

EVALUATIE PROEF FIETSREGIS- TRATIETAGS AMSTERDAM

- eindrapport -

Saskia Dekkers
Ger Homburg

Amsterdam, november 2005
RegioPlan publicatienr. 1294

RegioPlan Beleidsonderzoek
Nieuwezijds Voorburgwal 35
1012 RD Amsterdam
Tel.: 020 - 5315315
Fax : 020 - 6265199

Onderzoek uitgevoerd door RegioPlan
Beleidsonderzoek in opdracht van de gemeente
Amsterdam.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	1
1.1.	Aanleiding onderzoek.....	1
1.2	Achtergrond.....	1
1.3	Evaluatie.....	2
1.4	Leeswijzer	4
2	Techniek	5
2.1	Montage	5
2.2	Technische problemen bij montage.....	6
2.3	Sporen van verwijdering.....	6
2.4	Terugkomactie	7
2.5	Conclusie	8
3	Witwassen, controle en aangifte.....	9
3.1	Witwassen	9
3.2	Controle.....	9
3.3	Aangifte.....	10
3.4	Conclusie.....	11
4	Fietsbezitters over de fietsregistratietag	13
4.1	Toegevoegde waarde fietsregistratietag	13
4.2	Problemen met techniek en gebruik	14
4.3	Bezit fiets en fietsregistratietag	15
4.4	Kosten fietsregistratietag.....	16
4.5	Conclusie.....	16
5	Beheer en organisatie	19
6	Conclusie: hoe verder met de fietsregistratietag?	21
Bijlage 1	Concept keuringseisen.....	23
Bijlage 2	Motie Tweede Kamer.....	27

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding onderzoek

Identificatie van fietsen is een cruciaal onderdeel van samenhangend beleid om fietsdiefstal terug te dringen. Elektronische identificatie door middel van fietsregistratietags (ook wel transponders of chips genoemd) speelt daarin een belangrijke rol. Veel nieuwe fietsen worden inmiddels door Nederlandse fabrikanten van registratietags voorzien. Een beperking tot nieuwe fietsen leidt er echter toe dat het nog lang zal duren voordat een substantieel deel van het Nederlandse fietsenpark via registratietags identificeerbaar is. Daarom wordt gezocht naar manieren om ook bestaande (gebruikte) fietsen elektronisch identificeerbaar te maken. Inmiddels heeft AXA Stenman een methode ontwikkeld om de tags op robuuste wijze op bestaande fietsen te bevestigen. Deze methode is op basis van concept-keuringseisen (zie bijlage 1) door TNO getest. In Amsterdam wordt een proef gehouden die duidelijk moet maken of de techniek in de praktijk voldoet. De gemeente Amsterdam heeft Regioplan de opdracht gegeven deze proef te evalueren. In dit rapport wordt verslag gedaan van deze evaluatie en de aanbevelingen die daaruit voortvloeien.

1.2 Achtergrond

Identificatie en registratie: de landelijke aanpak

De rol van (elektronische) identificatie en registratie in de bestrijding van fietsdiefstal is in het midden van de jaren negentig uiteengezet in de ‘Oriëntatienotitie identificatie en registratie’ (onderdeel van het Masterplan Fiets van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en meer recent in de notitie ‘Stand van zaken identificatie en registratie’ van het Fietsberaad. Centrale thema’s zijn:

- De identificatie door middel van een registratietag, die op robuuste wijze aan een fiets moet worden bevestigd. Identificatie bevordert een goede kwaliteit van aangifte van diefstal en maakt controle en handhaving eenvoudiger.
- De (centrale) registratie van gestolen fietsen. Centrale registratie maakt handhaving, helingcontrole en helingpreventie mogelijk.

Veel nieuwe fietsen van Nederlandse fabrikanten worden inmiddels van een tag voorzien. Deze is ingebouwd in het slot. De tags kunnen met behulp van een reader worden uitgelezen, waarna het nummer met een diefstalregistratie wordt vergeleken.

Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer in Veendam is een register opengesteld voor gestolen niet-gekentekende voertuigen, zoals fietsen. Dit register zal als centraal diefstalregister gaan functioneren. Het zal door de politie worden gevoed met aangiftegegevens, gekoppeld aan gegevens over de fiets die uit een daartoe ingesteld register worden geput. De bijbehorende automatisering is ontwikkeld, maar nog niet geïmplementeerd. De acties die nodig zijn om identificatie en registratie volledig in te voeren, worden door een landelijke werkgroep gecoördineerd.

Identificatie en registratie: de proef in Amsterdam

Mede gesteund door een motie in de Tweede Kamer (bijlage 2) is in Amsterdam gewerkt aan acties die deels aansluiten op de landelijke systematiek en daar deels op vooruitlopen. Er is een registratiemethodiek ontwikkeld via de Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC) en er is een (regionaal) diefstalregister ingesteld (www.fietsendiefstal.nl). Er wordt systematisch werk gemaakt van helingcontrole bij fietshandelaren en er is een gedragscode voor de branche aanvaard. Verder worden in Amsterdam op structurele basis fietsen gecontroleerd op diefstalsignalering (in 2004 ging het om ruim 30.000 fietsen bij de AFAC, de graveerteams en bij de straatcontroles). Daarnaast is door AXA Stenman, in opdracht van de gemeente Amsterdam en gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een methode ontwikkeld om fietsregistratietags op bestaande fietsen aan te brengen.

Amsterdam fungeert als proeftuin voor de toepassing van de fietsregistratietag bij gebruikte fietsen. In de periode april-september 2005 zijn circa 5.000 fietsregistratietags uitgezet in het Amsterdamse fietsenpark. In de daaropvolgende maanden worden nog eens 5.000 tags gemonteerd. De tags zijn door graveerteams van de AFAC aangebracht tijdens acties op verschillende tijdstippen en plaatsen in de stad. Tijdens de proef hoefden fietsbezitters daarvoor niet te betalen. Wel moesten ze hun adresgegevens beschikbaar stellen ten behoeve van een evaluatieonderzoek.

De proef is bedoeld om ervaring op te doen met het identificeren van bestaande fietsen en vast te stellen of er aanpassingen in de techniek en de systematiek nodig zijn voordat tot bredere toepassing kan worden overgegaan.

1.3 Evaluatie

Om de ervaringen tijdens de proef in kaart te brengen heeft Regioplan in opdracht van de gemeente Amsterdam een evaluatie uitgevoerd.

De evaluatie moest inzicht geven in de praktische bruikbaarheid van de techniek, de risico's van witwassen van gestolen fietsen, de effecten op de kwaliteit van aangiften van diefstal en de eisen die aan organisatie en beheer worden gesteld.

Het evaluatieonderzoek bestaat uit verschillende onderdelen:

- *Observatie van montageteams en interviews met medewerkers van de AFAC.* Er is twee maal geobserveerd bij montageacties in de stad. Het doel van deze observaties was duidelijkheid verkrijgen over eventuele problemen met montage en de werkwijze ter voorkoming van witwassen. Daarnaast is er een groepsinterview gehouden met de medewerkers van het montageteam nadat zij een aantal maanden ervaring hadden opgedaan met de montage van fietsregistratietags.
- *Webenquête fietsbezitters.* Onder de personen die een fietsregistratietag op hun fiets hebben laten bevestigen, is een enquête gehouden over de ervaringen met de techniek, de (visuele) duurzaamheid, eventuele problemen in het gebruik, het reproduceren van frame- of fietsregistratienummer en ervaringen na eventuele diefstal. 842 bezitters van een fietsregistratietag zijn uitgenodigd om de webenquête in te vullen. In totaal hebben 381 personen gerepsondeerd, wat een respons van 45 procent oplevert. De ervaring (uit de terugkomstactie) leert dat ongeveer eenderde van de e-mailadressen incorrect bleek te zijn. Hiermee rekening houdend is de respons ongeveer 68 procent.
- *Analyse van diefstal- en politieregistraties.* Om vast te stellen in hoeverre het identificeren van bestaande fietsen een aanmerkelijk risico van het 'legaliseren' of witwassen van gestolen fietsen met zich meebrengt, is een bestandsvergelijking uitgevoerd. Er is een steekproef getrokken van 100 fietsen. De politie Amsterdam-Amstelland heeft deze 100 fietsen op basis van het framenummer en het nummer van de fietsregistratietag nagetrokken in twee systemen: X-Pol (bedrijfsprocessensysteem) en HKS (herkenningsdienst-systeem). Tevens heeft RegioPlan deze steekproef nagetrokken in www.fietsendiefstal.nl.
- *Terugkomstactie fietsbezitters.* Om de technische staat van de fietsregistratietag en de bevestigingstechniek na een aantal maanden te controleren, is een terugkomstactie georganiseerd voor een steekproef van 300 bezitters van een fiets met fietsregistratietag. In totaal zijn 43 personen aanwezig geweest op de terugkomstactie. Bij deze personen is de technische staat van de bevestiging van de fietsregistratietag gecontroleerd en is de fietsregistratietag gecontroleerd op uitleesbaarheid.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komt de techniek van de fietsregistratietag aan de orde. In hoofdstuk 3 worden de controle op witwassen en het probleem van diefstal besproken. In hoofdstuk 4 worden de ervaringen van de fietsbezitters op basis van de uitkomsten van de webenquête op een rij gezet. In hoofdstuk 5 worden de gevolgen voor het beheer bij landelijke invoering van de fietsregistratietag besproken. Hoofdstuk 6 vat de bevindingen en conclusies samen.

2 TECHNIEK

2.1 Montage

Het proces van montage bestaat uit verschillende stappen. Allereerst laat een van de medewerkers van het montageteam de fietsbezitter een registratieformulier invullen met persoonlijke en fietsgegevens. Daarbij moet de fietsbezitter een legitimatiebewijs tonen. Tegelijkertijd controleert een andere medewerker het framenummer van de fiets in een database van gestolen fietsen. Deze database wordt wekelijks geactualiseerd.

Als er geen framenummer op de fiets zit, wordt er naast de fietsregistratietag ook een graveercode aangebracht, zodat er altijd twee unieke nummers op een fiets zitten. Er wordt geen fietsregistratietag op de fiets gemonteerd indien een fiets als gestolen staat gesignaleerd, wanneer het framenummer of de graveercode is weggevoerd of wanneer een fietsbezitter geen legitimatiebewijs kan tonen.



Als uit de controle op het framenummer blijkt dat de fiets niet van diefstal afkomstig is, monteert een derde medewerker de fietsregistratietag op de staande buis, onder het zadel. Dit gebeurt met vier boutjes en afbreekmoertjes. De feitelijke montage neemt drie tot vier minuten in beslag. De fietsbezitter ontvangt een registratiekaartje met fietsgegevens, framenummer en tagnummer in cijfers en barcode. Hiervoor wordt een sticker gebruikt.

Het hele proces van aankomst tot vertrek van de fietsbezitter duurt zes tot zeven minuten. Het montageteam werkt met drie of vijf medewerkers. Als er vijf medewerkers aan het werk zijn, kunnen er tegelijkertijd twee fietsen worden voorzien van een fietsregistratietag. Tevens is overlap mogelijk, waarbij al met de volgende klant begonnen kan worden voordat de voorgaande geheel klaar is.

Bij deze werkwijze kunnen 15 tot 20 fietsen per medewerker per dag van een fietsregistratietag worden voorzien, ofwel 3.300 tot 4.400 fietsen per persoon per jaar. Voor het aanbrengen van 10.000 fietsregistratietags heeft de gemeente Amsterdam een bedrag van bijna € 46.000 uitgetrokken.

Het montageteam geeft aan dat het montageproces niet veel sneller kan plaatsvinden zonder het risico op fouten (fietsbezitters gaan weg zonder het registratieformulier in te vullen; een

fietsregistratietag wordt op de verkeerde fiets geplaatst; de fietsbezitter krijgt het kaartje met daarop het fietsregistratienummer niet mee). Om fouten te voorkomen, is een goede routing erg belangrijk. Uit ervaring van het montageteam blijkt dat in tijden van drukte het werken met afzetpaaltjes en volgnummers de kans op het maken van fouten vermindert.

2.2 Technische problemen bij montage

Het montageteam meldt de volgende problemen bij de montage:

- Niet op alle fietsen kan een fietsregistratietag worden gemonteerd, voornamelijk niet op fietsen met dikke of afwijkende frames, zoals mountainbikes en vouwfietsen. Het montageteam schat dat op één op de vijf fietsen geen fietsregistratietag kan worden gemonteerd. Het frame van aluminium racefietsen is minder geschikt (te zacht) voor de montage: het raakt ter plaatse vervormd.
- Het is niet bij alle fietsen mogelijk om de fietsregistratietag op de standaardplek op de fiets (op de framebuis onder het zadel) te monteren, omdat op deze plek bij sommige fietsen een bidonhouder of fietspompje is gemonteerd. In die gevallen moet de fietsregistratietag op een alternatieve plek worden gemonteerd (montage gebeurt wel op het frame, niet op het stuur of op de bagagedrager).
- Aan het prototype fietsregistratietag, dat tijdens de proef is gebruikt, kleven verder nog technische problemen met betrekking tot de robuustheid van het huis bij montage op dickere framebuizen, materiaal en afmetingen van de gebruikte boutjes en de kwaliteit van de stickers voor de registratiekaartjes.

Het montageteam heeft een aantal klachten van fietsbezitters ontvangen. Het team heeft drie maal een fietsregistratietag van een fiets moeten verwijderen, omdat met het monteren van de fietsregistratietag de zadelpen klem was gezet en het zadel niet meer versteld kon worden. Daarnaast heeft het montageteam een keer een fietsregistratietag moeten verwijderen van een fiets waarop de eigenaar een kinderzitje wilde plaatsen. Dit lukte niet meer door de aanwezigheid van de fietsregistratietag. Ten slotte heeft het team nog een klacht gekregen van een fietsbezitter die zijn dijbeen aan de gebruikte boutjes had opengehaald.

2.3 Sporen van verwijdering

Het montageteam heeft ondervonden dat de fietsregistratietag met eenvoudig gereedschap snel van fietsen verwijderd kan worden. Indien dit gebeurt, wordt dit zichtbaar door twee groeven in de lak van de fiets op de plaats waar de fietsregistratietag is bevestigd. Dit is essentieel voor de werking van het systeem. De zichtbare aanwezigheid van de groeven maakt

een fiets verdacht, waarna deze aan de hand van het framenummer alsnog kan worden nage-
trokken in een diefstalregistratie.

De groeven ontstaan alleen als de fietsregistratietag op de juiste wijze wordt gemonteerd. Deze wordt handvast gezet, en daarna een kwartslag gedraaid. Twee nokjes (mesjes) trekken daarbij twee voren in het metaal van de framebuis.



Dit systeem is aan drie risico's onderhevig.

Voor een stevige montage van de fietsregistratietag is het niet noodzakelijk om deze een kwart slag te draaien. Degene die de fietsregistratietag monteert, heeft de vrijheid om dit achterwege te laten, bijvoorbeeld onder druk van de fietsbezitter die niet wil dat zijn fiets wordt beschadigd.

Een tweede risico is dat de groeven verborgen kunnen worden, bijvoorbeeld onder een sticker of een overgeschilderde plamuurlaag.

Een derde risico is dat de fietsregistratietag niet altijd op de voorgeschreven plaats kan worden aangebracht. Er wordt dan gekozen voor een alternatief elders op het frame. Dat betekent dat de sporen van verwijdering ook niet op de standaardplaats te vinden zijn, maar dat daar het hele fietsframe voor afgezocht moet worden.

Deze drie risico's maken het systeem kwetsbaar.

2.4 Terugkomactie

Om te controleren of de fietsregistratietag na een aantal maanden nog stevig op fietsen bevestigd is en nog steeds uitleesbaar is, is er in de eerste helft van september 2005, maximaal vier tot vijf maanden na montage dus, een terugkomactie georganiseerd. Tijdens de terugkomactie zijn de fietsregistratietags van 43 fietsbezitters gecontroleerd. In alle gevallen was de fietsregistratietag nog uitleesbaar.¹ In twee gevallen kwam het nummer van de fietsregistratietag niet overeen met het nummer dat bekend is bij de AFAC (registratieformulieren), omdat de betreffende fietseigenaren een fietsregistratietag hebben laten monteren op meer fietsen en met een andere fiets (dan de fiets waarvoor deze personen waren uitgenodigd) naar de

¹ Bij drie fietsen gaf de reader eerst enkele malen een foutmelding, waarna het nummer alsnog uitgelezen kon worden.

terugkomst waren gekomen. Dit konden we zien, omdat ook de overige fietskenmerken (merk, kleur) bij ons bekend waren.



De fietsregistratietag zat op alle fietsen nog stevig gemonteerd, maar was niet bij alle fietsen op dezelfde plaats gemonteerd. Alternatieve plaatsen zijn de stuurstang en onderaan de verticale framebuis. Dit kwamen we vier keer tegen, naar ons gevoel meer dan incidenteel dus.

2.5 Conclusie

We trekken de volgende conclusies over de techniek van de fietsregistratietag en de montage.

De fietsregistratietags zijn na enkele maanden gebruik nog op de fiets aanwezig², onbeschadigd en goed uitleesbaar.

De tags zijn bij circa een vijfde van de fietsen echter niet te gebruiken in verband met het type fiets (vouwfietsen), de dikte van de framebuizen (atb's), het materiaal (aluminium) of de aanwezigheid van accessoires (sloten, kinderzitjes). In een niet te verwaarlozen aantal gevallen³ wordt dit opgelost door de tag op een andere plaats op het frame aan te brengen. Dit is geen groot probleem voor het uitlezen van de tag met een reader, maar het is wél een groot probleem in geval van diefstal en verwijdering van de tag. Bij controle zal immers op de staande buis van het frame naar sporen van de tag worden gezocht, terwijl deze alleen elders op het frame te vinden zijn.

De techniek van de behuizing van de fietsregistratietag moet op verschillende punten verbeterd worden. Met name de mogelijkheid om de tag aan te brengen zonder sporen (groeven) te veroorzaken moet naar ons idee uitgebannen worden. Dit vraagt om aanpassingen van het concept. Ook een ruimere toepasbaarheid, op meer typen fietsen, is wenselijk. De huidige oplossing voor dickere framebuizen voldoet niet altijd. Om te voorkomen dat de toepasbaarheid van de fietsregistratietag te zeer wordt belemmerd door de aanwezigheid van accessoires, moet nagedacht worden over een kleinere behuizing.

Verschillende andere problemen hebben meer met het prototype-stadium te maken en zullen naar verwachting met minder ingrijpende aanpassingen kunnen worden opgelost.

De montage van de fietsregistratietags is arbeidsintensief en vereist een goede organisatie.

² In de enquête komen twee respondenten voor die hun fiets na diefstal weer terugkregen. In beide gevallen zat de fietsregistratietag er nog op.

³ Uitgaande van de vier fietsen waarbij we dit tijdens de terugkomst constateerden en rekening houdend met een statistische steekproefmarge, schatten we dat het om vijf tot vijftien procent van de fietsen gaat.

3 WITWASSEN, CONTROLE EN AANGIFTE

3.1 Witwassen

In hoofdstuk twee is beschreven dat het montageteam ter voorkoming van witwassen de framenummers van de fietsen natrekt in een diefstalregistratie voordat een fietsregistratietag wordt gemonteerd. Dit systeem is niet helemaal waterdicht en de kans op witwassen kan ook niet helemaal uitgebannen worden. Een eigenaar heeft enige tijd nodig om op te merken dat zijn of haar fiets gestolen is en daar aangifte van te doen. Tot die tijd komt de desbetreffende fiets niet voor in de diefstalregistratie. Bovendien is de gebruikte database niet real time bijgewerkt: de gegevens worden wekelijks geactualiseerd. Daardoor is het voor een dief of heler mogelijk om een gestolen fiets te laten voorzien van een fietsregistratietag. Om dit risico te verkleinen wordt het bestand van geregistreerde fietsen ook later nog gecontroleerd op basis van updates van de diefstalregistratie.

Om vast te stellen of er desondanks gestolen fietsen van een fietsregistratietag zijn voorzien, hebben we een aselechte steekproef getrokken van honderd fietsen met een fietsregistratietag. De gegevens van deze honderd fietsen zijn door de politie nagetrokken in de systemen X-Pol en HKS en door Regioplan in www.fietsendiefstal.nl.



Uit deze analyse blijkt dat geen van deze fietsen als gestolen stond geregistreerd. Daarbij moet opgemerkt worden dat het nog steeds wel mogelijk is dat een of meer van deze fietsen zijn witgewassen, maar dat dit niet naar voren komt uit de analyse. Een slachtoffer doet immers lang niet altijd aangifte.

3.2 Controle

Controle op gestolen fietsen kan op verschillende manieren plaatsvinden. De politie kan bij algemene verkeerscontroles fietsers aanhouden en het framenummer of het nummer van de fietsregistratietag natrekken in een diefstalregistratie. Dergelijke acties hebben verschillende malen plaatsgevonden. Jaarlijks worden bij de AFAC duizenden fietsen gecontroleerd (circa 19.000 in 2004) en zeer regelmatig vinden grootschalige controles plaats bij onder andere NS-stations.

Daarnaast is er helingcontrole bij handelaren in tweedehands fietsen.

Omdat er nog relatief weinig fietsen van een fietsregistratietag zijn voorzien (bij benadering 1%), is er nog weinig ervaring opgedaan.

Ook met het traceren van gestolen fietsen, waarvan de fietsregistratietag is verwijderd met achterlating van sporen (groeven), is nog geen ervaring opgedaan.

3.3 Aangifte

De identificatie van fietsen is mede bedoeld om de kwaliteit van de aangifte na diefstal te verbeteren. Hiervoor is het in ieder geval nodig dat slachtoffers het nummer van de fietsregistratietag kunnen reproduceren.

In de enquête onder fietsbezitters heeft 92 procent van de respondenten aangegeven nog in het bezit te zijn van het kaartje met daarop het nummer van de fietsregistratietag, 2 procent zegt het kaartje niet meer te hebben en 6 procent weet het niet. Niet iedereen zal dus een tagnummer kunnen opgeven. Slachtoffers die hun registratiekaartje kwijt zijn, zullen hun tagnummer nog wel bij de AFAC kunnen opvragen, omdat daar een eigendomsregistratie wordt bijgehouden.

In de enquête zeiden twaalf respondenten dat zij slachtoffer waren geworden van fietsdiefstal. Van deze twaalf hebben er negen aangifte gedaan bij de politie. Acht konden daarbij het nummer van de fietsregistratietag opgeven. In één geval heeft de politie het nummer van de fietsregistratietag volgens de respondent niet genoteerd. Dat houdt in dat zeven tot acht van de twaalf gevallen van fietsdiefstal tot een kwalitatief goede aangifte leidden.



Twee van de respondenten van wie de fiets tussentijds is gestolen, hebben hun fiets weer terug gekregen. Eén van hen had aangifte gedaan bij de politie met opgave van het nummer van de registratietag. De ander had geen aangifte gedaan.

3.4 Conclusie

De belangrijkste conclusies met betrekking tot witwassen, controle en aangifte zijn: Ondanks de niet geheel waterdichte controle op het aanbieden van gestolen fietsen hebben we geen gevallen van witwassen geconstateerd. Het risico is nu nog niet erg groot. Voor de toekomst zal het wel belangrijk zijn om de mogelijkheid van on line raadpleging van een actuele database te creëren.

Met controle op gestolen fietsen op basis van de fietsregistratietag is, gezien de lage penetratie van fietsen met een tag, nog geen ervaring opgedaan.

De beoogde verbetering in de kwaliteit van de aangiften is niet optimaal. Een deel van de fietsbezitters raakt het kaartje met gegevens over hun fietsregistratietag kwijt. Dit risico was van tevoren bekend en blijkt zich ook in de praktijk voor te doen. Dit wijst op de wenselijkheid van schaduwregistraties waar fietsbezitters alsnog navraag kunnen doen. De AFAC heeft een registratie die als zodanig kan dienen. Als in de toekomst rijwielhandelaren een rol bij de identificatie zouden gaan spelen, zouden hun klantregistraties misschien als schaduwregistratie kunnen fungeren.

4 FIETSBEZITTERS OVER DE FIETSREGISTRATIETAG

4.1 Toegevoegde waarde fietsregistratietag

Met het uitzetten van de fietsregistratietags onder Amsterdamse fietsbezitters hebben de graveerteams van de AFAC goede ervaringen opgedaan. Fietsbezitters zijn vaak bereid om in de rij te staan en komen soms met hun tweede fiets terug. Zij zien blijkbaar voordelen in de fietsregistratietag.

Uit de enquête blijkt dat ruim een vijfde van de respondenten al een gegraveerde code had. Op één respondent na vinden zij dat de fietsregistratietag een toegevoegde waarde heeft boven de graveercode. Met name een veronderstelde afschrikkende werking op fietsdieven en een grotere kans op het terugvinden van een gestolen fiets worden genoemd (tabel 4.1).

Tabel 4.1 Toegevoegde waarde fietsregistratietag (N=80)*

	Percentage
Een fietsregistratietag op mijn fiets heeft een afschrikwekkende werking op fietsdieven	77
Als mijn fiets gestolen wordt, denk ik dat de politie mijn fiets sneller zal terug vinden	60
Mijn fiets valt meer op als er een fietsregistratietag op gemonteerd is	29
Als mijn fiets gestolen wordt, denk ik dat de politie eerder actie zal ondernemen als ik een fietsregistratietag op mijn fiets heb	17
Anders, namelijk	5

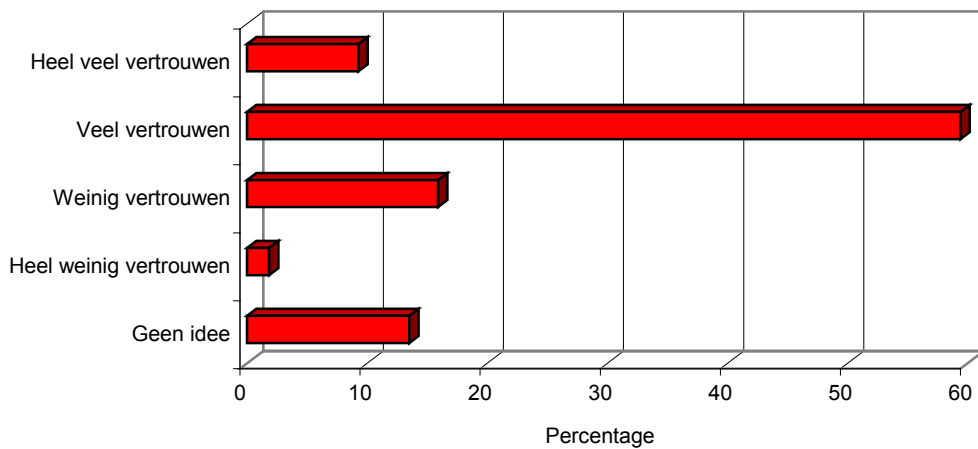
* Dit is een multiple responsevraag, waardoor de percentages niet bij elkaar opgeteld kunnen worden.

Bij de laatste categorie (anders, namelijk) hebben de respondenten de volgende antwoorden gegeven:

- Als de politie met een Global Positioning System (GPS) gaat werken in combinatie met de fietsregistratietags dan is een fiets zo op te sporen.
- Twee respondenten geven aan dat als een fiets gestolen is en wordt gevonden door de politie, de fiets makkelijker herleidbaar is naar de eigenaar. De graveercode kan verouderd zijn.
- Mensen zullen niet zomaar een fiets met fietsregistratietag kopen, omdat de kans groot is dat deze is gestolen.

Bijna 70 procent van de respondenten heeft veel of zelfs heel veel vertrouwen in de werking van de registratietag (figuur 4.1).

Figuur 4.1 Vertrouwen in fietsregistratietag (N=377)



Waar sommige respondenten scepsis tonen ten aanzien van de bevestiging van de fietsregistratietag (“Deze sloop je er toch zo van af?”) geeft een andere respondent juist aan zoveel vertrouwen te hebben in de werking van de fietsregistratietag dat zij haar fiets tegenwoordig minder goed op slot zet dan voorheen. Beide opinies tekenden we op tijdens de terugkomst.

De laatstgenoemde opinie wijst op het risico van een té groot vertrouwen in de tag. Ook fietsen met een registratietag worden gestolen. In de webenquête gaven 12 respondenten (3%) aan dat hun fiets gestolen was nadat zij een fietsregistratietag op hun fiets hebben laten monteren. Omgerekend naar een slachtofferschap op jaarbasis komt dit in hoge mate overeen met het algemene slachtofferschap van fietsdiefstal in Amsterdam van 10 procent (Politiemonitor Bevolking meting 2005). Het is dus zeker niet wenselijk als fietsbezitters op grond van een te groot vertrouwen in de tag minder preventieve maatregelen gaan nemen. Voorlichting op dit punt is belangrijk.

4.2 Problemen met techniek en gebruik

Bij een kleine minderheid van de fietsbezitters (13 van de 381 respondenten in de enquête) hebben zich (technische) problemen met de fietsregistratietag voorgedaan. Genoemd zijn:

- De fietsregistratietag is zo geplaatst dat de versnellingskabel er langs schuurt en op den duur de kans loopt om door te slijten.
- Tijdens het monteren van de fietsregistratietag is er waarschijnlijk aan de draadjes van de verlichting getrokken, waardoor deze niet meer functioneert.
- Na montage van de fietsregistratietag is het niet meer mogelijk om de zadelpen uit de fiets te halen.

- Er zit een beschadiging aan het frame.
- De fietsregistratietag is gemonteerd op de bovenstang en niet stevig bevestigd, waardoor deze heen en weer schuift.
- Het slot van de fiets zat op een verkeerde plaats, waardoor montage van de fietsregistratietag lastig was.
- Drie respondenten zijn wel eens met hun kleding achter de fietsregistratietag blijven hangen.
- Twee respondenten geven aan dat een beugelslot niet goed meer past op het frame onder het zadel.
- De fietsregistratietag is door het montageteam verplaatst, waardoor de lak is beschadigd op de plek waar de fietsregistratietag in eerste instantie zat.
- De tag is groot en niet representatief.

Mogelijk zal het aantal fietsbezitters met problemen in de toekomst nog toenemen, aangezien sommige problemen pas na verloop van tijd worden ontdekt (respondenten merken bijvoorbeeld pas dat de zadelpen mogelijk vastzit, wanneer zij het zadel willen verstellen).

Groeven

Als de fietsregistratietag op juiste wijze wordt gemonteerd, wordt deze een kwartslag gedraaid waarbij er twee groeven ontstaan.⁴

In de webenquête is gevraagd of de fietsbezitters dit bezwaarlijk vinden. Elf procent van de respondenten vindt dit enigszins dan wel erg bezwaarlijk. De redenen hiervoor zijn dat de groeven lelijk zijn, roest kunnen veroorzaken en de waarde van de fiets kunnen verminderen. Eén van de respondenten gaf aan dat de garantie op het frame was komen te vervallen door de beschadiging (groeven) die de fietsregistratietag had gemaakt.

4.3 Bezit fiets en fietsregistratietag

Twaalf van de 381 respondenten uit de enquête (3%) zijn niet meer in het bezit van de fiets waarop ze een fietsregistratietag hadden laten monteren.

Voor een deel, tien gevallen, gaat het om diefstal (zie paragraaf 3.3).⁵

Eén respondent heeft zijn fiets verkocht of ingeruild en heeft daarbij niet het kaartje met daarop het nummer van de fietsregistratietag doorgegeven.

⁴ Het montageteam geeft aan dat het feit dat er groeven ontstaan bij de montage niet expliciet wordt medegedeeld aan de fietsbezitters.

⁵ Daarnaast zijn er twee respondenten die een eerder gestolen fiets weer terugkregen.

Eén respondent heeft zijn of haar fiets weggegeven om onderdelen te laten hergebruiken en heeft daarbij ook niet het kaartje met daarop het nummer van de fietsregistratietag doorgegeven.

Bij alle fietsbezitters die de fiets met de fietsregistratietag weer of nog steeds in bezit hebben, zit de fietsregistratietag nog steeds op de fiets gemonteerd.

4.4 Kosten fietsregistratietag

Om via de enquête een indruk te krijgen van de betalingsbereidheid voor de fietsregistratietag is de groep respondenten opgedeeld in vier groepen, die allemaal dezelfde vraag, maar met een ander bedrag voorgelegd hebben gekregen. Aan de respondenten in de vier groepen hebben we gevraagd of zij de fietsregistratietag zouden hebben laten monteren als zij daar een bedrag van respectievelijk 10, 20, 30 of 40 euro voor hadden moeten betalen. Een meerderheid van de respondenten wil wel 10 euro voor de fietsregistratietag betalen. Als deze 20 euro of duurder wordt daalt de betalingsbereidheid (tabel 4.2)

Tabel 4.2 Percentage respondenten dat bereid is betreffende bedragen te betalen (N=377)

	Zeker wel	Waarschijnlijk wel	Waarschijnlijk niet	Zeker niet	Geen idee
10 euro	19	35	40	4	2
20 euro	3	22	56	18	1
30 euro	3	25	43	24	5
40 euro	1	8	50	34	7

Op basis van een lineaire regressie schatten we dat bij een verhoging van de prijs met tien euro de betalingsbereidheid met 13,5 procent afneemt.

4.5 Conclusie

Op grond van de opvattingen en ervaringen van fietsbezitters trekken we de volgende conclusies.

De fietsbezitters met een registratietag hebben vertrouwen in de tag en zien een duidelijke meerwaarde boven het traditionele graveren. Deze opinie mag niet zonder meer naar alle fietsbezitters worden vertaald: we hebben de vraag immers alleen gesteld aan fietsbezitters die al een tag hadden laten monteren.

Het vertrouwen kan te groot zijn: er zijn veel fietsbezitters die het idee hebben dat de tag een preventieve werking heeft tegen diefstal. Op de lange termijn hebben ze wellicht gelijk, omdat de tag in ieder geval heling moet bemoeilijken en dus diefstal minder aantrekkelijk moet maken. Op de korte termijn treedt dit preventieve effect nog niet op en is het belangrijk dat fietsbezitters hun preventieve maatregelen niet verminderen.

De overgrote meerderheid heeft geen problemen met de tag gehad. Met name het (noodzakelijke) beschadigen van het frame bij het monteren van de tag roept weerstanden op.

Zowel op het punt van de preventieve effecten en de beschadigingen lijkt extra voorlichting geen overbodige luxe.

De betalingsbereidheid van de fietsbezitters is niet overdreven hoog. Deze ligt onder de kostprijs (volgens opgave van de producent).

5 BEHEER EN ORGANISATIE

Eisen aan beheer en organisatie

Het monteren van fietsregistratietags op fietsen vereist een systematiek voor beheer en organisatie. Mede in het licht van de bevindingen bij de ervaringen bij de evaluatie van de proef in Amsterdam moeten beheer en organisatie in ieder geval gericht zijn op:

- een goede bewaking van de uitgave van fietsregistratietags;
- het bewaken van een adequate montage van de tags;
- het bewaken van een adequate controle op witwassen;
- het voorkomen van expliciet malafide praktijken;
- het bevorderen van schaduwregistraties met fiets- en fietsbezittergegevens;
- lage kosten voor fietsbezitters.

Tijdens de proef in Amsterdam is aan deze voorwaarden voldaan door de uitvoering bij de AFAC. Er is voorzien in bewaking en toezicht, indien nodig bestaat de mogelijkheid van steekproefgewijze controle op normafwijkend gedrag. Er is een schaduwregistratie, waar fietsbezitters navraag kunnen doen over hun registratietag en er is voorzien in lage kosten voor de fietsbezitters.

Het is de vraag hoe aan de voorwaarden kan worden voldaan bij een uitrol naar andere gemeenten.

Naar ons idee komen twee modellen in aanmerking:

- uitvoering via (op te richten) AFAC-achtige organisaties in andere gemeenten of andere gemeentelijke instellingen;
- uitvoering via de rijwielhandel.

Uitvoering via gemeenten

Met uitvoering via gemeentelijke organisaties is het voldoen aan de gestelde criteria naar ons idee goed mogelijk.

Er zijn twee vragen die we hier niet goed kunnen beantwoorden.

Allereerst is het de vraag of andere gemeenten dan Amsterdam deze taak op zich willen nemen en de kosten ervan willen dragen.

Ten tweede is het de vraag of deze systematiek een toets door de Europese Commissie kan doorstaan. Er wordt immers een monopolie voor een niet-wettelijke taak gecreëerd.

Uitvoering via de vakhandel

Bij uitvoering via de vakhandel is het naar ons idee onontkoombaar om de kring van ondernemingen die de fietsregistratietags mogen aanbrenge te beperken. Ondernemers zullen zichzelf moeten verplichten zich te houden aan de gestelde voorwaarden. Dit kan bijvoorbeeld door aan te sluiten bij zelfregulering in Bovag-verband. Het is de vraag of dit genoeg is of dat er, analoog aan de controlesystematiek bij APK-keuringen, een steekproefsgewijze controlesystematiek moet worden ingebouwd. In dat geval gaan de kosten al snel oplopen, hetgeen in het licht van de geringe betalingsbereidheid van fietsbezitters een probleem wordt: voor rijwielhandelaren is het dan al snel oninteressant om fietsregistratietags aan te bieden.

6 CONCLUSIE: HOE VERDER MET DE FIETSREGISTRATIETAG?

De proef met fietsregistratietags in Amsterdam is bedoeld om ervaring op te doen met het identificeren van bestaande fietsen en vast te stellen of er aanpassingen in de techniek en de systematiek nodig zijn voordat tot bredere toepassing kan worden overgegaan. De evaluatie van de proef leidt tot de volgende bevindingen en conclusies.

De fietsregistratietags zijn na enkele maanden gebruik nog op de fiets aanwezig, onbeschadigd en goed uitleesbaar. We hebben geen gevallen van witwassen geconstateerd.

De fietsbezitters die een registratietag op hun fiets hebben laten monteren, hebben vertrouwen in de tag en zien een duidelijke meerwaarde boven het traditionele graveren. Ze denken dat de tag helpt om fietsdiefstal te verminderen en de handel in gestolen fietsen te bemoeilijken. De registratietag is niet bedoeld als wondermiddel tegen diefstal: in de praktijk worden fietsen met een registratietag gestolen, net als andere fietsen. De kwaliteit van de aangiften is verbeterd. Maar: niet alle slachtoffers doen aangifte, en niet alle fietsbezitters beschikken nog over de benodigde gegevens, omdat ze hun registratiekaartje kwijt zijn.

De bereidheid van fietsbezitters om voor de registratietag te betalen, is niet overdreven hoog.

De montage van de fietsregistratietags is arbeidsintensief en vereist een goede organisatie. Zowel naar techniek als naar ontwerp zijn er verbeteringen nodig ten opzichte van de registratietag die bij de proef is gebruikt. Deze is nog als prototype te beschouwen.

De tag is bij circa een vijfde van de fietsen niet te gebruiken, in verband met het type fiets (vouwfietsen), de dikte van de framebuizen (atb's), het materiaal (aluminium) of de aanwezigheid van accessoires (sloten, kinderzitjes). De huidige oplossing voor dikkere framebuizen voldoet niet altijd. Soms wordt de tag op een andere dan de standaardplaats aangebracht, in verband met plaatsgebrek. Deze oplossing is uit den boze, omdat de controle op verwijdering van een tag sterk wordt bemoeilijkt. Beter is het om te werken aan een kleinere behuizing, waardoor plaatsgebrek veel minder zal voorkomen.

Ook de keuzemogelijkheid om de tag aan te brengen zonder sporen (groeven) te veroorzaken moet uitgebannen worden.

Verschillende andere problemen hebben meer met de techniek van het prototype-stadium te maken en zullen naar verwachting met minder ingrijpende aanpassingen kunnen worden opgelost.

De beoogde verbetering in de kwaliteit van de aangiften is nog niet optimaal. Een deel van de fietsbezitters raakt het kaartje met gegevens over hun fietsregistratietag kwijt. Dit risico was van tevoren bekend en blijkt zich ook in de praktijk voor te doen. Dit wijst op de wenselijkheid van schaduwregistraties waar fietsbezitters alsnog navraag kunnen doen. De AFAC

heeft een registratie die als zodanig kan dienen. Als in de toekomst rijwielhandelaren een rol bij de identificatie zouden gaan spelen, zouden hun klantregistraties misschien als schaduwregistratie kunnen fungeren.

Op verschillende punten is (nog meer) voorlichting nodig. Fietsbezitters moeten ervan doordrongen zijn dat de fietsregistratietag op zichzelf geen bescherming biedt tegen fietsdiefstal. Ander preventieve maatregelen (het gebruik van goede sloten en stallingen) blijven nodig. Ze moeten snappen dat het fietsregistratiekaartje, met het nummer van de tag, onontbeerlijk is, en dat het bij verkoop of inruil doorgegeven moeten worden. En het moet duidelijk worden dat de fietsregistratietag sporen in het frame *moet* maken.

Zonder waarborgen voor beheer en organisatie kan het systeem niet functioneren. Er moet worden voorzien in:

- een goede bewaking van de uitgave van fietsregistratietags;
- het bewaken van een adequate montage van de tags;
- het bewaken van een adequate controle op witwassen;
- het voorkomen van expliciet malafide praktijken;
- het bevorderen van schaduwregistraties met fiets- en fietsbezittergegevens;
- lage kosten voor fietsbezitters.

Concept, 17 maart 2003

Keuringseisen na-inbouw transponders in fietsen

1. Inleiding

De tweede kamer heeft in december 2001 een motie aangenomen waarin de regering wordt gevraagd een proef uit te voeren in Amsterdam met transponders (tags) in bestaande fietsen.

De keuringseisen zijn opgesteld ten behoeve van het proefproject in Amsterdam. De keuring van een na-inbouwproduct wordt uitgevoerd door een hiertoe geaccrediteerde organisatie en kan alleen plaats vinden in opdracht van de Gemeente Amsterdam. Na goedkeuring kan het product gedurende de proefperiode onder verantwoordelijkheid van de Gemeente Amsterdam worden ingebouwd in de door de Gemeente aangewezen fietsen. De proefperiode duurt maximaal 12 maanden, ingaand vanaf het moment dat het product is goedgekeurd.

Na eventuele goedkeuring mag de leverancier van het na-inbouwproduct het "goedkeurmerk" alleen gebruiken in uitingen waar het gaat om het proefproject in Amsterdam.

Na beëindiging van de proef vervalt de waarde van de goedkeuring, tenzij door de landelijke werkgroep op basis van de evaluatie van de proef anders wordt besloten. Op basis van de evaluatie van de proefneming vindt nadere besluitvorming plaats over landelijke verbreding van de na-inbouw van transponders in fietsen en over mogelijke bijstelling van de keuringseisen van de na-inbouwproducten.

De keuringseisen zijn samengesteld door een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van:

- Gemeente Amsterdam
- ANWB
- Stichting ART
- RAI
- Stichting SCM
- Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit

2. Algemene keuringseisen aan producten voor na-inbouw van transponders in fietsen

Het te keuren product moet aan de volgende specificaties voldoen:

- 2.1 Het product moet na de fabricage van de fiets gemonteerd kunnen worden.
- 2.2 Het product moet “onlosmakelijk” verbonden zijn aan de fiets. Hiermee wordt bedoeld dat het product zodanig aan, op of in de fiets is gemonteerd dat het niet zonder zichtbare schade aan de fiets kan worden verwijderd. Zie ook 4.1.
- 2.3 Het product moet in het gebied onder het zadel bevestigd worden (zie tekening, straal is 20 cm, gemeten vanaf de zadelstrop / bovenzijde staande framebuis).



- 2.4 Het product moet voorzien zijn van een transponder die voldoet aan het Programma van Eisen van de Stichting AVc (december 1999). De leverancier dient hiervoor een schriftelijke verklaring af te geven waarop de toegepaste transponder nader is gespecificeerd.
- 2.5 Naast het na-inbouwproduct wordt de fiets ook voorzien van een zichtbare sticker zodat duidelijk is dat de fiets is voorzien van een transponder. De sticker wordt geplaatst aan de voorkant van de staande framebuis, boven de trapas.

3. Keuringseisen sticker

- 3.1 De sticker dient minimaal 10 cm² groot te zijn.
- 3.2 Bij het verwijderen van de sticker moet deze onherstelbaar beschadigd raken. Hiervoor worden 2 testen uitgevoerd, van maximaal 5 minuten. De gereedschappen die hierbij mogen worden gebruikt zijn dezelfde als gespecificeerd in het ART-reglement ART-MBT-03.
- 3.3 Optioneel: bij het verwijderen van de sticker raakt het frame met het blote oog zichtbaar beschadigd.

4. Keuringseisen na-inbouwproduct:

- 4.1 Het product mag niet eenvoudig buiten werking worden gesteld (transponder niet meer uitleesbaar) of verwijderd zonder dat dit met het blote oog zichtbare schade oplevert aan het product en het frame. Hiertoe worden 3 aanvalstesten uitgevoerd, waarvan het slechtste resultaat niet onder de 2 minuten mag zitten. De gereedschappen die mogen worden gebruikt tijdens de aanvalstesten zijn dezelfde als gespecificeerd in het ART-reglement ART-MBT-03. Daarnaast mag bij de aanvalstest ook gebruik worden gemaakt met andere gangbare gereedschappen, verkrijgbaar bij doe-het-zelf-zaken. Zie voor controle uitleesbaarheid 4.5.
- 4.2 Een product dat is verwijderd zoals onder 4.1 bedoeld moet onbruikbaar zijn voor bevestiging op een andere fiets.
- 4.3 **Vervallen voor de proefneming.** Het product en de bevestigingsmethode dienen van een zodanige kwaliteit te zijn dat bij normaal gebruik de werking gegarandeerd blijft. Hiertoe wordt een ruwheidstest uitgevoerd (nadere specificaties op te stellen door TNO), waarbij de impact van het normale gebruik over een langere periode gesimuleerd wordt. Het product dient na de test nog steeds aan, in of op de fiets bevestigd te zijn en uitleesbaar te zijn.
- 4.4 Om de duurzaamheid van het product te testen wordt een standaard corrosietest uitgevoerd (ISO 9227, first edition december 1990, “Corrosion test in artificial atmospheres-salt spray test”).
- 4.5 Het gemonteerde product moet uitleesbaar zijn op een afstand van minimaal 5 cm. Dit moet van buitenaf kunnen plaatsvinden zonder dat daar extra handelingen voor nodig zijn (zoals het verwijderen van het zadel). Hiervoor worden 3 testen uitgevoerd. Alle testen moeten een positief resultaat opleveren. De testen worden uitgevoerd met een universeel uitleesapparaat conform het Programma van Eisen van AVc (december 1999). AVc stelt hiervoor een reader (AEG H5-ISO) beschikbaar.

BIJLAGE 2

Motie Tweede Kamer

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002

Nr. 13

MOTIE VAN HET LID DIJSSELBLOEM C.S.

Voorgesteld 8 november 2001

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de fietschip voor nieuwe fietsen is gelanceerd in het kader van het Masterplan Fiets en het kader van het Integraal Veiligheidsprogramma om fietsendiefstal te beteugelen;

overwegende, dat de rijksoverheid een belangrijke verantwoordelijkheid heeft, samen met gemeenten, om fietsdiefstal te verminderen en de bereidheid tot politieaangifte weer te verhogen;

overwegende, dat het aantal gestolen fietsen onacceptabel hoog is, tussen de 700 000 en 800 000 fietsen per jaar, vooral in de grote steden;

constateert dat een proefproject in Amsterdam een belangrijke impuls kan geven in de introductie van de antidiefstal-fietschip ook bij niet-nieuwe fietsen;

verzoekt de regering in 2002 gezamenlijk met de gemeente Amsterdam een proefproject voor de fietschip te starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

Dijsselbloem
Van der Steenhoven
Giskes
Eurlings
Van Bommel