

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 878

Vragen van lid **Hennis-Plasschaert** (VVD) aan de ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *verplichte framenummers voor fietsen* (ingezonden 12 oktober 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 14 december 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 473.

### Vraag 1

Bent u bekend met de brief d.d. 3 juli 2008 die de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer hebben gestuurd inzake de aanpak van fietsendiefstal, waarin het voornemen wordt uitgesproken om per 1 januari 2011 de framenummervplichting te hebben ingevoerd?<sup>1</sup>

Antwoord 1  
Ja.

### Vraag 2

Bent u tevens bekend met de Integrale Veiligheidsmonitor 2011, waaruit blijkt dat fietsendiefstal nog altijd wordt gezien als één van de belangrijkste problemen in de buurt? Deelt u de mening dat een uniforme eenduidige framenummering bijdraagt aan een effectieve handhaving en opsporing en tevens heling tegengaat? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid deze maatregel in te voeren? Zo ja, op welke termijn?

### Antwoord 2

Ik ben ermee bekend dat fietsendiefstal in de Integrale Veiligheidsmonitor 2011 een van de vaakst genoemde vermogensdelicten is, en in de middenmoot zit van de als belangrijkste genoemde buurtproblemen. Een goede identificeerbaarheid van fietsen aan de hand van een uniek kenmerk, zoals een framenummer, kan de effectieve aanpak van fietsendiefstal bevorderen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 28 684, nr. 163

Dankzij de inzet van de branche is het met de identificeerbaarheid van fietsen in Nederland al goed gesteld. Zeker 85% van de fietsen die nieuw op de markt komen is uniek identificeerbaar.

Identificeerbaarheid alleen is echter niet genoeg. Er is pas daadwerkelijk een bijdrage aan het terugdringen van fietsdiefstal te verwachten als er bij diefstal aangifte wordt gedaan en als er bij de aangifte de juiste fietsgegevens worden opgegeven. De overheid, belangenverenigingen en het bedrijfsleven hebben dan ook gezamenlijk ingezet op het vergroten van de aangiftelust van fietsendiefstal. Daarbij is ook aandacht besteed aan het belang dat mensen zich op de hoogte stellen van hun fietsgegevens, zoals het framenummer, en die bewaren, omdat dit geregeld niet het geval blijkt te zijn. Ik ben van mening dat het alleen wenselijk is een framenummervplichting voor nieuwe fietsen in te voeren als die goed uitvoerbaar en handhaafbaar is en substantieel bijdraagt aan het terugdringen van fietsendiefstal. Mede gezien het voorgaande en mijn antwoord op vraag 4 is daar niet evident sprake van. Aangezien meerdere partijen die betrokken zijn bij de aanpak van fietsendiefstal wel heil verwachten van wetgeving is mijn departement recent een onderzoek gestart naar de effectiviteit en de kosten en baten van een framenummervplichting. Dit onderzoek moet ook suggesties geven voor het verbeteren van de huidige systematiek van identificatie en registratie. Ik verwacht dat dit onderzoek in het voorjaar van 2013 wordt afgerond. Met de uitkomsten van dit onderzoek in de hand zal ik een definitief besluit nemen over het invoeren van wetgeving.

#### Vraag 3

Is het waar dat op de Nederlandse markt 85% van de fietsen van Nederlandse makelaardij is en al een uniek framenummer heeft en 15% (veelal importfietsen) niet? Zo ja, deelt u de mening dat dit (vanwege de gemaakte kosten) schadelijk is voor de concurrentiepositie van Nederlandse fietsproducenten?

#### Antwoord 3

De inschatting is dat circa 85% van de fietsen die in Nederland verkocht worden al een uniek framenummer heeft. Dit zijn niet alleen fietsen van Nederlandse makelaardij. Ook verschillende buitenlandse fabrikanten houden zich aan de RAI-systematiek voor framenummering. Fietsen die niet over een framenummer beschikken zijn waarschijnlijk veelal Aziatische importfietsen, meestal in het goedkopere segment. Het invoeren van een framenummervplichting kan juist voor deze fietsen een forse handelsbelemmering betekenen. Het hebben van een uniek framenummer is overigens ook een voordeel dat door de branche benadrukt kan worden. Een fiets zonder framenummer of ander uniek kenmerk is niet verzekeraar. Verder kan een teruggevonden fiets zonder uniek kenmerk niet worden terugbezorgd bij de eigenaar.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat de voordelen die de framenummervplichting met zich meebrengt (namelijk het terugdringen van veelvoorkomende en inmiddels ook georganiseerde criminaliteit van fietsendiefstal) opwegen tegen de mogelijke nadelen?

#### Antwoord 4

Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomsten van het in mijn antwoord op vraag 2 genoemde onderzoek.

Ik acht het wel van belang om aan te geven dat een framenummervplichting juridisch alleen vorm gegeven kan worden in de vorm van een verkoopverbod. Het verkopen van een fiets zonder uniek framenummer zou dan verboden worden. Er zal goed moeten worden gekeken naar de handhaafbaarheid van een dergelijk verbod. Daarnaast dienen ook importeurs van losse partijen nieuwe fietsen de mogelijkheid te hebben om aan een framenummervplichting te voldoen. Dat betekent dat er een methode ontwikkeld moet worden om achteraf framenummers aan te brengen. De uitgifte hiervan moet zeer zorgvuldig gebeuren om te voorkomen dat de nummers gebruikt worden voor het «witwassen» van gestolen fietsen. Het achteraf aanbrengen van framenummers is arbeidsintensief en vormt hiermee een forse handelsbelemmering.

Vraag 5

Is het waar dat Denemarken al een verplicht framenummer hanteert? Zo ja, kunnen lessen uit hun praktijk worden meegenomen bij de beleidsvorming ten behoeve van succesvolle invoering en handhaving in Nederland?

Antwoord 5

Denemarken kent al tientallen jaren een framenummerverplichting. Toch is de diefstalkans, de aangiftebereidheid en het aantal aangiften zonder juiste fietsgegevens naar mijn weten vergelijkbaar met de Nederlandse situatie. In het eerder genoemde onderzoek wordt ook goed gekeken naar het functioneren van het Deense systeem.

Vraag 6

Is het waar dat een diender alleen iemand staande kan houden om het framenummer te controleren (in geval van verdenking van diefstal) wanneer dat framenummer wettelijk verplicht is? Bent u bereid te kijken naar mogelijkheden om het in bezit hebben van een fiets zonder framenummer strafbaar te stellen?

Antwoord 6

Bij een verdenking van diefstal is het nu ook al mogelijk om iemand aan te houden en het framenummer van een fiets te controleren. Zonder verdenking van diefstal kan een dergelijke controle alleen plaatsvinden in combinatie met een andere actie, zoals een fietsverlichtingscontrole. Het wettelijk verplicht zijn van een framenummer geeft de politie niet meer controlebevoegdheid. Het strafbaar stellen van het bezit van een fiets zonder framenummer vereist een framenummerverplichting voor alle fietsen in plaats van een framenummerverplichting voor alleen nieuwe fietsen. Zoals in de brief van 3 juli 2008 reeds is aangegeven is een algemene framenummerverplichting niet haalbaar.