

Rapport

Een onderzoek naar het niet handhavend optreden door het openbaar lichaam Bonaire (OLB) tegen te lang geparkeerde containers

Oordeel

Op basis van het onderzoek vindt de Nationale ombudsman de klacht over het OLB gegrond.

Datum: 7 september 2016
Rapportnummer: 2016/083

De Zuidpier op Bonaire bestaat uit twee percelen. Eén perceel is eigendom van het OLB. Het naastgelegen perceel heeft het OLB in erfpacht uitgegeven aan verzoeker, een ondernemer voor het bouwen van onder meer een shopping mall. De zich daarin bevindende winkelruimtes heeft verzoeker deels verhuurd. De Zuidpier wordt al sinds jaren gebruikt voor de bevoorrading van Bonaire. Alleen de Zuidpier is geschikt voor het laden en lossen van de containerschepen van een rederij. Op en rond de Zuidpier worden door de rederij trailers/containers geplaatst, die afkomstig zijn van de schepen van de rederij. Het vrije zicht vanuit en op de mall wordt hierdoor belemmerd.

WAT IS DE KLACHT?

Verzoeker klaagt erover dat het OLB niet handhavend optreedt tegen de in strijd met een parkeerverbod ter hoogte van de Zuidpier te lang geparkeerde containers.

WAT GING ER AAN DE KLACHT VOORAF?

In 2004 waren verzoeker en OLB een development agreement aangegaan voor de bouw en exploitatie door verzoeker van een cruiseterminal met onder andere een shopping mall op grond van het OLB. In 2007 heeft het OLB verzoeker daartoe het recht van erfpacht verleend, onder de voorwaarde dat verzoeker niet eerder met de bouwwerkzaamheden mocht beginnen, nadat het schriftelijk toestemming van het OLB heeft gekregen, gehoord hebbende de havenmeester.

In het kader van de bouwvergunningaanvraag schreef het OLB aan verzoeker op 19 mei 2010 dat de eventuele bouwvergunning zou worden verleend onder de voorwaarde dat pas met bouwwerkzaamheden mocht worden begonnen, op het moment dat de bevoorradingsschepen een andere los- en badplaats hadden. Dan pas konden de cruiseschippassagiers op een verantwoorde manier de openbare weg bereiken. Onderzocht werd nog waar de locatie voor de bevoorrading het beste kon worden gerealiseerd.

Op 23 februari 2011 verleende het OLB de bouwvergunning met de bepaling dat verzoeker pas met de bouw mocht beginnen na schriftelijke toestemming van het bestuurscollege, waartoe het bestuurscollege eerst de havenmeester diende te horen. Bij brief van 23 mei 2011 schreef de havenmeester aan de betrokken gedeputeerde dat door de bouw van de cruiseterminal het verwerken van transport via de Zuidpier in het gedrang zou komen. Hij kon daarom niet instemmen met de voorgenomen bouwvergunning.

In een kortgeding vonnis van oktober 2011 over het verlenen van toestemming door het OLB tot het aanvangen van bouwwerkzaamheden heeft de rechter onder meer geoordeeld dat niet was gebleken, dat de rederij tegenover verzoeker en/of OLB enig recht had om containers op het perceel op te slaan.

Eind 2011 is verzoeker met de bouw begonnen en het complex was gereed voor huurders in juli 2014. Omdat de rederij doorging met het gebruiken van het perceel als parkeerplaats voor haar containers en opleggers heeft verzoeker de directie Toezicht en Handhaving (T&H) van het OLB verzocht hiertegen op te treden. Omdat dat tot niets leidde, heeft verzoeker op 22 oktober 2013 T&H hierover een klachtbrief gezonden.

Bij brief van 4 april 2014 heeft de gemachtigde van verzoeker het OLB in gebreke gesteld voor het niet nakomen van de development agreement en de akte van erfpacht en gesommeerd deze beide overeenkomsten na te komen, op straffe van het aanhangig maken van een kort geding.

Op 14 april 2014 wees het bestuurscollege het verzoek om handhavend op te treden af. Het plaatsen van containers op de pier was volgens het OLB niet in strijd met de Wegenverkeersverordening, de International Ship and Port Facility Code (ISPS) noch met het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire (ROB). Op grond van het ROB was het volgens het OLB namelijk toegestaan om op het perceel containers te plaatsen, terwijl de Wegenverkeersverordening daar niet van toepassing was en de ISPS dat evenmin verbod. Het OLB kon de rederij daarom niet verbieden om haar containers (tijdelijk) te plaatsen op de pier. Wel was het OLB in samenspraak met de rederij bezig om een alternatieve locatie te zoeken voor het plaatsen van deze containers en om dit gebied ook als douanegebied aan te wijzen. Het OLB wees de gemachtigde erop dat verzoeker bij het aangaan van de development agreement, bij het verlenen van de erfpacht en bij het verlenen van de bouwvergunning op de hoogte was van het feit dat het perceel gebruikt werd ten behoeve van de afhandeling van containers en dat als zodanig gebruikt zou blijven worden, zolang er nog geen nieuwe containerhaven gebouwd is en/of een alternatieve locatie was gevonden. De door verzoeker hinder en overlast en de daaruit gestelde voortvloeiende huurdering kwamen daarom geheel voor rekening en risico van verzoeker, aldus het OLB.

Bij brief van 29 april 2014 wijst de gemachtigde van verzoeker het bestuurscollege erop dat verzoeker enkel bezwaar heeft gemaakt tegen het onnodig parkeren van containers en trailers op het bewuste perceel, omdat het OLB de rederij in 2012 twee grote percelen grond in gebruik heeft gegeven, gelegen vlak naast de kantoren en loodsen van de rederij en op circa vijf minuten rijden van de Zuidpier.

Bij brief van 6 juni 2014 schreef het OLB aan verzoeker dat het OLB het standpunt van verzoeker deelde dat het niet noodzakelijk was om verzegelde of ontladen containers op de pier te laten staan. Het OLB had daarom de rederij bericht dat verzegelde of ontladen containers binnen een week elders dienden te worden geplaatst. Als de rederij hier geen gehoor aan gaf, dan zou het OLB verkeersmaatregelen nemen, zoals een parkeerverbod voor het parkeren van containers op de Zuidpier.

Omdat daadwerkelijke actie van de zijde van het OLB uitbleef, sommeerde de gemachtigde van verzoeker het OLB bij brief van 27 januari 2015 binnen korte termijn verkeersmaatregelen te nemen en vervolgens ook te handhaven

Op 5 maart 2015 heeft verzoeker een kortgeding aangespannen tegen het OLB, waarna de rechter op 31 maart 2015 vonnis wees. In zijn uitspraak stelde de rechter onder meer

vast dat het perceel een openbare weg was in de zin van de Algemene politiekeur en de Wegenverkeersverordening. De rechter heeft het OLB gelast de rederij binnen veertien dagen na de datum van de uitspraak schriftelijk te bevelen dat per 1 mei 2015 de containers verwijderd moeten zijn. De rechter beval het OLB voorts om bij overtreding van dat bevel op te treden door aldaar aan dat in dat bevel aangeduide te lange parkeren een eind te (laten) maken. In het geval het OLB naliet aan dat bevel te voldoen, was het OLB per elke parkeerovertreding jegens verzoeker een dwangsom verschuldigd van US\$ 5.000 tot een maximum van US\$ 350.000. De rechter heeft tevens bepaald dat dit bevel aan de rederij alleen geldt per 1 mei 2015 tot de datum waarop de openbare wegen rondom de mall alsmede op de Zuidpier zijn voorzien van verkeersborden die de parkeersituatie regelen.

Bij brief van 15 april 2015 stelde verzoeker het OLB aansprakelijk voor de schade als gevolg van het feit dat de havenmeester cruiseschepen meestal liet aanmeren aan de Noordpier in plaats van aan de Zuidpier. Dit zou in strijd zijn met de development agreement, de erfpachtakte en de bouwvergunning.

Het OLB schreef verzoeker op 21 juli 2015 dat het beleid over het gebruik van de Zuidpier is dat deze pier wordt gebruikt voor de bevoorrading van Bonaire, en voor het aanmeren van cruise schepen. De Zuidpier kan niet als primaire pier worden aangewezen, omdat onder meer er (vooralsnog) geen andere geschikte locatie aanwezig is voor de containerscheepvaart. De Zuidpier beschikt over voldoende ruimte, zodat opleggers kunnen manoeuvreren. Zolang er geen andere locatie komt voor de bevoorrading van Bonaire, kon de havenmeester niet anders dan de Zuidpier primair aanwijzen voor de bevoorrading van Bonaire en de Noordpier primair aanwijzen voor de cruiseschepen. Mede gelet op bepalingen in de agreement en de erfpachtakte was verzoeker vanaf het begin af aan op de hoogte van de situatie. Op geen enkele wijze kon uit de agreement en de bouwvergunning worden afgeleid dat de Zuidpier enkel voor het aanmeren van cruiseschepen zal worden gebruikt. Het bestuurscollege had met de agreement een inspanningsverplichting op zich genomen. Het OLB diende medewerking te verlenen aan de mall en heeft dat ook gedaan. Dit blijkt uit het feit dat verzoeker in het bezit is van de erfpachtakte en de bouwvergunning. Dat verzoeker met de wetenschap dat de Zuidpier tevens zou worden gebruikt als haventerrein, de mall heeft gebouwd kwam geheel voor rekening en risico van verzoeker, aldus het OLB.

In reactie daarop en naar aanleiding van een gesprek, bood verzoeker het OLB aan om de mall (deels) te huren of te kopen.

In vervolg op het kortgeding vonnis heeft het OLB de rederij bevolen om met ingang van 1 mei 2015 de opleggers/trailers en containers niet langer dan vijf uren te parkeren, met daarbij de aantekening dat dat bevel niet geldt als het OLB voordien verkeersborden heeft geplaatst.

Bij besluit van 29 april 2015 heeft de gezaghebber met ingang van 1 mei 2015 een parkeerverbod ingevoerd voor het haventerrein en de Zuidpier, met uitzondering van containers, trailers en opleggers tot een maximum van zes uren en heeft opgedragen hiertoe verkeersborden te plaatsen.

Bij brief van 29 april 2015 heeft het OLB de rederij op de hoogte gesteld van de verkeersmaatregel. Door de uitzondering op het wachtverbod van zes uur wordt enerzijds mogelijk gemaakt dat de rederij gedurende zes uren voorbereidingen kan treffen voor werkzaamheden en anderzijds wordt voorkomen dat containers/trailers/opleggers onnodig lang geparkeerd bleven. De periode van zes uur was bepaald aan de hand van de duur van de overtocht tussen Curaçao en Bonaire, schreef het OLB aan de rederij.

Van handhaven van het parkeerverbod was volgens verzoeker echter geen sprake, blijktens de door de deurwaarder in opdracht van verzoeker opgemaakte processen-verbaal van de overtredingen door de rederij. De deurwaarder constateerde in de periode van 18 augustus tot en met 12 november 2015 dat op vijf dagen containers langer geparkeerd waren dan was toegestaan. Verzoeker en zijn advocaat berichtten het OLB dat er dwangsommen verbeurd waren en verzochten bij herhaling om de uitbetaling ervan.

In een mail van 5 oktober 2015 verzocht verzoeker de gezaghebber om aandacht voor de kwestie en vroeg hem om in een gesprek mogelijke opties voor het oplossen van de problemen te bespreken.

Het OLB schreef op 7 oktober 2015 verzoeker dat het OLB binnen de door de rechter gestelde termijn van 14 dagen de rederij schriftelijk had bevolen per 1 mei 2015 zich te onthouden van het langer dan vijf uren parkeren. Verder had de rechter nadrukkelijk bepaald het bevel niet gold, als het OLB voor 1 mei 2015 verkeersborden heeft geplaatst, wat het OLB had gedaan. Daarom gold volgens het OLB het door de rechter opgedragen bevel niet.

Bij brief van 1 december 2015 wees het OLB verzoeker erop dat bij de uitspraak in de kortgedingprocedure uitsluitend een civielrechtelijke grondslag relevant was. Verzoeker kon via een kortgeding niet opkomen tegen het al dan niet fictief weigeren om te handhaven in bestuursrechtelijke zin. Daarvoor stond een rechtsgang open bij de bestuursrechter. Ook met betrekking tot het fictief weigeren van het plaatsen van verkeersborden ten behoeve van een parkeerverbod kon het kortgeding geen platform zijn. De te treffen voorzieningen gelden uitdrukkelijk voor de duur totdat de openbare weg(en) rondom de mall alsmede op Zuidpier zijn voorzien van verkeersborden, die de parkeersituatie regelen. De rechter had aangegeven dat het plaatsen van een verkeersbord en de handhaving daarvan een bestuursrechtelijke aangelegenheid betreft. In die zin had verzoeker het bestuursrechtelijke traject moeten doorlopen. Wat verzoeker wenste, het via de civiele weg juridisch afdwingen van naleving van verkeersmaatregelen was volgens het OLB niet mogelijk. Het handhavend optreden tegen verkeersovertredingen is een taak van de politie, die niet valt onder de verantwoordelijkheid van het OLB, schreef het OLB aan verzoeker.

Ter inning van de dwangsommen had verzoeker op 22 december 2015 ten laste van het OLB derdenbeslag gelegd. Hierop spande het OLB op 29 december 2015 een kortgeding aan tegen verzoeker ter opheffing van dat beslag. Bij vonnis van 27 januari 2016 oordeelde de rechter dat het OLB door de rederij aan te schrijven en vervolgens

verkeersborden te plaatsen voldaan had aan het eerdere vonnis en daarom geen dwangsommen was verschuldigd.

VERLOOP ONDERZOEK

Ik heb de kwestie voorgelegd aan het bestuurscollege van het OLB. Het bestuurscollege heeft mij zijn reactie gestuurd, waarop de gemachtigde van verzoeker heeft gereageerd. Op basis van die informatie heb ik mijn rapport opgesteld.

VISIE VAN HET OLB

De rechter heeft bepaald dat de kwestie een bestuursrechtelijke aangelegenheid is die behoort te worden voorgelegd aan de bestuursrechter. Handhavend optreden tegen parkeerovertreiding valt niet onder de bevoegdheid van het OLB. Uitsluitend de politie is in deze zaak bevoegd om overtreeders boetes op te leggen. Het OLB had daarom verzoeker steeds verwezen naar de politie. Het OLB vroeg zich daarbij af wat dan de hoogte van de op te leggen boete zou moeten zijn en dat het geen zoden aan de dijk zou zetten gelet op de te verwachten invorderingsproblematiek. Met betrekking tot een eventuele doorzendplicht wijst de OLB erop dat de Rijksdienst Caribisch Nederland via de Rijksvertegenwoordiger steeds op de hoogte is geweest van deze kwestie. Blijkens het vonnis heeft het OLB correct gehandeld en trof het geen verwijt. Van een mogelijke schending van de doorzendplicht door het OLB kan daarom geen sprake zijn. Het vonnis in kortgeding van 26 januari 2016 heeft bevestigd dat het OLB het eerdere vonnis van het gerecht heeft gerespecteerd en de daarin opgenomen bevelen heeft opgevolgd, aldus het OLB.

HOE REAGEERDE (DE GEMACHTIGDE VAN) VERZOEKER?

De bevoegdheid van de gezaghebber in deze kwestie staat in de Rijkswet Politie van Curaçao, van Sint Maarten en van Bonaire, Sint Eustatius en Saba in artikel 17 lid 1 duidelijk beschreven: "Indien de politie optreedt ter handhaving van de openbare orde staat zij op Bonaire, Sint Eustatius respectievelijk Saba onder het gezag van de gezaghebber. Ook de Memorie van Toelichting op de Wet openbare lichamen BES vermeldt: "Zoals gezegd is de gezaghebber als eenhoofdig orgaan hij uitstekend geschikt voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Dit is een dermate belangrijk onderdeel van zijn taken, dat deze bevoegdheden niet overdraagbaar zijn. De gezaghebber bedient zich bij handhaving van de openbare orde en veiligheid van de onder zijn gezag staande politie, zo wordt geregeld in de Rijkswet".

De directeur T&H, waar de havenmeester onder valt, is bevoegd de havenmeester op te dragen het haventerrein en de Zuidpier af te sluiten gedurende de dagen en uren dat hier geen schepen liggen aangemeerd. De gezaghebber heeft voorts op grond van de ISPS-code tevens de plicht en de bevoegdheid de veiligheid op het haventerrein en de Zuidpier te verzekeren en kan daartoe die maatregelen nemen die hem op grond van deze code zijn toegekend.

Verzoeker behoeft voor handhaving niet eerst de bestuursrechter te benaderen. Na melding aan en constatering van deze schending van de openbare orde moet de gezaghebber op eigen gezag over gaan tot handhaving door inzet van hetzij het personeel van T&H, hetzij van de politie, hetzij van beide. De gezaghebber is immers bij Rijkswet aangewezen als het plaatselijk hoofd van politie en als zodanig bevoegd instructie te geven aan de politie tot handhaving over te gaan.

Waar het OLB verwijst naar de Rijksvertegenwoordiger als zijnde bekend met deze kwestie, miskent het OLB dat de gezaghebber in deze de bevoegde autoriteit is om het de politie handhavend aan het werk te zetten. Het kortgedingvonnis van 26 januari 2016 stelde enkel vast dat het OLB per 1 mei 2015 de nodige verkeersmaatregelen had genomen, als bevolen in het vonnis van 31 maart 2015 en dat verzoeker geen vordering heeft wegens het verbeuren van dwangsommen. Deze zaak ging niet over handhaving na het plaatsen van de verkeersborden. In zoverre is het OLB niet in het gelijk gesteld.

In een gesprek op Bonaire op 11 april 2016 met medewerkers van de Nationale ombudsman gaf de eigenaar van verzoeker onder meer aan dat de politie niet handhaaft, omdat niet duidelijk is of het terrein openbaar is.

WAT IS HET OORDEEL VAN DE NATIONALE OMBUDSMAN?

Verzoeker klaagt erover dat het OLB niet handhavend optreedt tegen de in strijd met een parkeerverbod ter hoogte van de Zuidpier te lang geparkeerde trailers/containers. Verzoeker wil hiermee bereiken dat hij niet langer overlast heeft van de daar gestationeerde trailers/containers.

Het gaat hier om een situatie waar zowel verzoeker als het OLB een rol hebben in het ontstaan ervan. Verzoeker wenste een cruiseterminal met shoppingmall te bouwen aan de Zuidpier, terwijl hij wist dat de rederij daar al sinds jaar en dag zijn schepen laadt en lost. OLB sloot ten behoeve van de mall een development agreement en een erfpachtovereenkomst af met verzoeker, ook in de wetenschap van het gebruik van de Zuidpier door de rederij. Daarnaast verleende het OLB een bouwvergunning voor de mall ondanks dat de havenmeester desgevraagd had aangegeven dat hij niet kon instemmen met de bouwvergunning, omdat door de bouw van de cruiseterminal het verwerken van transport via de Zuidpier in het gedrang zou komen. Een langdurig corresponderen en procederen over de voorzienbare (parkeer)overlast van de trailers/containers volgde. Resultaat van een en ander was dat het OLB parkeerverbodsbornen plaatste. Van daadwerkelijk optreden tegen de parkeeroverlast is tot op heden echter niet gebleken.

De kortgedingrechter heeft bepaald dat het OLB een civiele verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van het optreden tegen de parkeeroverlast. Daarnaast heeft het OLB ook een bestuursrechtelijk mogelijkheid om te handhaven, en wel met een last onder dwangsom op grond van artikel 140 van de Wet openbare lichamen BES in combinatie met artikel 2 van de Wegenverkeersverordening. Een juridische aanpak via het civiele recht heeft tot nu toe echter niet tot een oplossing geleid en een bestuursrechtelijke aanpak zal waarschijnlijk ook niet tot een werkbare oplossing leiden.

De Nationale ombudsman constateert dat het OLB een formeel juridische benadering heeft gekozen. Dit blijkt uit de vele gevoerde procedures en uit de reactie richting de ombudsman op de bevindingen in dit onderzoek. In een gesprek dat de ombudsman hierover in april 2016 voerde bij het OLB werd echter duidelijk dat het OLB zich wel degelijk afvraagt hoe deze gecompliceerde slepende kwestie redelijkerwijs kan worden opgelost. Hoe kan het bestuursorgaan hierin verstandig handelen?

Het is een vereiste van behoorlijk overheidsoptreden dat de overheid in haar contacten met de burger escalatie probeert te voorkomen of te beperken. Communicatievaardigheden en een oplossingsgerichte houding zijn hierbij essentieel.

Als Nationale ombudsman constateer ik dat alle partijen belang hebben bij het vinden van een uitweg uit dit conflict omdat alle partijen hier dagelijks nadeel van ondervinden. Ik ben voorts van oordeel dat de juridische weg niet tot een duurzame oplossing gaat leiden in dit conflict. In tegendeel, de onderlinge verhoudingen zullen verder escaleren en de strijd zal nog jaren voortslepen. Dat is in niemands belang.

Gelet hierop acht ik het de rol van de overheid om een uitweg uit dit conflict te faciliteren. Een traject met alle betrokkenen om gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen om tot een voor een ieder acceptabele oplossing te komen is de enige kansrijke mogelijkheid tot een uitweg in deze impasse.

Gelet op de rol die het OLB had met betrekking tot het ontstaan van de situatie en de civiel- en bestuursrechtelijk verantwoordelijkheid die het OLB heeft, meen ik dat het aan het OLB is zich in te spannen om in samenwerking met de politie, de rederij en verzoeker een oplossing van het overlastprobleem te vinden. Van deze samenwerking is – nog niet - gebleken. De onderzochte gedraging is in zoverre niet behoorlijk.

Het voorgaande is voor mij reden voor het doen van een aanbeveling.

CONCLUSIE

De klacht over de onderzochte gedraging van het OLB is gegrond wegens schending van het vereiste van de-escalatie.

AANBEVELING

De Nationale ombudsman beveelt de OLB aan om het voortouw te nemen om met de politie, verzoeker en de rederij het gesprek aan te gaan om te komen tot een oplossing voor het parkeeroverlastprobleem. Daarbij geeft hij in overweging de volgende aspecten te bespreken:

- Wat volgens verzoeker de overlast precies inhoudt;
- Wat er voor verzoeker nodig is om een acceptabele situatie te bereiken;
- Parkeren van de opleggers/trailers/containers op eigen terrein van de rederij;
- 's Nachts laden/lossen door de rederij;
- Financiële compensatie door de rederij
- Huur/koop van de mall door het OLB;
- Afspraken tussen het OLB en de politie over handhaving.

de Nationale ombudsman,

Reinier van Zutphen

RELEVANTE WET- EN REGELGEVING

Wet openbare lichamen BES

Artikel 140

1. Het eilandsbestuur is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang.

(...)

3. De bevoegdheid tot oplegging van een last onder bestuursdwang wordt uitgeoefend door de gezaghebber, indien de last dient tot handhaving van regels welke hij uitvoert.

4. De artikelen 1:1, vierde lid, 4:116, 5:1 tot en met 5:10 en titel 5.3 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van toepassing (...).

(...)

Rijkswet Politie van Curaçao, van Sint Maarten en van Bonaire, Sint Eustatius en Saba

Artikel 17

1 Indien de politie optreedt ter handhaving van de openbare orde en ter uitvoering van de hulpverleningstaak staat zij in Curaçao en Sint Maarten onder het gezag van Onze Minister van Justitie van Curaçao respectievelijk Onze Minister van Justitie van Sint Maarten en op Bonaire, Sint Eustatius respectievelijk Saba onder het gezag van de gezaghebber.

2 Onze Minister, bedoeld in het eerste lid, respectievelijk de gezaghebber kan ambtenaren van politie algemene en bijzondere aanwijzingen geven voor de vervulling van de in het eerste lid bedoelde taken.

Algemeene politiekeur van Bonaire

Artikel 86, sub 2

In deze keur worden verstaan onder "Openbaren weg": alle straten, wegen, stegen, gangen, paden, pleinen, kaden, bruggen, stoepen, steigers of andere openliggende of ten dienste van het publiek bestemde gronden en plaatsen en, voor zoover de bij de betreffende artikelen bedoelde feiten daarop kunnen plaats hebben, ook alle watervlakken, die, al of niet voor den publieken dienst bestemd, feitelijk voor een ieder toegankelijk zijn.

Wegenverkeersverordening Bonaire

Artikel 1, sub i

Voor de toepassing van deze verordening worden verstaan onder wegen, rijbaan, rijstrook: alle voor het openbaar rij- of ander vervoer openstaande wegen of paden; de in de wegen of paden liggende bruggen en duikers maken daarvan deel uit; de tot de wegen behorende paden en bermten of zijkanten maken deel van de weg uit.

Artikel 2

In het belang van de vrijheid van het verkeer of de veiligheid op de weg kunnen door of vanwege de Gezaghebber de volgende maatregelen worden getroffen, welke worden kenbaar gemaakt door de daarbij behorende verkeersborden en verkeerstekens en zonodig door bekendmaking in een of meer plaatselijke bladen:

13. wachtverbod:

- a. algemeen;
- d. gedurende een bepaalde tijd;

Artikel 19, sub a

Het is verboden met een ander voertuig dan een rijwiel te wachten (parkeren) in strijd met een overeenkomstig Hoofdstuk II daartoe strekkend verbod.

Artikel 119

1. Handelen in strijd met de artikelen 6, 7, 4 8, 9, 10 en 103 wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van ten hoogste vijfduizend gulden.
2. Overtreding van of handelen in strijd met de overige bepalingen van deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste dertig dagen of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden.
3. De in het eerste lid strafbaar gestelde feiten worden beschouwd als misdrijven en die, strafbaar gesteld krachtens het tweede lid, als overtredingen.