en niet meer vallen onder de door of vanwege de gezaghebber te geven aanwijzingen.

#### Artikel 10.

Nieuw is dat in het tweede lid van artikel 10 uitdrukkelijk wordt bepaald dat pijlen zowel in het driekleurige verkeerslicht als in het toegevoegde eenkleurig verkeerslicht kunnen worden aangebracht.

#### Artikel 11

De tweekleurige verkeerslichten blijken een grote praktische waarde te hebben. Ze kunnen bij bruggen worden toegepast om aldus een overgangssignaal te geven of ook bij weinig gebruikte geïsoleerd opgestelde voetgangerslichten.

#### Artikel 12

De buslichten, hoewel nog niet in de praktijk voorkomend, zijn ook reeds opgenomen. De redactie is eenvoudig gehouden. Evenals verkeersborden kunnen ook verkeerslichten betrekking hebben op een deel van de rijbaan.

#### Artikel 13

De voetgangerslichten kunnen ten behoeve van blinden en slechtzienden worden uitgerust met een geluidssignaal.



#### Paragraaf 4. Tekens op het wegdek (artikelen 16 t/m 20)

##### Artikel 16

Hier wordt op nauwkeurige wijze de betekenis geschetst van de doorgetrokken streep. Voorts maakt het verschil uit of de doorgetrokken streep wordt toegepast op rijbanen met verkeer in een richting, dan wel op rijbanen met verkeer in beide richtingen. In het laatste geval zullen de verkeersdeelnemers aan de verkeerde kant van de streep zo snel mogelijk terug moeten naar de juiste rijstrook.

##### Artikel 17

Verdrijvingsvlakken zijn gedeelten van de rijbaan waarop schuine witte strepen zijn aangebracht. Met name in situaties waarin het aantal rijstroken wordt teruggebracht vormt deze aanduiding een uitstekende methode om bestuurders op de afvallende rijstrook tijdig naar de beschikbare rijstrook te krijgen.

##### Artikel 18

Met de nieuwe tekst wordt bereikt dat de bestuurder die van voorsorteervak wisselt daarop kan worden aangesproken, zelfs indien ter plaatse geen doorgetrokken streep is toegepast. Hiermee wordt een rustig verkeersbeeld bevorderd. Op kruispunten met voorsorteerstroken moeten bestuurders van de voorsorteerstrook die op hun richting betrekking heeft gebruik maken. Het ergerlijke rijstrook wisselen kan hiermede worden beperkt.

##### Artikel 19

Deze tekst is een vereenvoudigde versie van de diverse artikelen van de oude verordening die het stoppen voor stoplijnen regelen. Dit wordt in artikel 19 tot uitdrukking gebracht door te spreken van een "voor hen bestemde" stoplijn.

##### Artikel 20

Hoewel de haaiantanden (zo worden de voorrangsdriehoeken op het wegdek in de volksmond genoemd) sinds jaar en dag op de Bonairiaanse wegen worden toegepast is er in de oude verordening daaraan geen enkel woord gewijd. De reden voor dat laatste is dat haaiantanden altijd in combinatie met voorrangsborden geacht werden te worden gebruikt. Haaiantanden blijken echter - zij het incidenteel - ook zonder gelijktijdige toepassing van voorrangsborden te worden toegepast.

#### HOOFDSTUK III Verkeersgedrag

##### Paragraaf 1 Veiligheid op de weg (artikel 21 t/m 26A)

##### Artikel 21 tot en met 26.

Deze artikelen waren reeds opgenomen in de oude verordening.

##### Artikel 26A

Dit artikel is opgenomen ter bevordering van de veiligheid. Het bellen en ander gebruik van mobiele communicatie apparatuur tijdens het rijden met gemotoriseerde voertuigen is van grote invloed op het rijgedrag. Het bedienen van dergelijke apparatuur leidt immers de aandacht af van de bestuurder.

Om de handhaving te vereenvoudigen is er voor gekozen het vasthouden van de mobiele apparatuur tijdens het besturen te verbieden. Er hoeft derhalve geen sprake te zijn dat er daadwerkelijk een telefoongesprek wordt gevoerd of op andere wijze wordt gecommuniceerd. Het verbod geldt derhalve niet voor het gebruik van apparatuur waarvan "handsfree" gebruik kan worden gemaakt.

#### Paragraaf 2 Bekwaamheid van de bestuurder (artikel 27 t/m 29)

##### Artikelen 27

Naast het gebruik van de in artikel 28 genoemde stoffen zijn er nog vele andere omstandigheden denkbaar die de rijvaardigheid sterk negatief kunnen beïnvloeden. Artikel 27 is om die redenen geschreven. Hierdoor is het niet noodzakelijk onmiddellijk te moeten terugvallen op artikel 3. Wel dient de onbekwaamheid te blijken en niet slechts te bestaan in het vermoeden van de verbalisant. De woorden "of door enige andere oorzaak" benadrukken dat de in artikel 27. opgesomde oorzaken niet limitatief zijn.

##### Artikel 28 en 29

De ongevalcijfers tonen aan dat het gebruik van alcohol en andere geestverruimende middelen een zeer belangrijke zo niet de belangrijkste ongevalfactor is geworden. Als gevolg van door de oude wettekst ingegeven tijdrovende en omslachtige opsporingsmethode, is de opsporing ver achtergebleven bij het excessief alcoholgebruik in het verkeer.

De opsporingsbevoegdheden en verplichte medewerking van een verdachte aan onderzoeken, zijn echter geen bevoegdheden van het openbaar lichaam. Deze dienen bij formele wet geregeld te worden. Eerst na het opnemen van artikel 5a in de Wet aansprakelijkheid bestuurders, rijbevoegdheid en rijvaardigheid BES, werd het mogelijk verdachten te verplichten mee te werken aan een blaastest of het afstaan van bloed. (zie artikel 29).

Het eerste lid van artikel 5a van de Wet aansprakelijkheid bestuurders, rijbevoegdheid en rijvaardigheid BES bepaalt bovendien dat bepalingen omtrent het gebruik van alcohol of andere stoffen die de rijvaardigheid kunnen verminderen bij eilandsverordening vastgesteld worden. Deze bepalingen zijn opgenomen in artikel 28 van de verordening. Voor de bewoording van het nieuwe "alcoholartikel" is aansluiting gezocht bij de redactie van artikel 8 van de Nederlandse Wegenverkeerswet 1994. In Nederland is immers reeds lange tijd ervaring opgedaan met de aldaar gehanteerde promillages en percentages en de gehanteerde opsporingsmethoden. Ten tijde van het opstellen van deze verordening waren de uitvoeringsmaatregelen die bij Algemene Maatregel van Bestuur vastgesteld dienen te worden, nog niet gereed. Dit betreffen regels omtrent onder andere de te gebruiken apparatuur en de onderzoeksmethoden en het de mogelijkheid tot het doen van tegenonderzoek.

#### Paragraaf 3 Gedragsregels (artikel 30 t/m 34)

##### Artikel 30

Dit artikel geeft in eenvoudige woorden weer dat kruispunten en splitsingen slechts mogen worden opgereden indien de kruising of splitsing kan worden vrijgemaakt dan wel de mogelijkheid bestaat dat de bestuurder zich tussen de verkeersstromen kan opstellen.

#### Artikel 31

Een dergelijke bepaling was reeds opgenomen in de oude verordening. In het tweede lid is een regeling getroffen die de bestuurder kan vrijwaren van strafvervolging, indien hij binnen 3 uur voordat hij is aangehouden, vrijwillig melding doet van het ongeval. Voorheen had hij 24 uur de tijd om aangifte te doen. De periode is verkort gelet op de omvang van Bonaire en om te voorkomen dat er bewust voor wordt gekozen om zo laat mogelijk melding te doen in verband met het gebruik van alcohol.

#### Artikel 33

Voorheen was joyriding mogelijk alleen bij motorvoertuigen. Thans is dit uitgebreid tot alle voertuigen.

Paragraaf 4. Plaats op de weg (artikel 35 t/m 41).

#### Algemeen

De in hoofdstuk III paragraaf 4 opgenomen bepalingen met betrekking tot de plaats op de weg zijn ten opzichte van de te vervangen zake aanzienlijk vereenvoudigd. Tevens is het aantal bepalingen op dit punt teruggedrongen. Per categorie weggebruiker wordt aangegeven welk weggedeelte voor hem bestemd is. Daarbij is gekozen voor de term "gebruiken" om tot uitdrukking te brengen dat het om ieder gebruik van de weg gaat; bijvoorbeeld ook het stilstaan en parkeren. Een aantal voorschriften is in deze verordening niet overgenomen. Zo zijn de regels voor het voorbijrijden van vluchtheuvels en die terzake van de keuze van de rijbaan bij wegen die meer dan een rijbaan bevatten komen te vervallen. Deze bepalingen hebben in het verleden dikwijls aanleiding gegeven tot onduidelijkheden.

#### Artikel 35

Artikel 35 bevat de basisregel ten aanzien van de plaats op de weg voor bestuurders. Zij houden op het voor hen bestemde weggedeelte zoveel mogelijk rechts. Wat onder "zoveel mogelijk" dient te worden verstaan, wordt bepaald door de concrete situatie. In geval een rijbaan is verdeeld in rijstroken zal ingevolge artikel 35 in beginsel de meest rechts gelegen rijstrook moeten worden gevolgd. Is de weg verdeeld in twee of meer rijstroken, dan zal in beginsel die rijstrook, welk gezien hun rijrichting, daarvoor is bestemd of aangewezen worden gekozen.

#### Artikel 37

Het eerste lid van artikel 37 geeft de hoofdregel dat de voetganger het trottoir of het voetpad gebruikt, terwijl het tweede lid het fietspad als plaats op de weg voor de voetganger aanwijst, indien trottoir en voetpad ontbreken. Het derde lid, bepaalt dat bij het ontbreken van een trottoir, voetpad en fietspad de voetganger gebruik maakt van de berm of de uiterste zijde van de rijbaan. Deze regeling voor voetgangers is vereenvoudigd ten opzichte van oude regeling.

#### Artikel 39

Een regeling met betrekking tot invaliden voertuigen is nieuw. Bestuurders van invaliden voertuigen worden ingevolge artikel 39 geheel vrij gelaten in de keuze van de plaats op de weg. De bestuurders van invaliden voertuigen dienen zich aan te passen aan het verkeer waartussen zij zich begeven. Op het trottoir of voetpad, bijvoorbeeld rijden zij stapvoets.

#### Artikel 41

Dit artikel vormt het sluitstuk voor de bepalingen ter zake van de plaats op de weg. Nadat is aangegeven welke weggedeelten -voor zover aanwezig- door bepaalde aangewezen categorieën bestuurders worden gebruikt, wordt de rijbaan voor de niet genoemde bestuurders aangewezen. De grootste categorie betreft uiteraard de bestuurders van motorvoertuigen. Echter ook geleiders van rij- en trekdieren of van vee en bestuurders van bespannen of onbespannen wagens gebruiken ingevolge deze bepaling de rijbaan.

#### Paragraaf 5 Inhalen (artikel 42 en 43)

##### Algemeen

De oude regeling bevatte bepalingen die aangaven hoe de bestuurder zich diende te gedragen. Deze bepalingen zijn in deze paragraaf niet opgenomen. De instructienormen hiervoor dienen bij de rijopleiding, voorlichting en educatie aan bod te komen. Daarom is de bepaling waarin werd beschreven hoe bestuurders moeten handelen bij het tegenkomen van een voertuig en de beschrijvingen hoe moet worden ingehaald en hoe de bestuurder die wordt ingehaald zich dient te gedragen, vervallen. Dat inhalen zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers dient te geschieden, blijkt uit artikel 3. Het geven van een teken met de richtingaanwijzer of met de arm bij het inhalen, is nu geregeld in artikel 54 (uitsluitend voor bestuurders van motorvoertuigen).

De bepalingen met betrekking tot het inhalen nabij onoverzichtelijke bochten of hellingen zijn niet opgenomen. Daar zal met doorgetrokken strepen of inhaalverbodsborden gewerkt moeten worden. In de praktijk is dit overigens vrijwel standaard.

##### Artikel 42

Het eerste lid van dit artikel geeft de hoofdregel: inhalen geschiedt links.

Het tweede lid staat fietsers toe andere bestuurders dan die van fietsen en bromfietsen, rechts in te halen. Deze bepaling komt tegemoet aan de praktijk waarbij fietsers het - langzaam rijdende - overige verkeer gewoonlijk rechts inhalen.

Het derde lid bevat de logische uitzondering op de hoofdregel.

Het vierde lid regelt de positie van de in- of uitvoegende bestuurder. In het verleden was onduidelijkheid of de in- of uitvoegende bestuurders op de doorgaande rijbaan rechts mochten inhalen.

##### Artikel 43

Bestuurders dienen bij het naderen van een voetgangersoversteekplaats hun aandacht te richten op de mogelijke aanwezigheid van voetgangers die daar oversteken of op het punt staan dit te gaan doen. De aandacht zou te veel worden afgeleid ingeval inhalen aldaar zou worden toegestaan.

#### Paragraaf 6. Verlenen van voorrang en voorrangregels (artikel 44 t/m 48).

##### Artikel 44

De wijzigingen in de voorrangsregeling zijn hoofdzakelijk van technische aard. Daartoe behoort ook de bij deze verordening ingevoerde mogelijkheid een van de hiervoor genoemde hoofdregel afwijkende voorrangsregeling te treffen door het aanbrengen van haaiantanden op het wegdek.

In het verleden kon dit slechts door middel van borden terwijl de haaiantanden daarbij slechts een ondersteunende functie hadden. Deze wijziging is bij de toelichting op artikel 20, waarin de haaiantanden zijn geregeld, reeds aan de orde gekomen.

Teneinde artikel 44 zo duidelijk mogelijk te formuleren zijn de twee kernbegrippen in de voorrangregeling: het begrip kruispunt en het begrip voorrang in artikel 1 gedefinieerd. Het begrip kruispunt omvat zowel de kruisingen als de splitsingen van wegen en wijkt daarmee niet af van de te vervangen regeling.

Het begrip voorrang verlenen omvat meer dan het enkel vrijlaten van voldoende ruimte om de voorrangsgerechtigde bestuurder door te laten. Het heeft betrekking op het gehele gedrag dat van een goed bestuurder mag worden verwacht die een andere bestuurder voorrang verleent. Hij dient niet slechts de feitelijke ruimte die daarvoor nodig is vrij te laten, maar hij dient het kruispunt ook zodanig te naderen dat bij de voorrangsgerechtigde ook het vertrouwen wordt gewekt dat hem voorrang wordt verleend.

Het tweede lid van artikel 44 bevat de uitzonderingen op de hoofdregel "rechts gaat voor". Het betreffen de uitzonderingen die thans ook reeds gelden, doch eenvoudiger geformuleerd.

#### Artikel 45

Het eerste lid van artikel 45 is nieuw. Hierin is de - in dit verband veel gebruikte - term "ongehinderde doorgang verlenen" met opzet niet gebruikt doch vervangen door "voor laten gaan". Het ongehinderde doorgang verlenen, dat lijkt op de betekenis van voorrang, wordt gereserveerd voor bestuurders die elkaar op een kruispunt naderen. Voor andere gevallen waarbij prioriteit van de één boven de ander moet worden vastgelegd verdient de term "voor laten gaan" de voorkeur. De "zebra bescherming" geldt niet als ter plaatse voetgangerslichten aanwezig zijn. Dan dienen de voetgangers zich te richten naar deze lichten. Dit is verwoord in het derde lid.

#### Artikel 46

In de oude verordening wordt op diverse plaatsen aangegeven dat bepaalde verplichtingen niet gelden voor bepaalde categorieën voertuigen als ze de voorgeschreven signalen voeren. Consistent was de oude regeling hierin zeker niet. Het vierde lid van artikel 46 bepaalt eenvoudig dat bestuurders van voorrangsvoertuigen mogen afwijken van de voorschriften van deze verordening voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

#### Artikel 48

Bevat een eenduidige voorrangsbepaling geldend voor rotondes.

#### Paragraaf 7. Colonne (artikel 49 en 50)

#### Artikel 49

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk de voorrechten voor (militaire) colones te regelen. Dit om de colonne tijdens verplaatsingen in stand te kunnen houden. De bepaling in het tweede lid dat (militaire) colones niet mogen worden doorsneden levert daaraan een wezenlijke bijdrage. Het voorgaande geldt eveneens voor een processie en begrafenistoet.

#### Artikel 50

De vereisten waaraan een colonne dient te voldoen worden thans reeds in de praktijk toegepast.

#### Paragraaf 8. Afslaan en bijzondere manoeuvres (artikel 51 t/m 56)

##### Artikel 51

In het tweede lid wordt voorsorteren verplicht gesteld. Dit sluit aan bij de thans voorkomende praktijk in het verkeer.

##### Artikel 52

Het bepaalde in artikel 52, eerste lid wijkt inhoudelijk niet af van de regeling zoals deze reeds gold. Wel is hier in plaats van het begrip hinderen gekozen voor de term "voor laten gaan". Het tweede lid is nieuw. In het aldaar beschreven geval blijken bestuurders die op een kruispunt naar links afslaan rechtsafslaande bestuurders op dat kruispunt voor te laten gaan. Deze informele praktijk wordt thans juridisch ondersteund.

##### Artikel 53

De bepaling opgenomen in het eerste lid is nieuw. Zij is nodig in verband met het vervallen van het artikel 27 van de oude regeling. Het is noodzakelijk uitdrukkelijk te bepalen dat bestuurders die bepaalde bijzondere manoeuvres uitvoeren -zoals omschreven in dit lid- bestuurders die op een normale wijze aan het verkeer deelnemen voor moeten laten gaan. Zonder deze bepaling zou het immers niet vanzelfsprekend zijn dat de bestuurder, die bijvoorbeeld uit stilstand wegrijdt, een ondergeschikte positie inneemt ten opzichte van het overige verkeer ter plaatse.

##### Artikel 55

Artikel 55 bepaalt dat binnen de bebouwde kom de bestuurders van een bus de gelegenheid moet worden geboden van een bushalte weg te rijden.

##### Artikel 56

Hoewel het in het tweede lid beschreven gedrag ook onder de in artikel 3 opgenomen algemene bepaling valt, is tot het opnemen van de bepaling besloten met het oog op de handhaving daarvan.

#### Paragraaf 9. Snelheid (artikel 57 t/m 59).

##### Algemeen.

De bepalingen terzake van de snelheid zijn ten opzichte van de te vervangen regeling aanzienlijk verminderd en vereenvoudigd. In de eerste plaats kon ook hier een aantal bepalingen vervallen omdat het daarin geregelde aan de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker kan worden overgelaten. Het gaat daarbij met name om beschrijvingen hoe een bestuurder zijn snelheid moet regelen en met welke factoren hij daarbij rekening moet houden. Uiteraard blijft het essentieel dat de bestuurders hun snelheid zodanig regelen dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan. Bij het verkeersonderwijs, de rij-instructie, de voorlichting etc. zal dit een wezenlijk uitgangspunt moeten vormen.

Voorts worden de gevallen waarbij door middel van verkeerstekens een van de hoofdregel afwijkende maximumsnelheid geldt, niet meer vermeld. De systematiek van artikel 6, waarbij verkeerstekens boven verkeersregels gaan, brengt mee dat een door borden aangeven, afwijkende, maximumsnelheid in de voorschriften van deze paragraaf niet behoeft te worden opgenomen.

#### Artikel 57

Dit artikel geeft de hoofdregel voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom: voor motorvoertuigen 40 km per uur en voor bromfietsen 30 km per uur.

#### Artikel 58 en 59

Artikel 58 bevat de hoofdregel met betrekking tot de maximumsnelheden buiten de bebouwde kom: voor motorvoertuigen 60 km per uur en voor bromfietsen 55 km per uur. Ook hier geldt weer dat, nu ingevolge artikel 6 de verkeerstekens boven verkeersregels gaan, de wegbeheerder met behulp van borden de ter plekke te rijden maximumsnelheid kan variëren, afhankelijk van de situatie ter plaatse.

Zoals uit de tekst van artikel 59 blijkt is een veel eenvoudiger en daardoor toegankelijker bepaling met betrekking tot bestuurders van tractoren en zelfrijdende werktuigen opgesteld. Zij mogen niet sneller rijden dan 25 km per uur binnen de bebouwde kom en 40 km per uur buiten de bebouwde kom.

#### Paragraaf 10. Stilstaan en parkeren van voertuigen (artikel 60 t/m 63)

##### Algemeen

Zowel ten aanzien van het stilstaan als het parkeren konden een aantal bepalingen worden geschrapt. Artikel 60 bevat een verbod te stoppen voor die gevallen waar dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid of doorstroming absoluut noodzakelijk is.

Het verbod te stoppen op trottoirs, voetpaden en fietspaden is in artikel 60 niet opgenomen. Dit verbod vloeit namelijk reeds voort uit de bepalingen ter zake van de plaats op de weg. Voorts is een aantal algemeen geldende verboden stil te staan vervallen voor plaatsen waarvan niet steeds gezegd kan worden dat daar een dergelijk verbod noodzakelijk is. Waar de noodzaak daartoe wel aanwezig is, kan het verbod door middel van verkeerstekens -een bord of een doorgetrokken gele streep- worden aangegeven.

Behalve de gevallen waarin het verboden is te stoppen en waar het parkeren bijgevolg ook is verboden, bevat deze paragraaf een aantal bepalingen waarbij het parkeren wordt verboden of waarbij het parkeren aan voorwaarden is gebonden. Wat onder parkeren wordt verstaan blijkt uit de in hoofdstuk I opgenomen definitie.

Parkeren is toegestaan tenzij dit uitdrukkelijk is verboden of een dergelijk verbod uit de systematiek van deze verordening voortvloeit en voor zover dit parkeren niet in strijd is met de in artikel 3 opgenomen algemene bepaling.

#### Artikel 60

Het in het tweede lid onder b vervatte verbod heeft betrekking op zowel voetgangersoversteekplaatsen als op oversteekplaatsen voor fietsers. Het verbod waarmee wordt beoogd overstekende voetgangers en fietsers voldoende uitzicht te bieden, geldt voor bestuurders van alle voertuigen. Nieuw in deze verordening is het verbod te stoppen langs doorgetrokken gele strepen.

#### Artikel 61

Het tweede lid, onderdeel a is in zoverre nieuw dat in de vervallen regeling het stilstaan binnen 5 meter van een, kortweg gezegd, kruispunt reeds verboden was, de verordening thans bepaalt dat het parkeren aldaar op een afstand van acht meter verboden is. Het kort stilstaan op deze plaatsen zal in het algemeen de verkeersveiligheid en de doorstroming niet zozeer nadelig beïnvloeden. Het parkeren echter wel. Onderdelen d, e en f zijn nieuw. Onderdeel g is eveneens nieuw. Het scheidt de mogelijkheid om op duidelijker wijze een parkeerverbod aan te geven. Zeker daar waar het een parkeerverbod betreft dat over langere afstand geldt, is voor de verkeersdeelnemer een gele streep beter herkenbaar dan een bord aan het begin van de weg.

Het derde en vierde lid zijn eveneens nieuw. Het is gewenst dat tegen het dubbel parkeren kan worden opgetreden aan de hand van een daarop toegespitste bepaling en dat gelet op de huidige parkeer problematiek een parkeerzone kan worden ingesteld.

#### Artikel 62

Dit artikel heeft betrekking op parkeerplaatsen bestemd voor invaliden, zowel voor bestuurders van invalidervoertuigen als voor motorvoertuigen bestuurd door of ten behoeve van een invalide. Een dergelijke parkeerplaats wordt aangegeven door middel van een verkeersbord. Voor beide soorten invalidenparkeerplaatsen is nu een bord beschikbaar. Betreft het een bijzondere invalidenparkeerplaats dan wordt zulks door middel van een onderbord uitgedrukt.

#### Artikel 63

Dit artikel is opgenomen teneinde het plaatsen van fietsen te reguleren. Het woord "parkeren" is hier vermeden en in plaats daarvan wordt "plaatsen" gebruikt aangezien het gebruik van het begrip parkeren wordt beperkt tot het stallen van voertuigen op de rijbaan.

Om te voorkomen dat als gevolg van het plaatsen van fietsen, voetganger belemmerd worden in het gebruik van trottoirs en voetpaden, dient minimaal een ruimte van 1:20 meter vrij te blijven.

Op sommige plaatsen is het wenselijk dat de wegbeheerder toestaat dat fietsen op de rijbaan - bijvoorbeeld in fietsenrekken op een parkeervak - worden geplaatst. Artikel 63 houdt hiermede rekening door toevoeging van "andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen".

Paragraaf 11. Signalen (artikelen 64 t/m 66).

#### Algemeen.

Bestuurders mogen ingevolge deze verordening signalen geven onder meer ter afwending van dreigend gevaar. Dat geldt voor zowel de geluids- als de knippersignalen. Deze regeling opgenomen in deze verordening is nagenoeg identiek aan de oude regeling.



#### Artikel 64

Bij het vierde lid, waarin bepaald wordt dat het verboden is om onnodig geluid te veroorzaken, moet men met name denken aan het telkens geven van gas bij het stilstaan. Het hierdoor veroorzaakte kabaal is hinderlijk voor medeweggebruikers en omwonenden.

#### Artikel 65

Het eerste lid van dit artikel geeft een opsomming van bestuurders die gerechtigd zijn bijzondere signalen, bestaande uit zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn, te voeren. Het gaat daarbij behalve om motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer en ziekenauto's, ook om motorvoertuigen van andere hulpverleningsdiensten voor zover deze door de gezaghebber zijn aangewezen. Dit artikellid geeft de basis voor een dergelijke aanwijzing. Het derde lid geeft de gezaghebber vervolgens de bevoegdheid nadere regels te stellen over deze signalen, het gebruik daarvan en de kleur van het licht.

Bestuurders van vorenbedoelde motorvoertuigen mogen deze bijzondere signalen slechts gebruiken om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Zodra zij er gebruik van maken behoren zij tot de, afzonderlijk gedefinieerde, categorie voorrangvoertuigen en genieten zij de daaraan verbonden voorrechten.

Het tweede en het derde lid bepaalt dat tijdens het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden die voor andere weggebruikers gevaar kunnen opleveren, bestuurders van bij die werkzaamheden gebezigde voertuigen zwaai- of knipperlicht dienen te voeren. Hierbij kan worden gedacht aan motorvoertuigen waarmee werkzaamheden aan de weg worden verricht, motorvoertuigen die sleep- of takelwerkzaamheden op de weg verrichten maar ook motorvoertuigen van hulpverleningsdiensten ter plaatse van bijvoorbeeld een ongeval.

#### Paragraaf 12 Het gebruik van lichten en gevarendriehoek (artikelen 67 t/m 71)

##### Algemeen.

Deze paragraaf bepaalt het gebruik van lichten en de gevarendriehoek. De bepalingen zijn eenvoudig gehouden.

#### Artikel 68

Losgekoppelde stilstaande aanhangwagens en opleggers moeten op de in het tweede lid van artikel 68 genoemde plaatsen gedurende de daar vermelde omstandigheden voorzien zijn van reflectoren.

#### Artikel 69

De verplichting parkeerlicht op de rijbaan te ontsteken is slechts aanwezig als de rijbaan buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor rijbanen binnen de bebouwde kom bestaat de verplichting derhalve niet. De grond hiervoor is dat in de regel binnen de bebouwde kom voldoende straatverlichting aanwezig is om voertuigen bij donker op te merken. Voorts wordt binnen de bebouwde kom langzamer gereden dan daarbuiten zodat ook bij slechte weersomstandigheden overdag stilstaande voertuigen sneller zullen worden waargenomen.

#### Artikel 71

Onder al die omstandigheden die de gemiddelde bestuurder als gevaarlijk zal aanmerken is het gebruik van de gevarendriehoek geboden. Het derde lid bepaalt dat in plaats van de gevarendriehoek knipperende waarschuwingslichten kunnen worden gevoerd. Deze lichten zijn voldoende om naderende bestuurders te attenderen op het op de weg stilstaande voertuig.

#### Paragraaf 14. Vee (artikelen 74 en 75)

##### Artikel 74

Het tweede lid bevat een verruiming van het in het eerste lid vermelde verbod. Hiermee wordt beoogd de mogelijkheden voor de begrazing van kuddes te vergroten. In de gevallen waarin dit met name uit veiligheidsoverwegingen verantwoord is, kan het bevoegde gezag besluiten een weg - meestal een onbelangrijke landweg - niet een juridische scheiding te laten zijn voor een ter plaatse grazende kudde.

#### Paragraaf 15. Slepen (artikel 76)

##### Artikel 76

Deze bepaling richt zich uitsluitend tot de bestuurder van het trekkende voertuig en derhalve niet tevens tot de eigenaar of houder daarvan.

#### Paragraaf 16. Autogordels en helmen (artikel 77 en 78)

##### Artikel 77

Met deze nieuwe tekst wordt uitgedrukt dat inzittenden van motorvoertuigen een autogordel moeten dragen indien in het voertuig een autogordel beschikbaar is. Is een autogordel ten onrechte - te weten in strijd met de desbetreffende technische bepaling- niet in het voertuig aanwezig, dan dient de bestuurder te worden aangepakt wegens schending van dat voorschrift. Het volgende verdient aandacht. De bestuurder is niet strafrechtelijk verantwoordelijk voor het niet dragen van de autogordel door de passagier. Met de verplichting voor de passagier zelf dient te worden volstaan. De constatering dat de bestuurder of passagier geen autogordel droeg is voldoende.

Deze redactie brengt voorts mee dat ingeval in een voertuig autogordels zijn bevestigd zonder dat de Wegenverkeersverordening daartoe noopt, de bestuurder verplicht is daarvan gebruik te maken. Het dragen van autogordels geldt zowel voor zitplaatsen op de voorbank als op de achterbank. De technische voorschriften voor motorvoertuigen beperken zich overigens tot bevestigingspunten voor gordels voor de voorbank. (artikel 85, eerste lid, sub f.)

Het tweede lid van artikel 77 bepaalt dat kinderen jonger dan 3 jaar gebruik dienen te maken van een geschikt kinderbeveiligingssysteem, een zogenaamd kindersitje. Dit kan zowel op de voorbank als de achterbank geschieden. Kinderen ouder dan 3 of volwassenen doch kleiner dan 1,5 meter dienen de driepuntsgordel te dragen als heupgordel.

#### Artikel 78

Bestuurders van bromfietsen, motorfietsen en andere motorvoertuigen zonder carrosserie op meer dan twee wielen. zijn dermate kwetsbaar dat bescherming door middel van een helm geboden is. De bestuurder en de passagier zijn ieder voor zich strafrechtelijk verantwoordelijk gesteld voor het negeren van de helmdraagplicht. De helmen dienen te voldoen aan internationaal aanvaardbare veiligheidsnormen en dienen voorzien te zijn van een goedkeuringsmerk.

### HOOFDSTUK IV Technische eisen

#### Algemeen

In de nieuwe verordening zijn de noodzakelijke aanpassingen aan de huidige tijd doorgevoerd. De meeste betreffen een weergave van reeds bestaande, in de loop der tijden zo gegroeide situaties. Nieuw is de eis dat motorvoertuigen voorzien moeten zijn van bevestigingspunten voor autogordels en, indien deze aanwezig zijn, van autogordels. Nieuw zijn ook de eisen aan de minimale profieldiepte van de banden en minimale eisen aan de lichtdoorlatendheid van fabrieksmatig verdonkerde ruiten. Ruiten mogen niet voorzien van niet fabriekmatig aangebrachte materialen die het uitzicht naar buiten belemmeren dan wel van buitenaf het zicht op de inzittenden verhinderen. Voor wat betreft dit laatste kan overigens een ontheffing worden verleend. Ook voor wat betreft de eisen aan de remmen zijn naar huidige maatstaven normen gesteld.

Er is voor deze redactie gekozen teneinde de kluwen van technische eisen zoals deze in de loop der jaren voor de diverse voertuigen is ontstaan, enigszins te ontwarren. Daarom is nu, per categorie voertuig opgesomd wat de minimale eisen zijn. De daarin voorkomende doublures zijn, ten behoeve van de leesbaarheid en de nagestreefde overzichtelijkheid geaccepteerd.

Artikelsgewijze toelichting.

#### Paragraaf 1. motorfietsen (artikel 83)

##### Artikel 83.

Met betrekking tot de motorfietsen zijn de technische eisen, met uitzondering van de afmetingen niet veranderd. Dat de afmetingen zijn aangepast bleek noodzakelijk daar de maximale afmetingen voor vrachtwagens onverkort van toepassing waren op motorfietsen.

#### Paragraaf 3. motorvoertuigen (artikel 85)

##### Artikel 85.

In lid 1, onderdeel d, is het minimale aantal ruitenwissers waarvan een motorvoertuig moet zijn voorzien teruggebracht tot een. Reden daartoe is dat steeds meer autofabrikanten er toe overgaan slechts één ruitenwisser te monteren die het gehele oppervlak van de voorruit bestrijkt.

De eisen voor spiegels zijn aangepast aan de praktijk, waarbij de aanwezigheid van zowel een binnen- als een linker buitenspiegel wordt vereist. Voor het geval het zicht in de binnenspiegel wordt belemmerd, is ook een rechter buitenspiegel verplicht.

In lid 1, onderdeel f, de inrichting van de personencabine, is de in het algemene deel van de toelichting bij dit hoofdstuk, reeds genoemde autogordels, als veiligheidsverhogende eis gesteld. Een volgende voorziening is als eis gesteld in sub 4 van onderdeel f. Nu nagenoeg alle auto's van fabriekswege standaard uitgevoerd worden met een zogenoemde blower, om condensvorming op de voorruit tegen te gaan, is gemeend deze voorziening als eis in de Wegenverkeersverordening op te nemen.

#### Paragraaf 4. vrachtauto's (artikel 86)

##### Artikel 86.

Eerste lid, onderdeel a. Nu het voor de maximale doorrijhoogte van viaducten en verkeerslichtinstallaties geen bezwaar vormt, is in dit artikelonderdeel tegemoet gekomen aan het beroepsvervoer van scheepscontainers op trekkers met oplegger. Al te vaak bleek dat de maximale hoogte van 3,50 meter moest worden overschreden, louter als gevolg van de keiharde, niet aanpasbare afmetingen van container plus voertuig. De maximale hoogte is thans gesteld op 4 meter.

#### Paragraaf 6. Aanhangwagens (artikel 88)

##### Artikel 88.

In zijn algemeenheid zal een aanhangwagen beschouwd kunnen worden als een uitbreiding van het voertuig waardoor deze wordt voortbewogen. Het is derhalve niet meer dan logisch dat aan een aanhangwagen, afgezien van de specifieke aspecten van het motorische gedeelte en de daarvoor in de plaats tredende eisen ten aanzien van de koppeling, beremming e.d, zal moeten voldoen aan dezelfde technische eisen als het trekkende voertuig. Nieuw is het gestelde in het eerste lid, onder a, ten vierde.

#### Paragraaf 8. Bromfietsen (artikel 90)

##### Artikel 90.

Nu, gelet op de definitie in onderdeel j. van artikel 1, de bromfiets de status van "rijwiel met hulpmotor" inmiddels ontgroeid is, is het logisch dat er een aparte paragraaf is gewijd aan de technische eisen van de bromfiets.

HOOFDSTUK V: Keuringsbewijzen en tekens voor voertuigen.

Paragraaf 1 Keuringsbewijs (artikelen 93 t/m 96)

Deze artikelen komen overeen met de artikelen 80a t/m 80d van de in te trekken Wegenverkeersverordening. Momenteel vinden er geen voor particulier gebruik bestemde motorvoertuigen verplichte keuringen plaats. Deze artikelen zullen op een later bij eilandsbesluit te bepalen tijdstip in werking treden.

Paragraaf 2 Tekens en onderscheidingstekens (artikelen 97 t/m 99)

Artikel 97

Met betrekking tot artikel 97 kan worden vermeldt dat ook hier de redactie ongewijzigd is gebleven tot opzichte van de vorige wetgeving. In artikel 1, onderdeel x wordt een definitie gegeven voor het kenteken. Er is echter op Bonaire geen sprake van een kentekenregistratie, waarbij een kenteken aan een motorvoertuig gekoppeld wordt en aan een daarbij behorende houder of eigenaar van het motorvoertuig.

Artikel 99

Het is thans niet duidelijk welk internationaal onderscheidingsteken voor een motorvoertuig voor Bonaire of de andere eilanden van Caribisch Nederland gebruikt gaat worden.

HOOFDSTUK VI Rijbewijzen (artikelen 100 t/m 126)

Algemeen

De voorheen geldende regeling inzake rijbewijzen (artikel 87 t/m 112) heeft in het algemeen naar behoren gefunctioneerd en is derhalve integraal overgenomen. Waar nodig zijn er bepalingen aan voornoemde artikelen toegevoegd of voor bepaalde modernere formuleringen gekozen. De terminologie is wel aangepast aan de gehanteerde terminologie in het onderhavige ontwerp.

Artikelsgewijze toelichting.

Artikel 100

Dit artikel komt grotendeels overeen met de bestaande regeling. Nieuw is dat voor bromfietsen het reeds in de praktijk gehanteerde minimum leeftijd van 16 jaar uitdrukkelijk is opgenomen. Verder is er de vereiste voor het hebben van een (rij)vergunning voor het rijden van zelfrijdende voertuigen geïntroduceerd. Deze voertuigen nemen regelmatig deel aan het verkeer en bewegen niet alleen op het bedrijfsterrein waardoor deze bestuurders ook de verkeersregels dienen te kennen. Verder is er een minimum leeftijd van 18 jaar geëist voor het berijden van deze voertuigen.

#### Artikel 101

Artikel 101 is nagenoeg identiek aan de ingetrokken regeling. In het eerste lid, onderdeel a is de vereiste van het hebben van een bepaald gewicht vervallen aangezien tegenwoordig veel zwaardere motorfietsen gebouwd worden. Verder worden motorfietsen en bromfietsen voldoende omschreven waardoor het gewicht geen onderscheidingscriteria meer is en derhalve kan vervallen.

In het verleden is er gebleken dat er onduidelijkheid bestond omtrent de inhoud van het begrip "bestemd voor". Bestemming van een voertuig is de bestemming die de eigenaar aan geeft en die voldoet aan de veiligheidseisen die voor zodanige bestemming zijn vereist. De bestemming die de fabrikant in een dergelijk geval aan het voertuig geeft is irrelevant.

#### Artikel 104

Het opzettelijk geven van onjuiste informatie is verboden wanneer aanvrager in aanmerking wil komen voor een rijbewijs of vergunning. In vergelijking met de vervallen regeling versoepelt het tweede lid de sanctie op het geven van onjuiste informatie. De nieuwe regeling bepaalt dat het rijbewijs alleen ongeldig is voor die categorie waarvoor onjuiste informatie is gegeven, mits deze informatie heeft geleid tot het afgeven van een categorie rijbewijs.

#### Artikel 110

Dit artikel is aangepast aan de huidige staatkundige situatie. Indien een bestuurder reeds in het bezit is van een rijbewijs van een van de landen binnen het Koninkrijk of van Sint Eustatius of Saba, dan kan volstaan worden met het overleggen van een geneeskundige verklaring (artikel 102, onderdeel c) voor de uitgifte van een nieuw rijbewijs.

Indien een in de voorgaande alinea vermeld rijbewijs reeds langer dan 2 jaar haar geldigheid heeft verloren, dient er een verklaring als bedoeld in artikel 102 onderdeel b, overlegd te worden dat men over voldoende rijvaardigheid beschikt. Voorheen was dit onduidelijk en werd de vraag of een dergelijke verklaring overlegd diende te worden overgelaten aan het oordeel van het bevoegd gezag.

#### Artikel 119

Dit artikel regelt de duur van de intrekking. Tenzij er sprake is van de omstandigheden zoals vermeld in de onderdelen a, b en c geldt de intrekking voor de duur waarvoor het rijbewijs is afgegeven.

#### Artikel 121

De verplichting om de intrekking bekend te maken middels publicatie in de bladen waarin officiële bekendmakingen worden geplaatst, wordt vervangen door een schriftelijke melding aan de instantie die belast is met het toezicht en de handhaving van deze verordening en aan de betrokkene.

#### Artikel 122

De periode om het ingetrokken rijbewijs in te leveren, is ingekort van 8 tot 2 dagen. In het derde lid zijn tevens de verplichting tot inlevering opgenomen ingeval het rijbewijs ongeldig is verklaard conform artikel 104 en indien het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren als vermeld in het derde lid sub a.

#### Artikel 123

Dit artikel is nieuw. Het vermoeden dat de houder van een rijbewijs de kennis of bedrevenheid dan wel de lichamelijke of geestelijke gesteldheid mist voor het besturen van een of meer categorieën motorvoertuigen waarvoor het rijbewijs is afgegeven, kan gedragen worden door feiten of omstandigheden die er op wijzen dat betrokkene niet in staat is met bedoelde motorvoertuigen aan het verkeer deel te nemen, zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen.

#### Artikel 124

Naast het hiervoren behandelde artikel 123 bevat dit artikel de mogelijkheid dat indien de houder van een rijbewijs vrijwillig meldt dat hij niet meer de geschiktheid bezit een motorvoertuig te besturen van de categorie welke in dat rijbewijs is vermeld, aan hem een nieuw rijbewijs wordt afgegeven dat de beperkingen bevat zoals deze op dat moment toepasselijk zijn.

#### Artikel 125

Wanneer een opsporingsambtenaar het sterke vermoeden heeft dat een bestuurder van een motorvoertuig artikel 27 of 28 heeft overtreden, hij hiervoor procesverbaal opmaakt en van mening is dat verder rijden een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid zal opleveren is hij bevoegd het rijbewijs in te vorderen en onder zich te houden.

Dit rijbewijs dient onverwijld doch binnen 2 x 24 uur, vergezeld van een proces-verbaal van bevindingen opgezonden te worden naar de officier van Justitie. Deze functionaris zal niet alleen kunnen nagaan of de opsporingsambtenaar niet al te lichtvaardig is overgegaan tot het invorderen van het rijbewijs, doch is tevens in staat, aan de hand van de onder zijn beheer staande justitiële documentatie, te beoordelen of het in belang van de verkeersveiligheid geacht moet worden het rijbewijs onder zich te houden tot dat de zaak aan de rechter is voorgelegd en deze kan oordelen over het al of niet op leggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid.

### HOOFDSTUK VII Strafbepalingen (artikelen 127 t/m 132)

#### Artikel 128

Dit artikel is nagenoeg gelijk aan artikel 117 van de oude verordening. Dit artikel geeft de opsporingsambtenaar nu tevens de mogelijkheid ook fietsers staande te houden ter controle op de naleving van de bij deze eilandsverordening gegeven bepalingen. Zij zijn thans verplicht desgevorderd dezelfde medewerking te verlenen als voorheen de bestuurders van motorvoertuigen.

#### Artikel 129

In dit artikel wordt naast de bestaande regeling voor strafrechterlijke inbeslagname, zoals geregeld in het Wetboek van Strafvordering, de bevoegdheden van de gezaghebber in het kader van de handhaving van de openbare orde en het verkeer, om voertuigen weg te laten slepen en in bewaring te stellen, nader geregeld. Tevens wordt de mogelijkheid gegeven om door middel van het plaatsen van wielklemmen handhavend op te treden.

#### Artikel 131

Aan het strafmaximum van de onderscheidene overtredingen is niet getornd. Wel zijn enige nieuwe strafbare feiten opgenomen. De strafbaarstellingen zijn aangepast aan de huidige praktijk waarbij boetes zijn ingedeeld in categorieën.

#### Artikel 132

Naast de in artikel 131 genoemde sancties als hechtenis en geldboete blijkt er in de dagelijkse rechtspraak de behoefte te bestaan om het voorwerp waarmede het verkeersmisdrijf/overtreding is begaan aan de feitelijke macht van de overtreder (blijvend) te onttrekken.

### HOOFDSTUK VIII Ontheffingen en vrijstellingen (artikel 133)

#### Artikel 133

In verband met het laten vervallen van diverse bepalingen in de oude eilandsverordening komen er in de huidige verordening minder bepalingen voor ontheffing in aanmerking.

Het tweede lid van artikel 133 regelt speciaal voor de openbare diensten het regime van vrijstellingen. In plaats van "ontheffing" wordt hier gesproken van "vrijstelling". Laatst bedoelde term is meer geschikt het karakter van dit voorschrift uit te drukken. De gezaghebber blijft de bevoegde autoriteit om vrijstellingen te verlenen ten behoeve van openbare diensten en daarmee gelijk te stellen diensten. Degene aan wie de vrijstelling is verstrekt en het personeel ten behoeve waarvan de vrijstelling is verleend zullen het document, waaruit de vrijstelling blijkt bij zich moeten dragen zodat de politie een en ander kan controleren.

### HOOFDSTUK IX Overgangs- en slotbepalingen (artikel 134 t/m 141)

#### Artikel 134

Ter zake van de vervanging van de verkeersborden ingevolge de oude verordening is gekozen voor een uitsterf constructie.

#### Artikel 135

In de toelichting op bijlage 1, wordt uiteengezet waarom diverse verkeersborden in een nieuw jasje zijn gestoken. In die gevallen waar het niet gaat om de vaststelling van een nieuw model, doch de modernisering van de huidige modellen, is het niet bezwaarlijk deze borden hun geldigheid te laten behouden totdat zij zijn vervangen.

#### Artikel 136

Alle keurings-, rijbewijzen en wat dies meer zij, afgegeven onder de oude verordening blijven hun geldigheid behouden tot op het moment van hun vervaldatum. Op die manier wordt een zo soepel mogelijke overgang gecreëerd zonder overbelasting van de administraties die de nieuwe bewijzen zouden moeten uitgeven.



#### Artikel 137

Evenals de in artikel 136 genoemde bewijzen zullen ook ontheffingen welke zijn verleend onder de oude vergunning vanaf de inwerkingtredingdatum van de nieuwe verordening gewoon door blijven lopen. Ook hier is de reden de ontlasting van de administraties die de nieuwe ontheffingen en vergunningen moeten afgeven.

#### Artikel 138

De in dit artikel vermelde eilandsbesluiten, houdende algemene maatregelen, blijven van kracht.

#### Artikel 139

De Wegenverkeersverordening Bonaire (A.B. 1957, no. 4) en het Besluit maximum snelheidsvermogen rijwielen met hulpmotor (A.B. 1960, no. 5) worden ingetrokken. De maximumsnelheid van bromfietsen is thans opgenomen in de definitie in artikel 1 onder sub j.

#### Artikel 140

Omdat invoering van de nieuwe Wegenverkeersverordening Bonaire de nodige voorbereidingstijd vergt, bijvoorbeeld om het publiek op de hoogte te stellen van de gewijzigde verkeersregels en borden en dergelijke, is er een termijn van drie maanden tussen afkondiging en inwerkingtreding van de verordening in de verordening opgenomen. Voor wat betreft de verplichting tot het dragen van een helm (artikel 78) is een voor een langere termijn gekozen voor de invoering. Ten aanzien van bepaalde artikelen is het noodzakelijk om nadere uitvoeringsmaatregelen op te stellen of dient om andere redenen de inwerkingtreding uitgesteld te worden. Deze artikelen kunnen bij eilandsbesluit, houdende algemene maatregelen in werking gesteld worden.

#### Artikel 141

Er is overwogen om ter onderscheiding van de Wegenverkeersverordening Bonaire uit 1957 aan de huidige wegenverkeersverordening een jaartal toe te voegen. Omdat dit echter slechts gebruikelijk is bij regelingen die zeer regelmatig worden vervangen is hier van afgezien. Het toevoegen van het jaartal zou in dit geval geen meerwaarde hebben.

### BIJLAGE I Verkeersborden

#### Algemeen.

In de bijlage bij de Wegenverkeersverordening Bonaire uit 1957 was een globale indeling gemaakt in borden die een gebod of een verbod aanduiden, borden die een gevaar aanduiden, borden die informatie bevatten en aanwijzingen. Deze, op zich logische doch starre indeling leidde tot problemen wanneer een nieuw bord moest worden tussengevoegd. Voor de opzet van een bordenbijlage bij de nieuwe verordening is gekozen voor een flexibele indeling in afzonderlijke hoofdstukken. Deze indeling is overzichtelijk en daardoor eenvoudig toegankelijk en tevens biedt hij de mogelijkheid om modellen in te voegen zonder de logica van de indeling gewild aan te moeten doen. De indeling is als volgt:

A. snelheid; B. voorrang; C. geslotenverklaringen; D. rijrichtingen; E. parkeren en stoppen; F. overige geboden; G. gedragsborden; H. bebouwde kom; I. informatieborden; J. waarschuwingsborden; en K. overige borden.

Elk in deze hoofdstukken opgenomen bord wordt aangeduid met het desbetreffende hoofdstuk corresponderende, hoofdletter en een volgnummer. De wijzigingen strekken zich niet slechts uit tot de indeling, doch ook tot de tekens zelf, de modellen en configuratie en de daarbij behorende beschrijvingen. Getracht is om de zichtbaarheid, de opvallendheid, de herkenbaarheid en de begripbaarheid te optimaliseren. Geschreven tekst wordt zoveel mogelijk vermeden.

Teneinde de kostprijs van de te plaatsen borden zo laag mogelijk te houden is aansluiting gezocht bij de in Europa gangbare en in Internationale verdragen voorgeschreven modellen. Deze zijn uit voorraad leverbaar en wordt de noodzaak van het aanmaken van een speciaal maatwerk product vermeden.

Toelichting per hoofdstuk.

#### Hoofdstuk A: Snelheid

In dit hoofdstuk zijn de tekens opgenomen, die de maximumsnelheid dan wel de beëindiging daarvan aangeven. De vermelde getallen, die als voorbeeld dienen, geven de snelheid aan in kilometers per uur.

Onder nummer A3 en A4 zijn nieuwe borden opgenomen die het begin of einde aangeven van meerdere wegen of een wijk waarbinnen een aangepaste snelheid geldt.

#### Hoofdstuk B: Voorrang

Van de tekens B1 en B2 zijn bij model B2 de beëindigingstrepen verduidelijkt. Van het oude model 5 is geen equivalent opgenomen. Mocht de wegbeheerder de behoefte gevoelen het einde van een voorrangsweg van te voren aan te kondigen, dan is dat met een onderbord op eenvoudige wijze duidelijk te realiseren. Model B3 verschilt weinig van het oude model 6.

Van het bord B5 is het model veranderd.

Nieuw zijn de borden B6 en B7. Deze borden, welke in combinatie met B1 of B3 worden geplaatst, duiden een afbuigende voorrangsweg aan. Op de borden kunnen verschillende verkeerssituaties worden weergegeven, waarbij de brede streep de voorrangsweg weergeeft en de smalle streep of strepen de zijweg of zijwegen.

#### Hoofdstuk C: Gesloten verklaring

De tekens die een gehele of gedeeltelijke geslotenverklaring aanduiden zijn in dit hoofdstuk ondergebracht.

Teken C4 komt overeen met model 81 oud, doch heeft nu in plaats van aanwijzingsbord de status van gebodsbord gekregen en vervangt model 11 oud. Dit is noodzakelijk om verwarring te voorkomen, die door de invoering van de tekens D4 t/m D8 zou kunnen ontstaan.

Het teken C5 komt overeen met model 13 oud. Het teken C6 komt in betekenis overeen met C5 doch geldt slechts voor de daarop vermelde categorie voertuig. C7 is weer een moderne versie van model 19 oud. Ook opleggers vallen onder de werking van bord C7.

De modellen 13 t/m 18 van de bijlage bij de oude verordening komen te vervallen en worden vervangen door de modellen C8 t/m C11. Voor wat betreft de oude modellen 13, 14, 15 en 16 wordt het symbool gemoderniseerd.

Aan het bord 17 oud bestaat geen behoefte meer nu het bord G1 de toelating van andere verkeerscategorieën dan voetgangers uitsluit. De beperkingsborden ten aanzien van de breedte, lengte, hoogte en massa van de toe te laten voertuigen (modellen 20 t/m 23 bijlage oud) zijn terug te vinden in de reeks C12 t/m C16. Nieuw in deze serie is de beperking van de aslast, model C15. De in de borden vermelde getallen dienen uiteraard als voorbeeld.

#### Hoofdstuk D: Rijrichting

In dit hoofdstuk zijn de tekens verzameld, die een verplichte rijrichting aangeven, dan wel een of meer verplichte of toegelaten richtingen.

Met het nieuwe bord D1 wordt de verplichte rijrichting op een rotonde weergegeven.

D2 komt overeen met het oude bord 12. Het teken houdt de verplichting in het bord voorbij te gaan aan de door de pijl aangegeven zijde.

Na de bespreking van bord D2 heeft bord D3 nauwelijks nadere toelichting. Het bord kan worden toegepast voor de markering van splitsingen in de rijbaan. Beide borden vervangen de zogenoemde verkeerszuilen (de modellen 47 en 48) van de oude verordening.

De invoering van de tekens D4, D5, D6, D7 en D8 volgt uit de keuze voor positieve aanduidingen en sluit aan op wat elders in de wereld gebruikelijk is. Aan de modellen 24 en 25 uit de bijlage bij de oude verordening, de negatieve aanduiding, bestaat nu geen behoefte meer.

#### Hoofdstuk E: Parkeren en stoppen

Ook hier is het uitgangspunt de positieve aanduiding. Bord E4 staat dan ook centraal. Er kan een symbool of aanduiding aan worden toegevoegd om aan te geven dat de parkeergelegenheid bedoeld is voor bepaalde categorieën of voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten. Aangezien ingevolge artikel 8, derde lid de verkeersborden E1 en E2 slechts gelden voor de zijde van de weg alwaar zij zijn geplaatst en ingevolge artikel 9 de borden kunnen worden voorzien van onderborden kan voortaan worden volstaan met een model E1 voor een parkeerverbod en een model voor het verbod om te stoppen. De hele reeks varianten (de modellen 29 t/m 44) uit de oude verordening is hiermede overbodig geworden.

Om aan te geven dat er sprake is van een parkeerzone, waarbinnen beperkingen aan de duur van het parkeren zijn verbonden, zijn bord E7 en E8 opgenomen. Met deze borden wordt het begin of einde van een parkeerzone weergegeven.

#### Hoofdstuk F: Overige geboden en verboden.

Teken F1 wordt geplaatst in situaties waarin het bij inhalen ongewenst is dat voertuigen op de weghelft voor het tegemoetkomende verkeer gaan rijden. Er wordt er vanuit gegaan dat bij het inhalen van motorvoertuigen van rijstrook moet worden gewisseld.

Het teken van F7 is nieuw. Ook teken F8 is nieuw, echter het begrip dat erachter schuilt niet. Voorheen werd door middel van een tekstbord aangegeven dat de door verkeersborden aangegeven verboden waren beëindigd.

Het teken F9 kan in velerlei situaties, al of niet van tijdelijke aard worden toegepast. Gemonteerd op het stokje van verkeersbrigadiertjes of bij een staande controle van de politie op de naleving van de verkeersvoorschriften. In het bord kan worden aangegeven door wie of waarom het bord wordt toegepast.

#### Hoofdstuk G: Gedragsregels

Dit hoofdstuk bevat de tekens waarmee voet- en fietspaden worden aangeduid en waaraan één of meer verkeersregels zijn verbonden. Elk van deze tekens heeft ook zijn eigen einde teken.

#### Hoofdstuk H: Bebouwde kom

Hoewel er op Bonaire de mogelijkheid bestaat bepaalde gedeelten aan te wijzen als bebouwde kom, bleef de aanduiding ervan meestal achterwege. De tekens H1 en H2 geven de mogelijkheid om aan de aanduiding van de bebouwde kom tevens de uit deze verordening voortvloeiende gedragsregels te koppelen. Ook bestaat thans de mogelijkheid om de het teken te voorzien van een geografische aanduiding.

#### Hoofdstuk I: informatie borden

Met de tekens I1 tot en met I4 worden de oude tekens 77 tot en met 80 vernieuwd.

#### Hoofdstuk J: waarschuwing

De tekens J2, J3, J4 en J5 houden een verfijnder aanduiding in van de algemene waarschuwing van het oude bord 66. J6 en J7 zijn nieuw. Gekozen is voor twee modellen daar het wenselijk wordt geacht duidelijk onderscheid te maken in een waarschuwing voor een gevaarlijke daling en die voor een steile helling.

Ook model J9 is nieuw en kan uitsluitend worden toegepast als vooraankondiging voor een rotonde. Teken J10 komt overeen met het oude model 68 met dien verstande dat het symbool gemoderniseerd is.

J11, J12 en J13 vervangen model 69 en geven een verfijning in de aanduiding aan.

J14 is de moderne versie van model 70, evenals het teken J15 dat is van model 71 en J16 van 72. De tekens J17, J18, J19, J20 en J22 zijn nieuw doch spreken voor zich. J21 vervangt het bord 72a van de oude bijlage waarmee werd gewaarschuwd voor ezels. Het nieuwe bord J21 is ook geschikt als waarschuwbord voor ander vee dan ezels.

Nieuw is het bord J24 wat waarschuwt voor laagvliegende vliegtuigen.

Eveneens nieuw is bord J25 wat waarschuwt voor verkeersdrempels.

#### Hoofdstuk K: Overige borden

Het laatste hoofdstuk van bijlage 1 is een verzameling van tekens die belangrijke informatie bieden voor de weggebruiker.

Het teken K1 is opgenomen om in die gevallen waarin dat nodig blijkt de bestuurders informatie te verschaffen omtrent de vrije hoogte in een onderdoorgang.

Nieuw is K2 wat een voetgangersoversteek aanduidt.

K3 en K4 zijn nieuw en voorzien in een behoefte de weggebruiker tijdig te informeren dat hij niet voort kan gaan op de ingeslagen weg c.q. de weg die hij voornemens was in te slaan.

Teken K5 duidt de ligging aan van een waterwinplaats ten behoeve van de brandweer. Ingevolge artikel 61, lid 2 onder h, is aan deze informatie het verbod tot parkeren binnen een afstand van 8 meter verbonden.

Om aan te geven dat er een verkeersdrempel is aangebracht is het nieuwe bord K6 opgenomen.

Met de borden K7 en K8 worden bestuurders gewezen op de mogelijkheid dat er kinderen aan het spelen zijn. Bijvoorbeeld in de buurt van scholen of speelplaatsen.

Op plaatsen waar een fietspad of fietsstrook begint of eindigt en waar fietsers de rijbaan verlaten of juist zullen, kunnen de borden K9 en K10 worden geplaatst.

#### BIJLAGE II Aanwijzingen

De figuren geven de voor het verkeer meest essentiële houdingen van deze verkeersregelaars weer. Verdwenen is het aloude stopbord nr 52 bijlage omdat deze in de praktijk allang niet meer werd toegepast. Nieuw is de afbeelding van de verkeersbrigadier. Het stopteken dat hij hanteert is weergegeven in teken bijlage 1, model F9.

Het bestuurscollege van het eilandgebied Bonaire,

19 APR 2018

de gezaghebber

de eilandsecretaris,

