

Vergaderjaar 2007–2008

28 684

Naar een veiliger samenleving

Nr. 163

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN
KONINKRIJKSRELATIES EN DE STAATSSECRETARIS VAN
VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2008

De aanpak van fietsdiefstal is een van de speerpunten van het kabinetsbeleid (Kamerstuk 28 684, nr. 162). Doelstelling is het terugbrengen van het aantal gestolen fietsen met 100 000 in 2010 ten opzichte van 2006. Om deze doelstelling te realiseren is onder regie van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een plan van aanpak opgesteld. Voor een effectieve aanpak is de bijdrage nodig van vele partijen. Met deze partijen is dan ook op 4 juni 2008 een convenant over de aanpak van fietsdiefstal getekend. Het Plan van Aanpak en het convenant ontvangt u separaat. Belangrijk onderdeel van de aanpak is de mogelijkheid om (gestolen) fietsen te kunnen identificeren. Daarvoor is een uniek framenummer essentieel. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de mogelijkheid om framenummers voor fietsen verplicht te stellen gezien.

De aanpak van fietsdiefstal is ook van belang voor het mobiliteitsbeleid. De kans op fietsdiefstal is voor veel mensen een reden om niet voor de fiets te kiezen of om op een onveilige oude fiets rond te rijden. Ook vanuit deze context staan wij positief tegenover maatregelen die kunnen bijdragen aan het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen. Wij hebben daarom het voornemen een framenummerverplichting voor nieuwe fietsen in te voeren. Met deze brief willen wij u hier nader over informeren. Ook willen wij benadrukken dat het verplichte framenummer niet in de plaats komt van de antidiefstalchip. Framenummer en chip zijn identificatiemiddelen die elkaar uitstekend aanvullen.

Achtergrond framenummerverplichting

Het framenummer speelt een belangrijke rol in de identificatie en opsporing van gestolen fietsen. Sinds enkele jaren voorzien de Nederlandse fabrikanten fietsen van een antidiefstalchip. Op dit moment bevindt de chip zich in verreweg de meeste gevallen in het slot. Verwijdering van het slot bij diefstal maakt identificatie van een gestolen fiets moeilijk. Voor

identificatie is dan het framenummer nodig. De Nederlandse fabrikanten hebben recent een afspraak gemaakt voor het aanbrengen van unieke framenummers op een vaste plaats (RAI-standaard). De overige fietsen hebben framenummers op diverse plekken of soms helemaal geen framenummer. Deze framenummers zijn vaak niet uniek; er kunnen dus meerdere fietsen zijn met hetzelfde nummer. De combinatie merk en framenummer is bij deze fietsen meestal wel uniek.

Het verplichten van een uniek framenummer heeft ten doel om de handel in gestolen fietsen te bemoeilijken en gestolen fietsen beter opspoorbaar te maken. De aanwezigheid van een uniek framenummer op een herkenbare plaats heeft ook voordelen voor burger en branche. Aan de hand van dit framenummer kan in het landelijk fietsdiefstalregister gecontroleerd worden of van een aangeboden tweedehands fiets aangifte van diefstal gedaan is.

Eindbeeld

De ideale situatie is dat alle fietsen in Nederland voorzien zijn van een uniek frame-nummer op een vaste plaats, eventueel in combinatie met onzichtbare kenmerken (zoals microdots). In deze situatie is het ook mogelijk om een wettelijke bescherming van het framenummer in te voeren waarbij het rijden op een fiets zonder framenummer strafbaar gesteld wordt. Een dergelijke wettelijke bescherming geeft de politie een extra «wapen» in handen tegen heling van gestolen fietsen. Op dit moment komt het regelmatig voor dat door de politie een fiets aangetroffen wordt waarbij het framenummer verwijderd is (weggeveild/sticker verwijderd). Hoewel het in deze gevallen vaak overduidelijk is dat het om een gestolen fiets gaat, is dat moeilijk te bewijzen. Omdat het verwijderen van een framenummer niet strafbaar is en het hebben van een framenummer niet verplicht is, kan de politie in dit soort gevallen vaak niets doen. In de ideale eindsituatie is het ontbreken van een framenummer op een tweedehands fiets die te koop wordt aangeboden ook voor de burger en de branche een sterk signaal dat het om een gestolen fiets gaat.

Framenummerverplichting voor nieuwe fietsen: een ingroeimodel

Theoretisch is de snelste weg naar dit eindbeeld het op korte termijn invoeren van een framenummerverplichting voor alle fietsen. Dat zou betekenen dat de meer dan tien miljoen fietsen die nog niet zijn voorzien van een framenummer volgens de RAI standaard in een periode van enkele maanden alsnog voorzien zouden moeten worden van een uniek nummer volgens een wettelijk voor te schrijven standaard.

Het nummeren van bestaande fietsen vraagt een forse logistieke inspanning en brengt hoge kosten voor de burger met zich mee. Om zeker te zijn dat op een bepaalde datum alle fietsen een framenummer hebben zal ook extra ingezet moeten worden op handhaving. Daarnaast brengt het op grote schaal nummeren van bestaande fietsen een risico van het witwassen van gestolen fietsen met zich mee.

Ik acht een dergelijk «big bang»-model van invoering onacceptabel en kies er daarom voor om te starten met een verplichting voor fabrikanten en importeurs om alle nieuw op de markt te brengen fietsen te voorzien van een framenummer dat aan een bepaalde standaard voldoet. Zonder aanvullende maatregelen duurt het dan 10 tot 15 jaar voordat vrijwel het gehele fietsenpark voorzien is van het nieuwe standaard framenummer. Om deze tijd te bekorten wil ik de mogelijkheden onderzoeken om burgers op vrijwillige basis de gelegenheid te geven een uniek framenummer aan te laten brengen. Hierbij moet uiteraard veel aandacht geschonken worden aan het voorkomen van fraude (witwassen van gestolen fietsen).

Juridische procedure

De juridische procedure voor het invoeren van de framenummerverplichting zal naar schatting twee jaar in beslag nemen. Daaraan voorafgaand moet worden bepaald hoe de framenummers worden uitgegeven en welke instantie dit gaat doen. Mogelijk zal de RDW hierin een rol krijgen. In dat geval moet dit aan de wettelijke taken van de RDW worden toegevoegd. Een belangrijke stap in de procedure is het voorleggen van de conceptregelgeving aan de Europese Commissie voor een toets op handelsbelemmeringen.

Technische aspecten uitwerken

Tegelijk met het doorlopen van de juridische procedure willen wij de technische aspecten van de framenummerverplichting verder uitwerken. Het gaat hier om zaken als het bepalen van de nieuwe standaard voor framenummers, het bepalen van de organisatie die de framenummers mag uitgeven en de wijze van aanbrenge. Voor het vastleggen van een standaard denk ik bijvoorbeeld aan de invoering van een NEN-norm voor framenummers.

Ook willen we deze periode benutten voor het verder uitwerken van de mogelijkheden om het nieuwe framenummer op vrijwillige basis aan te laten brengen op bestaande fietsen met een zo klein mogelijk risico op fraude.

Het voorstel voor de framenummerverplichting is uitgewerkt binnen het kader van de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal, waarin alle bij de aanpak van fietsdiefstal betrokken partijen zijn vertegenwoordigd. Voor het uitwerken van de technische aspecten willen wij een beroep doen op de deskundigheid die in de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal aanwezig is.

Tot slot

Na het zomerreces willen wij zowel het juridische als het technische traject starten. Zonder juridische of technische belemmeringen verwachten we de framenummerverplichting per 1 januari 2011 te kunnen invoeren. Daarmee zal opnieuw een belangrijke stap gezet zijn in het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
G. ter Horst

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa