



Aan Zijne Excellentie de Gouverneur van Aruba,  
t.a.v. de Minister van Justitie  
L.G. Smith Boulevard 76  
Alhier.

L.G. Smith Boulevard 8  
Oranjestad, ARUBA  
T: (297) 583 3972  
F: (297) 583 4012  
E: info@rva.aw  
W: www.rva.aw

**Uw brief:** 4 december 2014  
**Uw kenmerk:** LV-14/0030  
**Datum:** 11 maart 2015  
**Kenmerk:** RvA 175-14

**Onderwerp:** Ontwerp-landsverordening houdende regels inzake de aanwijzing van parkeerzones en de heffing van parkeergelden voor het parkeren in die parkeerzones (Landsverordening parkeerzones)

Naar aanleiding van bijgaande aan de Raad ter advies toegezonden ontwerp-landsverordening houdende regels inzake de aanwijzing van parkeerzones en de heffing van parkeergelden voor het parkeren in die parkeerzones (Landsverordening parkeerzones), moge de Raad Uwe Excellentie het volgende berichten.

## 1. Algemeen

1.1 Met het onderhavige ontwerp wordt beoogd regels te stellen met betrekking tot het parkeren in parkeerzones vanwege de toegenomen verkeersdruk en de negatieve gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en de beschikbare parkeerruimte in bepaalde delen van Aruba. De Raad heeft bij zijn advisering gebruik gemaakt van het door KPMG ten behoeve van Arubus N.V. opgestelde *Final Outline Business Case AruParking*' van 26 oktober 2014 (hierna: het businessplan) de concept-statuten van AruParking N.V. en een conceptbeheersovereenkomst zonder datum tussen het Land en Aruparking N.V. De Raad maakt ondermeer opmerkingen over de voorbereiding van het ontwerp, de probleemdefinitie/doelstelling die daaraan ten grondslag ligt, de keuze voor de concessiehouder, het toezicht en de handhaving, de reikwijdte van het ontwerp, de rechtsbescherming en de financiële consequenties.

1.2 Het is de Raad opgevallen dat het businessplan is gebaseerd op een groot aantal aannames die door de opsteller (KPMG) niet zijn gevalideerd. KPMG stelt in het businessplan zelfs dat de verschillende aannames alle zijn aangeleverd door Arubus N.V. en de Dienst Openbare Werken (DOW) en dat deze verder dienen te worden uitgewerkt.<sup>1</sup>

Het aanbieden van een ontwerp-landsverordening voordat de aannames waarop het is gebaseerd zijn gevalideerd, acht de Raad ten principale onjuist. Het in procedure brengen van ontwerp-wetgeving dient eerst plaats te vinden nadat het onderzoek naar de haalbaarheid van de voorstellen is afgerond.

Gezien het feit dat de uitvoering van het parkeerbeheer zal geschieden door het door Arubus N.V. op te richten AruParking N.V. acht de Raad het voorts van groot belang dat in de toelichting een algemene beschouwing wordt opgenomen inzake de visie van de regering op het

---

<sup>1</sup> Businessplan, p. 4.

openbaar vervoer. Mede in het licht van hetgeen de Raad in zijn advies ter zake de ontwerp-landsverordening tot vaststelling van de begrotingen van de ministeries van het Land over het dienstjaar 2015 heeft opgemerkt met betrekking tot de kerntaken van de overheid<sup>2</sup>, acht de Raad het van belang dat in voornoemde beschouwing deze kerntaken worden gerelateerd aan de visie op het openbaar vervoer in Aruba. Wellicht dat afschaffing van door het Land gesubsidieerd openbaar vervoer kan worden overwogen.

1.3 Het probleem dat ten grondslag ligt aan de voorgestelde introductie van parkeerregels en de instelling van parkeerzones wordt gevormd door het ernstige tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad van Oranjestad.<sup>3</sup> Dit heeft volgens de considerans negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en de beschikbare parkeerruimte in bepaalde delen van Aruba. Dienaangaande merkt de Raad op dat het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad van Oranjestad mede is afgenomen door de grootschalige infrastructurele werken die zijn uitgevoerd in en rond de Caya G.F. (Betico) Croes. Daarmee is de bovenstaande problematiek nog verergerd. Het komt de Raad voor dat de enkele introductie van betaald parkeren het tekort aan parkeerplaatsen niet zal verminderen. Daartoe is vergroting van het aantal parkeerplaatsen nodig. Dit is overigens van overheidswege onderkend. Het projectdossier 'Revitalisatie Binnenstad Oranjestad' voorziet immers in de bouw van drie parkeergarages teneinde de parkeermogelijkheden en daarmee de bereikbaarheid van de binnenstad te vergroten.<sup>4</sup> Met de bouw ervan is echter tot op heden nog geen aanvang gemaakt. Het ontwerp zal derhalve niet bijdragen aan de oplossing van de gepresenteerde problematiek.

1.4 Uit het ontwerp en de toelichting<sup>5</sup> zijn de navolgende doelen te destilleren die met de introductie van parkeerregels in parkeerzones dienen te worden bereikt:

- a. bevordering van de verkeersveiligheid door het tegengaan van wild parkeren;
- b. vergroting van de toegankelijkheid van de binnenstad van Oranjestad; en,
- c. het beperken van de nadelige gevolgen van het tekort aan parkeerplaatsen voor de winkeliers, dienstverleners, bezoekers en bewoners van de binnenstad.

De Raad heeft bezien in hoeverre het ontwerp bijdraagt aan de realisering van deze doelstellingen.

Ad a

De Raad is van mening dat de invoering van betaald parkeren kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Echter, noch in het ontwerp noch in de Landsverordening wegverkeer (AB 1997 no. 18) en het daarop gebaseerde Landsbesluit verkeersregels (AB 1999 no. 39) is een verbod opgenomen tot het parkeren buiten de daartoe aangegeven plaatsen (parkeervakken) in een parkeerzone. Parkeren buiten parkeerplaatsen/vakken blijft derhalve mogelijk. Zonder wijziging van het ontwerp zal het derhalve niet bijdragen aan het tegengaan van wild parkeren en daarmee aan de verkeersveiligheid.

Ad b

In het licht van het gestelde in onderdeel 1.3 van dit advies wijst de Raad er op dat vanwege het feit dat het tekort aan parkeerplaatsen met de introductie van betaald parkeren niet zal verminderen, ook de toegankelijkheid van de binnenstad van Oranjestad niet zal verbeteren. Hiertoe zal de realisatie van parkeergarages nodig zijn waaraan de invoering van betaald parkeren aldaar complementair zal zijn. Het uiteindelijke doel zal immers zijn om zoveel mogelijk bezoekers van de binnenstad van Oranjestad te bewegen om in de parkeergarages te parkeren.

---

<sup>2</sup> Advies van 23 februari 2015, kenmerk RvA 27-15, p. 12.

<sup>3</sup> MvT, p. 1.

<sup>4</sup> Projectdossier Revitalisatie Binnenstad Oranjestad, versie 18-11-2010, p. 27 en 30.

<sup>5</sup> MvT, p. 2.

Ad c

De Raad vraagt zich ten aanzien van deze doelstelling af in hoeverre de introductie van betaald parkeren in de binnenstad van Oranjestad zal leiden tot het mijden van dat deel van Oranjestad en tot verplaatsing van potentiële bezoekers (zowel lokaal als toeristisch) naar gebieden waar niet voor het parkeren hoeft te worden betaald. De vraag rijst in dit kader of hiernaar onderzoek is ingesteld<sup>6</sup> en of de opvatting van de winkeliers in het betreffende gebied is gevraagd en verkregen. Over het draagvlak van de voorstellen ware in de toelichting uit te weiden. Een analyse van de bezettingsgraad van de reeds bestaande betaald parkeren opties in Oranjestad en bij de hotels zou daarbij waardevolle informatie kunnen opleveren. Daarbij zouden gegevens van de ervaringen in Curaçao met een soortgelijke aanpak van grote waarde kunnen zijn.

1.5 Er zullen tevens parkeerzones worden aangewezen in de *lowrise* en *highrise* hotelgebieden.<sup>7</sup> De toelichting geeft echter niet aan of de hiervoor gepresenteerde problematiek die geldt voor de binnenstad van Oranjestad zich ook voordoet in de *lowrise* en *highrise* hotelgebieden. De Raad acht het noodzakelijk dat hieromtrent uitsluitel wordt geven in de memorie van toelichting. Indien een andersoortige problematiek in de betreffende gebieden ten grondslag ligt aan de introductie van betaald parkeren aldaar dan ware deze in de memorie van toelichting te beschrijven.

1.6 Van regeringswege bestaat het voornemen om het exclusieve recht tot beheer en exploitatie van parkeerzones te verlenen aan een door Arubus N.V. op te richten vennootschap, AruParking N.V. genaamd.<sup>8</sup> De Raad constateert dat in de toelichting geen onderbouwing voor deze keuze is opgenomen. Het is immers voorstelbaar dat parkeerbeheer wordt vergund aan een particulier bedrijf en dat het Land een vergoeding ontvangt voor de vergunde activiteiten. De Raad acht het noodzakelijk dat in de toelichting wordt onderbouwd waarom het verlenen van het exclusieve recht tot beheer en exploitatie van parkeerzones beter door een semi-overheidsnv kan worden uitgevoerd dan door een particulier bedrijf.

In dit kader rijst de vraag of AruParking de nodige expertise bezit om een richtige uitvoering van het parkeerbeheer te realiseren.

1.7 De opbrengsten uit de uitbating van parkeerzones zullen worden aangewend ter dekking van het exploitatieverlies van Arubus N.V.<sup>9</sup> waardoor de landsbijdrage aan Arubus N.V. kan worden verminderd. De Raad vraagt zich af in hoeverre er voor Arubus N.V. een prikkel zal blijven bestaan tot het terugdringen van het jaarlijkse exploitatieverlies. De Raad vreest dat de voorgestelde financieringswijze deze prikkel niet zal vergroten hetgeen tot gevolg heeft dat Arubus N.V. structureel verlieslijdend zal blijven.

Voorts is onduidelijk wat er zal geschieden in een situatie waarin de opbrengsten uit parkeerbeheer hoger uitvallen dan het exploitatieverlies van Arubus N.V. Wordt dit restant uitgekeerd aan Arubus N.V., het Land of blijft het in AruParking? Daarnaevens zal de betrokkenheid van de Staten met betrekking tot de financiering van de exploitatieverliezen van Arubus N.V. verdwijnen. De controle op de financiering van Arubus N.V. verdwijnt daarmee ook. Tenslotte wordt in de toelichting niet aangegeven wat de toegevoegde waarde is van de oprichting van AruParking door Arubus N.V. De Raad acht op grond van het hiervoor gestelde de voorgestelde financieringswijze van Arubus N.V. onvoldoende inzichtelijk en transparant en adviseert de voorgestelde relatie tussen Arubus N.V. en AruParking te heroverwegen.

1.8 De Raad is van mening dat de in onderdeel 1.7 beschreven financieringswijze van Arubus N.V. en de daarmee verband houdende verlaging van de Landsbijdrage aan deze

---

<sup>6</sup> Wellicht dat de ervaringen met betaald parkeren alwaar dat reeds is geïntroduceerd een indicatie kunnen geven van de (economische) effecten.

<sup>7</sup> MvT, p. 2.

<sup>8</sup> MvT, p. 2.

<sup>9</sup> MvT, p. 2.

vennootschap het belangrijkste doel van dit ontwerp vormt.<sup>10</sup> De considerans dient deze doelstelling te reflecteren en derhalve te worden gewijzigd.

1.9 Voorgesteld artikel 12, eerste lid draagt het toezicht op de naleving van het ontwerp op aan de geüniformeerde politieambtenaren die krachtens artikel 20, eerste lid, reeds zijn belast met het toezicht op de naleving van de Landsverordening wegverkeer en aan de bij landbesluit aangewezen parkeerwachters. Op grond van artikel 28, onderdeel h, van het Landsbesluit verkeersregels is het een bestuurder verboden een voertuig te parkeren in een voor parkeren bestemd vak, voorzien van een parkeermeter, tenzij het op de parkeermeter aangegeven bedrag dat voor het gebruik van dat parkeervak verschuldigd is, is gestort in de desbetreffende parkeermeter. Op deze verbodsbepaling staat een strafrechtelijke sanctie van ten hoogste drie maanden hechtenis of een boete van de derde categorie.<sup>11</sup> De geüniformeerde politieambtenaren bezitten ter handhaving van het ontwerp over de bevoegdheid tot boeteoplegging alsmede de bevoegdheid tot het aanbrengen van een wielklem.<sup>12</sup> De parkeerwachters bezitten op grond van artikel 13 van het ontwerp alleen de bevoegdheid tot het aanbrengen van een wielklem. De voorgestelde bevoegdheidsverdeling heeft derhalve het curieuze gevolg dat de op te leggen sanctie af kan hangen van de hoedanigheid van de toezichthouder. Deze omstandigheid acht de Raad uit het oogpunt van de rechtszekerheid en het fair play-beginsel alsmede ter voorkoming van een willekeurige toepassing van de voorgestelde handhavingsbevoegdheid onwenselijk en adviseert de invulling van de bevoegdheidsverdeling op het gebied van de toezicht en handhaving van het ontwerp te heroverwegen.

1.10 Zoals hierboven reeds beschreven kan handhaving van de voorschriften van het ontwerp door parkeerwachters slechts plaatsvinden door middel van het plaatsen van een wielklem. De Raad acht de toepassing van dit handhavingsmiddel – het vrije genot van het eigendom wordt immers aanzienlijk beperkt - met name ten aanzien van zogenaamde first offenders niet in een redelijke verhouding staan tot de geschonden norm. Dit klemt temeer vanwege het feit dat op grond van voorgesteld artikel 14, eerste lid het betreffende voertuig na drie uur na het aanbrengen van de wielklem in bewaring kan worden gesteld. In geval van recidive zou het aanbrengen van een wielklem bij het niet betalen van parkeergeld wel als proportioneel kunnen worden beschouwd.

Voorts zal een voertuig waaraan een wielklem is geplaatst minimaal gedurende drie uur een parkeerplaats bezet houden hetgeen inkomstenverlies tot gevolg zal hebben. Tevens zal het verwijderen van de wielklem een aanzienlijke uitvoeringslast op AruParking leggen. Deze last zal nog zwaarder zijn ingeval het voertuig is weggesleept.

De Raad acht het derhalve noodzakelijk dat in de toelichting wordt gemotiveerd waarom voor één (ingrijpend) handhavingsmiddel is gekozen. De Raad adviseert verder om een differentiatie aan te brengen in het handhavingsinstrumentarium door de introductie van enige vorm van (bestuurlijke) boete.

1.11 Vanwege het feit dat de toelichting er over zwijgt, is het voor de Raad niet duidelijk hoe het personeelsbestand van AruParking zal worden gevuld. Het businessplan definieert weliswaar de noodzakelijke functies<sup>13</sup> maar niet duidelijk is of deze functies geheel of gedeeltelijk zullen worden gevuld met ter beschikking gesteld personeel van Arubus N.V. waardoor de personeelskosten van Arubus N.V. en daarmee de Landsbijdrage aan die vennootschap kan worden verminderd. De Raad beveelt aan in de toelichting hierop in te gaan.

---

<sup>10</sup>Vergelijk de bezwaren tegen de gepresenteerde probleemdefinitie en doelstelling van het ontwerp zoals beschreven in onderdelen 1.3 en 1.4.

<sup>11</sup> Zie artikel 40, zesde lid van de Landsverordening wegverkeer.

<sup>12</sup> Zie artikel 18, onderdeel C van het ontwerp.

<sup>13</sup> Businessplan, p. 11.

1.12 De Raad constateert dat het ontwerp generaal is opgesteld. AruParking wordt in het ontwerp niet aangeduid als uitvoeringsinstantie en ook de bevoegdheid tot het verlenen van een concessie voor parkeerbeheer is op algemene wijze geredigeerd. De Raad vraagt zich derhalve af of het ontwerp ook zal gelden voor de toekomstige uitbating van de nog te realiseren parkeergarages. De Raad adviseert de reikwijdte van het ontwerp te verduidelijken.

1.13 De Raad stelt vast dat de toelichting geen inzicht geeft in de rechtbeschermingsmogelijkheden voor degene aan wiens voertuig een wielklem is geplaatst. Daarbij is van belang dat het niet betalen van het op grond van voorgesteld artikel 4 verschuldigde parkeergeld niet is strafbaar gesteld in een parkeerzone. Hierdoor is de rechtbescherming die het strafrecht biedt ingeval de houder van een voertuig zich in zijn belang getroffen voelt door het plaatsen van een wielklem door een parkeerwachter op grond van het ontwerp niet van toepassing. Voorts is van belang wat het rechtskarakter van de op basis van voorgesteld artikel 13, tweede lid aangebrachte klemsticker nadat de wielklem is geplaatst. De vraag rijst of in dit geval sprake is van een beschikking in de zin van artikel 2, eerste lid van de Landsverordening administratieve rechtspraak (LAR) (AB 1993 no. 45). Mocht dit het geval zijn dan zou tegen het aanbrengen van een wielklem bestuursrechtelijk kunnen worden opgekomen. De Raad acht het noodzakelijk dat in de toelichting een beschouwing wordt gewijd aan de rechtbeschermingsmogelijkheden voor de houder van het voertuig waaraan een wielklem is bevestigd.

1.14 De in de memorie van toelichting opgenomen beschrijving van de financiële consequenties van het ontwerp<sup>14</sup> acht de Raad volstrekt ontoereikend om te kunnen voldoen aan de vereisten zoals opgenomen in artikel 6, eerste lid van de Comptabiliteitsverordening 1989 (AB 1989 no. 72). Dit artikel schrijft voor dat indien een landsverordening kan leiden tot hogere of lagere kosten, investeringen of middelen voor het lopende begrotingsjaar of voor latere jaren, de memorie van toelichting op het ontwerp voor de desbetreffende landsverordening expliciet de financiële gevolgen in een afzonderlijk onderdeel dient te vermelden, waarbij tevens worden aangegeven of, onderscheidenlijk in hoeverre, de financiële gevolgen begrepen zijn in de laatst ingediende begroting en uit welke middelen deze uitgaven gedekt zullen worden. De Raad betreurt dat in de toelichting aan geen van deze vereisten is voldaan. Met name voorziet de toelichting niet in:

- een beschrijving van de kosten gemoeid met het aanbrengen van wegmarkering en belijning door de DOW;<sup>15</sup>
- een aanduiding van de kosten gemoeid met het vervaardigen van verkeersaanwijzingen en – borden door de DOW;<sup>16</sup>
- een beschrijving van de opbrengsten van AruParking;
- een beschrijving van vermindering van de Landsbijdrage aan Arubus N.V. in het lopende begrotingsjaar en in de komende begrotingsjaren.

De Raad concludeert uit het gestelde op pagina 11 van het businessplan dat door AruParking een zogenaamde *concession fee* verschuldigd zal zijn ten bedrage van Afl. 1.500.000,-. Naar zijn aard is een dergelijk vergunningsrecht verschuldigd aan de concessieverlener, zijnde de minister belast met Infrastructuur die namens het Land in deze optreedt. In meergenoemde financiële paragraaf is geen melding gemaakt van deze inkomsten van het Land voor het lopende begrotingsjaar en de komende begrotingsjaren. Overigens zijn deze middelen ook niet opgenomen in de ontwerp-landsverordening tot vaststelling van de begrotingen van de ministeries van het Land voor het dienstjaar 2015, waarop de Raad op 23 februari 2015 advies heeft uitgebracht. De begrotingstechnische verwerking van de verschuldigde *concession fee* dient derhalve nog plaats te vinden.

---

<sup>14</sup> MvT, p. 4 en 5.

<sup>15</sup> MvT, p. 4.

<sup>16</sup> MvT, p. 5.

## 2. Ontwerp-landsverordening

2.1 Met betrekking tot de verdeling van een parkeerzone in deelgebieden zoals voorzien in voorgesteld artikel 2, tweede lid rijst de vraag of deze verdeling ook bij landsbesluit, h.a.m. dient te geschieden evenals dit het geval is bij de instelling van parkeerzones op grond van voorgesteld artikel 2, eerste lid.

2.2 Hierboven merkte de Raad reeds op dat het onderhavige ontwerp in algemene zin is opgesteld.<sup>17</sup> Het betreft een algemene regeling voor het parkeerbeheer. In dat licht bevreemdt het de Raad dat in voorgesteld artikel 3 geen eisen zijn gesteld waaraan een concessiehouder die parkeerbeheer wil gaan uitvoeren, moet voldoen. Ook is niet voorzien in voorwaarden waaraan een aanvraag voor een parkeerconcessie dient te voldoen. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk welke bescheiden door een aanvrager dient te worden overgelegd bij een aanvraag. Het feit dat de concessiehouder voor de binnenstad van Oranjestad en de low en highrise hotels reeds bekend is doet aan dit manco niet af. De Raad beveelt derhalve aan om in artikel 3 kwaliteitseisen voor een aanvrager van een parkeerconcessie en een deugdelijke aanvraagprocedure op te nemen. Voorts is het de Raad niet duidelijk waarom een parkeerconcessie slechts aan een naamloze vennootschap kan worden verleend zoals geregeld in voorgesteld artikel 3, derde lid. Er lijkt naar 's Raads oordeel geen bezwaar te bestaan tegen verlening van een parkeerconcessie aan bijvoorbeeld een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. De Raad adviseert om in voorgesteld artikel 3, derde lid de woorden 'naamloze vennootschap' te vervangen door: rechtspersoon.

Tenslotte vraagt de Raad zich af waarom in voorgesteld artikel 3 niet is voorzien in de opnemings van een rechtsbasis ten behoeve van de heffing van een concessie(vergunnings)recht. De omvang van de baten die met een parkeerconcessie kunnen worden gerealiseerd alsmede het gebruik van de publieke ruimte ter uitvoering van het parkeerbeheer zou dit kunnen rechtvaardigen.

2.3 Vanwege het feit dat de verschuldigdheid van parkeergeld voor alle parkeervergunningen geldt adviseert de Raad om in voorgesteld artikel 4, eerste lid, onderdeel b het woord 'die' te vervangen door: een.

2.4 De Raad acht het gerechtvaardigd dat de in voorgesteld artikel 5, derde lid genoemde bestuurders zijn vrijgesteld van de betaling van parkeergeld. In dit licht geeft de Raad in overweging om voorgesteld artikel 5 uit te breiden met een hardheidsclausule. Er kunnen zich immers bijzondere omstandigheden voordoen, bijvoorbeeld noodsituaties, die zouden moeten leiden tot het niet verschuldigd zijn van parkeergeld.

2.5 Ten aanzien van de in paragraaf 5 van het ontwerp opgenomen voorschriften inzake de aanvraag, verlening, intrekking en wijziging van parkeervergunningen met de Raad op dat deze bevoegdheden slechts aan de concessiehouder worden toegedeeld. De Raad acht deze bevoegdheidstoedeling niet in overeenstemming met voorgesteld artikel 3, eerste en tweede lid alwaar ten principale de aanleg, het beheer en het onderhoud van parkeerplaatsen alsmede de heffing en inning van parkeergelden door het Land geschieden. Op grond van voorgesteld artikel 3, derde lid *kan* de minister een concessie verlenen maar een verplichting daartoe bestaat er niet. Het Land zou derhalve het parkeerbeheer ook zelf kunnen uitvoeren. De in de artikelen 6 en 7 van het ontwerp opgenomen bevoegdheidstoedeling met betrekking tot aanvraag, verlening, intrekking en wijziging van parkeervergunningen dient derhalve niet exclusief aan de concessiehouder te geschieden.

---

<sup>17</sup> Zie onderdeel 1.12.

2.6 Op grond van voorgesteld artikel 7, onderdeel e en f kan de concessiehouder een parkeervergunning intrekken indien de vergunninghouder (1) handelt in strijd met de aan de parkeervergunning verbonden voorschriften of (2) indien blijkt dat bij de aanvraag van de parkeervergunning onjuiste gegevens zijn verstrekt. Met betrekking tot de eerste situatie merkt de Raad op dat noch in voorgesteld artikel 6 noch in voorgesteld artikel 8 een wettelijke grondslag is opgenomen voor het verbinden van nadere voorschriften aan een parkeervergunning. Ten aanzien van de tweede situatie constateert de Raad dat voorgesteld artikel 6 en niet voorziet in een regeling van de te verschaffen gegevens door de aanvrager. Deze omissies dienen naar 's Raads oordeel te worden hersteld teneinde de voorgestelde intrekkingsgrond reële inhoud te geven.

2.7 De Raad mist in de in voorgesteld artikel 10 opgenomen verboden een verbod tot het parkeren op een parkeerplaats gereserveerd voor een parkeervergunninghouder door een ander dan die vergunninghouder. Gezien het feit dat vergunninghouders het verschuldigde parkeergeld bij verlening van de parkeervergunning dienen te voldoen<sup>18</sup>, acht de Raad het noodzakelijk dat een dergelijk verbod wordt opgenomen en dat de in voorgesteld artikel 14 opgenomen wegsleepregeling daarop van toepassing wordt verklaard. Dit teneinde een handhavingsdeficit in deze gevallen te vermijden.

De Raad acht het voorts uit wetstechnische overwegingen niet gewenst om in een verbodsbepaling een vergunningsstelsel op te nemen. De Raad adviseert het vergunningstelsel dat is opgenomen in voorgesteld artikel 10, derde en vierde lid afzonderlijk in het ontwerp te regelen.

2.8 Ten aanzien van het in voorgesteld artikel 11 voorgestelde boetebedrag adviseert de Raad deze concordant met de Landsverordening van 10 februari 2014, houdende bepalingen in verband met de invoering van een nieuw Wetboek van Strafrecht van Aruba, alsmede tot aanpassing van diverse landsverordeningen met het oog op de modernisering, het aanbrengen van correcties en het herstel van omissies (invoering Wetboek van Strafrecht van Aruba (AB 2012 no. 24) en reparatie bijzondere wetgeving) (AB 2014 no. 11) vorm te geven en het bedrag van Afl. 75,- te vervangen door de corresponderende geldboetecategorie.

2.9 In voorgesteld artikel 13, eerste lid is niet opgenomen wie bevoegd is tot plaatsing van een wielklem. Aangenomen kan worden dat de concessiehouder hiertoe bevoegd is. De Raad beveelt aan de bevoegde instantie in voorgesteld artikel 13, eerste lid aan te duiden.

De in artikel 13, eerste lid van het ontwerp opgenomen bevoegdheid tot plaatsing van een wielklem heeft ook betrekking op de verboden gedragingen zoals geregeld in voorgesteld artikel 10, eerste lid, onderdelen a en b. De Raad wijst er op dat de betreffende gedragingen een direct gevaar voor de verkeersveiligheid kunnen opleveren. Indien van een dergelijke situatie sprake is, is het van belang dat aan die gedraging direct een einde kan worden gemaakt. De Raad geeft dan ook in overweging om de mogelijkheid op te nemen om in een situatie waarin de verkeersveiligheid in gevaar is het betreffende voertuig direct te doen wegslepen.

2.10 Anders dan in de toelichting wordt gesteld<sup>19</sup> bevat voorgesteld artikel 14 geen regeling van het kostenverhaal verbandhoudende met overbrenging en bewaring van een weggesleept voertuig. Artikel 14, derde lid van het ontwerp bepaalt slechts dat bij regeling van de minister de plaats van bewaring en de kosten van overbrenging en bewaring worden vastgesteld. Deze delegatiebepaling constitueert echter geen verhaalsbevoegdheid.

2.15 Naar aanleiding van voorgesteld artikel 15 vraagt de Raad zich af aan wie de parkeergelden toekomen nu slechts is geregeld dat de opbrengsten verbandhoudende met het

---

<sup>18</sup> Zie voorgesteld artikel 4, derde lid.

<sup>19</sup> MvT, p. 11.

aanbrengen of verwijderen van een wielklem en het overbrengen, in bewaring nemen en vrijgeven van een motorvoertuig aan de concessiehouder toekomen.

2.16 Met betrekking tot voorgesteld artikel 16 adviseert de Raad tevens de verplichting voor de concessiehouder op te nemen tot toezending van de goedgekeurde jaarrekening van de concessiehouder zodat inzichtelijk wordt welk bedrag aan Arubus N.V. zal worden overgemaakt. Daarmede zal tevens de relatie met de landsbijdrage aan Arubus N.V. inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

2.17 Met betrekking tot de in voorgesteld artikel 18, onderdeel C opgenomen wijziging van de Landsverordening wegverkeer vraagt de Raad zich af waarom eerst na 48 uur na plaatsing van een wielklem het voertuig kan worden overgebracht en in bewaring gesteld buiten een parkeerzone. In een parkeerzone kan dit op grond van voorgesteld artikel 14, eerste lid reeds na drie uren. De Raad acht een nadere onderbouwing op zijn plaats.

2.18 De Raad is van mening dat het ontwerp een breder terrein van het parkeerbeheer bestrijkt dan slechts de instelling van parkeerzones en beveelt aan deze omstandigheid te laten reflecteren in de citeertitel.

### **3. Memorie van toelichting**

3.1 Op pagina 5 van de memorie van toelichting wordt gesteld dat het Land op grond van de beoogde beheersovereenkomst met AruParking de kosten van exploitatie door AruParking zal vergoeden. De Raad acht een nadere verduidelijking van deze mededeling noodzakelijk. Met name dient hierbij te worden aangegeven waarom de vergoeding van exploitatiekosten door het Land in deze noodzakelijk is en wat daarvan het effect op de landsbijdrage aan Arubus N.V. zal zijn.

3.2 De Raad constateert dat de toelichting op voorgesteld artikel 3 een herhaling is van de inhoud van dat artikel en derhalve niets toelicht. In dit kader zij verwezen naar 's Raads opmerking in onderdeel 2.2.

3.3 De Raad acht de toelichting op artikel 7 van het ontwerp<sup>20</sup> zonder inhoud en verwijst voor aanpassing ervan naar hetgeen is opgemerkt in onderdeel 2.6.

3.4 In de toelichting op voorgesteld artikel 8 wordt gesteld dat aan een parkeervergunning voorschriften kunnen worden verbonden. De Raad acht deze stelling onjuist, er is immers in voorgesteld artikel 8 geen daartoe strekkende rechtsgrondslag opgenomen. Zie voorts hetgeen de Raad heeft opgemerkt in onderdeel 2.6.

3.5 De Raad acht de toelichting op artikel 9 van het ontwerp zonder reële inhoud. In het licht van het gestelde in onderdeel 1.13 is van belang dat wordt aangegeven hoe de aanvrager van een parkeervergunning tegen een weigering daarvan door de concessiehouder in rechte kan opkomen. Een van de rechtsvragen die daarbij van belang zijn, is of de concessiehouder is aan te merken als een bestuursorgaan in de zin van artikel 1 van de LAR.

3.6 De Raad constateert dat de toelichting op voorgesteld artikel 15 een herhaling is van de inhoud van dat artikel en derhalve niets toelicht. In dit kader zij verwezen naar 's Raads opmerking in onderdeel 2.15.

---

<sup>20</sup> MvT, p. 8.



**4. Voorstellen voor redactionele verbeteringen**

Voorstellen voor redactionele verbeteringen zijn in de marge van zowel het ontwerp als de memorie van toelichting aangegeven.

**5. Conclusie en eindadvies**

De Raad kan zich weliswaar met de doelstelling doch niet met de inhoud van het ontwerp verenigen en geeft u mitsdien in overweging het niet aan de Staten aan te bieden, dan nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De Secretaris,

De Voorzitter,

---

mr. dr. H.A. van der Wal

---

mr. F.M. d.l.S. Goedgefrag