

Straffen horen in het strafrecht thuis

ASP una via

Nico de Vries, Annemiek van Spanje en Bert Kabel¹

Wie als bestuurder betraapt wordt met een te hoog alcoholpromillage kan sinds eind 2011 verplicht worden een alcoholslot in zijn auto te laten inbouwen. Een bestuursrechtelijke maatregel die echter zodanige kosten met zich meebrengt dat van een *criminal charge* gesproken kan worden. De maatregel zou daarom strafrechtelijk van aard moeten zijn.

1. Inleiding

Op 1 december 2011 is het alcoholslotprogramma (ASP) in werking getreden. Het doel van de wetgever met het ASP is het aanbrengen van een scheiding tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig.² De afgelopen twee jaar is er van diverse kanten de nodige kritiek op het ASP ontstaan. Zo zijn strafrechters kritisch over het feit dat automobilisten vanaf een bepaald alcoholpromillage standaard een ASP opgelegd krijgen. Volgens strafrechters verhindert dit maatwerk.³ Wij delen deze kritiek.

In dit artikel stellen wij dat het ASP in alle gevallen een punitieve sanctie is. Om die reden zijn wij van mening dat het ASP in het strafrecht thuis hoort. Een straf behoort door de strafrechter te worden opgelegd en niet door twee overheidsinstanties. Met deze wijze van afdoening wordt er tegemoet gekomen aan de bezwaren vanuit het una via-beginsel.

Hierna zal achtereenvolgens worden ingegaan op het juridisch kader, de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke jurisprudentie ten aanzien van de vraag of het ASP een punitieve sanctie is en het ASP in België. Tot slot zullen wij nog enkele aanbevelingen doen.

2. Het alcoholslotprogramma

Bestuurders die deelnemen aan het alcoholslotprogramma worden verplicht een startonderbreker in hun auto in te bouwen. Voordat de auto kan worden gestart, moet men blazen. Bij een alcoholpromillage van 0,2 promille of 88 µg/l start de auto niet. Ook tijdens het rijden moet men bij het horen van een signaal blazen. Deze gegevens moeten met regelmaat worden uitgelezen bij een uitlesstation.

Het CBR legt deze maatregel op aan bestuurders die door de politie in het verkeer aangehouden met

een promillage tussen de 1,3 en 1,8.⁴ Beginnend bestuurders, die nog geen 5 jaar hun rijbewijs hebben, krijgen deze maatregel opgelegd als zij worden aangehouden met een promillage tussen 1,0 en 1,8.⁵

De bestuurder wordt bij het opleggen verplicht € 306 aan het CBR te voldoen en bij het uitvoeren van het ASP nog eens € 760.⁶ Met de kosten voor de uitvoering van het programma worden de kosten voor de begeleiding door het CBR en de deelname aan het motivatieprogramma vergoed. Bestuurders zijn namelijk verplicht in de eerste zes maanden deel te nemen aan een motivatieprogramma van drie dagdelen. Tijdens deze groepsessies dienen zij te leren een scheiding te maken tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Voorts dienen zij zicht te krijgen op hun persoonlijk alcoholgebruik.⁷

Het alcoholslot dient te worden ingebouwd door een erkend alcoholslotleverancier.⁸ Op dit moment is de enige erkende alcoholslotleverancier Dräger. Zij bieden drie soorten leasepakketten aan, waarvan de prijzen variëren tussen € 2771 en € 3099 (exclusief BTW). Dit betekent dat de *minimale* kosten voor deelname aan het ASP € 4418,91 (inclusief BTW) bedragen.⁹

Het totale programma duurt in principe twee jaar. Gedurende dit programma rijdt de bestuurder met een speciaal rijbewijs B met code 103 'rijden met een alcoholslot'.¹⁰ Mocht de bestuurder ook in het bezit zijn van een rijbewijs met andere rijbewijscategorieën dan wordt deze tijdens deelname aan het ASP ongeldig verklaard.¹¹

3. Juridisch kader

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW), kent in de artikelen 130 tot en met 134a de vorderingsprocedure. Deze artikelen maken deel uit van hoofdstuk VI met de titel 'rijvaardigheid en rijbevoegdheid'. In de artikelen 132b tot en

met 132o VVV en de artikelen 129a tot en met 129e VVV zijn de belangrijkste bepalingen met betrekking tot het ASP opgenomen.

Bij het ASP heeft de wetgever gekozen voor gelaagde wetgeving. In artikel 131 lid 1 sub b VVV is opgenomen dat het CBR in de bij ministeriële regeling aangewezen gevallen besluit tot oplegging van een ASP. Deze ministeriële regeling betreft de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 (RMRG).¹²

In artikel 17 lid 1 sub a tot en met g RMRG zijn de gevallen opgenomen waarin het CBR moet besluiten tot oplegging van het ASP. Het CBR heeft hierbij geen discretionaire bevoegdheid. Dit betekent dat het CBR na een schriftelijke mededeling van de politie te allen tijde moet overgaan tot oplegging van het ASP. Voor een belangenafweging bij de oplegging van het ASP bestaat binnen de huidige bestuursrechtelijke regelgeving derhalve geen ruimte.¹³

4. ASP in het bestuursrecht

De wetgever heeft ervoor gekozen het ASP in het bestuursrecht onder te brengen. Hierdoor is het ASP naar intern Nederlands recht een bestuursrechtelijke maatregel. Een dergelijke maatregel kan bestraffend van aard zijn en daardoor feitelijk een punitieve sanctie zijn. Bij punitieve sancties moeten de waarborgen verankerd in artikel 6 EVRM worden gegarandeerd. Dit artikel garandeert in de leden 2 en 3 uitgebreide rechten aan ieder, tegen wie een strafvervolgning in materiële zin oftewel een 'criminal charge' wordt ingesteld. Wanneer er sprake is van een 'criminal charge', komen strafrechtelijke beginselen, zoals het ne bis in idem-beginsel (artikel 68 Sr) in beeld.

Het EHRM hanteert drie criteria ter vaststelling van de vraag of er sprake is van een 'criminal charge'. Dat zijn de kwalificatie die de wetgever aan de maatregel geeft, de aard van de overtreden norm en het doel, de aard en de ernst van de maatregel.¹⁴ Deze criteria kunnen elk op zichzelf beschouwd tot de slotsom leiden dat een door de wetgever als bestuursrechtelijk aangemerkte maatregel toch een straf is. Het begrip 'criminal charge' wordt daarbij autonoom uitgelegd. Niet bepalend is of de nationaalrechtelijke regeling de maatregel schaart onder het bestuursrecht of niet.

Advocaten hebben zich in vele bestuursrechtelijke procedures op het standpunt gesteld dat de oplegging van het ASP een punitieve sanctie behelst. Argumenten daarvoor zijn dat de aard en de zwaarte van het ASP maken dat deze maatregel leedtoevoegend is. De kosten van het ASP van ongeveer € 5000 zijn dermate hoog dat bepaalde rijbewijshouders deze niet kunnen betalen met als gevolg dat deze bestuurders worden uitgesloten van het rijden met een motorrijtuig. Dit geldt eveneens voor bestuurders die voor hun werk in verschillende auto's moeten rijden, zoals taxichauffeurs en automonteurs. In dergelijke situaties is de aard en zwaarte van de maatregel dusdanig dat deze naar onze mening punitief van aard is.

Ten aanzien van houders van rijbewijzen van de categorie B hebben rechtbanken dit standpunt consequent verworpen. Recentelijk heeft onze hoogste bestuursrechter, de Raad van State, geoordeeld dat het ASP niet is aan

De minimale kosten voor deelname aan het ASP bedragen € 4418,91 (inclusief BTW)

te merken als een 'criminal charge' voor deze categorie rijbewijzen nu houders van deze rijbewijzen deze kunnen behouden door deel te nemen aan het ASP.¹⁵

Ten aanzien van houders van rijbewijzen van de categorie C en D oordeelde de Rechtbank Haarlem eerder dat het ASP wel een 'criminal charge' was en dat dit een onevenredig zware maatregel was omdat de vrachtwagenchauffeur in kwestie hierdoor zijn baan zou verliezen en niet meer in zijn levensonderhoud zou kunnen voorzien.¹⁶

In hoger beroep bevestigde de Raad van State dat het ASP voor deze rijbewijshouders een 'criminal charge' was. Toch was er geen sprake van een onevenredig zware maat-

Auteurs

1. Mr. N. de Vries is juridisch medewerker bij Anker & Anker Strafrechtadvocaten te Leeuwarden, mw. mr. G.J.M. van Spanje is advocaat bij KHDS Advocaten te Amsterdam en mr. L.P. Kabel is advocaat bij Swart & De Schepper Advocaten te Eindhoven. De auteurs zijn alle drie verantwoordelijk geweest voor sowieso meer dan 100 procedures tegen het CBR.

Noten

2. Kamerstukken II 2008/09, 31 896, nr.3, p.8.
3. Zie www.rechtspraak.nl/actualiteiten/nieuwsverzicht.
4. Art. 17, lid 1 sub a Regeling rijvaardigheid en rijgeschiktheid.

5. Idem. Op basis van het geconstateerde promillage doet de politie een mededeling ex art. 130 Wegenverkeerswet aan het CBR, waarna het CBR aan de betrokkene – behoudens contra-indicaties – het alcoholslotprogramma oplegt.
6. Deze tarieven zijn door het CBR vastgelegd en staan op de tarievenlijst 2012, <http://cbr.nl/brochure.pp?id=57>. Onder de kosten voor de uitvoering van het programma wordt verstaan, de kosten voor de begeleiding door het CBR en de deelname aan het motivatieprogramma.
7. www.cbr.nl/11018.pp.
8. Het toezicht op de alcoholsloten en de installateurs is een taak van de RDW.
9. Deze prijzen zijn te vinden op [http://www.draeger.nl/local/IK/PDF/leasepakket-](http://www.draeger.nl/local/IK/PDF/leasepakket-ten_3752_nl.pdf)

[ten_3752_nl.pdf](http://www.draeger.nl/local/IK/PDF/leasepakket-ten_3752_nl.pdf).

10. Nadat betrokkene heeft voldaan aan de eisen zoals bedoeld in art. 132c lid 1 aanhef en onder a, b, en c VVV, doet het CBR mededeling aan betrokkene dat hij overeenkomstig de daarvoor bij algemene maatregel van bestuur gestelde regels een rijbewijs kan aanvragen voor de categorie of categorieën waarvoor hij aan die eisen heeft voldaan, alsmede voor de categorie AM. Dit volgt uit art. 132b lid 3 aanhef en onder a VVV. Voornoemd artikel staat er niet aan in de weg dat in lagere regelgeving kan worden bepaald dat het alcoholslot alleen kan worden ingebouwd in motorrijtuigen van één categorie. Art. 132b lid 3 aanhef en onder a VVV biedt hiervoor ook de mogelijkheid. Op grond van art. 132a lid 1 Regle-

ment rijbewijzen wordt een alcoholslot alleen ingebouwd in motorrijtuigen van de rijbewijscategorie B, met uitzondering van driewielige motorrijtuigen die onder deze rijbewijscategorie vallen.
11. Dit volgt uit art. 132b lid 1, 2 Wegenverkeerswet 1994.
12. *Stcr.* 2011, 200015.
13. ABRvS 30 oktober 2013, zaaknr. 201302411/1.
14. EHRM 8 juni 1976, *Publ.* ECHR, *Serves A Vol. 22 (Engel)*.
15. ABRvS 30 oktober 2013, zaaknr. 201302411/1.
16. Rb. Haarlem 21 december 2012, ECLI:NL:RBHAA:2012:BW3309.

regel gelet op het doel ervan, kort gezegd, het bevorderen van de verkeersveiligheid. De Raad van State was van oordeel dat het ASP een geschikt instrument was om dit doel te bereiken.¹⁷

5. ASP vanuit het strafrecht

Niet alleen in het bestuursrecht maar ook in het strafrecht hebben rechters zich uitgelaten over de vraag of het ASP een 'criminal charge' is. In de lagere rechtspraak wordt verschillend geantwoord op deze vraag.

Zo wordt door sommige politierechters geoordeeld dat een beroep op het zogenaamd ne bis in idem-principe niet kan slagen omdat het ASP geen 'criminal charge' zou zijn.¹⁸ Wel wordt in die gevallen het opgelegde ASP in de strafmaat meegewogen. Recentelijk is in de Oriëntatiepunten voor straftoemeting dienaangaande ook opgenomen dat deelname aan het ASP matigend kan werken op de op te leggen straffen.

De Rechtbank 's-Gravenhage lijkt de eerste te zijn geweest met het oordeel dat er wel degelijk sprake kan zijn van een *criminal charge*

De Rechtbank 's-Gravenhage lijkt de eerste te zijn geweest met het oordeel dat er wel degelijk sprake is van een *criminal charge* indien, zoals in casu het geval was, de verdachte in de onmogelijkheid verkeerde om aan het ASP deel te nemen, omdat zij niet over de noodzakelijke financiën beschikt. De politierechter stelde zich op het standpunt dat een ongeldigverklaring van het rijbewijs gedurende vijf jaar als een criminal charge is aan te merken 'indien die ongeldigverklaring het gevolg is van een zwaar wegende onmogelijkheid aan het alcoholslotprogramma deel te nemen'.¹⁹

Het meest opmerkelijk zijn echter de volgende twee uitspraken. Recent verklaarde de politierechter naar aanleiding van een preliminair verweer met een beroep op het ne bis in idem-beginsel het Openbaar Ministerie niet-ontvankelijk in de vervolging omdat er reeds een ASP was opgelegd.²⁰ De eerste uitspraak in deze sfeer was echter van de Rechtbank Noord-Holland, die eveneens het OM niet-ontvankelijk verklaarde en hieraan een zeer interessante rechtsoverweging liet voorafgaan:

'In deze zaak is niet gebleken dat bij het CBR op dezelfde wijze als in de strafzaak, waarin verwerpen van de verdachte aan de orde komen, onderzoek wordt gedaan naar de feiten die hebben geleid tot het invorderen van het rijbewijs. Het CBR is echter in feite – als derde overheidsinstantie – reeds vóór de behandeling van de strafrechter overgegaan tot het opleggen van vergaande maatregelen, terwijl het, zo blijkt in deze zaak, nog niet zonder meer vaststaat dat het aan de verdachte verweten feit in de strafzaak tot een

bewezenverklaring leidt. Dit betekent dat de verdachte door twee overheidsinstanties wordt bejegend, terwijl de ene overheidsinstantie (het CBR) de andere (de rechter) de vrijheid ontnemt om naar bevind van zaken tot een behoorlijke afdoening van de (straf) zaak over te gaan. Daaraan doet niet af dat het CBR en het OM geheel volgens de aan hun toegekende eigen bevoegdheden handelen, voor de burger blijft het 'de overheid' die tegen hem maatregelen treft en hem al straf (niet in strafrechtelijke zin) heeft opgelegd. De mogelijkheden om zich tegen de beslissingen van het CBR te verwerpen blijken in de praktijk praktisch nihil te zijn, deze worden direct uitgevoerd. De politierechter constateert dat hij door het optreden van het CBR in de onderhavige strafzaak dermate in zijn beslissingsvrijheid wordt beperkt dat een redelijke en billijke strafrechtstoepassing niet meer mogelijk is' (onderstreping auteurs).²¹

Saillant detail is dat het Openbaar Ministerie in voornoemde zaak niet in hoger beroep is gegaan.

Overigens is het natuurlijk aannemelijk dat er inmiddels al meerdere politierechters zijn die in vergelijkbare zaken tot eenzelfde gedurfd oordeel zijn gekomen. Dit valt echter lastig na te gaan nu deze motiveringen immers zelden worden opgetekend, laat staan gepubliceerd.

Ook op een ander vlak worden door strafrechters consequenties verbonden aan het in de bestuursrechtelijke procedure opgelegde ASP. De raadkamer van de Rechtbank Zwolle-Lelystad oordeelde in februari 2012 dat het door klaagster ingediende klaagschrift tegen de inhoud van haar rijbewijs gegrond moest worden verklaard.²² De strafrechtelijke invorderingsprocedure is immers bedoeld om het recidivegevaar op korte termijn tegen te gaan en dit doel was reeds bereikt door het opgelegde alcoholslotprogramma, aldus de rechtbank.²³

Aan een belangenafweging tussen het algemeen belang bij invordering en het persoonlijk belang van klager komt de rechtbank bij voornoemd oordeel dan ook niet meer toe.²⁴ De raadkamer van de Rechtbank Gelderland oordeelde evenwel dat deelname aan het alcoholslotprogramma niet van doorslaggevend belang is voor de inschatting van de verkeersveiligheid, maar wel van belang is bij de afweging van het persoonlijk belang.²⁵ Hoewel niet elke rechtbank derhalve een gelijke afweging maakt, kan wel worden gesteld dat het ASP linksom of rechtsom een grote rol speelt bij de teruggave van het ingevorderde rijbewijs in de raadkamer.

6. ASP in België

Nederland is niet het eerste land in de wereld waar het alcoholslot in de wetgeving is opgenomen. Het toestel wordt ondermeer reeds gebruikt in de Verenigde Staten, Zweden, Finland, Australië, Canada en België. In ieder land kent het alcoholslotprogramma een eigen wettelijk kader. In Nederland heeft de wetgever het ASP als een bestuursrechtelijke maatregel aangemerkt naar aanleiding van een aanhouding wegens het rijden onder invloed van alcohol. De keuze voor inbedding in het bestuursrecht biedt voordelen, maar heeft ook talloze nadelen. Zoals hiervoor al opgemerkt, achten wij de keuze voor het bestuursrecht ongelukkig. De strafrechter wordt buiten spel gezet, ter-



Zaterdagochtend in Rotterdam - Alcoholcontrole © ANP/Robin Utrecht

wijl deze rekening moet houden met alle omstandigheden van het geval.

Naar onze mening komt het Belgische stelsel ten aanzien van het alcoholslotprogramma aan onze bezwaren tegemoet. In België heeft het ASP een plaats gekregen binnen het strafrechtelijke systeem. In de wetsgeschiedenis wordt ook uitdrukkelijk gewezen op het straffende karakter van de sanctie. In de Wet betreffende de politie over het wegverkeer zijn de strafbepalingen en veiligheidsmaatregelen opgenomen in reactie op het rijden onder invloed.²⁶

Niet zoals in Nederland kan de strafrechter een geldboete, een gevangenisstraf en een ontzegging van de rijbevoegdheid opleggen. In plaats van oplegging van een ontzegging van de rijbevoegdheid kan de strafrechter in

België ook als alternatief ervoor kiezen dat een veroordeelde chauffeur zijn voertuig moet laten uitrusten met een alcoholslot.²⁷

In geval van een veroordeling wegens het rijden onder invloed van alcohol kan de rechter, indien hij geen definitief verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreekt, voor een minimale periode van één jaar tot ten hoogste vijf jaar of voorgoed, de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder beperken tot motorvoertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot op voorwaarde dat deze als bestuurder voldoet aan de voorwaarden van het omkaderingsprogramma.²⁸

Er is veel kritiek op de hoge kosten van deelname aan het ASP. Vaak zal de strafrechter naast een ontzegging van de rijbevoegdheid ook een geldboete opleggen. Dit

17. ABRvS 23 oktober 2013, zaaknr. 201301126/1.

18. Bijvoorbeeld Rb. 's-Gravenhage, 13 februari 2013,

ECLI:NL:RBDHA:2013:BZ7108.

19. Rb.'s-Gravenhage, 16 oktober 2013, ECLI:NL:RBDHA:2013:14150.

20. (Nog) niet gepubliceerd vonnis van Rb. Midden-Nederland, zittingslocatie Lelystad, 19 december 2013, parketnummer 96-021402-13.

21. Rb. Noord-Holland, zittingslocatie Alk-

maar, 2 oktober 2013,

ECLI:NL:RBNH:2013:13109.

22. Rb. Zwolle-Lelystad, 27 februari 2012, ECLI:NL:RBZLY:2012:BW1512.

23. Daarbij overwoog de rechtbank voorts nog 'dat de strafrechtelijke invordering van het rijbewijs niet bedoeld kan zijn als een lik-op-stuk-beleid waarbij alvast een voorschot op de te verwachten straf wordt opgelegd. Dat de termijn van de invordering van het rijbewijs later wordt afgetrokken van de periode van de onvoorwaarde-

lijke ontzegging van de rijbevoegdheid, maakt dat dit in de praktijk veelal wel als een voorschot op de straf wordt gezien en gevoeld. Maar het is nadrukkelijk niet de bedoeling van de regeling. Het zou indruisen tegen een van de belangrijkste beginselen in het strafrechtelijk systeem, dat een straf eerst wordt tenuitvoergelegd nadat iemand onherroepelijk is veroordeeld.'

24. Zie ook Rb. Limburg, 15 januari 2013, ECLI:NL:RBLIM:2013:BY9366.

25. Rb. Gelderland, 24 juli 2013,

ECLI:NL:RBGEL:2013:1942.

26. Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet betreffende de politie over het wegverkeer, DOC 52,1856/001, p. 10.

27. Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet betreffende de politie over het wegverkeer, DOC 52,1856/001, p. 4.

28. Art. 37/1 Wet betreffende politie over het wegverkeer.

heeft tot gevolg dat een veroordeelde binnen relatief korte tijd duizenden euro's kwijt is aan de geldboete en het ASP. Niet iedereen kan deze kosten betalen met als gevolg ongeldigverklaring van het rijbewijs.

In de Belgische wetgeving heeft men dit voorzien. Om die reden is de strafrechter de mogelijkheid gegeven de geldboete te verminderen met de volledige of gedeeltelijke kosten van de installatie en het gebruik van een alcoholslot in een voertuig, evenals de kosten van het omkaderingsprogramma.²⁹

Wanneer een bestuurder in België na een veroordeling tot het ASP het slot niet laat inbouwen en vervolgens een voertuig bestuurt, levert dat een strafbaar feit op, waarover de strafrechter vervolgens oordeelt.

7. Aanbevelingen

Uit het bovenstaande blijkt dat de wetgever ervoor heeft gekozen het ASP in het bestuursrecht onder te brengen. In de bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid aangewezen gevallen moet het CBR besluiten tot oplegging van het ASP. Het CBR mag hierbij geen belangenafweging maken.

Bij rijden onder invloed van alcohol is het dikwijls ook de strafrechter die oordeelt, waarbij ter bevordering van de rechtseenheid in de strafoplegging wordt uitgegaan van de oriëntatiepunten voor straftoemeting en LOVS-afspraken, gepubliceerd op rechtspraak.nl, bijwerkt: januari 2014.

De richtlijn voor strafvordering, (rijden onder invloed/art. 8 lid 2 WVV 1994 e.v.) van het College van Procureurs-Generaal,³⁰ houdt in de tabellen rekening met oplegging van het ASP, en bevestigt daarmee het punitieve karakter van de maatregel.

Wij zijn van mening dat dit op gespannen voet staat met het *una via*-beginsel. Hiervoor hebben wij uiteengezet waarom het ASP punitief van aard is. Gelet op het bestraffende karakter van het ASP dient naar onze mening de strafrechter te reageren op het rijden onder invloed.

De strafrechter kan rekening houden met alle omstandigheden van het geval en daarbij een belangenafweging maken tussen enerzijds het belang van de verkeersveiligheid en anderzijds de belangen van de betrokkene.

In de huidige regelgeving moet aan *first offenders* bij een alcoholpromillage vanaf 1,3 te allen tijde het ASP worden opgelegd. De kosten van het ASP bedragen ongeveer € 5000 over twee jaar. Niet iedereen is daartoe financieel in staat. Het gevolg is dan dat het rijbewijs voor

een periode van vijf jaar ongeldig wordt verklaard. Vrachtwagen- en buschauffeurs zijn zelfs van het ASP uitgesloten. Dit heeft tot gevolg dat zij hun baan kwijt raken. Zij komen daardoor in financiële problemen en moeten een beroep doen op sociale uitkeringen en andere regelingen. Dit is maatschappelijk onwenselijk.

Van de 6673 bestuurders die het ASP opgelegd hebben gekregen, hebben 3900 dit nog niet in hun voertuig laten inbouwen

Het ASP dient naar onze mening uit het bestuursrecht te worden gehaald en opgenomen te worden in het strafrechtelijk sanctiestelsel. Het Openbaar Ministerie kan dan in aangewezen gevallen op zitting het ASP eisen waarna de strafrechter uiteindelijk bepaalt of het ASP wordt opgelegd.

Een groot voordeel is dat *first offenders* dan in voorwaardelijke vorm een ASP opgelegd kunnen krijgen, gekoppeld aan een proeftijd. Deze proeftijd kan gelijk zijn aan de proeftijd die in het algemeen wordt opgelegd bij een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid. Op deze manier kunnen vrachtwagenchauffeurs, en overige beroepschauffeurs, hun baan blijven behouden.

Door dit systeem wordt het maatschappelijk draagvlak voor het ASP hersteld. Het ASP is geen slechte maatregel, doch het is thans geen maatwerk. Door het niet meewegen van de belangen van betrokkenen dreigen bepaalde rijbewijshouders maatschappelijk uitgeschakeld te worden. De cijfers laten zien dat deze groep steeds groter wordt. Van de 6673 bestuurders die het ASP opgelegd hebben gekregen, hebben 3900 dit nog niet in hun voertuig laten inbouwen.³¹ Dit draagt niet bij aan de vergroting van de verkeersveiligheid en maatschappelijk draagvlak. •

²⁹. Art. 37/1 Wet betreffende politie over het wegverkeer.

OM.nl).

³⁰. Registratienummer 2013RO16, datum inwerkingtreding 1 januari 2014 (www.

³¹. *De Telegraaf* 19 augustus 2013, cijfers medio augustus 2013.