

EILANDSRAAD VAN HET EILANDGEBIED CURAÇAO

Eilandsverordening houdende regelen inzake het verkeer
op de wegen (Wegenverkeersverordening Curaçao 2000)

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemene beschouwingen

Sinds 1957 is op het wegverkeer op het eiland Curaçao de Wegenverkeersverordening Curaçao van toepassing. Tweeënzeventig 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 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 opgang zou kunnen nemen 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 aangepast 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 namelijk aanleiding om, in plaats van een landelijke wet, de taken en bevoegdheden op het gebied van het wegverkeer aan de eilandsbesturen over te laten.

Gelet op het sterk veranderde verkeersbeeld, veranderd wegensysteem, veranderde voertuigen en veranderde mentaliteit is na ruim veertig jaar een algehele herziening van de wegenverkeersverordening onvermijdelijk.

Hoewel het verkeer op Curaçao in de loop der jaren zich heeft ontwikkeld tot een stelsel met een eigen identiteit valt niet te ontkennen dat, wellicht historisch bepaald, er grote overeenkomsten zijn te bespeuren met het verkeersbeeld in Nederland. Daarenboven is de uitwisseling van mensen en goederen tussen Nederland en Curaçao van een dusdanig intens niveau dat vrijwel een ieder vertrouwd is met de Nederlandse verkeerswetgeving.

Op grond van de hierboven genoemde argumenten werd het raadzaam geacht de Nederlandse verkeerswetgeving als uitgangspunt ten grondslag te leggen aan de nieuwe Wegenverkeersverordening Curaçao, doch de verdere uitwerking ervan is sterk gemodelleerd aan de plaatselijke gebruiken en de jurisprudentie op dit gebied.

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. Voor de interpretatie van de met de Nederlandse verkeerswetgeving overeenkomende bepalingen moge dan ook worden verwezen naar de gebruikelijke jurisprudentie- en literatuurbronnen.

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. Daarmede 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.

De belangrijkste verandering in de WVVC 2000 ten opzichte van de WVVC 1957 is dat niet langer geprobeerd is voor elke denkbare situatie een regel voor te schrijven. Mensen kunnen dat toch 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 moge 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 en zich niet te verliezen in illusies. 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.

Kort samengevat zijn bij het samenstellen van deze verordening de te stellen regels getoetst aan de volgende criteria:

- a. Het moet vast staan dat de regel of het geplaatste teken door het gros van de weggebruikers vrijwillig zal worden nagevolgd.
- b. De regel of het teken moet door de politie kunnen worden gehandhaafd.
- c. De politie, het openbaar ministerie en het gerecht moeten in staat zijn de verkeerszaken binnen redelijke termijn te verwerken.
- d. Het verkeersbeleid en de daaruit voortkomende wetgeving dienen in de pas te lopen met het overige overheidsbeleid met betrekking tot het wegverkeer.

Velen zullen enige tijd nodig hebben om met het resultaat van deze revisie vertrouwd te raken. Men zal echter nooit kunnen zeggen dat het niet logisch voortvloeit uit wat vooraf ging.

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 21 in algemene bewoordingen aan hoe de weggebruiker zich moet gedragen. Hij/zij mag de vrijheid van het verkeer niet zonder noodzaak belemmeren. Ook mag hij/zij 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 ¹⁾.

Hiermede 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/haar verwacht wordt en wat hij/zij van de andere weggebruikers kan verwachten.

Het tweede uitgangspunt, de juridische regels zijn alleen aanvaardbaar als alternatieven ontbreken. Als in een concrete situatie niet direct duidelijk is wat gewenst verkeersgedrag is leidt dat nog niet vanzelfsprekend tot de vaststelling van een ge- of verbod. Het wezenlijke van een verkeersregel is immers dat ongewenst gedrag ongeoorloofd wordt verklaard maar wel mogelijk blijft. 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.

Ter ondersteuning van deze uitgangspunten, die eigenlijk reeds centraal stonden in artikel 5 WVVC 1957, is dit artikel opnieuw geredigeerd. Aldus bestrijkt deze bepaling nu ook die gedragingen waardoor het verkeer op de weg kan worden gehinderd ²⁾.

Voor de opbouw van de nieuwe WVVC 2000 is in grote lijnen aansluiting gezocht bij de WVVC 1957. Met opzet is hiervoor gekozen zodat bij het weer vinden van de voorschriften teruggegrepen kan worden naar de oude routine. Zo zijn de onderwerpen per hoofdstuk identiek gebleven. Uiteraard was het niet mogelijk hierbij ook de artikelnummering ongewijzigd te laten.

De vereenvoudiging van de voorschriften en het terughoudend gebruik van verkeerstekens, zullen de verkeersveiligheid in de hand werken. Men mag er echter geen wonderen van verwachten. Echter een selectief gebruik van regels en tekens kan ertoe bijdragen dat essentiële regels serieus worden genomen en beter nageleefd. Terughoudendheid met regels en tekens is hoe dan ook noodzakelijk. Ook zonder een

¹⁾ Dit uitgangspunt werd ook reeds gehanteerd in de WVVC 1957 artikel 5;

²⁾ artikel 21 WVVC 1995;

complex patroon van voorschriften is het al moeilijk genoeg in het drukke verkeer beslissingen te nemen. Mensen hebben hun beperkingen en daar dient, ook in de verkeerswetgeving rekening mee gehouden te worden. De mogelijkheid en de bereidheid van de verkeersdeelnemer om zich aan de regels te houden worden door tal van omstandigheden bepaald. Is men op de hoogte van de voorschriften? Zijn ze herkenbaar en uitvoerbaar? Hoe groot is de kans op straf bij overtreding en hoe groot is die straf?

Voorschriften dienen een consistent geheel te vormen; zij moeten redelijk geoordeeld worden uit een oogpunt van doorstroming, veiligheid en milieu; zij moeten handhaafbaar zijn.

Voor de politie blijft een belangrijke rol weggelegd in de repressieve sfeer. Zonder handhaving komt men er niet. Ook al is het merendeel van de weggebruikers bereid zich vrijwillig aan de regels te houden, dan toch loopt of rijdt er altijd een aantal tussendoor die zich daar minder aan gelegen laat liggen. Politietoezicht blijft nodig om overtreders te ontmoedigen.

Om een betere handhaving te bewerkstelligen zijn twee voorschriften in het ontwerp opgenomen die enerzijds de pakkans van overtreders vergroot en anderzijds naast de gebruikelijke straffen hier een nieuwe dimensie van ongemak voor de overtreder toevoegt.

Ten eerste is het artikel 128 WVVC 1957 opnieuw geredigeerd en wel zodanig dat het een toetsing door het Hof van Justitie kan doorstaan ³⁾.

Ten tweede is tegen parkeerovertreders een "wepsleepregeling" opgenomen ⁴⁾.

Ten slotte, wanneer de handhaving hand in hand gaat met voorlichting en opleiding zal het beoogde resultaat bereikt kunnen worden.

³⁾ artikel 118 WVVC 1995;

⁴⁾ artikel 117 WVVC 1995;

Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk I

Artikel 1

Algemeen

In artikel 1 zijn de op deze verordening van toepassing zijnde definities in alfabetische volgorde opgenomen.

Daarbij is getracht behalve de begrippen die, op enkele na reeds in de WVVC 1957 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.

a. Alle voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen worden in deze verordening als aanhangwagen aangemerkt. Er is gekozen voor een duidelijke en hanteerbare definitie.

Dit kan er echter toe leiden dat een voertuig - bijvoorbeeld een gesleept motorvoertuig - ingevolge deze definitie als aanhangwagen wordt aangemerkt, terwijl ook de bepalingen ten aanzien van de technische eisen van hoofdstuk IV of rijbewijs voorschriften van hoofdstuk VI van toepassing zijn.

In dit verband wordt verwezen naar het arrest van de Hoge Raad de Nederlanden van 1 december 1987⁵⁾. Uit dit arrest kan worden afgeleid dat de persoon die achter het stuur zit van een getrokken voertuig als bestuurder moet worden aangemerkt wanneer hij de rijrichting van de auto kan bepalen, de remorganen kan bedienen, de verlichting in- en uitschakelen enz..

Voorts is de inhoud van het begrip aanhangwagen zodanig gekozen dat enerzijds in deze verordening geen voorwaarde bestaat dat het voertuig door een motorvoertuig moet worden voortbewogen en anderzijds dat, gezien de definitie van voertuigen en de daarbij behorende toelichting, bijvoorbeeld een voortbewogen kruiwagen of kinderwagen in deze verordening niet wordt aangemerkt als aanhangwagen. Opleggers zijn uitdrukkelijk tot de aanhangwagens gerekend om verdere onduidelijkheden te voorkomen.

b. Geen verdere toelichting

c. Hoewel het begrip "autoweg" op Curaçao een (nog) niet bestaand fenomeen is, is in het onderhavig ontwerp er reeds rekening mee gehouden dat in de (nabije) toekomst de wegbeheerder, als gevolg van de verkeersontwikkeling de behoefte gevoelt bepaalde wegen als "autoweg" aan te duiden ter onderscheiding van andere wegen.

In de praktijk zal dan de behoefte ontstaan aan een nadere precisering van wat wel en wat niet tot de autoweg behoort. Met name kunnen zich interpretatieverschillen voordoen ten aanzien van de vraag of de langs deze wegen gelegen parkeerplaatsen, benzinestations en bushaltes tot de autoweg behoren en of derhalve de op die wegen geldende regels daar ook van toepassing zijn. Door een definitie op te nemen

⁵⁾ HR 1 december 1987, VR 1988,67;

van autoweg, waarbij genoemde plaatsen uitdrukkelijk niet tot deze wegen worden gerekend wordt deze onduidelijkheid vermeden. Zo is dan bijvoorbeeld het stilstaan en voetgangersverkeer op deze plaatsen, anders dan op de autoweg zelf, vanzelfsprekend toegestaan.

d. Geen verdere toelichting.

e. Geen verdere toelichting.

f. Deze definitie spreekt voor zich en behoeft geen nadere toelichting.

g. Onder bestuurder van een motorvoertuig wordt niet slechts verstaan degene die het voertuig feitelijk bestuurt doch tevens degene onder wiens toezicht een motorvoertuig voor het besturen waarvan een rijbewijs B, C, D, of E is vereist, wordt bestuurd. Dit laatste doet zich voor bij het geven van autorijlessen.

Ingevolge deze definitie worden rijinstructeurs als "juridisch" bestuurder aangemerkt en zijn zij derhalve in beginsel strafrechtelijk aansprakelijk voor de door de leerling begane overtredingen.

Anders is het met betrekking tot de rijexaminator. Zolang er geen wetgeving bestaat met betrekking tot het rijonderricht met daarin de technische eisen waaraan een voertuig dient te voldoen, wil daarin rijonderricht gegeven mogen worden - hierbij wordt met name gedacht aan dubbele bediening van rem- en koppelingspedaal - is het voor het bureau rijexamens niet mogelijk deze eisen wel te stellen aan het motorvoertuig waarin rijexamen wordt afgenomen. Veelal wordt examen afgenomen in het motorvoertuig van de kandidaat, welk voertuig niet over dubbele remmen e.d. beschikt. Het is daarom niet billijk de rijexaminator, anders dan de rijinstructeur die zelf verkozen in het desbetreffende voertuig als toezichthouder optreedt, aan te merken als juridisch bestuurder en derhalve strafrechtelijk aansprakelijk te stellen voor de gedragingen van de kandidaat, terwijl hij daar geen invloed op kan uitoefenen. Daarom is hier bepaald dat alsdan de feitelijke bestuurder als juridisch bestuurder moet worden aangemerkt.

h. Geen verdere toelichting.

i. In de omschrijving van bromfietsen is de definitie enerzijds aangepast aan de ontwikkelingen van de techniek en anderzijds zijn daarbij problemen weggenomen die zich voordeden bij de opsporing en vervolging van door bromfietzers begane overtredingen.

Genoemde technische ontwikkelingen noopten tot het loslaten van het, sinds de opkomst van de bromfiets als meest kenmerkend aangemerkt, vereiste dat bromfietsen de voor fietsen normale eigenschappen moesten bezitten. Als voor fietsen normale eigenschappen werd de aanwezigheid van trappers door middel waarvan het voertuig kon worden voortbewogen aangemerkt. Deze omschrijving was gebaseerd op het Verdrag nopens het Wegverkeer van 1949.

De thans opgenomen definitie sluit aan bij de omschrijving van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1968⁶⁾, zij het dat dit ruim twintig jaar geleden tot stand is

⁶⁾ bij voorbeeld artikel 1, onderdeel m van het Verdrag van Wenen inzake het Wegverkeer.

gekomen en het verdrag inmiddels ook niet meer volledig aan de technische eisen tegemoet komt. Dit verdrag gaat er van uit dat een bromfiets moet zijn uitgerust met een verbrandingsmotor terwijl inmiddels "bromfietsen" met een elektromotor op de markt zijn gebracht. Deze "zoemfietsen" zijn ook thans in deze verordening in de definitie opgenomen.

j. Teneinde de bepalingen ter zake van het gebruik van lichten ⁷⁾ zo kort en duidelijk mogelijk te formuleren, worden daarin kortweg de termen dag en nacht gebruikt zonder daar te omschrijven om welke periode van het etmaal het precies gaat. In verband daarmee is het noodzakelijk de begrippen dag en nacht te definiëren. Daarbij is ook gekozen voor een zo duidelijk mogelijke omschrijving waarbij dag en nacht samenvallen met het tijdstip van zonsopgang en zonsondergang.

In de verkeersverdragen ⁸⁾ wordt een ruimer begrip nacht gehanteerd. Daar worden onder nacht tevens die perioden van de dag verstaan gedurende welke het zicht onvoldoende is. Voor een dergelijke omschrijving is, teneinde zo dicht mogelijk bij het spraakgebruik aan te sluiten, niet gekozen. Voor die perioden is in deze verordening een afzonderlijke verplichting tot het voeren van verlichting opgenomen. De regeling stemt derhalve inhoudelijk overeen met de verkeersverdragen.

k. Teneinde bepalingen ten aanzien van de plaats op de weg ⁹⁾ zo helder en zo kort mogelijk te houden, is gekozen voor een omschrijving van het begrip fietspad die zowel juridisch als infrastructureel duidelijk aangeeft dat er een apart deel van de weg bestaat waar slechts fietsers gebruik van mogen maken. Gelet op het regime waaronder bromfietsers vallen biedt deze definitie geen plaats aan bromfietsers op het fietspad.

l. In hoofdstuk C van bijlage I zijn de verkeersborden opgenomen die een geslotenverklaring inhouden. Een dergelijk verbod dient tevens een verbod in te houden dat de betrokken weg wordt gebruikt. Aldus kan door de politie tevens worden opgetreden ingeval in de betrokken weg een geparkeerd voertuig wordt aangetroffen. De omschrijving van het begrip geslotenverklaring in onderdeel k houdt met het vorenstaande verband.

m. De term haaietanden is gebezigd omdat de betrokken wegmarkering in de volksmond veelal zo wordt genoemd. Het is gewenst aan dit begrip een juridische inhoud te geven. Dat doet onderdeel l. Zie verder de toelichting bij artikel 17.

n. Hoewel de begrippen in- en uitrit in diverse bepalingen in het WVVC 1957 worden gebezigd is in die verordening geen omschrijving gegeven van deze begrippen. Hierdoor ontstonden in de praktijk problemen, met name in de gevallen waarin een bestuurder aan een andere bestuurder geen voorrang verleende. Immers reed een bestuurder een weg op vanuit een uitrit dan diende hij het overige verkeer voor te laten

⁷⁾ artikel 57 WVVC 1995;

⁸⁾ bijvoorbeeld artikel 32 lid 1 van het Verdrag van Wenen inzake het Wegverkeer;

⁹⁾ Hoofdstuk III, paragraaf 8;

gaan ¹⁰⁾); deed hij dat vanuit een weg, niet zijnde een uitrit, dan had hij in beginsel voorrang op de bestuurders van links (bij een volledig, niet geregeld kruispunt) en op langzaam verkeer. Bij aanrijdingen in zulke situaties waren strafrechtelijke en civielrechtelijke aansprakelijkheid mede afhankelijk van de status van de betrokken wegen.

Diverse malen werd de rechter te hulp geroepen om uitkomst te bieden. De inhoud van de begrippen inrit en uitrit diende derhalve door de rechter te worden bepaald. Volgens de inmiddels gevormde vaste jurisprudentie is er bij samenvoeging van wegen sprake van een kruispunt waarop de normale voorrangregels gelden tenzij uit bijzondere omstandigheden blijkt dat er sprake is van een in- of uitrit, welke aan de weggebruiker duidelijk moeten zijn.

In ieder geval is duidelijk dat bij twijfelgevallen ingewikkelde bewijsvoeringen nodig zijn om tot een oordeel te kunnen komen.

De WVVC 2000 probeert het in- en uitrit begrip te omlijnen. In de eerste plaats is er sprake van een inrit of uitrit als het gaat om de voor voertuigen bestemde toegang tot of uitgang van een gebouw of besloten erf. Dergelijke in-/uitritten vormen in de praktijk zelden een probleem. Is een en ander niet vanaf de hoofdweg duidelijk kenbaar dan zullen additionele maatregelen getroffen moeten worden. Men denke hierbij aan plaatsing van voorrangsborden .

In de tweede plaats worden in-/uitritten in de praktijk vaak geconstrueerd met behulp van verlaagde trottoirs of trottoirbanden.

Alle andere situaties die niet aan deze beschrijvingen voldoen vormen elkaar kruisende wegen waar de normale voorrangregels gelden.

o. Voertuigen zijn invalidervoertuigen als ze voor het vervoer van een invalide zijn ingericht, ook al lijkt dit "kennelijk" niet het geval te zijn.

p. Geen nadere toelichting.

q. Kruisingen en splitsingen van wegen worden in het dagelijkse spraakgebruik vaak kruispunten genoemd. Reden om deze term in de WVVC 2000 op te nemen.

r. De WVVC 2000 bevat nu een omschrijving van de term "laadvermogen" zodat de verordening op dit punt toegankelijker is geworden. Het verouderde begrip "gewicht" is daarbij vervangen door het begrip "massa".

s. Geen nadere toelichting.

t. Zie toelichting op onderdeel r.

u. Gekozen is om een definitie van militaire colonne in de WVVC 2000 op te nemen. Daarbij wordt aangetekend dat het vanzelf spreekt dat op uiterst zorgvuldige wijze gebruik zal moeten worden gemaakt van de voorrechten die militaire colonnes genieten.

¹⁰⁾ artikel 27 WVVC 1957;

Een groep militairen te voet die een marscolonne vormt, valt in de WVVC 2000 niet meer onder het begrip militaire colonne. Voor zover de bepalingen van de WVVC 2000 op dergelijke groepen militairen te voet van toepassing zijn verklaard, vallen die groepen militairen te voet onder de begrippen voetgangers en door voetgangers gevormde marscolonnen.

v. Op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen spreekt de WVVC 2000 van motorfietsen in plaats van motorvoertuigen op twee wielen. Onder motorfietsen worden scooters inbegrepen.

w. Hier is, maar dan in eenvoudiger bewoordingen, de omschrijving gevolgd van de WVVC 1957.

x. Zie toelichting op onderdeel j.

y. Zolang er nog geen wettelijke voorschriften bestaan voor het rijonderricht voor motorvoertuigen blijft het noodzakelijk de aspirant motorrijders de gelegenheid te bieden zich zelfstandig, al of niet onder toezicht en met aanwijzingen van een buitenstaander, te bekwamen en zich voor te berijden op het rijexamen. De oefenvergunning treedt dan in de plaats van het rijbewijs, mits wordt voldaan aan de daarin, door de gezaghebber gestelde voorwaarden. Deze kunnen onder meer bevatten de geldigheidsduur van de oefenvergunning, een beperking van het gebied waarin geoefend mag worden, voorschriften omtrent de uiterlijke kenmerken van het motorvoertuig waarmede geoefend wordt, een verbod passagiers te mogen vervoeren, etc. etc.

z. In de WVVC 1957 ontbrak een omschrijving van de begrippen parkeerstrook en parkeerhaven. Omwille van de duidelijkheid is thans inhoud gegeven aan deze begrippen.

aa. Hier is inhoudelijk de omschrijving gevolgd zoals deze ook reeds in artikel 1 onderdeel w WVVC 1957 voorkwam.

ab. In procedures wordt wel eens betwist dat een bepaald weggedeelte een rijbaan vormt. De Hoge Raad der Nederlanden heeft met deze verweren korte metten gemaakt ¹¹⁾. Deze jurisprudentie is nu wettelijk erkend.

ac. Teneinde een veelvuldig herhaalde aanduiding in de desbetreffende artikelen waarin gesproken wordt over een rijbewijs te vermijden is in de definitie titel een nauwkeurige omschrijving gegeven van wat onder een rijbewijs in de zin van deze verordening wordt verstaan.

ad. Het begrip rijstrook wordt hier omschreven in verband met het in dezen bepaalde in de verkeersverdragen ¹²⁾.

¹¹⁾ zie onder andere HR 4 november 1986, NJ 1987,610;

¹²⁾ Artikel 1, onderdeel g, van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer; artikel 1, onderdeel e, van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

ae. Geen nadere toelichting.

af. Zie toelichting op onderdeel n.

ag. Zie toelichting op artikel 14.

ah. Geen nadere toelichting. zie toelichting bij onderdeel ap.

ai. Zoals het geval is met de parkeerhaven en parkeerstrook ¹³⁾ wordt in de WVVC 2000 ook het begrip vluchthaven omschreven. De vluchthaven maakt geen deel uit van de rijbaan van de autoweg. Zij is immers niet voor het rijdende verkeer bestemd.

aj. Een omschrijving van het begrip voertuig is met name nodig in verband met het gestelde in artikel 2 lid 2. Enkele van de in onderdeel aj genoemde voertuigen zijn elders in artikel 1 omschreven ¹⁴⁾. Evenmin als in de WVVC 1957 het geval was bestaat er thans behoefte aan een nadere omschrijving van de fiets en de wagen. Ten overvloede zij opgemerkt dat kinder- en kruiwagens niet, doch aanhangwagens wel tot de wagens moeten worden gerekend.

ak. Zie toelichting artikel 69

al. Zoals voor de fietsers een eigen gedeelte van de weg is gedefinieerd zo krijgen ook de voetgangers hun plaats toegewezen. Dat een voetpad of trottoir, ondanks de traditie in de wegebouw niet altijd verhoogd hoeft te zijn moge blijken uit de redactie van deze definitie.

am. In de WVVC 2000 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. Met name impliceert dit dat een bestuurder die een kruispunt snel nadert en pas op het laatste moment stopt waarbij hij de indruk wekt bij het voorrangsgerechtigde verkeer dat hij niet aan zijn voorrangsverplichting zou voldoen, geen voorrang verleent, hoewel hij in objectieve termen wel de doorgang vrijlaat. Het wordt gewenst geacht deze rijstijl aan te pakken.

an. Zie toelichting op artikel 70

ao. Geen nadere toelichting

ap. 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. Zie ook de toelichting bij artikel 44.

Artikel 2

Hoewel zij een nog niet veelvuldig voorkomend verschijnsel zijn in het Curaçaose

¹³⁾ zie toelichting op onderdeel y.

¹⁴⁾ onderdeel i: bromfiets; onderdeel o: invalidervoertuig; onderdeel v: motorfiets en onderdeel w: motorvoertuig.

straatbeeld is aan bestuurders van een invalidervoertuig 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 voetgangersoversteekplaats oversteekt, doch zal op een langs een voorrangsweg gelegen voetpad, aan hem niet de aan bestuurders op de voorrangsweg toekomende voorrang behoeven te worden verleend.

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. Ingevolge lid 2 zal nu bijvoorbeeld een rollerskater de regels van de voetganger moeten volgen zich daarbij realiserend dat hij zich, met het oog op de veiligheid van eventuele andere voetgangers, overeenkomstig de in artikel 21 opgenomen algemene bepaling dient te gedragen.

Ook onder deze bepaling valt het kinderfietsje. Hoewel een fiets in wezen een voertuig is, wordt toch algemeen geaccepteerd en zelfs als juist ervaren dat een kind op een kinderfietsje van het trottoir (indien aanwezig) gebruik maakt. In dat geval ligt de nadruk op het spelen, waarbij het fietsje als speelgoed moet worden beschouwd. Niet het fietsje zelf - met of zonder steunwieltjes - doch het gebruik ervan in samenhang met de leeftijd van de berijder is in dezen bepalend.

Uit het vorenstaande moet worden geconcludeerd dat personen die een voertuig, zoals een fiets, een bromfiets of motorfiets, aan de hand meevoeren als voetgangers moeten worden aangemerkt, zodat voor hen de regels voor voetgangers van toepassing zijn. Van hen kan niet worden gezegd dat zij "zich verplaatsen met behulp van voertuigen".

Het derde lid van artikel 2 verklaart de regels betreffende wagens van toepassing op door voetgangers gevormde colonnes, optochten en uitvaartstoeten voor zover deze de rijbaan volgen. Onder optochten dienen ook formaties die verband houden met samenkomsten tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging te worden begrepen. Zonder deze bepaling zouden zij immers in beginsel van het trottoir en voetpad gebruik moeten maken.

HOOFDSTUK II.

Paragraaf 1. Algemene bepalingen (artikelen 3 t/m 5).

Artikel 3.

Deze bepaling is opgenomen in hoofdstuk II, aangezien het wenselijk is alle bepalingen die betrekking hebben op verkeerstekens in hetzelfde hoofdstuk op te nemen.

Zoals bekend dienen weggebruikers de verkeerstekens met een ge- of verbod op te volgen, ongeacht de vraag of het teken met inachtneming van de daaromtrent geldende voorschriften is geplaatst. In een stroom van arresten heeft de Hoge Raad de

Nederlanden zulks beslist ¹⁵⁾. Met name de verkeersveiligheid verzet zich er tegen dat de weggebruikers zouden mogen besluiten een verkeersteken te negeren omdat het onbevoegdlijk geplaatst zou zijn. Het gedrag van deze weggebruikers zou in conflict kunnen komen met gedrag van andere verkeersdeelnemers die zich wel aan het verkeersteken houden.

Artikel 4.

In artikel 4 van de nieuwe verordening wordt bepaald dat verkeerstekens boven verkeersregels gaan, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens. Het komt wel eens voor dat een verkeersteken in overeenstemming is met een verkeersregel. Hierbij kan men denken aan een bord binnen de bebouwde kom waarmee een maximumsnelheid van 40 km per uur wordt aangegeven terwijl deze maximumsnelheid reeds voortvloeit uit de desbetreffende verkeersregel. In dergelijke gevallen maakt het bij overtreding niet uit of men de verdachte verwijt de verkeersregel dan wel het verkeersteken te hebben geschonden. Discussies die in het verleden hierover zijn gevoerd worden aldus overbodig.

De bepaling in lid 2, die niet in de WVVC 1957 voorkomt, vloeit voort uit het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer ¹⁶⁾. De huidige problemen met betrekking tot de voorrang als een van rechts komende bestuurder het rode licht negeert, zijn hiermede van de baan. Herinnerd wordt in dezen aan het vonnis van de Kantonrechter van Leiden van 24 april 1972 ¹⁷⁾, waarin werd overwogen dat het groene verkeerslicht weliswaar voor de verdachte een gebod inhield om de kruising op te rijden, maar dat dit niet wegnam dat hij daarbij de overige verkeersregels, i.c. het voorrang verlenen aan verkeer op de voorrangskruising, in acht had te nemen. De nieuwe bepaling gaat uit van een andere gedachtengang. Als er in werking zijnde verkeerslichten zijn, is de voorrangsregel ter plaatse niet van toepassing. Zulks is trouwens in overeenstemming met het rechtsgevoel van de meeste verkeersdeelnemers.

Artikel 5.

Gebods en verbodsborden worden door de gezaghebber geplaatst. De overige borden worden door de wegbeheerder geplaatst.

Paragraaf 2. Verkeersborden (artikelen 6 en 7).

¹⁵⁾ HR 12 nov 1968, NJ 1969, 135, VR 1969, 2; HR 12 mei 1970, NJ 1970, 344, VR 1970, 124; HR 23 nov 1976, NJ 1977, 290, VR 1977, 31; HR 9 mei 1978, NJ 1979, 25, VR 1979, 27; HR 4 dec 1984, NJ 1985, 339, VR 1985, 39; HR 1 juli 1985, VR 1985 109; HR 10 juni 1986, NJ 1987, 42, VR 1986, 141;

¹⁶⁾ artikel 5, tweede lid.

¹⁷⁾ VR 1974, 88;

Artikel 6.

Het eerste lid van artikel 6 drukt het beginsel uit dat verkeersborden over de gehele breedte van de weg gelden. Het tweede lid bevat hierop een uitzondering. Door middel van onderborden en de verkeersborden K 9 en K 10 van de bijlage I kan de werking van de verkeersborden 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. We denken hierbij aan parkeervakken etc.

Artikel 7.

Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst. In artikel 7 ontbreken echter voorschriften omtrent afmetingen kleur van de achtergrond, kleur en afmetingen van de letters etc.. Voorschriften op dit gebied horen thuis in de nader te geven regels over plaatsing, inrichting en afmeting van onderborden.

Paragraaf 3. Verkeerslichten (artikel 8 t/m 12).

Algemeen.

De regeling inzake de verkeerslichten is in de WVVC 2000 in uitgebreidere vorm opgenomen. Belangrijk is hierbij te vermelden dat zij als verkeersteken een zelfstandige positie innemen en niet meer vallen onder de aanwijzingen door of vanwege de Gezaghebber te geven zoals bedoeld in artikel 21 WVVC 1957.

De op onderdelen aangebrachte bepalingen worden bij de artikelen vermeld.

Artikel 8.

De eerste drie leden van artikel 8 zijn inhoudelijk in belangrijke mate gelijk aan artikel 3 aanhef en onder 8 van de WVVC 1957. Nieuw is dat in het tweede lid van artikel 8 WVVC 2000 uitdrukkelijk wordt bepaald dat pijlen zowel in het driekleurige verkeerslicht kunnen worden aangebracht als aan het driekleurige verkeerslicht kunnen worden toegevoegd.

Het vierde lid van artikel 8 WVVC 2000 is slechts opgenomen voor zover het militaire colonnes betreft. Deelnemers aan andere stoeten als processies en uitvaartstoeten zijn niet gerechtigd het rode verkeerslicht te negeren indien de kop van de stoet het kruispunt bij groen licht is opgereden. In de praktijk blijkt dat veel (kruisende) verkeersdeelnemers bij groen licht vrijwel automatisch het kruispunt oprijden. Zeker als er grote tussenruimten zijn ontstaan tussen de voertuigen van de uitvaartstoet. Dit brengt veel gevaarlijke situaties met zich mede. Mede in het belang van de deelnemers aan de processie en de uitvaartstoet zelf dient daarom het rode licht geëerbiedigd te worden, ook al is het voorste deel van de stoet het kruispunt al over.

Artikel 9

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. Alle redenen om ze in de WVVC 2000 op te nemen.

Artikel 10.

De buslichten, hoewel nog niet in de praktijk voorkomend, zijn ook reeds in de WVVC 2000 opgenomen. De redactie is eenvoudig gehouden. Evenals verkeersborden kunnen ook verkeerslichten betrekking hebben op een deel van de rijbaan. Dit is zo vanzelfsprekend en ook door de jurisprudentie aanvaard ¹⁸⁾ dat een uitdrukkelijke regeling in de WVVC 2000 niet langer aangewezen is.

Artikel 11.

Geen nadere toelichting

Artikel 12.

In de gele knipperlichten mogen aanduidingen worden aangebracht waarmee wordt aangegeven voor wie of waarvoor het knipperlicht is bestemd. Zo kan met een pijl naar links worden aangeduid dat slechts linksafslaande bestuurders extra moeten opletten.

Paragraaf 4. Verkeerstekens op het wegdek (artikelen 13 t/m 17)

Artikel 13.

Hier wordt op nauwkeurige wijze de betekenis geschetst van de doorgetrokken streep. In de eerste plaats wordt in de tekst rekening gehouden met de toepassing van de doorgetrokken streep op paden, waarbij met name aan fietspaden wordt gedacht. Voorts maakt het verschil uit of de doorgetrokken streep wordt toegepast op rijbanen of paden met verkeer in een richting, dan wel op rijbanen of paden 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. In dit verband moet worden gewezen op het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 25 februari 1969 ¹⁹⁾, waarin is beslist dat de enkele omstandigheid dat een bestuurder zich geheel links bevindt van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 122, eerste lid, van het RVV 1966 ²⁰⁾ geen overtreding van de bij die bepaling gestelde gedragsregel oplevert. Aldus ook HR 21 maart 1972 ²¹⁾.

Het is niet nodig te vermelden dat op de doorgetrokken streep reflectoren mogen worden aangebracht. Deze mededeling is wellicht interessant voor de wegbeheerder, voor de weggebruiker blijft de doorgetrokken streep met of zonder reflectoren een

¹⁸⁾ Zie bijvoorbeeld HR 14 nov 1978, NJ 1979, 168, VR 1979, 96; in dat arrest werd beslist dat een redelijke uitleg van artikel 110 RVV (Nederlands) meebrengt dat een verkeerslicht, dat is geplaatst bij een slechts over de betrokken rijbaan aangebrachte stopstreep, zich niet mede richt tot weggebruikers die zich voortbewegen over een fietspad, voetpad of berm.

¹⁹⁾ NJ 1969, 271; VR 1970, 49;

²⁰⁾ vergelijkbaar met artikel 1 onderdeel y WVVC 1957;

²¹⁾ VR 1972, 72;

doorgetrokken streep.

Artikel 14.

Op de Curaçaose wegen kunnen veel verdrijvingsvlakken worden waargenomen. Deze 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. Deze markering hield overigens geen uitdrukkelijk verbod in om van het vlak gebruik te maken. Verwezen wordt naar het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 6 april 1971 ²²⁾.

Aangezien de meeste bestuurders zich conform de bedoeling van de markering gedroegen was er nog geen aanleiding een uitdrukkelijk verbod terzake op te nemen. Nu echter steeds meer bestuurders die met een inhaalmanoeuvre bezig zijn deze tot het uiterste moment willen doorzetten is dit anders komen te liggen. Gelet op de gevaarlijke situaties die zich voordoen wanneer zij niet schromen om tot het einde van het verdrijvingsvlak door te rijden, is het wenselijk tegen dat gedrag op te kunnen treden. Daarom is in artikel 14 een verbod opgenomen om van verdrijvingsvlakken gebruik te maken. Toepassing van artikel 21 WVVC 2000 kan zo worden vermeden.

Artikel 15.

Met deze tekst wordt gepoogd het hoofd te bieden aan de problemen die bij de toepassing van artikel 28 derde lid WVVC 1957 zijn gerezen. Zo besliste de Hoge Raad der Nederlanden in 1979 ²³⁾ dat de vraag of nabij een kruispunt van rijstrook mag worden gewisseld en een andere richting mag worden gevolgd dan die aangeduid door in een rijstrook gestelde pijlen regeling vindt in andere wettelijke voorschriften dan 123 van het RVV ²⁴⁾.

Met de nieuwe tekst wordt bereikt dat de bestuurder die van voorsorteervak wisselt daarop kan worden aangesproken zelfs al is ter plaatse geen doorgetrokken streep toegepast. In dergelijke gevallen kan van de bestuurder immers niet worden gezegd dat hij bij het volgen van een bepaalde richting van de voorsorteerstrook heeft gebruik gemaakt omdat hij deze pas op een later moment is gaan berijden. Hiermede 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. Overigens verhindert de bepaling niet dat een bestuurder die constateert dat hij het onjuiste voorsorteervak berijdt de juiste strook opzoekt, voor zover hij daarmee de veiligheid niet in gevaar brengt.

Artikel 16

Deze tekst is een vereenvoudigde versie van de artikelen van de WVVC 1957 die het stoppen voor stoplijnen regelen ²⁵⁾. Dit wordt in artikel 16 tot uitdrukking gebracht door te spreken van een " voor hen bestemde" stopstreep.

²²⁾ NJ 1971, 387; VR 1971, 73;

²³⁾ HR 10 april 1979, NJ 1979, 375;

²⁴⁾ analoog aan artikel 28 lid 3 WVVC 1957.

²⁵⁾ artikel 3 aanhef onderdeel I; artikel 3 aanhef, onderdeel 8 onder c; artikel 2 aanhef en onder 4b;

Artikel 17.

Hoewel de haaietanden (zo worden de voorrangs-driehoeken op het wegdek in de volksmond genoemd) sinds jaar en dag op de Curaçaose wegen worden toegepast is er in de WVVC 1957 daaraan geen enkel woord gewijd. De reden voor dat laatste is dat haaietanden altijd in combinatie met voorrangsborden geacht worden te worden gebezigd en de voorrangsborden wel in de WVVC 1957 waren geregeld.

Twee omstandigheden nopen ertoe in de WVVC 2000 de betekenis van de haaietanden te bepalen. In de eerste plaats blijken haaietanden - zij het incidenteel - ook zonder gelijktijdige toepassing van voorrangsborden te worden toegepast.

De hier beschreven toepassing van haaietanden kan overigens uitbreiding ondergaan namelijk in die gevallen dat de wegbeheerder de voorrang ter plaatse wil regelen zodanig dat deze beantwoordt aan het informele voorrangsgedrag.

Het bezwaar dat wel is geopperd tegen de toepassing van haaietanden zonder voorrangsbord dat door vervuiling of slijtage en dergelijke omstandigheden de wegmarkering niet zichtbaar is moet worden gepasseerd. Dit nadeel kleeft aan alle verkeerstekens op het wegdek. Uit de jurisprudentie kan afdoende worden afgeleid dat het verkeerstekens dan toch geldt. Gewezen wordt in dit verband op een arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 1980²⁶).

In de tweede plaats is het opnemen van haaietanden in de nieuwe WVVC nodig nu het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens een voorziening dienaangaande bevat²⁷). Volgens die verdragsbepaling geven haaietanden aan waar moet worden gestopt als het geven van voorrang waartoe het driehoekige voorrangsbord verplicht daartoe noopt. Er is aanvankelijk overwogen deze bepaling aan artikel 17 toe te voegen. Dit zou echter betekenen dat haaietanden twee verschillende betekenissen zouden krijgen, een voor het geval dat er geen voorrangsbord staat en een indien er wel een bord wordt toegepast. Om de wetgeving niet te ingewikkeld te maken is dit niet wenselijk. Wel zal de wegbeheerder worden verplicht de haaietanden bij de toepassing van voorrangsborden zo te plaatsen dat aan de verdragsregel wordt voldaan.

Paragraaf 5. Verplichtingen weggebruikers (artikelen 18 en 19).

Artikel 18

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 naast de aanwijzingen zoals bedoeld in artikel 19 slechts aanwijzingen te geven zoals deze in bijlage II, behorende bij de WVVC 2000, zijn aangeduid. Dit is in artikel 18, eerste lid tot uitdrukking gebracht. 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. Dit is evengoed in het belang van de verbalisanten zelf.

²⁶) HR 5 februari 1980 nr 71.103: Voor de Kantonrechter betoogde de verdachte dat de strepen die het parkeervak aanduiden niet zichtbaar waren vanwege de sneeuw en dat hem derhalve van het overtreden van het betrokken verbod gen verwijt mocht worden gemaakt. De Kantonrechter reageerde niet op dit betoog. De Hoge Raad zag echter geen aanleiding het bestreden vonnis te casseren.

²⁷) artikel 27, derde lid;

Het stopteken wordt in bijlage I behorende bij de WVVC 2000 weergegeven (bord F9). In het tweede lid van artikel 18 wordt aangegeven dat de verkeersbrigadiers van de in bijlage II, onderdeel 5 vastgestelde aanwijzing gebruik dienen te maken.

Artikel 19.

Artikel 19 wettigt nu het gebruik van het teken van die voertuigen.

Artikel 20.

Deze bepaling is nieuw in de WVVC 2000. 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. Het respecteren van het gezag van de met verkeersregeling belaste ambtenaren wordt aldus bevorderd.

HOOFDSTUK III Gedragsregels

Paragraaf 1 Algemeen (artikel 21 t/m 29)

Artikel 21

Hoezeer er bij het ontwerp van deze verordening ernaar is gestreefd het aantal voorschriften te verminderen en vooral te vereenvoudigen zijn uiteraard de veiligheid en de doorstroming bepalend gebleven. De tekst van artikel 21 is overwegend gelijk aan het oude artikel 5, echter is de reikwijdte iets uitgebreid. Aldus bestrijkt deze bepaling nu ook gedragingen waardoor het verkeer op de weg kan worden gehinderd. Artikel 5 WVVC 1957 verbood slechts het daadwerkelijk zonder noodzaak belemmeren van de vrijheid van het verkeer. Voorts verbiedt het artikel 21 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.

Artikel 22

De redactie van artikel 6 WVVC 1957 blijkt na 42 jaar trouwe dienst niet meer te voldoen aan de huidige eisen van een veilig verkeer. De ongevalscijfers tonen duidelijk aan dat het gebruik van alcohol en andere geestverruimende middelen ongevalsfactor nummer een is geworden. Als gevolg van de mede door de wettekst ingegeven tijdrovende en omslachtige opsporingsmethode is de opsporing ver achtergebleven bij het excessief alcoholgebruik in het verkeer.

Voor de bewoording van het nieuwe "alcohol-artikel" is met opzet aansluiting gezocht bij de redactie van artikel 8 Wegenverkeerswet (NL). De reden hiervoor is dat indien de opsporingsbevoegdheid zich gaat uitstrekken tot niet alleen het dulden van activiteiten van opsporingsambtenaren, doch ook het actief meewerken van de verdachte verplicht wordt gesteld dit meer aanleiding geeft tot een beroep op de rechter. Gezien de uitgebreide jurisprudentie op dit punt kan men stellen dat de meeste scherpe kantjes er wel vanaf zijn geprocedeerd. Het is derhalve niet zinvol te trachten een nieuw wiel uit te vinden en de gehele weg langs de Hoge Raad nog eens te bewandelen.

Het eerste lid laat een opsporingsmethode en bewijsvoering toe zoals tot nu toe gebruikelijk was. Een stof waarvan men weet of redelijkerwijze moet weten dat deze de rijvaardigheid negatief beïnvloedt omvat mede de alcoholhoudende dranken.

Daarnaast is in lid de mogelijkheid geopend de ademtest in te voeren als opsporings-

en bewijsmethode. Daadwerkelijke toepassing hiervan zal pas kunnen geschieden op het moment dat de politie kan beschikken over de benodigde apparatuur, ondersteund door een eilandsbesluit die de toepassing ervan reguleert.

Artikel 23

Evenmin als het raadzaam is om in een toestand als in artikel 22 is omschreven zelf achter het stuur te gaan zitten is het aan te bevelen om in zo'n toestand toezicht te houden op iemand die het motorvoertuig bestuurt terwijl hij daartoe nog niet de volledige kennis en/of vaardigheid bezit.

Artikel 24

Evenzo is de medewerking aan de bloedproef verplicht gesteld. Met dat verplicht stellen moet men echter uiterst voorzichtig zijn nu het de integriteit van het menselijke lichaam betreft. Reden waarom het geven van het bevel aan de officier van justitie of een zijner hulpofficieren is overgelaten, na alvorens de verdachte de gelegenheid te bieden zich vrijwillig te onderwerpen aan de bloedproef. Ook hier kan de verdachte bij wie het medisch gezien bezwaarlijk is bloed af te nemen zich aan de verplichting onttrekken. Deze medische reden dient wel onmiddellijk aan de arts kenbaar gemaakt te worden.

Indien een bloedproef ingevolge lid 7 niet mogelijk is zal op grond van lid 8 het bevel kunnen worden gegeven mee te werken aan andere onderzoeksmethoden zoals bijvoorbeeld een urinetest.

Het voorschrijven van onderzoeksmethoden naar de mate van het alcoholgebruik van de verdachte bestuurder is een loze letter indien het toepassen van die methoden niet verplicht wordt gesteld.

De medewerking aan de ademtest is zonder meer verplicht gesteld. Slechts in die gevallen waar de verdachte aannemelijk kan maken dat hij medisch gezien niet in staat is om mee te werken hoeft hij niet te blazen.

Het laatste lid bepaalt dat de wijze waarop deze bepalingen in de praktijk dienen te worden toegepast vastgelegd zal dienen te worden in een eilandsbesluit, houdende algemene maatregelen.

Artikel 25

Ten behoeve van de verkeersveiligheid kan een opsporingsambtenaar, genoemd in artikel 8 lid 1 onder 3 van het Wetboek van Strafvordering van de Nederlandse Antillen het rijbewijs invorderen. Hij zal hiertoe slechts mogen overgaan indien:

- a. de desbetreffende bestuurder verdacht wordt van overtreding van een der artikelen 22 tot en met 24 Wegenverkeersverordening 2000.
- b. indien hij daarvoor proces-verbaal opmaakt.

Aangezien deze maatregel zeer vergaand is is het met de nodige waarborgen omgeven.

Het rijbewijs dient direkt **met** het proces-verbaal naar de Officier van Justitie te worden gezonden. Deze toetst of er voldoende gronden bestaan voor een langer vasthouden van het rijbewijs. Melding aan het Bureau Rijbewijzen is noodzakelijk om te voorkomen dat een duplicaat rijbewijs wordt aangevraagd en afgegeven.

Onverwijld doorzenden aan de Officier van Justitie betekent hier zonder meer onverwijld. Vanaf het moment dat de verdachte zijn rijbewijs kwijt is kan hij, of elke

andere belanghebbende tegen de invordering opkomen door middel van een bezwaarschrift bij het gerecht in eerste aanleg. Beschikt de rechter bij de behandeling van dit bezwaarschrift niet over de benodigde schriftelijke informatie dan zal hij zich in de regel genoodzaakt zien het bezwaarschrift te honoreren en het rijbewijs te laten teruggeven.

Artikel 26

Dit voorschrift is grotendeels gelijk aan artikel 9 WVVC 1957 en behoeft derhalve geen nadere toelichting.

Artikel 27

Dit voorschrift is gelijk aan artikel 10 WVVC 1957 en aan artikel 11 van de Nederlandse Wegenverkeerswet. Artikel 27 stelt straf op het z.g. "joy-riding", dat als misdrijf wordt beschouwd.

De joy-rider heeft slechts de bedoeling om, zonder dat hij daarvoor toestemming heeft van de rechthebbende, met een motorvoertuig over een weg te rijden. Hij heeft niet de bedoeling het motorvoertuig weg te nemen en het zich wederrechtelijk toe te eigenen. Hij pleegt dus geen diefstal.

Het voornemen van de joy-rider en zijn handelen moeten er steeds op gericht zijn het motorvoertuig terug te brengen naar een plaats, ten aanzien waarvan hij mag verwachten dat de rechthebbende zijn motorvoertuig na betrekkelijk korte tijd weer vindt. Ontbreekt het voornemen tot wederrechtelijke toeëigening, dan is er sprake van joy-riding. Degene die opzettelijk wederrechtelijk een aan een ander toebehorend motorvoertuig neemt, pleegt diefstal en wordt gestraft conform het gestelde in artikel 323 Wetboek van Strafrecht. Hij die enig goed dat geheel of ten dele aan een ander toebehoort, wegneemt met het oogmerk om het zich wederrechtelijk toe te eigenen, wordt als schuldig aan diefstal, gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of geldboete van ten hoogste zestig gulden.

Conform het gestelde in artikel 119 is het handelen in strijd met artikel 27 een misdrijf en wordt het gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van ten hoogste vijfduizend gulden. Dit is de maximaal toelaatbare straf conform artikel 1 eerste lid van de Strafregering Eilandsverordeningen (P.B. 1952, no. 3). Ad informandum wordt hierbij vermeld dat bij brief d.d. 19 januari 2000 BC- nr. 99/13973 het Bestuurscollege wederom aan de Minister-President van de Nederlandse Antillen dringend heeft verzocht om een aanpassing van deze regeling door o.a. verhoging van het strafmaximum.

Heden ten dage zijn er ernstige ontwikkelingen in onze maatschappij waarbij niet langer sprake is van gevallen van "joy-riding" maar van diefstal van auto's op grote schaal en in georganiseerd verband. Dit brengt met zich mede dat het maatschappelijk aanvaardbaar is, dat met gebruik making van de kerntaak van wetgevende bevoegdheid van de eilandsraad en het bestuurscollege, de WVVC 2000 en uitvoeringsbesluiten ervan verder worden aangevuld en versterkt. Binnen de eilandelijke competentie ligt bijvoorbeeld het ontwerpen van wetgeving om het frauderen met goedkeuringsbewijzen, kentekens, kentekenbewijzen en rijbewijzen tegen te gaan. Voornoemde documenten en nummerplaten moeten fraude-bestendig worden gemaakt en de wettelijke vereisten ten aanzien van alle voertuigen moeten worden vermeerderd. Tevens moet de registratie van de betreffende bestanden worden geoptimaliseerd. In het kader hiervan zullen nieuwe wetsvoorstellen ter aanvulling van de WVVC 2000 en nadere regels betreffende voormelde documenten, vereisten en registratie bij

eilandsbesluit, houdende algemene maatregelen ter uitvoering van de WVVC 2000 worden voorgelegd.

Artikel 28

Dit voorschrift is grotendeels gelijk aan artikel 11 WVVC 1957 met dien verstande dat om wetssystematische redenen de ontheffing is geregeld in het desbetreffende hoofdstuk VIII, artikel 124 en 125.

Artikel 29

Naast het gebruik van de in artikel 22 genoemde stoffen zijn er nog vele andere omstandigheden denkbaar die de rijvaardigheid sterk negatief kunnen beïnvloeden. Artikel 29 is om die redenen geschreven. Hierdoor is het dan niet altijd noodzakelijk onmiddellijk te moeten terugvallen op artikel 21. 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 29 opgesomde oorzaken niet limitatief zijn.

In het eerste lid, sub b, van artikel 29 is ter bevordering van de verkeersveiligheid de regeling opgenomen dat het gebruik van cellulaire telefoons en portofoons door bestuurders tijdens het rijden op een weg verbiedt. Immers de praktijk heeft te kennen gegeven dat het gebruik van cellulaire telefoons en portofoons de verkeersveiligheid beïnvloeden.

Tijdens het telefoneren door de bestuurder van een rijdend voertuig met een cellulaire telefoon of portofoon terwijl de bestuurder deelneemt aan het drukke verkeer, doen zich de volgende mogelijkheden voor.

De cellulaire telefoon wordt met de hand vastgehouden of tussen schouder en hoofd geklemd. Dit levert een potentieel gevaar op. In het eerste geval beschikt men niet over de vrijheid van twee handen, maar slechts één hand. In het tweede geval kan men het hoofd niet vrij rond bewegen waardoor men niet vrij de gehele weg rond de auto kan overzien. De bestuurder is niet meer in staat te voldoen aan de normen van de verkeersveiligheid en voornamelijk deze bepaling. De bestuurder is niet meer bekwaam om de vrijheid van het verkeer zonder noodzaak niet te belemmeren of de veiligheid op de weg niet in gevaar te brengen. In de WVVC 1957 heeft de wetgever reeds de mogelijkheid gecreëerd om de verkeersveiligheid te beschermen in de bepaling van artikel 6 sub b, hetwelk eenzelfde redactie heeft als lid 1 letter a van dit artikel.

Op basis hiervan zou het reeds mogelijk zijn het telefoneren van bestuurders met cellulaire telefoons en portofoons te verbieden ("...wegens andere oorzaken..."). Door toevoeging van een letter c aan artikel 6 kan het bellen met cellulaire telefoons en portofoons tijdens het rijden uitdrukkelijk worden verboden. Het steeds toenemend gebruik van cellulaire telefoons in het steeds drukker verkeer vergt dat de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd doordat preventief kan worden opgetreden door het voorkomen van ongelukken. Hiertoe is de onderhavige bepaling in de WVVC 2000 opgenomen.

Telefoneren tijdens het rijden in het drukke verkeer levert gevaar op! Veilig rijden doet de bestuurder met twee handen aan het stuur, twee ogen op de weg en de aandacht bij het verkeer. En dat gaat niet met een telefoon in de hand. Tijdens het intoetsen van een nummer kan de bestuurder onmogelijk zijn ogen op de weg houden. Veel bellers gaan slingerend over de weg of verminderen plotseling vaart. Het nemen van bochten is zeer

gevaarlijk aangezien de bestuurder niet vrijelijk achterom kan kijken omdat anders de telefoon van zijn schouder kan vallen. Daar komt nog bij dat tijdens het telefoneren de aandacht vooral bij het gesprek is en niet op de weg.

Uitzondering is gemaakt voor de zogenaamde "hands-free"- installatie. Deze krijgt een veilige, vaste plek op het dashboard en de beller kan via een speciale microfoon en luidspreker bellen zonder de telefoon op te pakken. Tevens kunnen zoveel mogelijk nummers worden voorgeprogrammeerd. De bestuurder kan met beide handen besturen, terwijl de bestuurder twee ogen op de weg houdt. Daarmede wordt de kans op ongelukken kleiner.

Paragraaf 2. Plaats op de weg (artikel 30 t/m 36).

Algemeen

De in hoofdstuk III paragraaf 2 opgenomen bepalingen met betrekking tot de plaats op de weg zijn ten opzichte van de vervallen regeling van de WVVC 1957 ²⁸⁾ ter 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 van de WVVC 1957 is in deze verordening niet overgenomen. Zo zijn de regels voor het voorbijrijden van vluchtheuvels ²⁹⁾ en die terzake van de keuze van de rijbaan bij wegen die meer dan een rijbaan bevatten ³⁰⁾ komen te vervallen. Deze bepalingen hebben in het verleden dikwijls aanleiding gegeven tot onduidelijkheden. In de praktijk werd dat veelal opgelost door middel van het plaatsen van borden. Thans zullen, ten behoeve van de duidelijkheid, in dergelijke situaties altijd borden moeten worden geplaatst.

Artikel 30

Artikel 30 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 30 in beginsel de meest rechts gelegen rijstrook moeten worden gevolgd. Is de weg verdeeld in meerdere rijbanen, dan zal in beginsel de meest rechts gelegen rijbaan moeten worden gekozen. De bepaling dwingt de bestuurder niet op een weg waar trottoirs ontbreken, vlak langs de aan de weg staande woningen of erfafscheidingen te rijden. Evenmin behoeft de bestuurder, indien aan de rechterzijde op enige afstand van elkaar voertuigen staan

²⁸⁾ artikel 24 WVVC 1957.

²⁹⁾ artikel 25 WVVC 1957.

³⁰⁾ artikel 24 WVVC 1957.

geparkeerd, telkens tussen deze voertuigen weer naar rechts te gaan, indien de omstandigheden ter plaatse dat niet eisen. Voorts dienen bestuurders van motorvoertuigen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van fietsers e.d. op de rijbaan en de plaats op de weg daarop af te stemmen.

Het derde lid staat fietsers toe met zijn tweeën naast elkaar te rijden. De voorwaarde dat zij daarbij het andere verkeer niet mogen hinderen is niet uitdrukkelijk opgenomen. In gevallen van gevaar of hinder zal de algemene bepaling toepassing moeten vinden. Uit het derde lid vloeit tevens voort dat fietsers niet met drie of meer naast elkaar mogen rijden alsmede dat een fietser en een bromfietser of twee bromfietsers niet naast elkaar mogen rijden.

Artikel 31

Het eerste lid van artikel 31 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 of voetpad ontbreken. Het derde lid, tenslotte, 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 aanzienlijk vereenvoudigd ten opzichte van die welke gold ingevolge de WVVC 1957.³¹⁾

De uitdrukkelijk in de WVVC 1957 opgenomen verplichting³²⁾ dat de voetganger die van het fietspad gebruik maakt, de fietsers en bromfietsers niet mag belemmeren, vloeit thans voort uit de algemene bepaling.

De regeling ter zake van door voetgangers gevormde colonnes, optochten en dergelijke in het vierde lid is aanzienlijk vereenvoudigd. De regeling zoals die gold onder de WVVC 1957³³⁾ was niet alleen ingewikkeld maar in de praktijk ook niet bruikbaar. De eisen die golden voor de marscolonne konden eenvoudig ter zijde worden geschoven door de marscolonne een optocht te noemen. De strekking van artikel 31 lid 4 is thans niet meer dan dat voetgangers zodra zij op enigerlei wijze een formatie vormen en zij op grond daarvan beter de rijbaan kunnen volgen, daartoe gerechtigd zijn. Indien zich problemen voordoen zal aan de hand van de concrete situatie moeten worden beoordeeld of er inderdaad sprake is van op enigerlei wijze door voetgangers gevormde formatie.

Artikel 32

Fietsers dienen het fietspad te gebruiken en bij het ontbreken daarvan de rijbaan. In dit opzicht is de regeling, vervat in de WVVC 1957³⁴⁾, niet gewijzigd.

Artikel 33

Geen nadere toelichting

³¹⁾ Artikel 39 WVVC 1957.

³²⁾ artikel 39 lid 2 WVVC 1957.

³³⁾ artikel 40 WVVC 1957

³⁴⁾ artikel 2, 14e lid WVVC 1957.

Artikel 34

Een regeling met betrekking tot invalidervoertuigen is geheel nieuw. Bestuurders van invalidervoertuigen worden ingevolge artikel 34 geheel vrij gelaten in de keuze van de plaats op de weg. Een nadere nuancering is achterwege gelaten. De gebruiker van een invalidervoertuig moet zelf in staat worden geacht te beoordelen welk weggedeelte voor hem in een concrete situatie het veiligst is.

Het spreekt vanzelf dat de bestuurders van invalidervoertuigen zich aanpassen aan het verkeer waartussen zij zich begeven. Op het trottoir of voetpad, bijvoorbeeld rijden zij stapvoets. Mocht dit bij uitzondering niet het geval zijn dan zal ingevolge de in artikel 21 opgenomen algemene bepaling kunnen worden opgetreden.

Artikel 35

Aansluiting bij de regeling ter zake in het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens³⁵⁾ is aanleiding geweest de plaats op de weg voor deze categorie weggebruikers te regelen.

Artikel 36

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 3. Inhalen (artikel 37 en 38).

Algemeen

Het artikel betreffende het tegenkomen en inhalen van de WVVC 1957³⁶⁾ bevatte een aantal bepalingen die een beschrijving gaven van hoe de bestuurder zich diende te gedragen bij het tegenkomen en het inhalen. Deze bepalingen die de kenmerken van instructienormen hadden, zijn in deze verordening niet opgenomen. Dat past in de achterliggende gedachte van deze verordening waarbij slechts de basisregels worden vastgesteld en de instructienormen bij de rijopleiding, voorlichting en educatie aan bod zullen komen.

Tegen deze achtergrond is de bepaling waarin werd beschreven hoe bestuurders moeten handelen bij het tegenkomen van een voertuig³⁷⁾ vervallen. Evenmin zijn opgenomen de beschrijvingen hoe moet worden ingehaald en hoe de bestuurder die wordt ingehaald zich dient te gedragen³⁸⁾. Uiteraard blijft de essentie van het in de aanhef van artikel 26 lid 4 WVVC 1957 bepaalde, dat inhalen zonder gevaar of hinder

³⁵⁾ bijlage 9, teken D,6

³⁶⁾ artikel 26 WVVC 1957.

³⁷⁾ artikel 26 WVVC 1957.

³⁸⁾ artikel 26 lid 1 WVVC 1957.

voor andere weggebruikers dient te geschieden, onverminderd van kracht. Dit vloeit echter weer uit de in artikel 21 opgenomen algemene bepaling voort. Voorts wordt opgemerkt dat het geven van een teken met de richtingaanwijzer of met de arm bij het inhalen, thans voortvloeit uit artikel 74. Bedoelde verplichting is daarbij beperkt tot bestuurders van motorvoertuigen.

De bepalingen ter zake van het inhalen in of nabij een onoverzichtelijke bocht of nabij het hoogste punt van een helling, zijn niet opgenomen. In een dergelijke situatie zal door middel van doorgetrokken strepen op het wegdek of, ingeval de weg niet in rijstroken is verdeeld, door middel van inhaalverbodsborden een inhaalverbod aangegeven moeten worden. In de praktijk is dat overigens al gebruikelijk.

Artikel 37

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

Het tweede lid bevat de logische uitzondering op de regel dat bestuurders die te kennen geven linksaf te willen slaan en daartoe hebben voorgesorteerd, rechts moeten worden ingehaald.

Het derde lid is de legalisatie van wat inmiddels op de weg gebruik is. Rechts inhalen op rijbanen, bestaande uit meer dan een rijstrook voor verkeer in een richting, sluit aan bij het in de U.S.A ingeburgerde "keep-your-lane" beginsel. Dit beginsel brengt een rustiger verkeersbeeld met zich mee. Het vermeende verhoogde gevaarsrisico wordt grotendeels ondervangen door de verplichting om bij elke rijstrookwisseling, hetzij naar links, hetzij naar rechts, dit aan te geven met behulp van de richtingaanwijzers³⁹⁾.

Het vierde lid staat fietsers en bromfietsers toe andere bestuurders dan die van fietsen en bromfietsen, rechts in te halen. Deze bepaling die in de WVVC 1957 niet voorkwam - op grond daarvan mochten fietsers en bromfietsers het overige verkeer slechts rechts inhalen indien dit in een of meer files stond opgesteld of reed - komt tegemoet aan de praktijk waarbij fietsers en bromfietsers het - langzaam rijdende - overige verkeer gewoonlijk rechts inhalen. Deze praktijk was, hoewel in strijd met de voorschriften, begrijpelijk gezien de plaats op de weg van het overige verkeer.

Het rechts inhalen voor fietsers en bromfietsers is niet als een verplichting opgenomen. Zij hebben de keus tussen rechts of links inhalen. Zij mogen indien uit de omstandigheden op dat moment kan worden vermoed dat de in te halen bestuurder geen fietsers of bromfietsers verwacht, links inhalen (bijvoorbeeld: hij rijdt naar een huisnummer te zoeken en kan plotseling naar rechts uitwijken). In ieder geval moeten zij elkaar steeds links inhalen.

Artikel 38.

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 in beginsel zou worden toegestaan.

³⁹⁾ artikel 74 WVVC 1995.

Artikel 39.

Geen nadere toelichting.

Paragraaf 4. Oprijden van kruispunten (artikel 40).

Artikel 40.

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.

Dat bij het oprijden van kruispunten bijzondere voorzichtigheid wordt betracht, is niet uitdrukkelijk bepaald. Dit vloeit reeds voort uit de in artikel 21 opgenomen algemene bepaling.

Paragraaf 5. Verlenen van voorrang (artikel 41).

Artikel 41.

De wijzigingen in de voorrangsregeling ⁴⁰⁾ 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 haaietanden op het wegdek. In het verleden kon dit slechts door middel van borden terwijl de haaietanden daarbij slechts een ondersteunende functie hadden. Deze wijziging is bij de toelichting op artikel 17, waarin de haaietanden zijn geregeld, reeds aan de orde gekomen.

Teneinde artikel 41 zo kort en duidelijk mogelijk te formuleren zijn de twee kernbegrippen in de voorrangsregeling gedefinieerd: het begrip kruispunt ⁴¹⁾ en het begrip voorrang ⁴²⁾.

Het begrip kruispunt omvat zowel de kruisingen als de splitsingen van wegen en wijkt daarmee niet af van de regeling in de WVVC 1957.

Het begrip voorrang verlenen omvat, zoals in de toelichting bij de definitie van dit begrip is uiteengezet, 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. Met andere woorden: hij die een kruispunt zeer snel nadert maar op het laatste moment nog wel vlak voor het kruisingsvlak stopt, laat misschien wel de feitelijk vereiste ruimte vrij, doch verleent geen voorrang in de zin van artikel 41.

De gekozen formulering in relatie met de definitie van voorrang verlenen sluit aan bij de jurisprudentie zoals die zich in de loop der jaren op het gebied van de voorrang heeft

⁴⁰⁾ artikel 13 WVVC 1957.

⁴¹⁾ artikel 1, onderdeel q WVVC 1995.

⁴²⁾ artikel 1, onderdeel am WVVC 1995.

ontwikkeld.⁴³⁾ Er is derhalve sprake van een verschuiving van het in het verleden gehanteerde enge begrip, het vrijlaten van een door denkbeeldige lijnen getrokken kruisingsvlak, naar een meer op de omstandigheden ter plaatse afgestemd gedrag. Gedrag dat zich bij nadering van, op en ook, bij het oprijden van de kruisende weg, na het kruispunt kan afspelen. Het tweede lid van artikel 41 bevat drie uitzonderingen op de hoofdregel rechts gaat voor.

In de eerste plaats is in onderdeel a bepaald dat bestuurders op een onverharde weg voorrang moeten verlenen aan bestuurders op een verharde weg. Een uitzondering die ook onder de WVVC 1957 gold⁴⁴⁾. Wanneer sprake is van een verharde of onverharde weg, is een feitelijke vraag die in een concreet geval aan de hand van de omstandigheden ter plaatse zal moeten worden beantwoord.

De tweede uitzondering betreft de, eveneens onder de WVVC 1957 reeds bestaande regel dat bestuurders voorrang verlenen aan bestuurders op de doorgaande poot van een T-kruising.

De derde uitzondering ten slotte, betreft de regel dat op kruispunten van gelijkwaardige wegen door fietsers, bromfietsers, bestuurders van invalidervoertuigen, bestuurders van wagens, ruiters en begeleiders van rij- of trekdieren of vee voorrang wordt verleend aan bestuurders van motorvoertuigen. In het spraakgebruik: snelverkeer gaat voor langzaam verkeer. Deze regel op grond waarvan onder andere fietsers en bromfietsers, ook al komen zij van rechts, voorrang moeten verlenen aan motorvoertuigen is niet in overeenstemming met de bepalingen van de verkeersverdragen⁴⁵⁾ ter zake. Op grond daarvan is overwogen de uitzondering voor het langzame verkeer te laten vervallen. Niettemin is besloten de bepaling vooralsnog te handhaven. De reden is gelegen in de beschermende werking die deze regeling heeft, met name voor de (brom)fietsers zelf. Gelet op de doorgaans hoge snelheden van motorvoertuigen in combinatie met de kwetsbaarheid van de (brom)fietsers zijn de gevolgen van een voorrangsfout meestal zeer ernstig, zo niet fataal voor de (brom)fietsers.

Een belangrijke uitzondering op de hoofdregel, die in de WVVC 1957 wel was opgenomen in de voorrangsbepalingen⁴⁶⁾, doch door de keuze van een andere systematiek in artikel 41 ontbreekt, betreft de regeling op kruispunten van voorrangswegen en voorrangskruispunten. In de onderhavige verordening is voor een, op de rangorde tussen gedragsregels en verkeerstekens gebaseerd systeem gekozen. Ingevolge artikel 4 gaan verkeerstekens boven verkeersregels. Bijgevolg kan de hoofdregel dat aan bestuurders van rechts voorrang moet worden verleend, worden doorbroken door plaatsing van een verkeersteken dat gebiedt voorrang te verlenen aan alle bestuurders op de kruisende weg. Derhalve ook aan van links komende bestuurders. Dit systeem wijkt in zoverre van de regeling ter zake van dat een voorrangsweg of een voorrangskruispunt wordt genaderd (borden B4 en B5) een zelfstandige verplichting voortvloeit tot het verlenen van voorrang. Onder de WVVC 1957 vloeide deze verplichting tot het verlenen van voorrang aan bestuurders op een voorrangsweg, -kruising of -splitsing voort uit artikel 13 lid 2, onderdelen a en b. Door

⁴³⁾ bijvoorbeeld de rechtbank 's Hertogenbosch, 7 januari 1983, VR 1985, 13.

⁴⁴⁾ artikel 13, lid 2, onderdeel c WVVC 1957.

⁴⁵⁾ artikel 18, vierde lid, onderdeel (a) Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer.

⁴⁶⁾ artikel 13 lid 2, onderdeel a en b, WVVC 1957.

middel van de borden werd slechts aangegeven dat de hiervoor genoemde regel van toepassing was. Daarbij deed zich dan nog het probleem voor dat de verplichting voorrang te verlenen was gerelateerd aan de borden op de weg waarop bestuurders voorrang genoten en niet aan het bord dat een bestuurder erop attendeerde dat hij voorrang moest verlenen. De consequenties van deze "a contrario" verplichting leverde de onbevredigende situatie op dat indien het op de voorrangsverplichting attenderende bord onverhoopt ontbrak, juridisch de verplichting voorrang te verlenen onverminderd van kracht bleef ⁴⁷⁾.

Van belang is voorts dat de, in de WVVC 1957 bij de voorrangregeling opgenomen, verplichting aan voorrangvoertuigen onder alle omstandigheden voorrang te verlenen ⁴⁸⁾, thans uit artikel 70 voortvloeit.

Paragraaf 6. Doorsnijden militaire colonnes.

Artikel 42

Zoals hiervoor bij de toelichting op de definitie van militaire colonnes reeds is vermeld, is het, mede uit een oogpunt van verkeersveiligheid, wenselijk de voorrechten voor militaire colonnes te regelen. Dit om het colonne verband tijdens verplaatsingen in stand te kunnen houden. De bepaling dat militaire colonnes niet mogen worden doorsneden levert daaraan een wezenlijke bijdrage.

Paragraaf 7. Afslaan.

Algemeen

In deze paragraaf zijn alleen de essentiële elementen met betrekking tot het afslaan opgenomen. Zowel ten aanzien van het aan het afslaan voorafgaande voorsorteren als ten aanzien van het afslaan zelf, dient de wijze waarop de manoeuvre precies moet worden uitgevoerd, bij de rijopleiding of door middel van voorlichting te worden aangeleerd. In verband daarmee zijn de bepalingen uit de WVVC 1957 die het karakter van een instructienorm hadden ⁴⁹⁾ niet overgenomen. Voor zover daarin werd bepaald dat bij het uitvoeren van bedoelde manoeuvres geen gevaar of hinder mag worden veroorzaakt, vloeit een en ander voort uit de in artikel 21 opgenomen algemene bepaling.

Artikel 43

Het eerste lid geeft de hoofdregel voor het voorsorteren voor bestuurders in het algemeen. Voorsorteren wordt niet verplicht gesteld. Er kunnen namelijk

⁴⁷⁾ Aldus o.a. HR 18 oktober 1977, VR 1978, 108.

⁴⁸⁾ artikel 13 lid 3 WVVC 1957.

⁴⁹⁾ artikel 28 WVVC 1957.

omstandigheden zijn - bijvoorbeeld op drukke wegen met een doorgaande functie - waarbij met name het links voorsorteren gevaarlijk kan zijn.

De bestuurders moeten zelf beoordelen - in de rijinstructie moet hen dit overigens wel worden geleerd - wanneer zij wel of niet kunnen voorsorteren. Bij het naar rechts afslaan vloeit het rechts voorsorteren voort uit artikel 30 eerste lid, zodat deze beoordelingsvrijheid eigenlijk slechts het al dan niet links voorsorteren betreft.

Het tweede lid betreft de bepaling dat bestuurders een teken moeten geven met hun richtingaanwijzer of met de arm alvorens af te slaan. Dit voorschrift geldt derhalve niet alleen voor bestuurders van motorvoertuigen maar ook voor andere bestuurders, zoals fietsers.

Artikel 44.

Voor een aantal aspecten die met name verband houden met wijzigingen ten opzichte van de WVVC 1957 ter zake van het afslaan, wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting op paragraaf 7.

Het bepaalde in artikel 44 eerste lid wijkt inhoudelijk niet af van de regeling zoals deze ingevolge de WVVC 1957 gold⁵⁰). 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 rechtsafslaan op dat kruispunt voor te laten gaan. Deze toe te juichen, informele, praktijk wordt thans juridisch ondersteund.

In het derde lid is voorts een uitzondering voor militaire colonnes gemaakt. Deze worden immers als een eenheid gezien.

Tenslotte zij nog opgemerkt dat, hoewel ogenschijnlijk de categorie voorrangsgerechtigden bij het links- of rechtsafslaan onveranderd is gebleven bij het artikel 28 eerste lid aanhef en onder b van de WVVC 1957, ingevolge de definitie van "verkeer"⁵¹) nu ook voetgangers vrije doorgang moet worden verleend bij het links- en rechtsafslaan van het andere verkeer.

Paragraaf 8. Maximum snelheid (artikel 45 t/m 48).

Algemeen.

De bepalingen terzake van de snelheid zijn ten opzichte van de WVVC 1957⁵²) 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 houden⁵³). 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 rijinstructie, de voorlichting etc. zal dit een

⁵⁰) artikel 28 lid 1 aanhef en onder b WVVC 1957.

⁵¹) zie artikel 1 onderdeel ah en ap WVVC 1995.

⁵²) Artikel 12 en 54 WVVC 1957.

⁵³) artikel 54 WVVC 1957.

wezenlijk uitgangspunt moeten vormen.

Voorts worden de gevallen waarbij door middel van verkeerstekens een van de hoofdregel afwijkende maximum snelheid geldt, niet meer vermeld⁵⁴). De systematiek van artikel 4, waarbij verkeerstekens boven verkeersregels gaan, brengt mee dat een door borden aangegeven, afwijkende, maximumsnelheid in de voorschriften van deze paragraaf niet hoeft te worden opgenomen.

Artikel 45

Dit artikel is gelijkkluidend aan artikel 54, eerste lid van de WVVC 1957. Hoewel het daarin beschreven gedrag ook door de in artikel 21 opgenomen algemene bepaling zou kunnen worden beheerst, is tot het overnemen van de bepaling besloten met het oog op de handhaving daarvan. De politie blijkt scherp op de naleving van het voorschrift te letten, zodat het beschikbaar houden van de concrete regel aanbeveling verdient.

Artikel 46

Dit artikel geeft de hoofdregel voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom: voor motorvoertuigen 40 en voor bromfietsen en invalidervoertuigen met een motor 30 km per uur. Op autowegen binnen de bebouwde kom bedraagt de minimumsnelheid 40 km per uur en de maximumsnelheid 80 km per uur.

Artikelen 47 en 48

Artikel 47 bevat de hoofdregel met betrekking tot de maximum snelheden buiten de bebouwde kom: voor motorvoertuigen op de autowegen en op andere wegen 60 km per uur en voor bromfietsen en invalidervoertuigen met een motor 40 km per uur. Op autowegen buiten de bebouwde kom bedraagt de minimumsnelheid 40 km per uur en de maximumsnelheid 80 km per uur.

Ook hier geldt weer dat, nu ingevolge artikel 4 de verkeerstekens boven verkeersregels gaan, de wegbeheerder met behulp van borden de ter plekke te rijden maximum snelheid kan variëren, afhankelijk van de situatie ter plaatse.

Zoals uit de tekst van artikel 48 moge blijken 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. De bestuurders moeten zelf kunnen beoordelen in welke situatie met een gematigder snelheid moet worden gereden. De betrokken materie is in de WVVC 2000 opgenomen omdat het een gedragsregel betreft.

Paragraaf 9. Stilstaan (artikel 49)

Algemeen

⁵⁴) artikel 12, tweede lid WVVC 1957.