

Mr. J. Sap*



* Vice-President van het Gemeenschappelijk Hof van Aruba, Curaçao en Sint Maarten en van Bonaire, Sint Eustatius en Saba, redacteur van Verkeersrecht. Met dank aan mr. E. Schwengle, Officier van Justitie belast met verkeerszaken, mr. J. Klamer, hoofd van de executie van het Parket Aruba en mw. M. Wever, administratief medewerkster van het Parket Aruba, belast met verkeerszaken, voor het geven van informatie.

1. Inleiding

Wie voor het eerst in Aruba komt, zal zich verbazen over de enorme hoeveelheid motorvoertuigen¹⁾, de veelheid aan rotondes, de soms erbarmelijke staat waarin auto's zich bevinden en de vaak slechte conditie van het wegdek. Fietsers zijn er nauwelijks, soms één of meer wielrenners of MTB-ers. Behalve postbestellers rijden er vrijwel geen brommers. Wel zijn er motoren, deels in gebruik bij de politie en deels bestemd voor de verhuur aan toeristen. Die laatste rijden ook rond op quads en buggies. Ook de wijze waarop bestuurders zich in het verkeer gedragen is opvallend. De gemiddelde snelheid ligt laag, maar ondanks de enorme verkeersdrukke is men over het algemeen beleefd en laat rustig een wachtend voertuig invoegen. Daarnaast zijn er wat van Nederland afwijkende verkeersregels. In het onderstaande artikel wordt een overzicht gegeven van zowel de regelgeving als de handhaving.

1. Voor het jaar 2019 zijn meer dan 80.000 kentekenplaten besteld (bron: Noticiac1.com). Het autobezit is circa 540 per 1.000 inwoners (bron cbs.aw), dus circa 60.000 auto's op 111.842 inwoners; daarnaast zijn er huurauto's, bedrijfsauto's en transportvoertuigen. Jaarlijks wordt het eiland bezocht door meer dan 1,1 miljoen verblijfs-toeristen en iets meer dan 800.000 cruise-toeristen (bron: cbaaruba.org).

2. Regelgeving²⁾

Hoewel Aruba, evenals de andere eilanden in het Caribisch gebied, deel uitmaakt van het Koninkrijk der Nederlanden, heeft het als zelfstandig land binnen het Koninkrijk regelgevende bevoegdheid. Dit, naast de geografische afstand, zorgt ervoor dat het land ook wat betreft de regeling van het wegverkeer, een eigen koers vaart. Een wet heet een Landsverordening, een Algemene Maatregel van Bestuur is een Landsbesluit en daarop kan een Ministeriële Regeling worden gebaseerd.

Basis voor de verkeerswetgeving is de Landsverordening wegverkeer (LvW).³⁾ Op deze Landsverordening zijn enige Landsbesluiten gebaseerd. Eén hiervan betreft verkeersvoorschriften⁴⁾, waarop weer een ministeriële regeling is gebaseerd⁵⁾. Er is één Landsbesluit met betrekking tot voertuigeisen⁶⁾. Uitwerking van dit Landsbesluit is er niet. Daarnaast is er een Landsbesluit ten aanzien van keuringsbewijzen en rijbewijzen, waarop eveneens een Ministeriële Regeling is gebaseerd⁷⁾. Verder is er een uitvoeringsregeling met betrekking tot kentekenbewijzen⁸⁾ en is er een Landsbesluit betreffende de alcoholcontroles⁹⁾, en een op dat onderzoek betrekking hebbende Ministeriële Regeling.¹⁰⁾

Naast deze voor het wegverkeer geldende, in omvang zeer beperkte, regelgeving bestaat er een Landsverordening aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen, met één daarop gebaseerd uitvoeringsbesluit.¹¹⁾ In dat besluit is het minimaal verzekerde bedrag opgenomen. Dat bedraagt momenteel Afl. 150.000,-.¹²⁾ Er bestaat een mogelijkheid tot vrijwillige verhoging van het verzekerde bedrag tot Afl. 1 miljoen. Hoewel de premietoeslag hiervoor betrekkelijk gering is, wordt hiervan niet veel gebruik gemaakt. Verzekeraars bieden deze vorm ook niet actief aan: er moet gericht naar gevraagd worden. Zonder overlegging van een verzekeringsbewijs kan geen kenteken worden afgegeven (art. 17 LvW).

Op belastinggebied gold tot voor kort de regeling dat betaling van motorrijtuigenbelasting geschiedde door middel van een jaarlijks aan te schaffen kentekenplaat. Het betaalbewijs moet in het voertuig aanwezig zijn en bij politiecontrole kunnen worden getoond, bij gebreke waarvan het voertuig in bewaring kan worden geno-

men (art. 9 lid 3 jo. 25a Motorrijtuig- en motorbootbelastingverordening). Met ingang van 1 januari 2016 werd daarvan afgestapt, behalve voor motoren. De in 2015 afgegeven kentekenplaten bleven gelden en in plaats daarvan werd een controlesticker uitgereikt die op de voorruit moest worden geplakt.¹⁴⁾ Op grond van de bepalingen in de Regeling kentekens motorvoertuigen, zoals laatstelijk gewijzigd in 2015,¹⁵⁾ wordt aangenomen dat de controle op het verzekerd zijn van het voertuig plaatsvindt bij de afgifte van de controlesticker. Dat geldt ook bij de afgifte van een nieuwe kentekenplaat. Dit betreft overigens een momentopname. Het is mogelijk om een verzekering voor de duur van een maand af te sluiten of per maand te betalen, waardoor het dus mogelijk is dat na het verkrijgen van de kentekenplaat of controlesticker kort daarna een onverzekerd voertuig rondrijdt.

In 2019 zijn weer nieuwe kentekenplaten uitgegeven, waarmee de geldigheid van de kentekenplaten uit 2015 is komen te vervallen. Anders dan in Nederland is een kenteken niet aan een voertuig gekoppeld, maar aan een persoon. Het is dus mogelijk om het kenteken van de ene auto op de andere te laten overgaan.

In een land dat zo vol is met auto's ontkomt men ook niet aan een vorm van parkeerbeleid. In 2015 is de Landsverordening parkeerzones¹⁶⁾ ingevoerd, waarbij voor de drukste gebieden (Oranjestad en het gebied dat bekend staat als de Highrise Hotel Area) zones zijn ingesteld waar parkeergeld verschuldigd is. Naleving is geregeld in een aantal Landsbesluiten en Ministeriële Regelingen.¹⁷⁾ Het maatschappelijk verzet tegen de parkeerzones is groot, wat ertoe heeft geleid dat de handhaving behoorlijk is versoepeld.¹⁸⁾

Ten aanzien van de regelgeving is hiermee de opsomming (voor zover te controleren) behoorlijk compleet. Wie deze legt naast de vele tientallen regelingen en besluiten die gelden in Nederland, zal zien dat de in Aruba geldende regeling verbluffend eenvoudig is en concluderen dat veel ook niet is geregeld.¹⁹⁾

3. Enige voertuigvoorschriften

Hierboven is al aangegeven dat het Landsbesluit voorschriften voertuigen (Lbv) geen nadere uitwerking heeft gekregen in een of meer ministe-

2. De wetgeving is (grotendeels) te raadplegen via: www.overheid.aw/bestuur-organisatie/09-verkeer-vervoer-en-telecommunicatie. Bedacht moet wel worden dat de publicatie niet up to date is: verschillende wijzigingen zijn niet op de website opgenomen (zie ook verschillende noten hierna).
3. Officieel: Landsverordening houdende regelen met betrekking tot het wegverkeer, AB 1997 no. 18.
4. Landsbesluit houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van artikel 8 van de Landsverordening wegverkeer (Landsbesluit verkeersregels) AB 1999 no. 39.
5. Ministeriële regeling van 18 januari 2000 no. 1 ter uitvoering van artikel 3, tweede lid, en artikel 8, eerste lid, van het Landsbesluit verkeersregels (Regeling verkeersaanwijzingen en -borden) AB 2000 no. 10.
6. Landsbesluit houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van artikel 9 van de Landsverordening wegverkeer (Landsbesluit voorschriften voertuigen) AB 1999 no. 33.
7. Landsbesluit houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van de artikelen 10, vierde lid, 16, derde lid, en 17 van de Landsverordening wegverkeer (Landsbesluit rij- en keuringsbewijzen) AB 1999 no. 61; Ministeriële regeling ter uitvoering van artikel 2 van het Landsbesluit rij- en keuringsbewijzen, AB 2004 no. 45; Ministeriële regeling van 23 augustus 2011 ter vastlegging van de voorschriften omtrent de inhoud en kosten van de cursus van rijvaardigheid zoals bedoeld in artikel 9, tweede lid, van het Landsbesluit rij- en keuringsbewijzen, AB 2011 no. 58.
8. Regeling kentekens motorvoertuigen, AB 2000 no. 22.
9. Landsbesluit houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van artikel 27, vijfde lid, van de Landsverordening wegverkeer (Landsbesluit onderzoek alcoholgehalte), AB 1999 no. 52.
10. Regeling van 18 januari 2000 no. 2 ter uitvoering van artikel 26, tweede lid, en artikel 28, derde lid en vierde lid, van de Landsverordening wegverkeer, alsmede de artikelen 2, 3, eerste lid, 13, eerste en tweede lid, 14, eerste lid, en 15 van het Landsbesluit onderzoek alcoholgehalte (Regeling onderzoek alcoholgehalte), AB 2000 no. 9.
11. Landsverordening aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, AB 1999 no. GT 12; Landsbesluit aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, AB 1999 no. GT 13.
12. Opvallend is dat de wijziging van het Landsbesluit, waarbij het verzekerde bedrag is verhoogd van Afl. 90.000,- naar Afl. 150.000,- niet op de website van de overheid is gepubliceerd. Het betreft de wijziging van 24 februari 2016, AB 2016, no 2.
13. Hoewel de koers enigszins fluctueert, kan als regel worden aangehouden dat Afl. 100,- circa € 50,- bedraagt.

riële regelingen. Dit heeft tot gevolg dat de voorschriften waaraan voertuigen moeten voldoen relatief beperkt zijn. Onderstaand een aantal voorbeelden.

Een motorvoertuig moet voorzien zijn van een deugdelijke stuurinrichting (art. 3 Lbvv), maar niet bepaald is dat het stuur aan de linkerzijde moet zitten. Er rijden dan ook opvallend veel rechtsgestuurde auto's rond. Deze auto's zijn op de tweedehands markt aanmerkelijk goedkoper dan linksgestuurde auto's en de import geschiedt rechtstreeks uit Japan.

In art. 3 Lbvv is eveneens de bepaling opgenomen dat een motorvoertuig is voorzien van een uitlaatinstallatie die "minder dan een bij regeling van de Minister bepaalde hoeveelheid schadelijke gassen en geluid voortbrengt". Die ministeriële regeling is er niet, zodat er de facto geen norm is gesteld. Dit leidt ertoe dat een op benzine rijdend motorvoertuig ook niet voorzien hoeft te zijn van een katalysator. Ook vindt bij dieselveertuigen geen roetmeting plaats. Dit leidt soms tot behoorlijke walmen, maar door de vrijwel altijd aanwezige passaatwind ontstaat er veelal geen directe hinder en wordt niet de noodzaak gevoeld om hier wel normen voor te stellen.

In hetzelfde art. 3 Lbvv is ook opgenomen dat autoruiten, zo die er zijn, vervaardigd zijn van een "duurzaam en zowel naar binnen als naar buiten gedurig doorzichtig materiaal, dat in geval van breuk geen scherpe splinters geeft, en is op de voorruit en op de ruiten links en rechts naast de bestuurder geen materiaal aangebracht dat de doorzichtigheid, zowel naar binnen als naar buiten, vermindert". Ook hier ontbreekt een objectieve norm, maar bij de keuring van een voertuig wordt geen genoegen genomen met geheel ondoorzichtige autoruiten. Die zijn er vrij veel, vanwege de felle zon. Het is niet ongebruikelijk om voorafgaande aan de tweejaarlijkse keuring de folie te verwijderen en die daarna weer aan te brengen.²⁰⁾

Opvallend is het dus niet dat in de sanctierichtlijnen van het Openbaar Ministerie (OM) (laatste versie, 2018) voor bovengenoemde punten geen sancties zijn opgenomen (behalve bij hinder door uitlaatgassen voor anderen – maar dan moet je het kennelijk wel heel bont maken).

4. Periodieke keuring motorvoertuigen

De beperkte grootte van het eiland zorgt er voor dat er één centraal punt is waar motorvoertuigen worden gekeurd, de Dienst Technische Inspecties. Elk voertuig dat ouder is dan drie jaren moet elke twee jaar worden gekeurd (art. 16 LvW jo art. 15 Landsbesluit rij- en keuringsbewijzen (Lbrk)). Gekeurd wordt op de bepalingen van Hoofdstuk II van de Lbvv, waaronder dus ook het reeds

besproken art. 3 Lbvv valt en daarnaast op uitvoeringsbepalingen op het terrein van uitlaatgassen (art. 3 lid 1 sub d onder 2 Lbvv) en de ministeriële regeling op basis van art. 23 Lbvv over de uitleg en toepassing van dat Landsbesluit. Beide ontbreken.

Bij gebrek aan een gedetailleerd normenkader is de keuring betrekkelijk oppervlakkig: werkende remmen, werkende stuurinrichting en verlichting. De keuring zelf wordt aangevraagd door zich in persoon te melden voor een afspraak en de kosten voor die keuring direct te voldoen. Die zijn relatief laag (Afl. 50,- voor een personenauto en Afl. 80 of Afl. 110,- voor een vrachtauto afhankelijk van het gewicht). Indien er gebreken worden geconstateerd, is er een termijn van 30 dagen om die te verhelpen en het voertuig te laten herkeuren. Uit art. 16 lid 3 LvW volgt dat een keuringsbewijs slechts wordt afgegeven indien een geldig bewijs van aansprakelijkheidsverzekering kan worden getoond. Het keuringsbewijs dient in het voertuig aanwezig te zijn.

Het aan het verkeer deelnemen van een voertuig zonder geldig keuringsbewijs en/of zonder het keuringsbewijs bij zich te hebben is een overtreding. De bepaling richt zich zowel tot de bestuurder als de eigenaar/houder van het voertuig. Het transactiebedrag voor het ongekeurd zijn bedraagt Afl. 200,- en het niet aanwezig zijn van het bewijs Afl. 75,-.

5. Bijzondere motorvoertuigen

Ten behoeve van het toerisme zijn diverse motorvoertuigen op de weg te vinden. Er wordt gereden op buggies, quads, motoren en trikes (driewielige motoren) en incidenteel segway's. Een deel van deze voertuigen is bedoeld om off road te rijden, maar vrijwel dagelijks rijden deze in kolonne over de openbare weg. Bestuurders zijn vrijwel zonder uitzondering toeristen van cruiseschepen en/of hotelgasten. Voor het besturen van een dergelijk voertuig is het voldoende als men beschikt over een geldig (buitenlands) rijbewijs en de leeftijd van 18 jaren, in sommige gevallen 21 of 23 jaren, heeft bereikt. Bijzondere voorschriften waaraan dergelijke voertuigen moeten voldoen ontbreken. Deze voertuigen, behalve de segway, vallen ook onder het bereik van de Landsverordening Aansprakelijkheidsverzekering en zijn tevens kentekenplichtig.

6. Verkeersregels, verkeerstekens en weginrichting

Veel van de verkeersregels zijn dezelfde als die welke gelden in Nederland.



Op Aruba rijden ook veel rechtsgestuurde auto's.



14. Ook deze regeling is niet op de website van de overheid verwerkt.
15. De laatste versie is niet verwerkt op de website van de overheid.
16. Landsverordening parkeerzones, AB 2015 no. 30.
17. Landsbesluit, houdende algemene maatregelen, van 27 augustus 2015 ter uitvoering van artikel 2, eerste, tweede en derde lid, van de Landsverordening parkeerzones (AB 2015 no. 30) (Landsbesluit parkeerzones), AB 2015 no. 37; Ministeriële regeling van 31 augustus 2015 ter uitvoering van artikel 5, eerste en tweede lid, van de Landsverordening parkeerzones (AB 2015 no. 30) (Regeling tarieven parkeerzones) AB 2015 no. 42; Ministeriële regeling van 31 augustus 2015 ter uitvoering van artikel 14, derde lid, van de Landsverordening parkeerzones (AB 2015 no. 30) (Wegsleepregeling parkeerzones) AB 2015 no. 43 (teksten niet op de website van de overheid te raadplegen).
18. Noticiacl.com 3 mei 2017.
19. Los van het gebrek aan uitvoeringsvoorschriften op het terrein van toelatingseisen die aan motorvoertuigen worden gesteld, zijn er bijvoorbeeld geen regelingen over uitlaatgassen, noch verkeers-technische regelingen betreffende de weginrichting.
20. Het rijden met dergelijke ruiten is niet zonder gevaar, nu zij in de nachtelijke uren onvoldoende zicht geven en eigenlijk slechts veilig kan worden gereden als de zijrampen naar beneden zijn gedraaid. De politie is niet in het bezit van mobiele controle-apparatuur waarmee de lichtdoorlatendheid kan worden gemeten.

Ten aanzien van de voorrangregeling geldt de hoofdregel dat verkeer van rechts voorrang heeft.²¹ Daarop bestaan een paar belangrijke uitzonderingen.²² Allereerst heeft de bestuurder op een voorrangsweg of voorrangskruising voorrang. Afwijkend van Nederland zijn echter de volgende regels. In Aruba geldt nog het onderscheid tussen gemotoriseerd verkeer en andere voertuigen. Bestuurders van deze laatste categorie dienen in beginsel voorrang te verlenen aan de bestuurder van een gemotoriseerd voertuig. De bestuurder van een voertuig dat op een T-splitsing rechtdoor rijdt of op de doorgaande weg rijdt en wil afslaan, heeft voorrang op het verkeer dat komt van de weg dat op de splitsing uitmondt, ook al is dat van rechts. Deze voorrangregeling geldt ook ten aanzien van bestuurders van niet-gemotoriseerde voertuigen. Ten slotte hebben bestuurders van voertuigen op een verharde weg voorrang boven bestuurders van voertuigen op een onverharde weg. Die regel is in Aruba niet zonder belang, want er zijn aardig wat onverharde wegen – zij het dat hun aantal door toenemende asfaltering snel afneemt.

Buiten de bebouwde kom mag gereden worden met een snelheid van maximaal 80 km/uur. Binnen de bebouwde kom is dat 50 km/uur. Bebordering kan dit nader beperken.²³ Probleem hier is echter dat de grens tussen een bebouwde kom en het “buitengebied” vrijwel niet zichtbaar is, omdat de bebouwing in de loop der jaren is doorgedaan en langs de buitenwegen veel huizen staan. Slechts in uitzonderingsgevallen kan een snelheid van 80 km worden gereden. De verkeersdrukte alsmede het soms slechte wegdek zorgt ervoor dat die beduidend lager ligt. Een eenvoudig bordje met het opschrift “Bebouwde kom” duidt de grens aan van het 50 km-gebied.

De verkeersborden komen overeen met die in Nederland. Onderborden zijn soms in het Nederlands, maar ook wel in het Papiaments.²⁴

In toenemende mate worden rotondes aangelegd. De ervaring is dat dit het verkeer beter reguleert, de snelheid op kruisingen naar beneden brengt en daarmee ook het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers omlaag gaat. Op kruisingen waar geen rotondes zijn en evenmin verkeerslichten, is het aantal ongevallen groot.²⁵ Andere snelheid beperkende maatregelen zijn as-verspringingen en plateaus c.q. drempels. Op beperkte schaal zijn fietspaden aangelegd. Veel gefietst wordt er niet: daarvoor is het in het algemeen te warm. Maar bij de aanleg van nieuwe doorgaande wegen (Green Corridor en Watty Vos Boulevard) zijn in het ontwerp fietspaden opgenomen, waardoor fietsers veiliger kunnen sporten.

Sedert 3 augustus 2017 geldt in Aruba het verbod om als bestuurder van een voertuig tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden.²⁶

Dit verbod richt zich dus ook tot het niet-gemotoriseerde verkeer. De straffen zijn (zeker naar Arubaanse begrippen) fors: een geldboete vanaf Afl. 500,-. Door de veelheid van geblindeerde ramen is de controle op deze overtreding overigens beperkt.

Al deze maatregelen zijn er in hoofdzaak op gericht om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Dat is niet zonder noodzaak. Op een bestand van ruim 80.000 voertuigen vinden jaarlijks circa 8.000 verkeersongevallen plaats waarbij het ongevallenregistratiebedrijf ForenSys ter plaatse is geweest.²⁷ De politie komt meestal niet meer bij een ongeval, tenzij sprake is van een bijzonderheid (ernstig letsel of overlijden, vermoeden van rijden onder invloed of ontbreken van een rijbewijs). De gangbare praktijk is dat de voertuigen in de stand blijven staan tot ForenSys de situatie heeft opgenomen. Dat dit tot een behoorlijk aantal files per dag leidt, laat zich raden. Aan de rapportage van ForenSys, die wordt opgemaakt ten behoeve van de verzekeraars, wordt ten aanzien van de toedracht in de rechtspraak veel waarde toegekend.

7. Rijbewijzen

Voor ingezetenen van 18 jaar en ouder is het verplicht om als bestuurder van een motorvoertuig een in Aruba afgegeven rijbewijs te bezitten.²⁸ Er kan dus niet worden volstaan met een Nederlands rijbewijs. Evenals in Nederland worden de gebruikelijke voertuigcategorieën gehanteerd. Toeristen moeten in het bezit zijn van een geldig rijbewijs uit hun land van herkomst. Overtreding van dit voorschrift is een misdrijf.²⁹ Evenzeer is het een misdrijf als de bestuurder het rijbewijs niet bij zich heeft.³⁰ Dat heeft tot gevolg dat, indien de identiteit niet kan worden vastgesteld door middel van een paspoort of een cedula (identiteitskaart), de bestuurder wordt aangehouden en naar de politiewacht wordt gebracht voor de vaststelling van de identiteit. Als er niemand anders is die het motorvoertuig kan besturen en het voertuig vormt een gevaar voor de vrijheid van het verkeer, wordt dat op kosten van de eigenaar in bewaring genomen.

De verplichting een geldig Arubaans rijbewijs te bezitten is ook civielrechtelijk van belang, nu verzekeraars in hun polisvoorwaarden hebben opgenomen dat de bestuurder in het bezit moet zijn van een geldig rijbewijs. Voor ingezetenen is dat een Arubaans rijbewijs. Indien daaraan niet wordt voldaan, wordt de op grond van de LAM uitgekeerde schade verhaald. Deze lijn is ook in de rechtspraak aanvaard.³¹

8. Handhaving en sanctiebeleid

Toezicht op de naleving van de verkeersvoor-



Er worden in toenemende mate rotondes aangelegd.



21. Art. 26 lid 1 Landsbesluit verkeersregels (Lvr).
22. Art. 26 lid 2 Lvr.
23. Art. 31 Lvr.
24. Bij een kleine rotonde bij een supermarkt stond meer dan een jaar een lichtbord met daarop het opschrift “Baha speed rotonde” (verlaag snelheid rotonde).
25. Een beruchte locatie is de kruising bij het Alhambra Casino waar meerdere keren per maand een ongeval plaatsvindt, soms met dodelijke afloop (Noticiaclo.com 30 december 2018).
26. Art. 7A Landsverordening.
27. Volgens een opgave van ForenSys registreerden zij in 2018 in totaal 8.087 ongevallen, waarvan 658 met letsel en 20 met dodelijke slachtoffers. In 264 gevallen bestond een vermoeden van overmatig alcoholgebruik. Volgens ForenSys is dit een jaarlijks terugkerend beeld, behalve het aantal dodelijke slachtoffers: dat fluctueert sterk.
28. Art. 10 LwV.
29. Het boetebedrag voor het niet hebben van een rijbewijs is Afl. 550,-. Omstandigheden kunnen leiden tot matiging, vgl. Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba, 18 mei 2017, ECLI:NL:OGEEA:2017:832 waarin Afl. 50,- werd opgelegd in een geval waarin de verdachte zijn rijbewijs was verloren.
30. Het transactiebedrag is in dat geval overigens slechts Afl. 50,-.
31. Vgl. Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba, 27 juni 2018, ECLI:NL:OGEEA:2018:396; Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba, 14 februari 2018, ECLI:NL:OGEEA:2018:96; Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba, 23 augustus 2017, ECLI:NL:OGEEA:2017:635 waarin ook gewezen wordt op het onderscheid tussen ingezetenen en andere in Aruba verblijvende personen.



Elektronische controle op naleving vindt niet plaats.



schriften ligt bij het Korps Politie Aruba (KPA). Elektronische controle op naleving (zoals rijden door rood licht of te snel rijden) vindt niet plaats. Dit heeft tot gevolg dat alle geconstateerde verkeersovertredingen zijn vastgesteld doordat de bestuurder is staande gehouden. Elektronische verkeerscontrole zou niet waterdicht zijn omdat, als een eigenaar een auto verkoopt, de eigenaar meestal de nummerplaat behoudt. De nieuwe eigenaar moet de auto op zijn naam laten registreren met een nieuwe nummerplaat. Veel mensen rijden rond met “geleende” nummerplaten die niet bij de auto horen. Bij controle is dan meteen wel duidelijk dat er sprake is van valse kentekenplaten. Maar aan de hand van de nummerplaten kan dan niet worden gecontroleerd wie de eigenaar van de auto is en/of de auto verzekerd en/of de auto gekeurd is. Daarvoor is nader onderzoek nodig dat vaak heel veel tijd vergt. In 2019 wordt wel gewerkt aan een centrale database, waarin zowel de gegevens van verzekeraars, de belastingdienst als die van het keuringsstation zijn opgenomen. Het voornemen is om daarna ook elektronische verkeerscontrole in te voeren. Die zou pas sluitend worden indien de kentekens blijvend aan een voertuig worden gekoppeld en niet aan een persoon. Controle door de politie gebeurt verder in toenemende mate door het inrichten van mobiele controlepunten. Deze worden veelal van tevoren aangekondigd, inclusief de locatie, wat de effectiviteit vermindert. Verder worden bij ongevalen de nodige overtredingen geconstateerd (voornamelijk rijden zonder (geldig) rijbewijs en rijden onder invloed van alcohol). Daarnaast houdt de surveillance tijdens hun ritten incidenteel bestuurders staande.

Probleem bij de controle op de voertuigvoorschriften is niet alleen dat die betrekkelijk algemeen zijn (zoals hierboven al is besproken), maar ook dat opslagproblemen ertoe leiden dat het niet gemakkelijk is om een voertuig in beslag of in bewaring te nemen. Het opslagterrein is tot de rand toe gevuld. Dit heeft tot gevolg dat met regelmaat ernstig beschadigde auto's (ontbreken gril of bumperonderdelen, scheefstaande wielen, kapotte verlichting, kapotte spiegels, etc.) toch op de weg verschijnen. Het is één van de beperkingen van een klein eiland, waar ook de noodzaak wordt gevoeld dat ook minder bedeelde in staat moeten zijn om zich met een auto te kunnen verplaatsen. Er wordt momenteel gewerkt aan het opruimen van het opslagterrein en aan een plan om de ophoping van auto's in de toekomst te voorkomen.

De controle op alcoholgebruik door bestuurders geschiedt op grond van art. 5 LvW, dat in strekking overeenkomt met art. 8 leden 1 en 2 Wegenverkeerswet 1994. Een regeling omtrent de beginnende bestuurder en een alcoholslotregeling ontbreken. Het maximum toegestane alcoholgehalte kent overeenkomstige waarden (220 ugl resp. 0,5 mg) als in Nederland. Controle vindt plaats door een ademanalyse dan wel, indien dat niet moge-

lijk is, een bloedonderzoek (art. 26 LvW). Weigering levert een misdrijf op (art. 40 lid 4 LvW), dat qua zwaarte gelijk wordt gesteld met schijf VIII (866-945 ugl).³² De technische eisen die aan de apparatuur worden gesteld zijn opgenomen in een Ministeriële Regeling.³³ In het Landsbesluit onderzoek alcoholgehalte³⁴ is opgenomen dat na de uitslag van de ademanalyse aan de verdachte wordt meegedeeld dat hij recht heeft op een bloedafname voor een tegenonderzoek op eigen kosten (art. 7 Landsbesluit). Een dergelijke mededeling moet worden gerekend tot de strikte waarborgen waarmee het onderzoek naar het alcoholgehalte is omgeven.³⁵ Het vervolgens niet naleven van deze regel, zonder dat de verdachte blijkt heeft gegeven van zijn recht op tegenonderzoek af te zien, kan leiden tot vrij-spraak, nu van een geldig onderzoek geen sprake is geweest.³⁶ Een soortgelijke regeling bestaat voor een tweede bloedafname indien het onderzoek heeft plaatsgevonden niet door middel van een ademanalyse, maar door een bloedonderzoek (art. 8 Landsbesluit).

9. Executie

Iedere overtreding van de wettelijke regels wordt door het OM afgedaan. Een systeem van administratieve afdoening, zoals in Nederland met de WAHV (Wet Mulder), bestaat niet. Het tarief voor het gepleegde strafbare feit wordt door het OM bepaald. Sinds 2017 bestaat de mogelijkheid dat de politie op basis van de richtlijn het boetebedrag vermeldt, en dat het direct een oproeping voor een zitting wordt meegegeven (zgn. opv). Tot het moment van de zitting kan op het parket of bij de balie van het Gerecht het boetebedrag worden voldaan. Deze werkwijze is niet gestandaardiseerd, zodat iedere politieagent zelf moet beslissen of hij een staande gehouden verkeersdeelnemer een opv geeft of niet. Hij kan ook besluiten om een gewoon proces-verbaal op te maken. Dat is het zgn. tikverbaal, dat door het OM wordt omgezet in een mededeling aan de verdachte met het transactiebedrag. Indien binnen de gestelde termijn van acht weken niet wordt betaald, wordt overgegaan tot dagvaarding. Naar schatting van OM worden jaarlijks circa 3.000 opv's uitgeschreven en worden ook circa 3.000 tikverbaalen opgemaakt. Gemiddeld staan er wekelijks 150 tot 200 verkeerszaken op de zitting. Uit de cijfers van het GEA Aruba blijkt dat in de jaren 2013 tot en met 2017 gemiddeld tussen 5.000 tot 6.000 overtredingen werden aangebracht. Verkeersmisdrijven worden niet apart van overige misdrijven geregistreerd.

Na de zitting volgt bij verstek, indien noodzakelijk, betekening van het vonnis door de strafdeurwaarder, anders volgt de mededeling van het vonnis, waarna de incasso wordt ingezet. Er volgen twee aanmaningen, waarbij de opgelegde straf de eerste keer met Afl. 25,- wordt ver-

32. Het aantal schijven in de richtlijnen is iets minder fijnmazig dan in Nederland: I-X ten opzichte van I-XVI in Nederland, terwijl ook in de hogere categorieën de mogelijkheid van vrijheidsbenemende straffen is opgenomen en geen taakstraf – wat niet wegneemt dat die soms wel wordt gevorderd. De boetebedragen liggen in het algemeen iets lager dan die in Nederland, maar het inkomensniveau is ook lager. Een first offender met een alcoholgehalte van 450 ugl zou in Nederland worden bestraft met € 550,- en in Aruba is dat een transactiebedrag van Afl. 650,- (ca. € 325,-).

33. Regeling onderzoek alcoholgehalte, AB 2000 no. 9 (zie noot 10).

34. Voor de vindplaats: zie noot 10.

35. HR 27 juni 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA6304.

36. Vgl. Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba, 5 juli 2018, ECLI:NL:OGEEA:2018:426 waarin een verdachte, die tevens politieambtenaar was, werd aangehouden na een dodelijk ongeval en een vermoedelijk alcoholpromillage had van 525 ugl bij de ademtest en 310 ugl bij de ademanalyse, vrijuit ging omdat het materiaal dat nodig was voor het bloedonderzoek zijn geldigheid had verloren en de politie niet voor tijdige vervanging had zorggedragen.

hoogd en de tweede keer met 1/5 deel van het verschuldigde bedrag, met een minimum van Afl. 50,-.³⁷⁾ Indien daarna nog niet wordt betaald, wordt een bevel tot binnentreding gegeven aan de CEA (Cuerpo Especial Aruba), vergelijkbaar met de vroeger in Nederland bestaande parketpolitie, die meestal in gerichte acties de veroordeelden oppakt voor het ondergaan van vervangende hechtenis dan wel alsnog betaling van de (verhoogde) geldboete. Probleem bij dit onderdeel van de executie is de beperkte capaciteit van de CEA en de beperkte ruimte in de gevangenis (het Korrektie Insitituut Aruba - KIA).

Door capaciteitsgebrek is er een behoorlijke vertraging in de afdoening van verkeerszaken. Op dit moment worden door het OM de zaken van 2016 afgehandeld. Toch is er het nodige financiële belang mee gemoeid: gemiddeld komt er met boetes Afl. 1,3 mln per jaar binnen.

10. Slotopmerkingen

Evenals op andere gebieden wordt bij het verkeersrecht ervaren dat niet alleen sprake is van een eiland, waardoor weinig drang bestaat tot harmonisering van regelgeving, maar ook van kleinschaligheid, wat zich uit in capaciteitsgebrek en beperkte fysieke mogelijkheden. Vooruitstrevende technische oplossingen zijn zo goed als afwezig. Die kosten veelal geld, dat er niet is (het Land kampt met een aanzienlijk begrotingstekort). De beperkte regelgeving maakt handhaving niet gemakkelijk. Ook op het terrein van efficiency kan nog een hoop gewonnen worden. De in dit artikel niet beschreven omslachtige administratieve handelingen bij verschillende onderdelen (denk alleen al aan het jaarlijks fysiek afhalen van ruim 80.000 kentekenplaten, waaraan een elektronische of cashbetaling vooraf moet zijn gegaan, die eerst handmatig wordt gecontroleerd) werken bij tijd en wijle verlamdend. Feit is dat verbetering van het verkeersrecht geen politieke prioriteit heeft. De inwoners zijn er inmiddels aan gewend: zo gaat dat hier nu eenmaal. En wie lang in een file staat, kijkt eens naar een azuurblauwe zee en komt wellicht tot de conclusie dat het leven in een klein land ook zeer aantrekkelijke kanten heeft.



*Kleinschaligheid uit
zich in capaciteitsge-
brek en beperkte
fysieke mogelijkheden.*



37. Art. 1:57 Wetboek van Strafrecht Aruba.