Vragenlijst proces- en risicobeheersing inzet AI-systemen voor parkeerhandhaving	
Toelichting bij vragenlijst: AI-systemen zijn systemen die uit ontvangen input afleiden hoe output te genereren. Zoals voorspellingen, het genereren van media, het doen van aanbevelingen of het nemen van beslissingen. De term AI-systeem heeft betrekking op een brede waaier aan toepassing en, van simpele (statische) algoritmes tot complexe (zelflerende) AL Bij parkeerhandhaving op basis van scanauto's komt AI en algoritmische technologie onder andere aan de orde in het bepalen van inzet en route voor een scanauto, computervisie in combinatie met een matching van kenteken en besluitvorming over parkeerhandhaving aan de hand van beslisregels. Waar wij spreken over AI-systeem verwezen wij in deze context naar het gehele proces van parkeerhandhaving waar een scanauto onderdeel van uit maakt.	
Betrokkenen bij beantwoording:	
Functie	**Rol**
Contractmanager Straatparkeren	Coördinatie, contract uitvoering
Senior adviseur Straatparkeren	Parkeerbeleid, historie inzet scanauto's
Ketenmanager Straatparkeren	Proces naheffingsaanslagen en bezwaren
Compliance Officer Security & Privacy Directie Parkeren	DPIA
Privacy Officers Opgave Gebruik Openbare Ruimte	DPIA
Accountmanager P1	Verwerker
Ketenmanger Handhaving P1	Verwerker
CISO / QO P1	Verwerker
Medewerker Directie Belastingen	Opleggen naheffingsaanslagen (NHA)

Vraag	Antwoord
Onderdeel 1 — Achtergrond en proces op hoofdlijnen	
1. Sinds wanneer zet uw gemeente scanauto's in?	Onze gemeente zet scanauto's in sinds 2012. Op dit moment zijn er 24 scanauto's beschikbaar. Deze worden ingezet voor de handhaving van circa 190.000 fiscale parkeerplekken in Amsterdam. Het aantal plekken wordt tot april 2026 in vier fases uitgebreid tot 240.000 plekken.
2. Hoe bepaalt uw gemeente de belangrijkste parameters rondom de inzet van de scanauto	De gemeente heeft de uitvoering van de handhaving vanaf 2016 uitbesteed aan een gespecialiseerde marktpartij als onderdeel van een integrale opdracht rondom

(route, tijdstippen, frequentie, aantal auto's), wat zijn hierbij de afwegingen, wie maakt de beslissingen en hoe vaak worden deze bijgesteld en geëvalueerd?	dienstverlening straat-parkeren. Per 1 januari 2024 is deze dienstverlening na een Europese aanbesteding overgegaan naar een andere marktpartij, P1 (Q-Park) Deze partij voert de werkzaamheden uit conform de doelstellingen en minimale eisen van de gemeente. Het doel van de handhaving is niet-betalende parkeerders te signaleren. De handhaving is erop gericht zorg te dragen voor rechtmatigheid en rechtvaardigheid in de spreiding van parkeerhandhaving over de verschillende delen van de stad en daarmee onder meer maatschappelijk draagvlak creëert voor de fiscale handhaving. - De scanauto's worden ingezet gedurende alle tijden dat er sprake is van betaald parkeren in een buurt. - Elke parkeerplek wordt minimaal tweemaal per week gecontroleerd. - Er wordt daarbij gezorgd voor een goede verdeling van de handhavingsinzet over het gehele fiscaal parkeerareaal, reguleringsdagen en reguleringstijden, waarbij tevens voldoende aandacht wordt besteed aan handhaving in de "randen" van de reguleringstijden. Hiermee wordt bedoeld het eerste en het laatste halve uur gedurende de tijd dat betaald parkeren van kracht is. Meer concreet: er wordt bijvoorbeeld gezorgd dat als het betaald parkeerregime aanvangt om 09.00 uur, een parkeerder ook om 09.10 uur een normale kans op parkeercontrole heeft, maar ook om 23.35 uur als het parkeerregime afloopt om 23.59 uur. Een normale kans wil zeggen: vergelijkbaar met de gemiddelde kans op parkeercontrole op andere uren van de dag. - Bij het plannen van de handhavingsinzet wordt gezorgd voor een mate van onvoorspelbaarheid. Met andere woorden: voorkomen dient te worden dat in een straat structureel op hetzelfde moment wordt gehandhaafd, zodat parkeerders hierop kunnen anticiperen. - Bij het plannen van de handhavingsinzet wordt rekening gehouden met het verkleinen van grote verschillen in de betalingsgraad per gebied. Met andere woorden: voorkomen dient te worden dat in een straat of gebied structureel een lagere betalingsgraad optreedt dan gemiddeld.

	- De gemeente heeft bepaald welk niveau van controle ze nodig acht om parkeerbelasting te innen. Deze constateringskans is de kans dat een niet-betalende parkeerder wordt gesignaleerd. Bij het bepalen van dit minimale en maximale controleniveau is meegenomen dat het voor een 'rationele' parkeerder niet moet lonen niet te betalen. Als de kans voldoende is, betekent dit dat de controle goed en effectief is. Dat helpt om het parkeren eerlijk te houden en zorgt ervoor dat zoveel mogelijk mensen hun parkeergeld betalen.
3. Een scan van een scanauto kan uiteindelijk leiden tot een naheffingsaanslag. Kunt u op hoofdlijnen beschrijven hoe het proces van "scan" naar "naheffingsaanslag" in uw organisatie is vormgegeven?	In het kader van parkeerregulering is de gemeente Amsterdam op grond van artikel 225 Gemeentewet bevoegd om parkeerbelasting te heffen. De handhaving op het parkeerbeleid wordt uitbesteed aan een externe partij: de 'Parkeerhandhaver'. De Parkeerhandhaver dient overeenkomstig de instructies van de gemeente ten aanzien van het doel en de middelen van de verwerkingen te handelen en is daarmee aan te merken als een verwerker in de zin van artikel 4 lid 8 AVG. 4 Op het moment van schrijven is dit P1. Door middel van Scanauto's wordt gecontroleerd of voor het geparkeerde voertuig een parkeerrecht geregistreerd staat. De chauffeur van de scanauto zorgt er alleen. voor dat in de juiste straten en buurten gereden wordt. De chauffeur heeft geen taken in de daadwerkelijke controle en ziet geen data of scanbeelden. De scanauto maakt de omgevingsfoto's waarmee aan de hand van Automatic Number Plate Recognition camera's (ANPR-camera's) kentekens worden geregistreerd. Per voertuig worden zes omgevingsfoto's gemaakt. In de omgevingsfoto wordt door middel van beeldherkenningstechnieken naar karakters gezocht (het algoritme gebruikt stipjes en lijntjes). Op deze wijze wordt het kenteken uit de omgevingsfoto's herleid. De scanauto en camera's waar de omgevingsfoto's mee wordt gemaakt brengt alleen het "object of interest" in beeld. Alles daarbuiten wordt in de scanauto zelf geblurd.

	De scanauto is daarnaast gekoppeld aan een zeer nauwkeurig GPS-systeem waarop alle fiscale parkeerplekken staan ingetekend. De GPS-positie van een gecontroleerde auto wordt geprojecteerd op de kaart met parkeerplaatsen. Aan de hand hiervan kan worden vastgesteld dat een voertuig op een bepaalde plek staat. Er wordt nagegaan of het gescande kenteken over een parkeerrecht beschikt door middel van vier controles: - Controle 1: Automatische bevraging van het NPR register (Nationaal Parkeer Register). Een algoritme van NPR controleert vervolgens de geldigheid van parkeerrechten voor het kenteken op een bepaalde tijd en locatie (voor informatie over dat algoritme, zie de informatie op de website van NPR: https://nationaalparkeerregister.nl/downloads/downloads-mobiel-parkeren.html – in het bijzonder de technische documentatie).Indien een auto wel over parkeerrecht beschikt: er is geen verdere actie nodig. De scandata en omgevingsfoto's blijven 48 uur bewaard en worden daarna verwijderd. Indien een auto niet over een parkeerrecht beschikt worden de omgevingsfoto's, de kentekenscan bewaard voor een handmatige beoordeling. - Controle 2. Er vindt altijd een handmatige controle plaats in de Image Review. Hierbij beoordeelt een parkeercontroleur het kenteken en de parkeersituatie vanaf kantoor. Aan de hand van de zes door de scanauto gemaakte foto's wordt beoordeeld of sprake is van een bijzondere situatie (laden/ lossen of stilstaan voor een verkeerslicht) en wordt bepaald of er in principe een NHA moet worden opgelegd. - Controle 3 (optioneel) Als de parkeersituatie niet eenduidig kan worden vastgesteld, controleert een parkeercontroleur (op een scooter/fiets) ter plaatse nogmaals het voertuig op straat. - Controle 4: 's Nachts vindt nog een laatste (digitale) check plaats door middel van raadpleging van het NPR voor die gevallen waarbij mensen bij de parkeerautomaat staan ten tijde van de controle en/of alsnog door middel van parkeerapps hebben betaald.

	Wanneer, na alle controles, blijkt dat de betrokkene niet beschikt over een parkeerrecht en er geen sprake is van een bijzondere situatie, komt het kenteken terecht in een bestand met constateringen. Dit bestand wordt elke werkdag gedeeld met de gemeente Amsterdam. De maximale wettelijke termijn van oplegging van een NHA is formeel 5 jaar. Amsterdam hanteert in haar uitvoeringspraktijk- behoudens bijzondere gevallen - een maximale termijn voor oplegging van 1 jaar. Amsterdam stelt de bewaar- en vernietigingstermijn van NHA's op 3 jaar (tenzij deze deel uitmaken van een bezwaar- en/of beroepsdossier). De formele fiscale bewaartermijn van scanfoto's is op grond van de Algemene wet inzake rijksbelastingen (AWR) 7 jaar en deze wordt ook gehandhaafd door de Gemeente Amsterdam. Deze bewaartermijnen zijn van toepassing op alle gegevens. De technologie achter het beeldherkenningsalgoritme werkt zeer nauwkeurig. En als een voertuig wordt gescand zonder geregistreerd parkeerrecht, beoordeelt een medewerker handmatig zes foto's van het voertuig. Dankzij deze combinatie van technologie en menselijke controle leidt minder dan 0,004% van de gescande voertuigen (1 op de 25.000 scans) tot een foutief gebruikt kenteken bij het opleggen van een naheffing. Dit betreft de nauwkeurigheid van het kentekenherkenningsproces (het scannen van het kenteken en de controle door de handhaver in bij de beeldcontrole). Het is het aantal gegronde bezwaren met als reden 'scanfout' ten opzichte van het totaal aantal gescande voertuigen. De Directie Belastingen van de gemeente Amsterdam is op basis van het bestand met constateringen verantwoordelijk voor het versturen van de NHA, voor inning en invordering van deze aanslagen. Belastingen controleert op dubbele bonnummers en de volledigheid kenteken. Foutieve constateringen worden retour gestuurd aan de Parkeerdienstverlener. Belastingen vraagt NAW-gegevens op bij de RDW (NL kentekens). Op basis van de terugkoppeling van RDW legt Belastingen de NHA's op via de Post of Berichtenbox van mijn.overheid.

4. Kunt u aangeven of, en zo ja op welke momenten, in dit proces een mens betrokken is, welke informatie deze ontvangt, en welke beoordelingsruimte deze functionaris heeft?	Zie hierboven bij controle 2. Het team van medewerkers bekijken de foto's. Het aantal te controleren foto's is aanzienlijk en dat brengt het risico met zich mee dat ze na verloop van tijd niet meer alles even goed zien. Daarom is van belang te zorgen dat dit werk niet te lang achter elkaar gedaan wordt. Er wordt daarom gewerkt in ploegen van enkele uren met voldoende pauzes en wordt er gewisseld met andere activiteiten. Ook krijgen ze coaching om de medewerkers alert te houden op essentiële aspecten. Daarnaast wordt er geen extra druk gelegd op de snelheid waarmee een medewerker beelden beoordeelt. Het afhandelen van bezwaren en klachten bij een onterechte naheffing kost tenslotte veel meer tijd dan het zorgvuldig en goed uitvoeren van de afgesproken procedures. Vanuit de teamleiding wordt continu benadrukt dat kwaliteit zwaarder weegt dan kwantiteit. Er is vanuit de gemeente gezien geen prikkel om het verkeerd te doen en dat valt te zien als een extra waarborg. Er wordt gewerkt in teams van circa vijf personen in een afgesloten ruimte en met een teamcoach. Het is dus geen grootschalige, anonieme 'callcenter' setting. Er wordt veel aan gedaan om de werkvoldoening en een goede werksfeer te bevorderen. In de procedures wordt vastgelegd dat gewaarborgd is dat er sprake is van betekenisvolle menselijke tussenkomst bij het bepalen of er een NHA moet worden opgelegd.
5. Wat zijn de belangrijkste inhoudelijke keuzes die uw gemeente heeft gemaakt bij de vormgeving van dit proces van "scan" naar "naheffingsaanslag"?	De belangrijkste inhoudelijke keuzes die in de loop van de jaren bij de vormgeving van het proces zijn gemaakt zijn: - Betekenisvolle menselijke controle is een verplicht onderdeel. - Privacy van burgers wordt gewaarborgd door gegevens alleen voor het specifieke doel van handhaving te gebruiken. - Privacy van burgers wordt gewaarborgd door gegevens van parkeerders die wel betaald hebben binnen 48 uur te vernietigen. - Privacy van burgers die niet betaald hebben wordt gewaarborgd door gegevens te vernietigen na drie jaar en in geval van bezwaar en beroep zeven jaar. Zie ook het antwoord bij vraag 3.

	- Privacy van burgers wordt gewaarborgd door foto's al direct in het voertuig te 'blurren' zodat niet relevante persoonsgegevens of persoonskenmerken in de omgeving van het voertuig onherkenbaar zijn. - 'Bewijspositie' van burgers wordt verbeterd door fotobewijs beschikbaar te stellen van constatering op straat.
6. Staat het scanautosysteem in verbinding met andere digitale systemen en datasets? Zo ja, specificeer graag welke dat zijn (bijvoorbeeld: een bezoekersaanmeldingsapplicatie). Beperk u zo nodig tot de belangrijkste.	De scanauto is gekoppeld aan een GPS-systeem en de server van de handhavingsapplicatie. De server van de handhavingsapplicatie bevindt zich niet in de scanauto. De handhavingsapplicatie is verantwoordelijk is voor de automatische bevraging van het NPR register.
7. Hoe informeert u ontvangers van een naheffingsaanslag over hoe de aanslag tot stand is gekomen? Wordt daarbij expliciet verwezen naar de rol van scanauto's? Kunt u een voorbeeld of template meesturen van een naheffingsaanslag?	De ontvangers worden op de volgende wijzen geïnformeerd: via de Post of Berichtenbox van mijn.overheid. De introductietekst van de NHA luidt: "Op dag-maand-jaar om XX:XX uur stond een voertuig, merk XXX met kenteken XX-XX-XX, geparkeerd ter hoogte van (straatnaam+huisnummer) te Amsterdam, terwijl daar geen of te weinig parkeerbelasting voor was betaald. U krijgt een naheffingsaanslag omdat dit kenteken toen op uw naam stond of omdat dit voertuig op dat moment bij u in gebruik was." Er werd eerder niet expliciet verwezen naar de rol van de scanauto. De tekst van de brief wordt aangepast naar aanleiding van advies de privacy officers (januari 2025). Voortaan wordt verwezen naar de manier van constatering (scanauto). In verband met de informatievoorziening is het verplicht (artikel 14 lid 2 onder F AVG) om de burger goed te informeren. Daarnaast wordt in de brief op advies van de privacy officers ook verwezen naar de privacy verklaring voor straatparkeren. Zie de bijlage voor een voorbeeld van een naheffingsaanslag.

Onderdeel 2 — Mens-machine interactie en educatie	
8. Voorafgaand aan en bij de inzet van scanauto's wordt vaak samengewerkt met, of gebruik gemaakt van informatie of producten van externe organisaties of leveranciers. Kunt u deze partijen noemen (namen zijn niet nodig), toelichten welke rol zij spelen in het parkeerhandhavingsproces van uw organisatie en waarop uw gemeente lette tijdens het inkoopproces en daarna (denk aan vraagstukken zoals systeemupdates, opslag van gegevens, data-doorgiftes, etc.)	Bij de inzet van scanauto's zijn de volgende partijen betrokken: - De parkeerhandhaver die middels een Europese aanbestedingsprocedure is geselecteerd voor uitvoering van parkeerdiensten op het gebied van vergunningverlening, klantcontact, parkeerautomaten en handhaving. - Onderaannemers van de parkeerhandhaver op het gebied van scantechnologie, handhavingssoftware en planningssoftware. - Bij de selectie van de parkeerhandhaver is in het programma van eisen uitgebreid aandacht besteed aan Organisatie, Kwaliteitsmanagement, Integriteit en risicobeheersing, Personeel, Koppelvlakken en systeembeheer, Data-inzameling, verwerking en beveiliging, Dataopslag, Audits en Vastlegging en verantwoording. Onderdeel van de afspraken is een Verwerkersovereenkomst.
9. In het proces van "scan" naar "naheffingsaanslag" zijn mensen in verschillende functies en stadia betrokken. Kunt u deze functies beschrijven, hun aandeel in het parkeercontrole proces toelichten en aangeven welke kennis wordt verwacht van de werking en de rol van scanauto's in de parkeerhandhaving?	Parkeerdienstverlener (verwerker) - Medewerker handhaving - De medewerkers besturen de scanauto. De scanauto's worden ingezet voor de fiscale handhaving. De chauffeurs krijgen een route die automatisch wordt ingepland door een planningstool. - Beoordelen beelden op de Image Review. Zodra er auto's gescand worden die geen parkeerrecht hebben, worden deze automatisch doorgestuurd naar de Image Review. De medewerkers op de Image Review zullen de foto's bekijken en de situatie beoordelen of er een parkeerbon moet worden opgelegd. Bijzondere en onduidelijke situaties worden doorgestuurd naar de opvolgers. - Afhandelen fysieke opvolgingen. Medewerkers op de fiets of de scooter gaan naar de situatie toe om deze fysiek te kunnen beoordelen en een papieren parkeerbon uit te kunnen printen bij voertuigen uit een niet verdragsland. De parkeerbonnen die op een dag worden geconstateerd, worden in de nacht door een extra controle gehaald. Hier wordt gekeken of er alsnog parkeerrecht aanwezig was voor het desbetreffende voertuig/kenteken. Als dit het geval is, vallen deze uit

	en worden de parkeerbonnen niet opgelegd. Vervolgens worden de overgebleven constateringen automatisch in een bestand gegenereerd. Deze wordt automatisch de volgende werkdag naar Belastingen gestuurd. Hier stopt de rol van P1 en zal Belastingen de parkeerbonnen verwerken. - Directie Belastingen Amsterdam - Medewerker gegevensbeheer is verantwoordelijk voor het verwerken van de data die aangeleverd is door de Parkeerdienstverlener, met als doel het opleggen van de NHA.
10. Ontvangen de relevante medewerkers en bestuurders binnen uw organisatie trainingen over het omgaan met het handhavingssysteem op basis van de scanauto? En zo ja, hoe zie dit eruit? (Denk bijvoorbeeld aan omscholing of bijscholing).	- Parkeerdienstverlener Bij nieuw personeel worden deze ingewerkt door de ervaren medewerkers. Daarnaast heeft iedereen een eigen teamcoach, waarbij persoonlijke coaching plaatsvindt. De nieuwe medewerkers krijgen in het begin meer aandacht van de Teamcoach. - Directie Belastingen Amsterdam Voor het uitvoeren van de werkzaamheden voor het opleggen van NHA's door de Directie Belastingen is het niet noodzakelijk dat zij specifieke kennis hebben over de werking van de scanauto's. Voor nieuw personeel wordt een twee-uur durende fysieke bewustzijnssessie gehouden waarin aandacht wordt besteed aan privacy-, security- en quality assurance aspecten. Er wordt uitleg gegeven over datalekken, inzageverzoeken en wat de AVG inhoudt in relatie tot de werkzaamheden en dienstverlening. Daarnaast vinden er per kwartaal e-learnings plaats die security en soms privacyaspecten bevatten.
Onderdeel 3 - Risicobeheersing	
11. Heeft u voorafgaand aan het inzetten van scanauto's een risico-inschatting of —	Inschatting vooraf - Efficiëntie voor gemeente (besparing inzet belastinggeld)

afweging gemaakt en, zo ja, hoe heeft u die vormgegeven en wat was de uitkomst ervan?	- Klantvriendelijkheid: voordelen voor parkeerder - Doelbinding parkeerhandhaving - Schaal scancontrole (alleen stilstaande beelden op het moment dat de scanauto langsrijdt en geen 24/7 beelden van parkeervakken). - Geen politietaken -
12. Heeft u een DPIA opgesteld? Zo ja, wanneer is deze het meest recentelijk uitgevoerd? Kunt u deze meesturen?	Ja er zijn meerdere versies van de DPIA fiscaal handhaven. De meest recente versie is 1.3 die in januari 2025 voor het laatst is geüpdatet. Versie 1.3 van de DPIA is als bijlage toegevoegd.
13. Heeft u een IAMA (impact assessment mensenrechten en algoritmes) of soortgelijke fundamentele rechtenbeoordeling opgesteld? Zo ja, wanneer is deze het meest recentelijk uitgevoerd? Kunt u deze meesturen?	Intern wordt een 'mensenrechten impact assessment' een ethische bijsluiter genoemd. De Commissie Persoonsgegevens Amsterdam is een onafhankelijke commissie. Zij adviseert de gemeente over het gebruik van persoonsgegevens en houdt toezicht op het naleven van de privacyregels De DPIA fiscaal handhaven is acht jaar geleden al eens besproken in de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam (CPA) en daarop is geadviseerd om de blurring tool te verfijnen en daarover een update te geven. De verfijning is aangebracht en bij het updaten van de DPIA fiscaal handhaven is wederom contact met de CPA geweest om nogmaals het proces te bekijken en hierover te adviseren. In november 2024 hebben wij het proces fiscaal handhaven voorgelegd aan de CPA. Ter voorbereiding op de CPA-meeting is de digitale rechten en ethiek-officer al betrokken geweest en heeft een eerste indicatie gegeven dat er een ethische bijsluiter moet worden opgesteld. Vervolgens is de CPA-meeting geweest en ook hierin kwam naar voren dat zij ook noodzakelijk achten om de ethische bijsluiter uit te voeren. De CPA heeft naar het proces gekeken vanuit onder andere een ethische en mensenrechten perspectieven en zij hebben hier ook vragen gesteld aan de gemeente. De gemeente is nog in afwachting van het officiële advies van de CPA.

	Dit zou begin januari 2025 beschikbaar zijn maar dit is uitgesteld naar op zijn vroegst februari 2025. Verder is de gemeente Amsterdam ook intern begonnen met het proces om een ethische bijsluiter op te stellen. Midden januari 2025 heeft de Directie Parkeren met de digitale rechten en ethiek-officer een intakegesprek gehad. Er is een volledige vervolgsessie ingepland voor begin februari 2025, waarna de ethische bijsluiter zal worden afgerond. De gemeente Amsterdam kan eventueel de ethische bijsluiter delen wanneer deze is afgerond. Wat betreft een algoritme impact assessment, heeft het algoritmeteam van de gemeente Amsterdam de algoritmes van de parkeercontrole (fiscaal handhaven) beoordeeld. De details hiervan staan in het openbare algoritmeregister van de overheid: https://algoritmes.overheid.nl/nl/algoritme/parkeercontrole-gemeente-amsterdam/78451490
14. Bij deze inzet van scanauto's kunnen fouten ontstaan, bijvoorbeeld false positives. Die fouten kunnen leiden tot willekeurig of onterecht beboeten of het stelselmatig beboeten van dezelfde personen. Kunt u aangeven hoe uw gemeente vaststelt dat er eventueel een fout is gemaakt in het parkeerhandhavingsproces en hoe de gemeente vervolgens met (het vermoeden van) een fout omgaat en probeert fouten te voorkomen?	Met behulp van scanauto's wordt gecontroleerd of parkeerders op straat hebben betaald. Als dit niet zo blijkt te zijn, dan controleert een medewerker aan de hand van zes foto's van het kenteken, de auto en de omgeving of er een naheffingsaanslag (NHA) moet worden opgelegd. Dit is een maatregel om foutief gescande kentekens er zoveel mogelijk eruit te halen door betekenisvolle menselijke tussenkomst. Omdat het mensenwerk blijft, kan het voorkomen dat een fout erdoor heen sluipt. De burger heeft dan de mogelijkheid om de foto's te beoordelen en eenvoudig bezwaar in te dienen. In de eerste helft van 2024 werd 11% van de NHA's vernietigd na een bezwaar. Fouten in de handhaving met scanauto's spelen hierin een relatief kleine rol. 98,9% van de NHA's zijn, op basis van de op dat moment beschikbare informatie, terecht opgelegd.

	In driekwart van de toegekende bezwaren betrof het een fout of vergissing door de parkeerder. Denk daarbij aan het doorgeven van een foutief kenteken door de parkeerder of een vergunninghouder die in een verkeerd vergunninggebied parkeert. Soms wordt een vergunning te laat betaald of is er anderszins sprake van een overmachtssituatie. Dan geldt de menselijke maat als uitgangspunt. Als in bezwaar wordt aangetoond dat men, ondanks dat het niet op de foto's zichtbaar was, aan het laden en lossen was, wordt het bezwaar toegekend. Dat kan bijvoorbeeld met een rittenoverzicht, pakbon of aankoopbewijs waardoor aannemelijk is dat men toch bezig was onmiddellijk te laden en lossen. De bezwaren betekenen dus niet dat de scantechnologie of menselijke beoordeling achteraf onbetrouwbaar is, maar dat aanvullende informatie pas achteraf (bij het indienen van een bezwaar) beschikbaar komt. In 12% van de toegekende bezwaren betrof het een fout in de administratie van de parkeerrechten. Denk aan een ICT storing van een parkeerautomaat, het vergunningensysteem of het Nationaal Parkeer Register. In 10% van de toegekende bezwaren ging er wel iets mis in de handhaving. Denk aan een scanfout of een verkeerde beoordeling van de parkeerplek. Elke fout is er een teveel. Daarom wordt op de volgende manieren fouten voorkomen. • Er is veel aandacht voor het voorkomen van fouten op individueel niveau door het vergroten van kennis en ervaring van de betrokken medewerkers. • De beoordeling door de handhaver wordt in het systeem ondersteund met een signaalmelding bij eerder gesignaleerde bijzondere situaties. Denk aan een voertuig dat eerder onterecht een naheffing heeft ontvangen, informatie over (gecategoriseerde) parkeerplaatsen die speciale aandacht vereisen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en loszones, en vergunninghoudersplekken, of andere speciale situaties waarbij extra aandacht

	vereist is, zoals tijdelijke verkeersmaatregelen, evenementen of werkzaamheden op bepaalde adressen die van invloed kunnen zijn op de parkeervakken kunnen ook aanleiding zijn voor een melding. • Regelmatig overleg handhaving en afdeling Bezwaren. Door trends en uitzonderlijke situaties binnen de interne werkgroep NHA (Naheffingsaanslag) gezamenlijk te analyseren kan de parkeerketen continu verbeterd worden: knelpunten en mogelijkheden voor verbeteringen komen snel boven tafel en incidenten kunnen direct opgelost worden. • Fouten in de digitale parkeerplaatsenkaart worden gesignaleerd en gecorrigeerd.
15. Zijn er "circuit breakers" ingesteld binnen het systeem van parkeerhandhaving dat uw organisatie gebruikt? (Denk bijvoorbeeld aan een maximum van 5 boetes per kenteken per maand op basis waarvan vervolgens ook een handmatige controle van de situatie wordt getriggerd?)	1. Maximaal 1 NHA per 24 uur wanneer voertuig meermaals gescand wordt op dezelfde plek. 2. Er worden maximaal 5 NHA's per dag verzonden, dit is in uitzonderingsgevallen van toepassing als er bijvoorbeeld in het proces een verstoring heeft plaatsgevonden waardoor het uitsturen van NHA's tijdelijk heeft stil gestaan. 3. Bij de verlenging van de vergunningen (prolongatie) worden de eerste week na de verlenging de constateringen van vergunninghouders die nog niet betaald hebben tijdelijk on hold gezet. Wanneer zij binnen deze week alsnog betalen, worden de constateringen niet om gezet naar een NHA. Mocht dit niet het geval zijn, dan worden de NHA's alsnog opgelegd. 4. Vroegsignalering vergunninghouders met “NHA op NHA” . De gemeente zet extra capaciteit in om proactief contact te leggen met vergunninghouders die in een korte tijd opvallend veel naheffingen hebben ontvangen. Het doel is om opstapeling van onnodige naheffingen en daarmee bezwaren te voorkomen door herstel vooraan in het proces, bijvoorbeeld door een knelpunt of vraagstelling van de parkeerder snel op te lossen of anderszins een benodigde aanpassing door te voeren. Vergunninghouders worden geselecteerd bij 3 NHA’s in 1 week, 5 NHA’s in 2 weken, of 10 NHA’s in 4 weken. Het resultaat is afhankelijk van de bereikbaarheid van de vergunninghouders.

Hoe is de bezwaarprocedure tegen een naheffingsaanslag parkeerhandhaving in uw gemeente ingericht?	De burger heeft de mogelijkheid om digitaal (https://naheffingsaanslag.amsterdam.nl/nl/fine) (voorkeur) of per post bezwaar in te dienen. De bezwaren worden inhoudelijk beoordeeld en afgehandeld door de parkeerdienstverlener. Alleen bezwaren m.b.t. de incassokosten die in rekening worden gebracht na een aanmaning worden afgehandeld door de directie Belastingen Zie ook: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeerbon/parkeerbon-bezwaar-maken/
Onderdeel 4 — Omvang inzet en bezwaren	
17. Hoeveel naheffingsaanslagen parkeerhandhaving worden er jaarlijks uitgeschreven door uw organisatie? Geef hierbij graag absolute getallen per jaar.	2019: 538.450 2020: 485.100 2021: 489.000 2022: 528.000 2023: 574.400 2024: 750.000 Het aantal naheffingen in deze periode is beïnvloed door minder autoverkeer in de corona periode (2020-2021), uitbreiding van fiscale gebieden (vanaf 2021) en uitbreiding van de regimetijden (vanaf 2023).
Geef ook, indien mogelijk, een kwantitatieve indicatie van het verschil tussen het aantal boetes voorafgaand aan het besluit tot de inzet van scanauto's en erna.	Aangezien we sinds (2012) met de scanauto rijden en tussentijds het betaald parkeren gebied + venstertijden zijn uitgebreid, is een realistische vergelijking niet mogelijk.
18. Tegen hoeveel van het totaalaantal naheffingsaanslagen parkeerhandhaving wordt bezwaar aangetekend in uw gemeente en hoeveel daarvan wordt gegrond verklaard? Geef hierbij graag absolute getallen per jaar.	# NHA's #bezwaren 2019: 538.450 73.000 2020: 485.100 73.600 2021: 489.000 76.100 2022: 528.000 82.400 2023: 574.400 95.200 2024: 750.000* 120.000*

	*(afgeronde cijfers, * 2024 voorlopige cijfers)*
Neem in uw antwoord, indien mogelijk, graag ook op hoe deze cijfers eruitzagen voor de inzet van de scanauto.	De gemeente Amsterdam maakt sinds 2012 al gebruik van de inzet van scanauto's. Sindsdien is het betaald parkeren flink uitgebreid, zowel qua gebieden als venstertijden. Het is dan ook geen realistische vergelijking meer om de huidige cijfers naast de cijfers uit 2011 te zetten.
19. Hoe is het proces ingericht waarbij burgers toegang krijgen tot informatie die heeft geleid tot een naheffingsaanslag, zoals bijvoorbeeld camerabeelden?	Een burger kan via het digitale portal (https://naheffingsaanslag.amsterdam.nl/nl/fine) bezwaar maken. Hierbij heeft de burger de mogelijkheid om de scanfoto's (kenteken + omgeving) die betrekking hebben op de NHA's in te zien. Aan de hand daarvan kan de burger nog besluiten om het bezwaar wel/niet in te dienen.
Onderdeel 5 — Evaluatie en opvolging	
20. Heeft er sinds de inzet van scanauto's in uw gemeente reeds een of meerdere evaluatie (s) plaatsgevonden omtrent het functioneren van het systeem en het proces waarin het gebruikt wordt? Zo ja, beschrijf deze evaluatie en geef aan of u daarbij stil heeft gestaan bij de nauwkeurigheid van het systeem en eventuele false positives.	Omdat de scanauto’s reeds langer dan twaalf jaar worden ingezet is er niet één specifieke evaluatie aan te wijzen, maar is het proces doorlopend gecontroleerd en geoptimaliseerd. Momenten van reflectie zijn bijvoorbeeld de beide Europese aanbestedingen (2014/2025 en 2022/2023) en diverse rechtszaken waarin meerdere malen is vastgesteld dat de inzet van kentekens en controle door scanauto’s niet in strijd is met Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) en de Wet Bescherming Persoonsgegevens (Wpb)/Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Daarnaast is bij de update van de DPIA telkens een moment van evaluatie geweest. Sinds de start van het gebruik van scanauto’s in 2012 heeft de digitalisering van het straatparkeren zich in Amsterdam verder ontwikkeld. Het aantal fiscale parkeerplekken is in fasen fors uitgebreid en het gebruik van parkeerapps heeft een grote vlucht genomen (bijna 80% van alle bezoekerstransacties). Op dit moment (peildatum 31 december 2024) heeft de gemeente Amsterdam 190.648 fiscale parkeerplekken. Het is voor bezoekers en bewoners mogelijk op een

	laagdrempelige manier het parkeren te regelen. Dit zorgt er tevens voor dat de gemeente een sturingsmiddel heeft om de parkeerplekken in de openbare ruimte te reguleren. Dit is mede mogelijk door digitale handhaving waardoor de kosten van handhaving beheersbaar bleven en de betalingsgraad omhoog ging. In deze periode heeft er een continu proces van optimalisatie plaats gevonden. De nauwkeurigheid van het systeem en eventuele 'false positives' hebben hier uiteraard een grote rol bij gespeeld. Sinds de start van het gebruik van scanvoertuigen heeft de gemeente Amsterdam in 2014/2015 en 2022/2023 een Europese aanbesteding in de markt gezet voor de selectie van een specialist op het gebied van parkeerhandhaving. Bij beide procedures zijn de meest recente inzichten verwerkt in het programma van eisen. Enkele gerechtelijke uitspraken zijn gedaan in de volgende zaken: - ECLI:NL:RBNHO:2014:11715 Rechtbank Noord-Holland, 15-12-2014, AWB - 13 _ 2065. Inhoudsindicatie: Kentekenparkeren gemeente Amsterdam vormt geen ongeoorloofde inbreuk op de privacy. - ECLI:NL:GHAMS:2016:146 Gerechtshof Amsterdam, 07-01-2016, 15/00036. Inhoudsindicatie: Parkeerbelasting: kentekenparkeren is niet in strijd met het EVRM dan wel met de Wet bescherming persoonsgegevens. - ECLI:NL:RBAMS:2016:5976 Rechtbank Amsterdam, 21-09-2016, C/13/610900 / KG ZA 16-770. Inhoudsindicatie: De Gemeente is niet gehouden om het handhaven van parkeerbelasting door gebruikmaking van het systeem van kentekenparkeren aan te passen. Geen sprake van onrechtmatige inbreuk op het recht op privacy; met de door de Gemeente gehanteerde waarborgen kan het invoeren van het kenteken noodzakelijk worden beschouwd voor het gediende doel. Het oordeel van het Gerechtshof van 7 januari 2016 (ECLI:NL:GHAMS:2016:146) wordt gevolgd. Ook het elektronisch betalen maakt geen onrechtmatige inbreuk op het

	recht op privacy. Uit bestuursrechtuitspraken volgt niet dat kentekenparkeren in strijd is met artikel 20 Awr. Voorzieningen geweigerd. - ECLI:NL:GHAMS:2018:3519 Gerechtshof Amsterdam, 23-01-2018, 17/00287. Inhoudsindicatie: Parkeerbelasting. Belanghebbende is door handelwijze rechtbank niet in zijn verdediging geschaad. De rechtbank mocht de stukken in zijn beschouwing betrekken. Controle door middel van scanauto's is geen schending van artikel 8 EVRM op. - ECLI:NL:GHAMS:2019:529 Gerechtshof Amsterdam, 05-02-2019, 17/00577. Inhoudsindicatie: "Kentekenparkeren" en de daarbij voorgeschreven wijze van betaling van parkeerbelasting is niet in strijd met het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen. Geen 'inmenging'; geen strijd met artikel 8 en 18 EVRM. - ECLI:NL:HR:2020:639 Hoge Raad, 10-04-2020, 19/01440. Inhoudsindicatie: Kentekenparkeersysteem gemeente Amsterdam, onmogelijkheid om te betalen met contant geld niet in strijd met art. 8 EVRM
21. Wat waren de belangrijkste uitkomsten van deze evaluatie (s) en zijn er op basis daarvan procesaanpassingen gedaan? Zo ja, specificeer de uitkomsten en aanpassingen en licht deze verder toe.	De belangrijkste aanpassingen in al deze jaren van handhaven met scanvoertuigen betreffen de volgende thema's. 1. Uitbreiding van het parkeerareaal een de aldaar geldende regime-tijden. In sommige delen van het centrum van Amsterdam geldt momenteel 24 uur betaald parkeren. 2. Toename van het gebruik van mobiele apps voor het aanschaffen van een parkeerkaartje door bezoekers (78%). 3. Voortdurende technische verbeteringen in hardware en software van de scantechnologie waardoor de nauwkeurigheid toeneemt. Naast deze technische maatregelen zijn ook organisatorische maatregelen genoemd, met betrekking tot de betekenisvolle menselijke tussenkomst bij het beoordelen van foto's. Er wordt dus al gewerkt aan het voorkomen van rechtsgevolg en niet alleen gekeken naar het feit dat de burger bezwaar kan maken.

	4. Toegenomen aandacht voor privacy door het bij de bron blurren van persoonsgegevens in de te gebruiken foto's. Tot 2024 werden de foto's pas achteraf geblurd. Bij de beoordeling van de foto's werden de ongeblurde foto's gebruikt. De parkeerder kreeg pas inzage van de foto's nadat deze bezwaar had aangetekend. Doordat vanaf 1 januari 2024 de foto's in de auto geblurd worden zijn in het gehele proces alleen geblurde foto's beschikbaar. 5. Toegenomen aandacht voor eisen op het gebied van privacy en informatiebeveiliging en dataminimalisatie. 6. Optimalisatie van werkwijzen om excessen te voorkomen. Zie beschrijving hierboven. 7. Toenemende aandacht voor de menselijke maat. De gemeente hecht veel waarde aan het recht van het maken van een menselijke fout van de burger/ondernemer/bezoeker. De gemeente vindt het belangrijk dat we vanuit vertrouwen de burger tegemoet treden. In de parkeerhandhaving wordt hier al op verschillende manieren uitvoering aan gegeven. Vergunninghouders die een fout maken, worden tegemoetgekomen bij het indienen van een bezwaar op een parkeerbon. In de bezwaarprocedure wordt altijd gekeken naar de omstandigheden per geval. Is er bijvoorbeeld sprake van overmacht of andere omstandigheden waardoor de kentekenhouder de fout niet is aan te rekenen? Ook wordt rekening gehouden met 'gemakkelijk te maken vergissingen'. Is het bijvoorbeeld de eerste keer dat iemand zijn gegevens vergeet te wijzigen of vergeet de persoon op tijd zijn vergunning te betalen, dan worden de parkeerbonnen vernietigd en wordt iemand nogmaals op de regels gewezen. Datzelfde geldt bij het maken van een fout bij het invoeren van een kenteken door bezoekers op de bezoekersvergunning. 8. In overleg met het Openbaar Ministerie inzetten van deze handhavingsprocessen voor controle op 'Stilstaan op de stoep' (feitcode 315b). Eventuele verkeersovertredingen worden door het CJIB opgelegd.