Gemeente Amsterdam

# Raadsinformatiebrief
Beantwoording schriftelijke vragen

| | |
|---|---|
| Aan: | De leden van de gemeenteraad van Amsterdam |
| Datum | 2 juni 2026 |
| Portefeuille(s) | Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit |
| Portefeuillehouder(s): | Melanie van der Horst |
| Behandeld door | Parkeren, 5.1, 2, i amsterdam.nl |
| Onderwerp | Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Rijpkema inzake wildgroei onterechte parkeerboetes |

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 9 april 2026 heeft het college schriftelijke vragen ontvangen van het lid Rijpkema inzake wildgroei onterechte parkeerboetes. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

**1** *Toelichting:*
*Steeds meer gemeenten gebruiken scanauto's om geparkeerde auto's te controleren en daar gaat veel mis. Volgens de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) wordt zo'n 10 procent van de boetes onterecht opgelegd (1 op de 10).Landelijk krijgen mensen die bezwaar maken, in 40 tot 62 procent van de gevallen gelijk.*

*Scanauto's maken alleen een momentopname en zien geen omstandigheden, zoals laden/lossen of een gehandicaptenparkeerkaart die achter de voorruit ligt. Daardoor volgen automatisch boetes, ook als er een uitzondering geldt. De AP concludeert dat de combinatie van technologie en menselijk oordeel leidt tot risico's en tekortkomingen. Burgers krijgen te maken met tijdrovende, geautomatiseerde bezwaarprocedures en gebrekkige transparantie. Gemeenten nemen hun belangen onvoldoende mee bij het ontwerp van de handhaving.*

*Daarnaast worden privacy-risico's niet altijd voldoende onderzocht en beperkt, en is de controle op commerciële partijen vaak onvoldoende.*

*Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van JA21 , op grond van artikel 84 van het Reglement van orde gemeenteraad en raadscommissies Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen:*

1. **Is het college bekend met het artikel over het voorgaande op de site van de NOS[1]?**

   **Antwoord:** Ja, het college is bekend met het artikel en het onderliggende rapport van de AP. Het college ondersteunt het kritisch onderzoeken van het gebruik van scanauto's en algoritmes door de AP. Begin 2025 heeft de gemeente Amsterdam daarom meegewerkt aan dit onderzoek door de uitgebreide beantwoording van 21 schriftelijke vragen. Ter

[1] https://nos.nl/artikel/2609680-1-op-de-10-parkeerboetes-scanauto-is-onterecht

informatie de beantwoording van deze vragen als aparte bijlage. De landelijke cijfers die het AP noemt ziet het college niet terug in de Amsterdamse parkeerhandhaving. Het college is van mening dat de parkeerhandhaving zorgvuldig gebeurt en de grote voordelen opwegen tegen de nadelen.

2. **Hoeveel parkeerboetes worden er in Amsterdam per jaar opgelegd en hoeveel geld wordt daarmee opgehaald?**

   **Antwoord:** De gemeente Amsterdam legde in 2025 853.00 parkeerbonnen op.
   Dit leverde € 56,3 aan inkomsten parkeerbelasting van Nederlandse en buitenlandse voertuigen op (zie bijgevoegde Factsheet Straatparkeren 2024-2025).

   Hierbij moet vermeld worden dat er niet verdiend wordt aan het opleggen van parkeerbonnen. Een parkeerbon is namelijk kostenneutraal. Deze heeft bovendien een wettelijk begrenst tarief. Enerzijds is het tarief de uitkomst van de rekensom 'totale kosten parkeerhandhaving, gedeeld door geraamd aantal parkeerbonnen per jaar'. Zo kan de gemeente geen winst maken op parkeerbonnen, want het mag ten hoogste de kosten van parkeerhandhaving dekken. Anderzijds is er een wettelijk maximumtarief, dat jaarlijks geïndexeerd wordt. Voor 2026 is dit vastgesteld op € 82,00. Hier wordt één uur parkeerkosten bij opgeteld, of meer uren als dit via scanfoto's kan worden aangetoond.

3. **Hoe vaak komt het in Amsterdam voor dat burgers eerst een bezwaarprocedure of rechtszaak moeten starten om een onterechte scanautoboete ongedaan te maken, en neemt het college deze bezwaren serieus genoeg om de systemen proactief te verbeteren, in plaats van het probleem af te schuiven op individuele procedures?**

   **Antwoord:** Een parkeerbon wordt pas opgelegd na een individuele, persoonlijke beoordeling door een getrainde parkeercontroleur. In 2025 heeft Amsterdam in totaal 143.400 bezwaren ontvangen. Uit analyse van de bezwaren van Nederlandse voertuigen blijkt dat 98% van alle parkeerbonnen terecht is:

   - Bij 82% van de parkeerbonnen wordt geen bezwaar ingediend, bij 18% wel;
   - In 6% van de gevallen wordt bezwaar ingediend, maar niet toegewezen. De afgewezen bezwaren hebben geleid tot 965 beroepszaken;
   - In 10% van de gevallen is er voor het kenteken geen geldig parkeerrecht aanwezig, maar wordt de parkeerbon na bezwaar toch vernietigd omdat blijkt dat de parkeerder een begrijpelijke vergissing heeft gemaakt (bijvoorbeeld na een verkeerd kenteken of parkeren over de grens van een vergunningebied);
   - Bij 2% van de parkeerbonnen blijkt achteraf onterecht opgelegd en wordt daarom vernietigd. Bijvoorbeeld door een fout in de administratie van het parkeerrecht (bijvoorbeeld na een storing) of een verkeerde beoordeling in de handhaving.

   Het maken van een bezwaar is zeer eenvoudig en transparant. Iemand die een parkeerbon heeft ontvangen kan online op eenvoudige wijze alle informatie (inclusief scanfoto's) inzien en in een paar minuten bezwaar maken. In 2025 werd 95% van deze bezwaren

binnen 4 weken afgehandeld. We werken er voortdurend aan om dit proces nog makkelijker te maken. Door verschillende soorten bezwaren te analyseren, voeren we gericht verbeteringen door. Zie voorbeelden onder vraag 9.

4. **Hoeveel van deze onterechte boetes worden aangevochten?**

   **Antwoord:** Zie beantwoording vraag 3 en 5 en bijgevoegde Factsheet Bezwaren 2025 met data en inzichten over parkeerbonnen en bezwaren van Nederlandse voertuigen.

5. **Kan het college een overzicht geven van:**
   a. **het aantal parkeerboetes dat in Amsterdam in de afgelopen vijf jaar is opgelegd met behulp van scanauto's;**
   b. **het aantal bezwaren tegen deze boetes in dezelfde periode en het percentage daarvan dat (geheel of gedeeltelijk) gegrond is verklaard.**
   c. **het aantal gevallen waarin burgers uiteindelijk een rechtszaak moesten starten om een onterechte boete ongedaan te maken? En het succespercentage van de rechtszaken?**

   **Antwoord:** Het antwoord op vraag 5.a. en 5.b. vindt u in onderstaande tabel. In de tabel valt op dat het aantal parkeerbonnen dat ambtshalve is vernietigd, is toegenomen. Dit komt onder andere doordat we het nu beter bijhouden, maar ook door het succesvol toepassen van het casemanagement, waarbij mensen met grote problemen rondom opgelegd parkeerbonnen worden geholpen. Daarnaast worden er meer parkeerbonnen ambtshalve vernietigd als er storingen zijn geweest. Voor het antwoord op vraag 5.c. is het is belangrijk om te vermelden dat het bezwaar maken gratis en eenvoudig is. Ook is geconstateerd dat de beroepszaak voor dit onderwerp niet of nauwelijks voorkomt. Dit komt doordat dit soort bezwaren tijdens bezwaarprocedure gegrond worden verklaard en men dus niet meer in beroep hoeft te gaan. Soms wordt een parkeerbon zelfs ambtshalve vernietigd als de burger, ondernemer of bezoeker met 14020 belt over een scanfout. Het succespercentage van de rechtszaken wordt niet bijgehouden en is daarmee onbekend voor het college.

| **Parkeerbonnen** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Opgelegd | 483.765 | 505.269 | 527.894 | 574.162 | 746.013 | 854.124 |
| Ambtshalve vernietigd | 0 | 309 | 204 | 689 | 2.567 | 10.761 |
| Opgelegd exclusief ambtshalve vernietigd | 483.765 | 504.960 | 527.690 | 573.473 | 743.446 | 843.363 |
| Heeft bezwaar aangetekend | 76.687 | 84.527 | 85.483 | 98.172 | 123.700 | 138.109 |
| Percentage dat bezwaar heeft aangetekend (%) | 16 | 17 | 16 | 17 | 17 | 16 |
| Bezwaar toegewezen | 51.098 | 54.806 | 56.702 | 62.241 | 79.711 | 86.927 |
| Opgelegd, netto | 432.644 | 450.083 | 470.939 | 511.157 | 663.641 | 765.380 |

6. **Wat zijn de kosten van dit aanvechten? Graag per geval en hoeveel kost dat in totaal?**

   **Antwoord:**
   Een bewoner, ondernemer of bezoeker van Amsterdam kan altijd kosteloos in bezwaar gaan tegen een parkeerbon. Als dit bezwaar wordt afgewezen, dan kan de persoon in kwestie in beroep gaan tegen dat besluit. Per beroepszaak betaalt een burger € 54,- aan griffierechten. Als een niet-natuurlijk persoon een procedure start bedragen de kosten € 397,- per beroepszaak.

7. **Is het college het met de fractie van JA21 eens dat het structureel opleggen van onterechte parkeerboetes door scanauto's (naar schatting 1 op de 10 boetes) problematisch is voor het vertrouwen van Amsterdammers in de gemeentelijke handhaving en voor het woon- en werkklimaat in de stad?**

   **Antwoord:**
   In 2025 zijn 62 miljoen voertuigen gecontroleerd. In 0,01% van de gevallen is de controle (achteraf gezien) niet goed verlopen en heeft dit geleid tot een onterechte parkeerbon. Denk aan een scanfout, niet signaleren van laden/lossen of een bijzonder parkeerplek. Dit is 1% van de opgelegde parkeerbonnen. Daarnaast worden er in even grote mate onterechte parkeerbonnen opgelegd als gevolg van fouten in de administratie van een parkeerrecht. Het totale aandeel onterechte parkeerbonnen omvat dus circa 0,02% van het aantal controles en 2% van de opgelegde parkeerbonnen. Daarnaast komt het helaas vaak voor dat een parkeerbon wordt vernietigd omdat de parkeerder aangeeft een vergissing te hebben gemaakt. Door de boodschap uit het rapport van de Autoriteit Persoonsgegevens één op één te kopiëren, is er onterecht het beeld ontstaan dat ook in Amsterdam 1 op de 10 parkeerbonnen onterecht wordt opgelegd. In Amsterdam wordt in 98 procent van de gevallen de parkeerbonnen terecht opgelegd. Het college kan zich dus niet vinden in de strekking dat er structureel onterecht parkeerbonnen worden opgelegd. Zie voor meer informatie de bijgevoegde Factsheet Bezwaren 2025.

8. **Deelt het college de zorg van de Autoriteit Persoonsgegevens dat scanauto's onvoldoende context kunnen vaststellen (zoals laden/lossen of een gehandicaptenkaart), waardoor bestaande parkeervergunningen of uitzonderingen onvoldoende snel of adequaat worden gehonoreerd? Zo nee, waarom niet?**

   **Antwoord:**
   Nee, het college deelt deze zorg niet. Het beoordelen van fiscaal parkeren met behulp door scanauto's verzamelde omgevingsfoto's blijkt een effectieve en transparante

werkwijze. Slechts in een klein deel van de uitgevoerde voertuigcontroles blijkt de situatie onvoldoende goed beoordeeld. Niet alle voorbeelden uit het rapport van AP zijn ook in de Amsterdamse situatie van toepassing. In Amsterdam wordt bijvoorbeeld alleen gewerkt met papieren gehandicaptenkaarten op niet aan een kenteken gebonden gehandicaptenparkeerplaatsen. Het parkeerrecht voor mensen met een gehandicaptenparkeervergunning is digitaal ingeregeld.

De fiscale handhaving bestaat uit een zorgvuldig proces waarbij er diverse controles zijn ingebouwd. Binnen het scanproces worden meerdere controles uitgevoerd.

- De scanauto controleert of er een digitaal vastgelegd parkeerrecht bekend is;
- Als er geen parkeerrecht bekend is, worden voertuigen met behulp van foto's altijd handmatig op afstand beoordeeld. De medewerker gebruikt daarbij niet alleen de foto's, maar ook andere systemen om een goede beoordeling te maken. Deze systemen geven bijvoorbeeld een signaal als er bijzonderheden zijn, zoals eerdere onterechte parkeerbonnen voor dat kenteken of die parkeerplek;
- Als de medewerker twijfelt dan wordt er een opvolgscooter ter plaatse gestuurd. En wordt de situatie nogmaals fysiek beoordeeld;
- In de nachtrun wordt nogmaals gecontroleerd of er daadwerkelijk geen parkeerrecht actief was.

Pas na deze controlereeks worden de constateringen de volgende dag aangeleverd bij de directie Belastingen en worden deze verwerkt tot een parkeerbon.

Kentekenhouders met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen in Amsterdam kosteloos een (digitale) gehandicaptenparkeervergunning aanvragen om op een fiscale parkeerplaats te parkeren. De GPK kaart hoeft dus niet zichtbaar voor de autoruit gelegd te worden. Dit is overigens ook niet wenselijk gelet op de diefstalgevoeligheid van deze kaart.

Daarnaast zijn de specifieke aangewezen gehandicaptenparkeerplaatsen, of het nou een algemene of een persoonsgebonden plaats betreft, net als alle andere belanghebbendenplekken, ingetekend in de digitale parkeerplaatsenkaart. Deze plekken worden gezien als niet-fiscaal en worden niet meegenomen in de handhaving. Mocht een dergelijke plek of een andere belanghebbendenplek wél worden gescand, dan kan de medewerker die de scanfoto's controleert zien aan de bebording dat het een belanghebbendenplek betreft. Op deze en de in de vorige alinea genoemde manieren worden kentekenhouders met een gehandicaptenparkeerkaart dus ontzien.

Situaties waar het gaat om laden en lossen worden op basis van foto's beoordeeld. Als er sprake is van zichtbare laad- en losactiviteiten, bijvoorbeeld als een persoon een pakketje uit de auto pakt, dan wordt er geen parkeerbon opgelegd. Bij twijfel wordt ook hier de opvolgscooter ingezet. Bij de afhandeling van bezwaren worden er ook bezwaren afgehandeld met betrekking tot laden en lossen. In deze gevallen waren de laad-/los activiteiten niet waarneembaar op de foto's. Het laden en lossen is in deze bezwaarzaken achteraf aangetoond bijvoorbeeld door het aanleveren van een pakbon.

9. **Welke concrete maatregelen neemt de gemeente Amsterdam momenteel om het aantal onterechte boetes door scanauto's te beperken, met name op het gebied van betere AI-algoritmes, menselijke controle, registratie van gehandicaptenkaarten, herkenning van laden/lossen-situaties en communicatie naar burgers?**

**Antwoord:**
De uitvoering van de handhaving en het opleggen van parkeerbonnen dient betrouwbaar, zorgvuldig, rechtmatig, maar ook rechtvaardig en proportioneel te zijn. Daarbij zijn ook principes van menselijke maat van belang. We willen zoveel mogelijk voorkomen dat parkeerders worden belast met onnodige en vermijdbare parkeerbonnen die achteraf gegrond worden verklaard.

Maar ook zoals weergegeven is in antwoord 8 zijn de processen zorgvuldig ingeregeld.
- Er vindt menselijke beoordeling plaats van de voertuigen die geen actief parkeerrecht hebben;
- Bij twijfel volgt inzet van de opvolgscooter;
- Uitgifte van digitale gehandicaptenparkeervergunningen aan de hand van de gehandicaptenparkeerkaart (GPK);

Mede door een aantal doorgevoerde verbeteringen is in de loop van 2025 een daling te gerealiseerd in het aantal onterechte parkeerbonnen als gevolg van verkeerde beoordelingen in de handhaving. Daarnaast worden mede aan de hand van analyses op de behandelde bezwaren continue verbeteringen doorgevoerd op verschillende vlakken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:
- Aanpassing bebording m.b.t. verwijzingen naar een parkeerautomaat;
- Implementatie RDW check: Bij het invoeren van het kenteken in een parkeerautomaat wordt het bijbehorende type en de kleur van het voertuig weergegeven. Dit als extra check of het juiste kenteken is ingevoerd door de parkeerder;
- Aanpassing van grenzen van tariefgebieden/vergunningsgebieden;
- Continu aandacht voor het verbeteren van de verschillende communicatiemiddelen naar parkeerders. Denk hierbij aan brieven/website/ bebording/informatiescherm parkeerautomaat etc.

10. **Acht het college de huidige inzet van scanauto's voldoende om parkeerovertredingen effectief te handhaven zonder daarbij disproportioneel veel onterechte boetes te veroorzaken? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, welke aanvullende maatregelen worden overwogen om de foutmarge structureel te verkleinen?**

**Antwoord:** De huidige manier van handhaven betaald parkeren bestaat uit een persoonlijke beoordeling door een parkeercontroleur, na een eerste voorselectie door een scanauto. In combinatie met een zeer laagdrempelige en snelle manier van bezwaar maken, zorgt dit voor een effectieve en rechtvaardige handhaving. Amsterdam kent sinds de start van deze werkwijze in 2012 steeds minder parkeeroverlast, een toegenomen gemak om een vrije parkeerplek te vinden en een stijgende betalingsbereidheid van

parkeerders. Het college ziet niet dat er disproportioneel veel onterechte boetes worden opgelegd. Zie de antwoorden bij vraag 3 en 7: onterechte parkeerbonnen vormen 0,02% van alle uitgevoerde controles, 2% van alle parkeerbonnen en 12% van alle ingediende bezwaren. Bij de interpretatie van de cijfers ontstaan er helaas wel eens misverstanden. Goed om daarbij te beseffen is dat niet elk toegekend bezwaar betekent dat er een parkeerbon onterecht is opgelegd. De overgrote meerderheid komt immers door een vergissing van de parkeerder. En als er wel sprake is van een fout door de gemeente is dat vaak niet het gevolg van het gebruik van de scanauto, maar bijvoorbeeld een fout in de administratie van een parkeerrecht. Ondanks dat er niet disproportioneel veel onterechte parkeerbonnen worden opgelegd, is er altijd ruimte voor verbetering. Voor de aanvullende maatregelen die wij daarvoor nemen, verwijzen we u naar de beantwoording van vraag 9.

11. **Is het college het met de fractie van JA21 eens dat de gemeente onvoldoende rekening houdt met kwetsbare groepen, zoals digitaal minder vaardige burgers en houders van een gehandicaptenparkeerkaart, bij het ontwerp en de uitvoering van de parkeerhandhaving met scanauto's?**

**Antwoord:**
De gemeente houdt rekening met kwetsbare groepen, bijvoorbeeld door hulp bij het aanvragen van een parkeervergunning en de soorten beschikbare vergunningen. De inzet van scanauto's heeft hier geen invloed op. In het antwoord op vraag 8 leest u terug hoe wij bij het scannen omgaan met kentekenhouders van gehandicaptenparkeerkaarten.

12. **Deelt het college de conclusie van de AP dat de huidige geautomatiseerde bezwaarprocedures en digitale communicatie leiden tot onnodige stapeling van boetes en onvoldoende transparantie voor burgers?**

**Antwoord:**
Nee, bij Parkeren is er geen sprake van geautomatiseerde bezwaarprocedures. Bij de afhandeling van de bezwaren is er altijd tussenkomst van een medewerker. Verder kunnen burgers via MijnOverheid aangeven dat zij parkeerbonnen altijd per post willen ontvangen in plaats van digitaal. Aanmaningen worden sowieso altijd per post verzonden.

13. **Is het college het eens dat de inzet van scanauto's in de huidige vorm te veel nadruk legt op volume en inkomsten?**

**Antwoord:**
De uitvoering van het parkeerbeleid draagt bij aan de grotere doelstellingen van de stad. Met de invoering van betaald parkeren dragen we bij aan een duurzame, toegankelijke stad in beweging. Door het heffen van parkeerbelasting brengen we de vraag en aanbod van het parkeren in balans. Rechtvaardigheid en rechtmatigheid zijn belangrijke pijlers in de uitvoering.

De scanauto's worden binnen de venstertijden ingezet en rijden regelmatig door de gehele stad zodat er op alle plekken gecontroleerd kan worden of er aan de parkeerbelasting is voldaan. Deze regelmatige controles hebben een positieve invloed op de betalingsbereidheid onder alle parkeerders via belparkeren, betalen aan de automaat en het afnemen van parkeervergunningen.

14. **Acht het college het mogelijk om, in lijn met de aanbevelingen van de Autoriteit Persoonsgegevens, een pilot of structurele aanpassingen door te voeren waardoor scanauto's beter rekening houden met uitzonderingssituaties (laden/lossen, gehandicaptenkaarten) en de foutmarge significant wordt verlaagd? Zo nee, waarom niet?**

**Antwoord:**
Er is op verschillende vlakken continu aandacht voor verbetering van de handhaving. In de huidige werkwijze in Amsterdam wordt op dit moment al rekening gehouden met situaties zoals laden en lossen (zie antwoord op vraag 9). Daarnaast is het parkeerrecht bij een gehandicaptenparkeervergunning, in tegenstelling tot sommige kleinere gemeenten genoemd in het AP-rapport, digitaal geregeld. De foutmarge bij dit laatste punt is dan ook al laag. Het college staat uiteraard altijd open voor suggesties ter verbetering.

15. **Is het college het met JA21 eens dat het immoreel is dat Amsterdammers onterechte boetes betalen omdat ze niet goed genoeg wegwijs zijn in de gemeentelijke bureaucratie om hier bezwaar tegen te maken?**

**Antwoord:**
Op de parkeerbon die mensen ontvangen, staat heel duidelijk uitgelegd hoe men ertegen in bezwaar kan gaan. Via de website van de gemeente Amsterdam informeren we de burgers uitgebreid over allerlei zaken. Op de website wordt ook uitgebreid stilgestaan bij het eventueel indienen van een bezwaar. Dit kan op verschillende manieren, zowel per post als via het digitale loket. Mocht men er voor kiezen om dit digitaal te doen, dan kan de burger via de website ook de omgevingsfoto's van het voertuig inzien op basis waarvan de parkeerbon is gebaseerd. Er is continu aandacht voor het doorvoeren van verbeteringen van de website, opdat we het nog makkelijker kunnen maken om bezwaar in te dienen.

16. **Is het college het met JA21 eens dat als de Amsterdamse cijfers vergelijkbaar zijn met de landelijk, dit een onacceptabele situatie is die het rechtvaardigt om de handhaving, tot dit goed geregeld is, op te schorten. En dit pas te beëindigen als de situatie in de stad onhoudbaar wordt, of tot het goed geregeld is.**

**Antwoord:**
Het college heeft in de beantwoording van de vorige vragen aangegeven dat de Amsterdamse cijfers niet vergelijkbaar zijn met de cijfers uit het landelijke rapport van de Autoriteit Persoonsgegevens en ziet dan ook niet in dat er een onacceptabele situatie is.

Voor de cijfers verwijzen we u graag naar de bijgevoegde factsheets.

17. **Hoe worden de bezwaren momenteel afgehandeld? Gebeurt dit via een externe partij? En worden de bezwaren bij de eerste keer aanmelding al direct serieus meegenomen en worden ze dan individueel menselijk gecontroleerd, of wordt dit doorgaans automatisch verworpen, in de hoop dat er automatisch meer mensen stoppen en dus meer bezwaren wellicht onterecht niet gehonoreerd worden.**

    **Antwoord:**
    Het afhandelen van bezwaren met betrekking tot parkeerbonnen wordt professioneel uitgevoerd door de Parkeerdienstverlener P1. 90% van de bezwaren wordt puur door medewerkers afgehandeld. Slechts 10% van de veelvoorkomende bezwaren wordt deels geautomatiseerd in behandeling genomen, waarbij de eindcontrole altijd uitgevoerd wordt door een medewerker. Het betreft hier om de bezwaren bij een verkeerd aangemeld kenteken. Deze bezwaren worden over het algemeen gegrond verklaard. Hierbij moet worden gezegd dat de fout in deze categorie specifiek altijd bij de burger ligt, daar de burger het kenteken verkeerd heeft ingevoerd.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, vervoer en luchtkwaliteit