

Vergaderjaar 2007–2008

**31 219**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het aanmerken van het kentekenregister als basisregistratie alsmede in verband met de herziening van de gegevensverstrekking uit het kentekenregister en enkele andere wijzigingen**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 18 december 2007

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Het verheugt mij dat het wetsvoorstel op de instemming van de fracties die gereageerd hebben mag rekenen. Hieronder ga ik in op de in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per onderwerp.

#### **Het kentekenregister als basisregistratie**

De leden van de SP-fractie geven aan bezorgd te zijn over het feit dat er andere afnemers van gegevens uit het kentekenregister zijn dan overheidsorganen en vragen zich af wie die andere afnemers zijn. Onder de reeds bestaande wetgeving zijn er ook nu al andere afnemers dan overheidsorganen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd: advocaten (bijvoorbeeld voor de afhandeling van rechtszaken als gevolg van ongevallen waarbij voertuigen zijn betrokken, curatoren (in het kader van de afhandeling van faillissementen), verzekeringsmaatschappijen (ten behoeve van de schade-afwikkeling), de belangenbehartigers van de automobielbranche (straks: de informatieproviders; ten behoeve van statistische bewerkingen en voertuiginformatiesystemen) en particulieren. Al deze personen en instanties krijgen slechts in beperkte mate gegevens uit het kentekenregister en alleen onder een strikte doelbinding. Ook houdt de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) als verantwoordelijke voor het kentekenregister toezicht op de wijze waarop de verstrekte gegevens worden gebruikt.

De leden van de SP-fractie vragen of er met het onderhavige wetsvoorstel een einde komt aan het gebruik van APK-gegevens door commerciële partijen. De verstrekking van gegevens uit het kentekenregister voor commerciële doeleinden is reeds met ingang van 1 maart 2007 stopgezet. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij mijn brief van 20 februari 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XII, nr. 55).

De leden van de SP-fractie vragen of er met een kentekenregister als basisregistratie een verbetering van de daadkracht en efficiëntie van de overheid kan ontstaan en of er besparingen voor de automobilisten te verwachten zijn. Een verbetering op het gebied van de daadkracht en efficiëntie zal vooral het gevolg zal zijn van het feit dat diverse basis-

registraties met elkaar gegevens zullen gaan uitwisselen, met als gevolg dat deze gegevens niet meermalig door burgers en bedrijven hoeven te worden aangeleverd. Met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel heeft dit uiteraard voornamelijk gevolgen voor eigenaren van voertuigen, want de gegevens die in het kentekenregister staan hebben uiteraard slechts betrekking op degenen op wiens naam een voertuig staat geregistreerd. Voor deze groep van burgers en bedrijven zal er dus als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel sprake zijn van een vermindering van de administratieve lasten. Met name ten aanzien van niet-gevoelige gegevens zal het bovendien voor voertuigeigenaren makkelijker worden om deze verstrekt te krijgen. Een beperkte set van gegevens wordt al via de website van de RDW verstrekt onder opgave van een kenteken. Deze set zal in de komende tijd worden uitgebreid. Het betreft hier uitsluitend niet-gevoelige gegevens.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom omvorming van het kentekenregister tot basisregistratie niet leidt niet tot lagere kosten voor de burger, anders dan de genoemde tijdswinst. Dit is omdat het kentekenregister in de praktijk reeds grotendeels als basisregistratie fungeert. Het onderhavige wetsvoorstel introduceert de beginselen die ten grondslag liggen aan het systeem van basisregistraties, zoals verplicht gebruik en de terugmeldplicht voor overheidsorganen, maar in de praktijk verandert er weinig aan de wijze waarop het kentekenregister functioneert.

De leden van de VVD-fractie vragen of de omvorming van het kentekenregister tot basisregistratie op den duur kan leiden tot afschaffing van de toonplicht van het kentekenbewijs of zelfs tot afschaffing van het papieren kentekenbewijs. In de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel is aangegeven dat afschaffing van de toonplicht van het kentekenbewijs zal plaatsvinden zodra de handhavingsproblemen die de afschaffing van de toonplicht met zich brengt zijn opgelost. Zoals in de memorie van toelichting is toegezegd zal een onderzoek worden gedaan naar de voorwaarden waaronder de afschaffing van de toonplicht van het kentekenbewijs in de toekomst zal kunnen plaatsvinden. Op dit moment is er een «smartcard» in conceptuele ontwikkelfase, die in de toekomst wellicht het papieren kentekenbewijs kan gaan vervangen. Het moment van invoering hangt af van de mogelijkheden in de andere EU-landen om hier mee om te kunnen gaan.

### Het nieuwe gegevensverstrekkingenbeleid

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het komt dat de internationale uitwisseling van gegevens in een stroomversnelling is geraakt en welke maatregelen Nederland neemt op het gebied van de standaardisatie van de toegenomen internationale uitwisseling van gegevens.

De (behoefte aan) internationale gegevensuitwisseling is de laatste jaren zeer toegenomen vanwege:

- de toename van import en export van voertuigen;
- toename van het aantal lidstaten van de Europese Unie;
- behoefte om intensiever de (toenemende) grensoverschrijdende voertuigfraude en -criminaliteit en terrorisme te bestrijden;
- het besef dat voertuigen een zeer vaak voorkomende modus operandi zijn bij vele vormen van (niet alleen voertuig-)fraude en criminaliteit;
- toenemende druk om bekeuringen voor verkeersovertredingen als ook parkeer- en tolgeldovertredingen bij buitenlandse overtreeders te innen.

Daarnaast is er sprake van het tot stand komen van veel nieuwe wet- en regelgeving, zowel nationaal als binnen de Europese Unie (onder andere Richtlijn 1999/37<sup>1</sup> en de Derde Richtlijn Rijbewijzen<sup>2</sup>). Verder zijn er de afgelopen jaren enkele belangrijke verdragen ter zake mede door Nederland ondertekend zoals de verdragen van Senningen<sup>3</sup>, van Enschede<sup>4</sup> en met name van Prüm<sup>5</sup>. Ten aanzien van het Verdrag van Prüm is gedurende het Duitse voorzitterschap besloten dat dit verdrag onder de

<sup>1</sup> Richtlijn 1999/37 van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PbEG L138).

<sup>2</sup> Richtlijn 2006/126 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEG L403).

<sup>3</sup> Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg inzake grensoverschrijdend politieel optreden van 8 juni 2004 (Trb. 2005, 35).

<sup>4</sup> Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de grensoverschrijdende politieële samenwerking en de samenwerking in strafrechtelijke aangelegenheden van 2 maart 2005 (Trb. 2005, 241).

<sup>5</sup> Verdrag tussen het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk Spanje, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van het terrorisme, de grensoverschrijdende criminaliteit en de illegale migratie van 27 mei 2005 (Trb. 2005, 197);

EU-wetgeving zal worden gebracht, waardoor dit voor alle 27 EU-lidstaten en de vier EFTA landen zal gaan gelden. De genoemde verdragen beogen de handhavingsautoriteiten on-line en *real time* toegang tot en hiermee informatie uit de voertuigregistraties van diverse landen te geven.

De ondertekenaars van het Verdrag van Prüm hebben gekozen voor het, op initiatief van Nederland ontwikkelde, systeem voor informatie-uitwisseling (EUCARIS) en begin 2008 zal de Nederlandse politie dan ook gebruik gaan maken van dit systeem. De handhavende autoriteiten van de mede-ondertekenaars zullen met gebruikmaking van deze technologie in 2008 kunnen beschikken over de toegang tot elkaars voertuigregistraties. De Commissie wenste in eerste instantie op basis van de nieuwe Derde Rijbewijsrichtlijn de uitwisseling van informatie over rijbewijzen te gaan regelen door het bouwen van een nieuw eigen systeem, het zogenoemde RESPER-informatiesysteem. Mede dankzij bemiddeling van mijn voorganger bij de Eurocommissaris van Transport, wordt nu het reeds jaren goed functionerende EUCARIS systeem door een onafhankelijke derde geëvalueerd.

Als ook de Commissie de voordelen gaat inzien zal de, door Nederland geïnitieerde en door de meeste andere lidstaten onderschreven, visie met betrekking tot de noodzakelijk gegevensuitwisseling worden geëffectueerd, te weten:

- gebruik maken van één ICT-technologisch concept dat zijn waarde in de praktijk heeft bewezen, inclusief de aspecten privacy en security, waarvoor geen buitensporige nieuwe investeringen meer behoeven te worden gedaan;
- gebruik de registratie-autoriteiten (in Nederland: de RDW) als nationaal contactpunt voor de informatieuitwisseling, waardoor niet alle buitenlandse handhavingsautoriteiten (rechtstreeks, on-line en *real time*) toegang behoeven te krijgen. Nederlandse handhavingsautoriteiten die informatie met betrekking tot buitenlandse voertuigen en rijbewijzen willen hebben, kunnen deze opvragen door gebruik te (blijven) maken de reeds nationaal bestaande technische voorzieningen voor bevragingen bij de RDW.

Ik zeg u toe dat dit onderwerp, zowel de toenemende bevragingen en behoefte aan informatie, als het voorkomen dat voor de technisch oplossingen wielen opnieuw worden uitgevonden door mij op de voet zullen worden gevolgd en dat ik mijn aandacht er ook vooral op zal richten dat er in EU-verband geen onnodige investeringen zullen worden gedaan, noch van de lidstaten zullen worden gevraagd.

### **Het fietsenregister**

De leden van de SP-fractie geven aan verheugd te zijn met de wettelijke basis die nu voor het fietsenregister gecreëerd wordt. Zij vragen op welke termijn dit fietsenregister tot stand komt en of er al een stappenplan is om dit fietsenregister te vullen. Het fietsenregister is al enige jaren geleden door de RDW ontwikkeld en geïmplementeerd. Alleen de vulling van het register met gestolen en vermiste fietsen door de politie bleek in de praktijk op invoeringsproblemen te stuiten. Nadat hiervoor een hernieuwd stappenplan door de politieorganisatie is opgesteld, hebben in de afgelopen periode de meeste politieregio's een aansluiting op het register gerealiseerd. Het doel is dat op 1 januari 2008 tachtig procent van de korpsen is aangesloten, waaronder die van de vier grote steden.

De leden van de ChristenUnie vragen hoe de financiering van het fietsenregister zich verstaat in relatie tot de bestaande financiering van het kentekenregister. Voorts vragen zij of de regering hun mening deelt dat het van belang is dat zoveel mogelijk fietsen worden geregistreerd en dat betaling een drempel kan opwerpen voor registratie. De reden dat er voor het fietsenregister is gekozen voor een andere vorm van financiering dan voor het kentekenregister is gelegen in het feit dat het kentekenregister

wordt gefinancierd uit de tarieven voor kentekenbewijzen. Voor fietsen bestaan geen kentekenbewijzen en behoort een dergelijke vorm van financiering niet tot de opties. Het fietsenregister wordt thans volledig uit publieke middelen betaald. Denkbaar is echter dat in de toekomst wordt gekozen voor een andere vorm van financiering, bijvoorbeeld in de vorm van vrijwillige registratie van fietsen uit voorzorg door de burger, zodat de fiets indien deze na diefstal wordt teruggevonden aan de eigenaar kan worden teruggegeven, dan wel door de fietsfabrikanten, die de kosten daarvan doorberekenen aan de klant. Tot slot is het denkbaar dat verzekeringsmaatschappijen bij hen verzekerde fietsen laten registreren. Om deze andere vormen van financiering niet bij voorbaat uit te sluiten is besloten de mogelijkheid tot het in rekening brengen van een aansluittarief, een registratietarief of verstrekkingstarief op te nemen. Aangezien het inderdaad van groot belang is dat zoveel mogelijk fietsen worden geregistreerd, zal er evenwel vooralsnog geen sprake zijn van tarief voor registratie.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom er niet voor is gekozen om ook voor nieuwe fietsen de persoonsgegevens van de eigenaar te registreren. Besloten is geen persoonsgegevens op te nemen van eigenaren van nieuwe fietsen. Van elke nieuwe (bijvoorbeeld door de fabrikant) aangemelde nieuwe fiets worden wél de kenmerken opgenomen in het fietsenregister. Pas als de fiets als gestolen of vermist wordt gemeld, worden de persoonsgegevens van de eigenaar aan de gegevens van de fiets gekoppeld. Registratie van de persoonsgegevens van alle fietsen zou betekenen dat de persoonsgegevens van de eigenaar door de verkoper moeten worden aangeleverd bij het fietsenregister. Dit zou dan ook moeten gelden bij elke volgende verkoop van een fiets. Dit zou een grote administratieve last met zich brengen, voor zowel bedrijven als voor de burger, terwijl het geen grote voordelen oplevert.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoeveel fietsen in Nederland inmiddels een antidiefstalchip (ook wel genoemd: fietschip) hebben en hoeveel procent van de nieuwe fietsen standaard is voorzien van een antidiefstalchip. Per 15 oktober jl. waren 4 524 283 fietsen in het register van de RDW geregistreerd. Van dat aantal zijn 2 456 131 fietsen voorzien van een chip. Op dezelfde datum stonden 6298 fietsen met chip en 1835 fietsen zonder chip als gestolen geregistreerd. Van de diefstalgevoelige fietsen in het duurdere segment is overigens het merendeel voorzien van een fietschip.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen op welke manier de regering de verspreiding van fietschips gaat bevorderen en of wordt overwogen fietschips te verplichten voor nieuwe fietsen. Nu het fietsenregister gevuld gaat worden, is het van belang voor de opsporing dat het aantal fietsen met een fietschip verder toeneemt. Er wordt vanuit de stuurgroep Fietsdiefstal<sup>1</sup> bij de fabrikanten aangedrongen dit verder ter hand te nemen.

Tot slot vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie welke mogelijkheden de regering ziet om het inbouwen van fietschips in bestaande fietsen te stimuleren. Tijdens een proefneming in Amsterdam bleek dat voor het inbouwen van de fietschip in bestaande fietsen de benodigde techniek nog niet voorhanden was. De door TNO geteste techniek bleek in de praktijk nog te gevoelig voor het vernielen of verwijderen van de aangebrachte chip. Stimulering zal zeker plaats vinden op het moment dat deze techniek wel beschikbaar is en deze tegen acceptabele kosten kan worden toegepast.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

---

<sup>1</sup> Hierin zijn diverse partijen vertegenwoordigd, onder andere de ministeries van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat, de RDW, de politie, de VNG, de ANWB, de Fietsersbond en de fietsfabrikanten.