

Inventarislijst

Document nummer	Bestandsnaam export	Weigeringsgrond	Tags
1	werkprotocol Scanteam.docx	5.1.1.e, 5.1.2.e, BR	Document deels openbaar
2	DPIA scanservice parkeerhandhaving Den Haag.pdf	5.1.1.e, 5.1.2.e, 5.2.1	Document deels openbaar
3	Inwerkprogramma Werkinstructies 2023-2024 Scanteam pdf.pdf	5.1.2.e, BR	Document deels openbaar



Den Haag

Werkprotocol Fiscaal Handhaven

Instructies en dienstafspraken scanproces

Werkgever : Gemeente Den Haag
Onderdeel : Dienst stadsbeheer (DSB)
Afdeling : HHO Operaties, Scanteam
Datum : november 2022

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Definitie werkinstructie.....	3
Parkeerbeleid fiscaal en mulder gedragingen	3
overzicht hoofdstuk 1, Werkzaamheden, werktijden & operationele inzet	4
Taakonderdelen	5
Dienstitijden en dienstindeling	5
Inzet medewerker en middelen.....	6
Inwerkprocedure.....	7
Briefing en debriefing	7
Vergunnings- en gebiedscodes.....	7
Overige afspraken.....	7/8
Overzicht hoofdstuk 2, Houding, gedrag & normen en waarden	9
Definitie houding en gedrag, definitie normen & waarden.....	10
Gedragcodes en integriteit gemeente Den Haag	10
Kledingvoorschriften	10
Omgaan met middelen	10
Overige afspraken	10
Overzicht hoofdstuk 3, algemene procedures	11
Definitie procedures	12
Portofoon procedure	12
Schouw- en schade procedure	12
Veiligheidsprocedure scooter.....	13
Backoffice c.q. deskforce procedure	13
Uitzonderingsvoertuigen	13
Overzicht hoofdstuk 4, specifieke procedures	14
Bestuurder scanauto procedure	15
Fieldforce procedure	15
Deskforce procedure.....	15/16
Loopsurveillance procedure	16
Slot.....	17

Definitie werkinstructie:

Een werkinstructie is een instructie om bepaalde werkzaamheden zelfstandig uit te kunnen voeren. Een werkinstructie dient aan de volgende voorwaarden te voldoen: het is zodanig beschreven dat een persoon het werk kan uitvoeren, zelfs als deze dit voor het eerst doet.

Inleiding:

Het Scanteam is een specialistisch toezichtteam en is belast met de controle, toezicht en handhaving op de gemeentelijke fiscale parkeerbelastingen. Dit doet het Scanteam door de inzet van moderne scanttechnologie. Tot hun beschikking staan 5 scanvoertuigen 1 scanscooter, 2 opvolgauto's, circa 20 opvolgscooters en een backoffice systeem. Fiscaal parkeren kan worden gedefinieerd als; dat vereist dat het voor eenieder vrijstaat overal in een bepaald gebied te kunnen parkeren, mits hij zijn gemeentelijke parkeerbelasting daarvoor betaalt. Ofwel betaalt voor het parkeren van zijn voertuig op de door de gemeente aangewezen plekken.

De vijf scanvoertuigen zijn uitgerust met een camerasysteem. Dit camerasysteem is bevestigd op de daken van deze scanvoertuigen. Het camerasysteem is gekoppeld aan het Nationaal Parkeer Register (NPR) en de digitale parkeerkaart van de gemeente Den Haag en controleert of geparkeerde voertuigen hebben voldaan aan de gemeentelijke parkeerbelasting. Bij het constateren van een voertuig dat niet heeft voldaan aan de parkeerbelasting maakt het camerasysteem een X-aantal foto's van het voertuig waarbij de omgeving, het voertuig en het kentekenplaat zichtbaar is. Deze zogeheten casusfoto's worden vervolgens doorgezet naar het backoffice systeem. Het backoffice systeem, ook wel het Image Review system (IRS) genoemd, is een online omgeving waarbij de gemaakte foto's van een voertuig dat niet heeft voldaan aan de parkeerbelasting worden gekoppeld aan een casus met casusnummer. Vervolgens dienen deze casussen te worden beoordeeld door een van de medewerkers van het Scanteam. We kunnen drie casus-statussen onderscheiden.

1. Casussen die direct voldoen aan alle criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag (NHA).
2. Casussen die niet direct voldoen aan alle criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag.
3. Casussen die niet voldoen aan de criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag. Dit noemt men in de praktijk een uitzonderingscasus.

Deze drie verschillende casussen worden verder gedefinieerd in hoofdstuk 3.5. Bij casussen die niet direct voldoen aan alle criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag wordt besloten om nogmaals een controle te laten plaatsvinden waar het geparkeerde voertuig staat. Deze controle wordt uitgevoerd door een buitendienst medewerker van het Scanteam. De hulpmiddelen om de controle ter plaatse te kunnen uitvoeren zijn de circa 20 beschikbare scooters, daarnaast worden de 2 dienstvoertuigen/opvolgauto's in de wintermaanden ingezet. Ter plaatse wordt nagegaan of de desbetreffende casus op dat moment voldoet aan alle voorwaarden voor het opleggen van een naheffingsaanslag. Als dat het geval is dan wordt de casus alsnog afgerond met een terechte naheffingsaanslag.

Parkeerbeleid fiscaal en mulder gedragingen

Onder het parkeerbeleid verstaan we twee verschillende categorieën. Het fiscale parkeerbeleid en het mulderparkeerbeleid. Hieronder worden deze twee categorieën besproken.

Fiscaal beleid

Een fiscaal parkeervak is een parkeerplek door de gemeente aangewezen waar eenieder gebruik van mag maken. Het voertuig dat echter parkeert op dergelijke aangewezen parkeervakken dient te voldoen aan de parkeerbelasting.

Mulder beleid

Lichtere verkeersovertredingen, zoals snelheidsovertredingen, foutparkeren en rijden door rood licht, vallen niet onder het strafrecht. Deze worden langs administratiefrechtelijke weg afgedaan. De kentekenhouder ontvangt thuis een beschikking van het CJIB. Dit heet de Wet Mulder-beschikking.

Met fout parkeren wordt bedoeld; parkeren op het trottoir, gele strepen etc.

1. Werkzaamheden, werktijden & operationele inzet

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 1, worden de volgende facetten besproken.

- 1.1 Taakonderdelen
- 1.2 Dienstitijden en dienstindeling
- 1.3 Inzet medewerker en middelen
- 1.4 Inwerkprocedure
- 1.5 Briefing & debriefing
- 1.6 Vergunnings- en gebiedscodes
- 1.7 Overige afspraken m.b.t. operationele inzet.

1.1 Taakonderdelen

Binnen de werkzaamheden van het Scanteam vallen de onderstaande werkzaamheden;

- De meldkamerbediening
- Het besturen van de scanvoertuigen
à In de praktijk wordt dit aangeduid met 'Chauffeur scanauto'
- Het beoordelen van casussen in het backoffice systeem c.q. IRS-systeem
à In de praktijk wordt dit aangeduid met 'Deskforcen'.
- Het ter plaatse beoordelen van voertuigen
à In de praktijk wordt dit aangeduid met 'Fieldforcen'.
- Het gebruik van de loop-app tijdens acties
à In de praktijk wordt dit aangeduid met 'Loopsurveillance'.

1.2 Diensttijden en dienstindeling

De medewerkers van het Scanteam werken onregelmatige diensten. Dit komt omdat het Scanteam werkt in de tijden van het parkeertijdenregime. Het parkeertijdenregime van gemeente Den Haag is van 09:00 tot 02:00. Daarnaast werkt het Scanteam gestructureerd in werkblokken aangezien de taakonderdelen afhankelijk zijn van elkaar. Op deze wijze worden mensen en middelen op een zo efficiënt mogelijke wijze ingezet. De verschillende diensten met bijbehorende werk- en pauzetijden staan hieronder omschreven.

- 1-dienst

Een 1-dienst heeft een werktijden regeling van 08:45 t/m 17:15 uur.

Werkblok 1	Pauze & hersteltijd	Werkblok 2	Pauze & hersteltijd	Werkblok 3
08:45 t/m 11:00	11:00 t/m 11:45	11:45 t/m 14:00	14:00 t/m 14:45	14:45 t/m 17:15

- 2-dienst

Een 2-dienst heeft een werktijden regeling van 09:45 t/m 18:15 uur.

Werkblok 1	Pauze & hersteltijd	Werkblok 2	Pauze & hersteltijd	Werkblok 3
09:45 t/m 12:00	12:00 t/m 12:45	12:45 t/m 15:00	15:00 t/m 15:45	15:45 t/m 18:15

- 3-dienst

Een 3-dienst heeft een werktijden regeling van 15:00 t/m 23:30 uur.

Werkblok 1	Pauze & hersteltijd	Werkblok 2	Pauze & hersteltijd	Werkblok 3
15:00 t/m 17:15	17:15 t/m 17:45	17:45 t/m 20:00	20:00 t/m 21:00	21:00 t/m 23:30

- 4-dienst

Een 4-dienst heeft een werktijdenregeling van 16:00 t/m 00:30 uur.

Werkblok 1	Pauze & hersteltijd	Werkblok 2	Pauze & hersteltijd	Werkblok 3
16:00 t/m 18:15	18:15 t/m 19:15	19:15 t/m 21:30	21:30 t/m 22:00	22:00 t/m 00:30

- 5-dienst

Een 5-dienst heeft een werktijdenregeling van 18:00 t/m 02:30 uur.

Werkblok 1	Pauze & hersteltijd	Werkblok 2	Pauze & hersteltijd	Werkblok 3
18:00 t/m 20:15	20:15 t/m 21:15	21:15 t/m 23:30	23:30 t/m 00:00	00:00 t/m 02:30

- 7-uursdienst

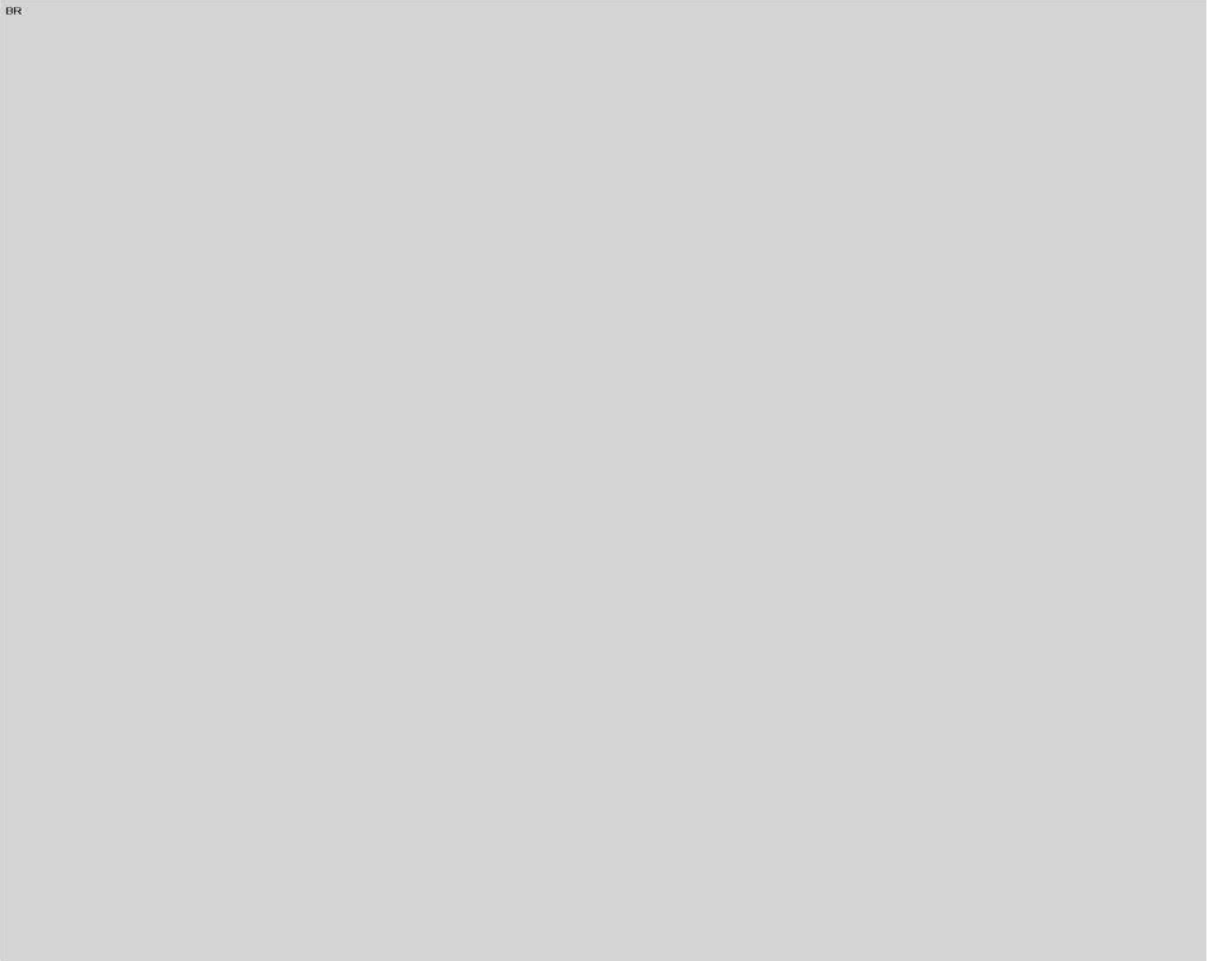
Meldkamerdienst voor de mentoren (toezichthouder B) en senioren (toezichthouder A)

De meldkamerdienst heeft een werktijdenregeling van 07:00 t/m 15:30 uur

Werkblok 1	Pauze & hersteltijd	Werkblok 2	Pauze & hersteltijd	Werkblok 3
07:00 t/m 9:15	9:15 t/m 10:00	10:00 t/m 12:15	12:15 t/m 13:00	13:00 t/m 15:30

1.3: Inzet medewerker en middelen

BR



BR

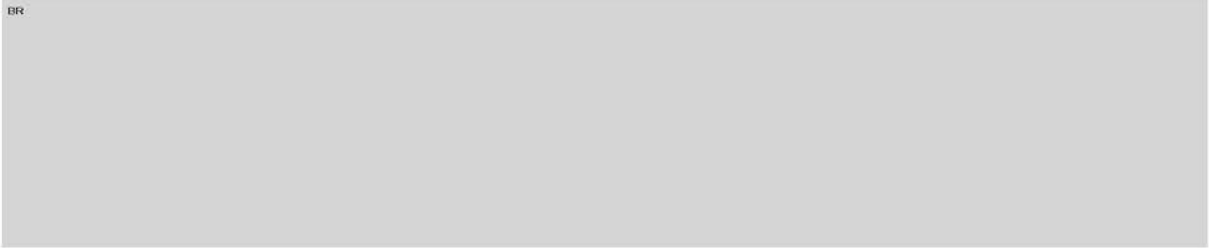


BR



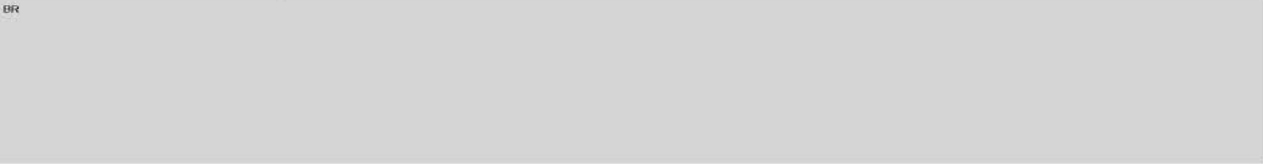
1.4 Inwerkprocedure

BR



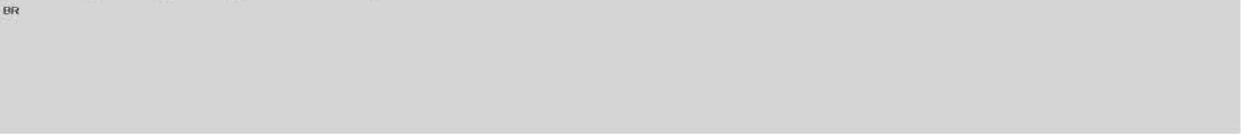
1.5 Briefing en debriefing

BR



1.6 Vergunnings- en gebiedscodes

BR



1.7 Overige afspraken m.b.t. operationele inzet

BR



-

OR

-

-

-

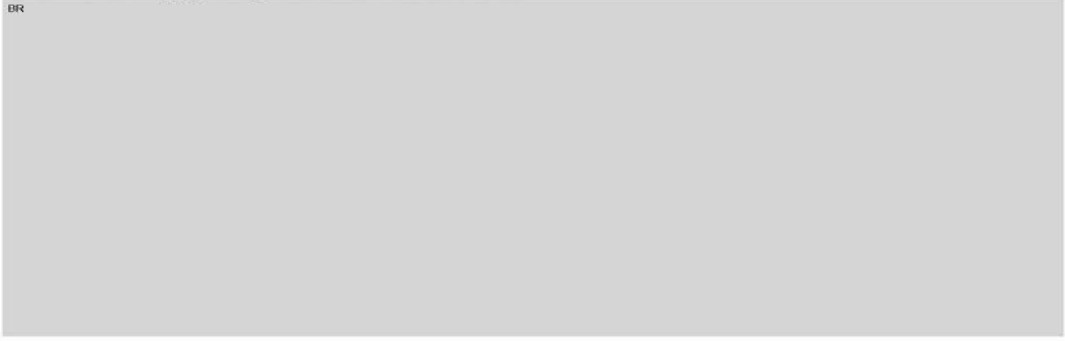
-

-

-

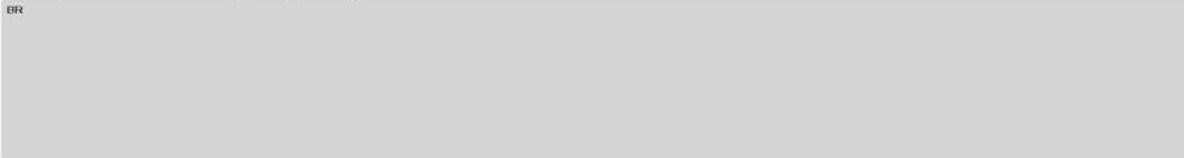
2. Houding, gedrag & normen en waarden

BR



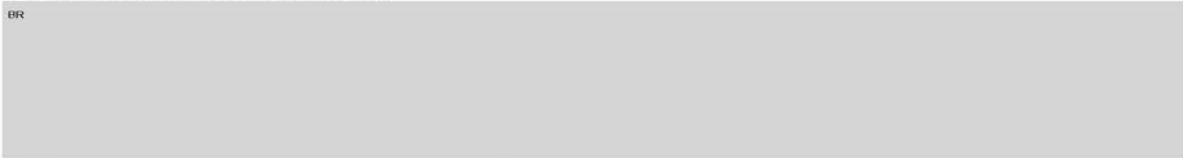
2.1 Definitie houding & gedrag

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill.

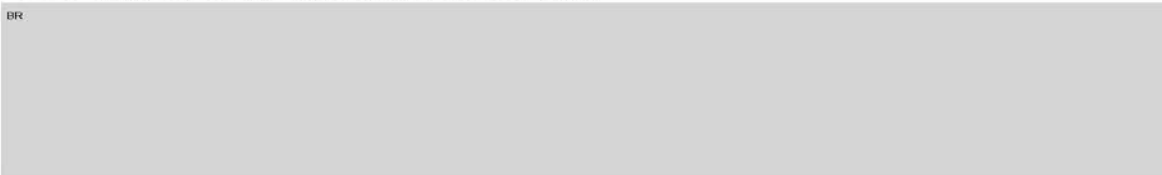
2.2 Definitie normen & waarden

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill.

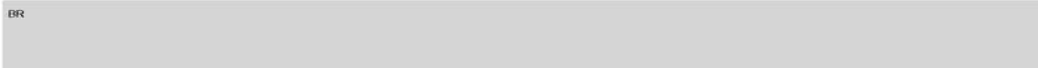
2.3 Gedragscodes en integriteit gemeente Den Haag

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill.

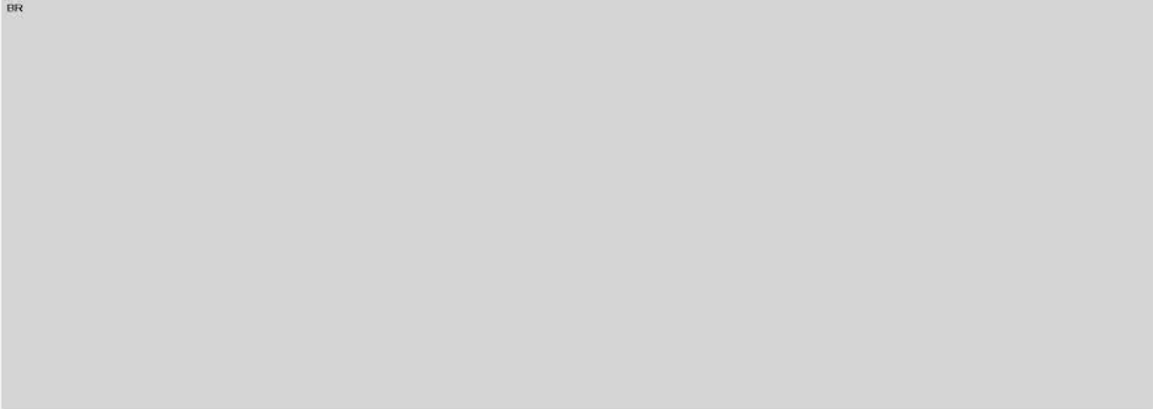
2.4 Kledingvoorschriften

BR

A rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill.

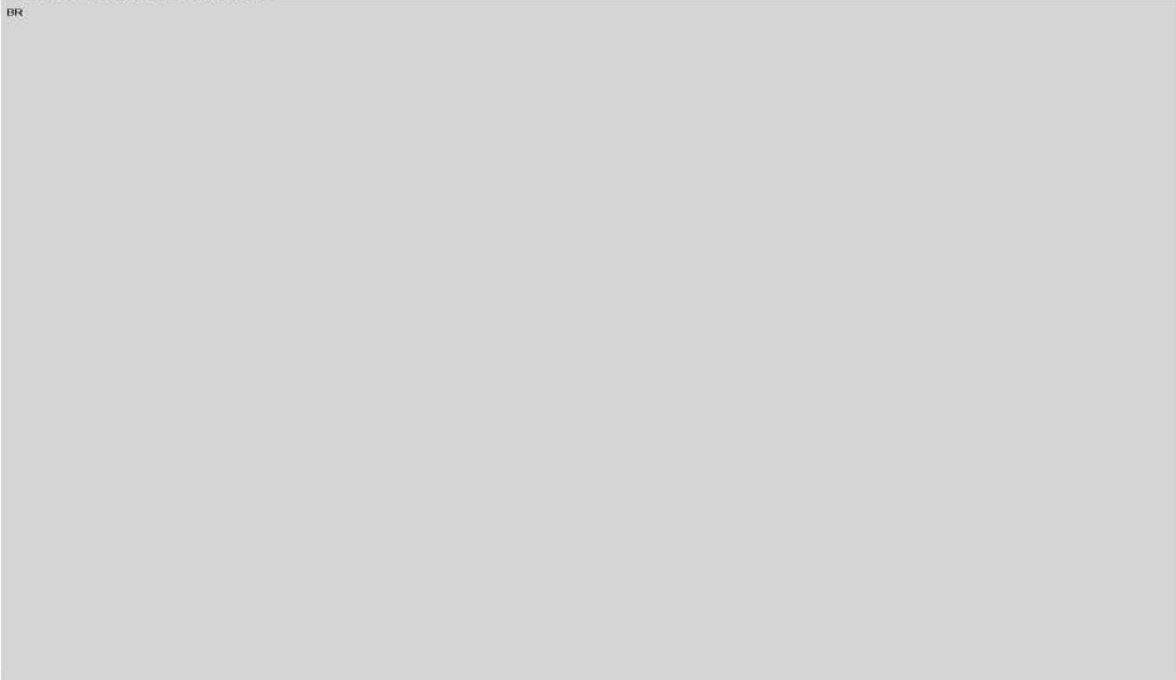
2.5 Omgaan middelen

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill.

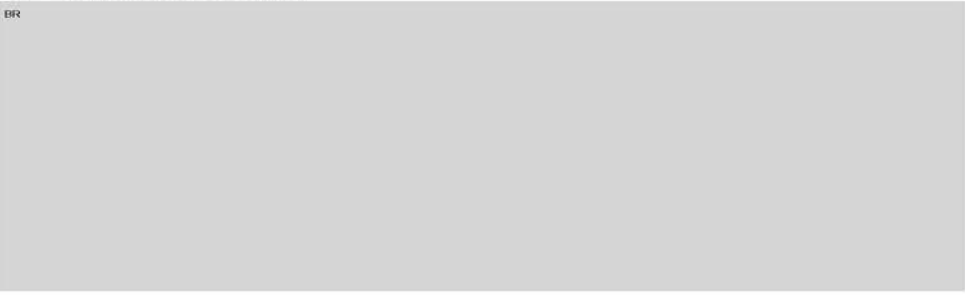
2.6 Overige afspraken

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill.

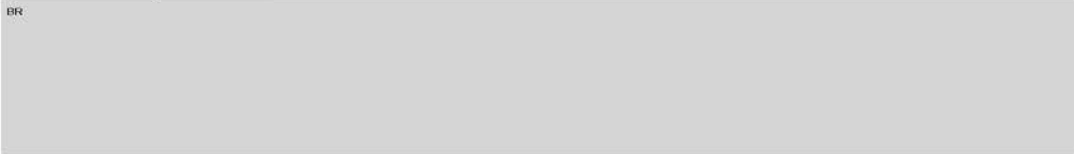
3. Algemene procedures

BR



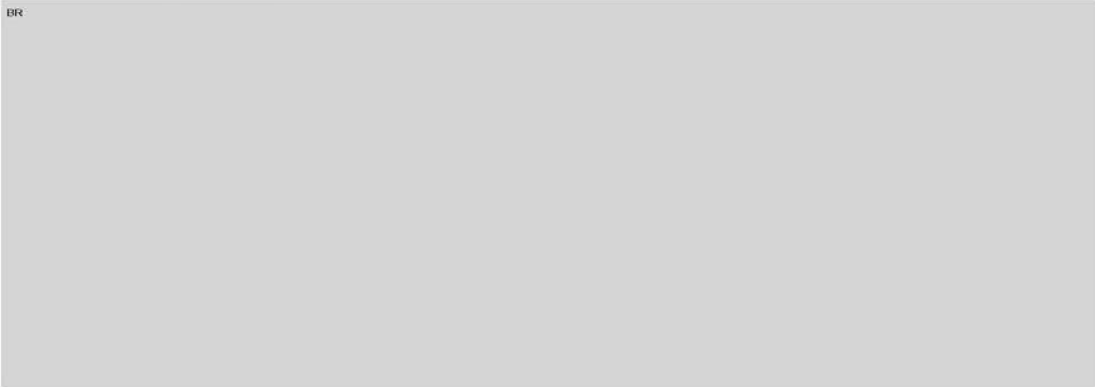
3.1 Definitie procedures

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the text under section 3.1.

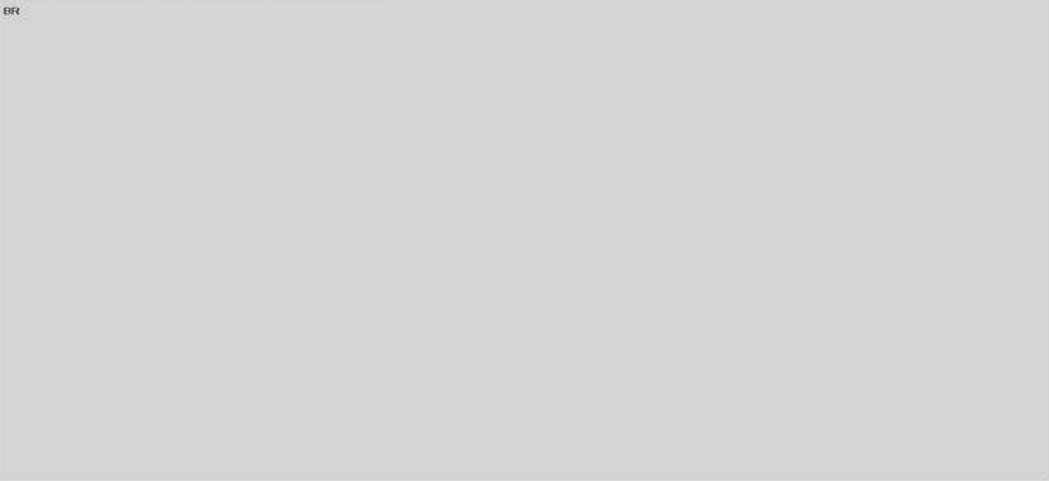
3.2 Portofoon procedure

BR

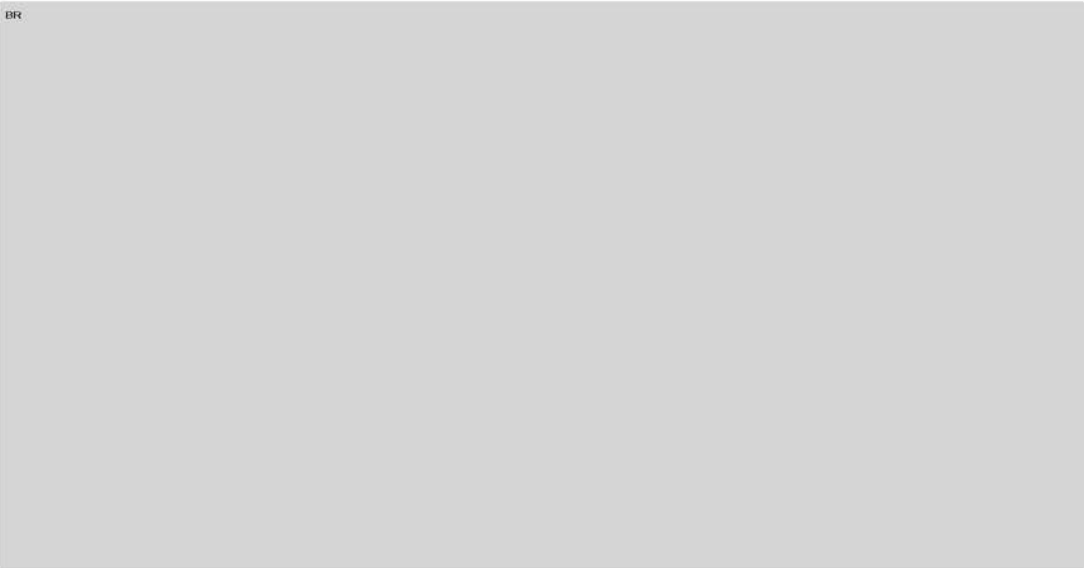
A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the text under section 3.2.

3.3. Schouw- en schadeprocedure

BR

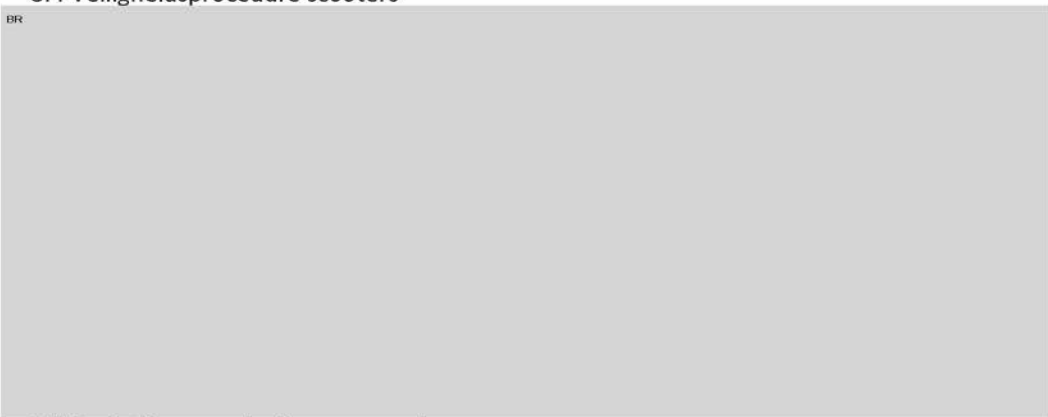
A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the text under section 3.3.

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the text under section 3.3.

3.4 Veiligheidsprocedure scooters

BR

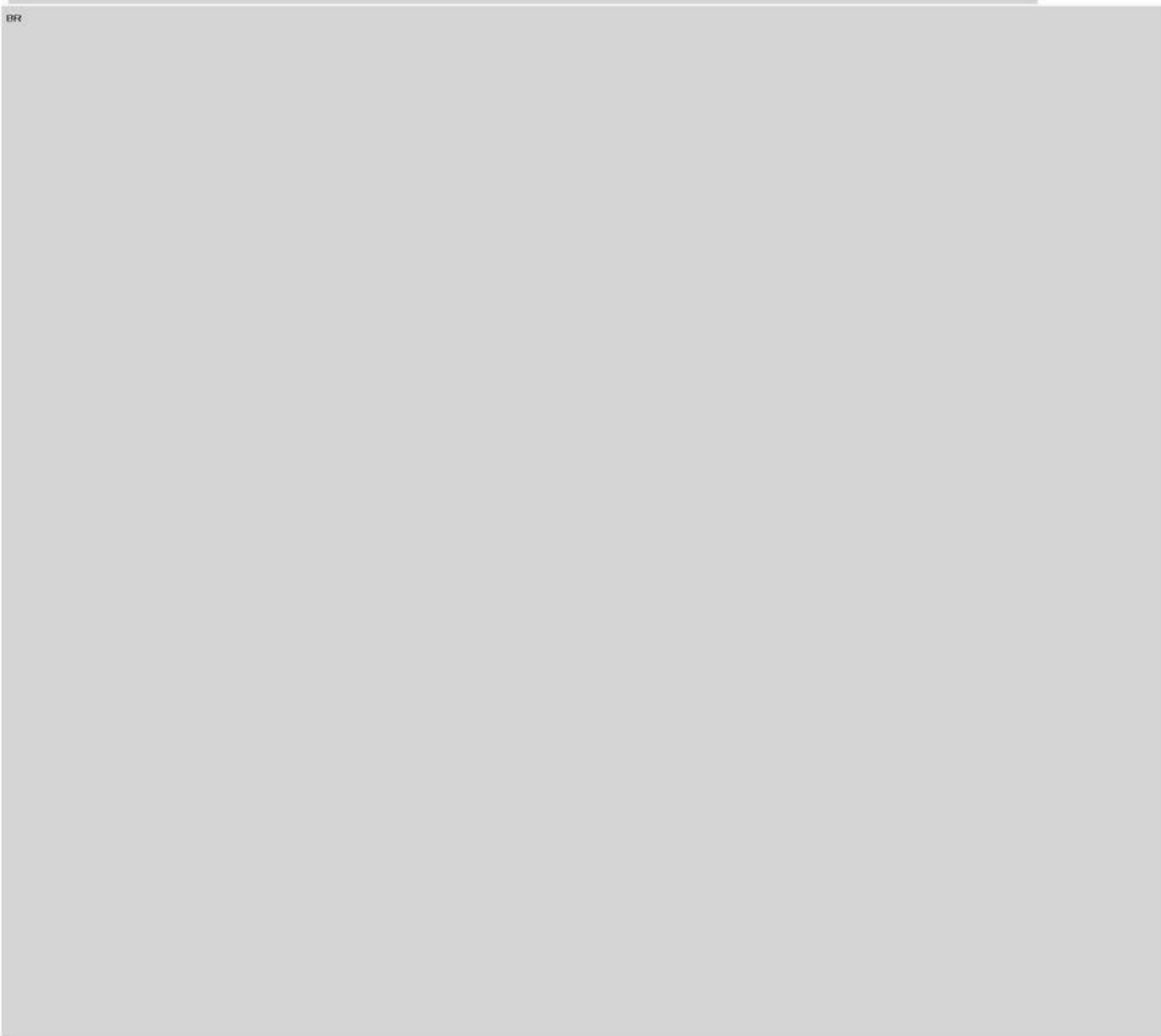
A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the main body of section 3.4.

3.5 Backoffice c.q. deskforce procedures

BR

A rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the main body of section 3.5.

BR

A large rectangular area of the document is redacted with a solid grey fill, covering the main body of section 3.5.

3.5.5. Aanvullende casussen

Omschrijving gebruiksdoel	Soort overtreding
Arts	Fiscaal / parkeergelegenheid
Autodate / Deelauto	Fiscaal / parkeergelegenheid
Elektrische auto	Fiscaal / parkeergelegenheid
Gehandicapte op kenteken	Fiscaal / parkeergelegenheid
Verloskundige	Fiscaal / parkeergelegenheid
Parkeergelegenheid	Fiscaal / parkeergelegenheid
Taxistandplaats	Juridisch / muldervakken
Touringcars in/uitstappen	Juridisch / muldervakken
Touringcars lang parkeren	Juridisch / muldervakken
Alleen voertuigen conform bord	Juridisch / muldervakken
Ambassade + internationale zaken	Juridisch / muldervakken
Ambassadeur	Juridisch / muldervakken
Gehandicapte algemeen	Juridisch / muldervakken
In/Uitrit	Juridisch / muldervakken
Internationale organisatie	Juridisch / muldervakken

Gereserveerd voor arts/verloskundige

Wanneer bij een parkeerplek onderstaand bord wordt voert is dit een verzoek bord en kan er ongeacht welk voertuig hier geparkeerd staat, fiscaal worden gehandhaafd.

Gereserveerd voor autodate

Wanneer een parkeerplek gereserveerd is voor autodate voertuigen en hier een voertuig staat dat niet heeft voldaan aan de parkeerbelasting dan kan er ongeacht welk voertuig hier geparkeerd staat fiscaal worden gehandhaafd..



Electrische oplaadplek met kruis.

Voertuigen die aangesloten staan op deze plekken moeten aan de parkeerbelasting voldoen. Dit betekent dat als zij niet betalen en wel aangesloten staan zij een naheffingsaanslag kunnen krijgen. Staat het voertuig niet aangesloten aan de laadpaal maar staat deze wel geparkeerd op een elektrische oplaadplek met kruis, dan is dit een juridische overtreding en kan hier geen fiscale naheffingsaanslag voor worden opgelegd omdat een juridische overtreding boven een fiscale overtreding gaat en als dit wordt aangevochten bij de rechter, de rechter besluit de fiscale naheffingsaanslag nietig te verklaren om voornoemde reden.



Electrische oplaadplek zonder kruis

Een elektrische oplaadplek zonder kruis en/of zonder bord geldt dat dit ten alle tijden onder het fiscale parkeerbeleid valt en hier dus een naheffingsaanslag voor kan worden opgelegd ongeacht of de het voertuig wel of niet staan aangesloten.



Aangewezen invalideplekken met onderbord/kenteken

Aangewezen invalideplekken met kenteken kunnen als zij niet aan hun de parkeerbelastingplicht hebben voldaan een fiscale naheffingsaanslag riskeren mits het kenteken op het onderbord overeenkomt met het geparkeerde voertuig op de aangewezen invalideplek met onderbord.

Algemene invalideparkeerplek

Een algemene invalideplek is een juridische plek en wordt niet fiscaal gehandhaafd.



BR

4.1 Bestuurder scanauto procedure

BR



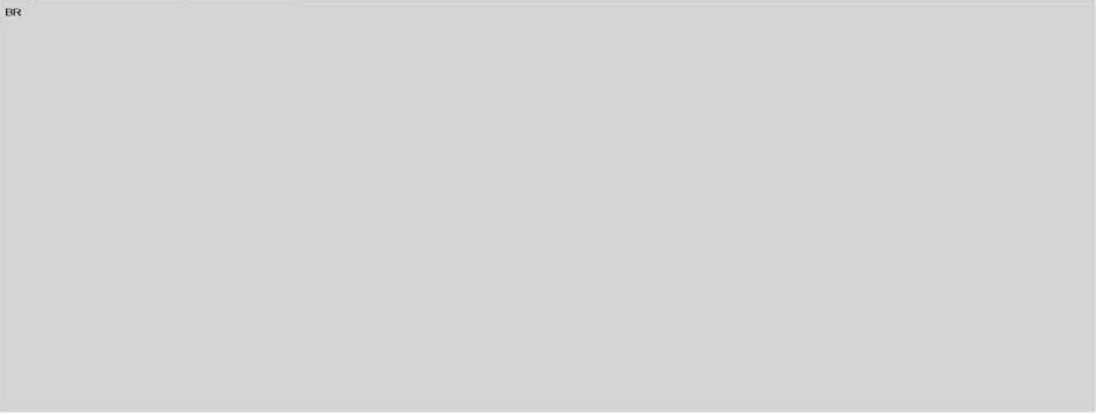
4.2 Fieldforce procedure

BR



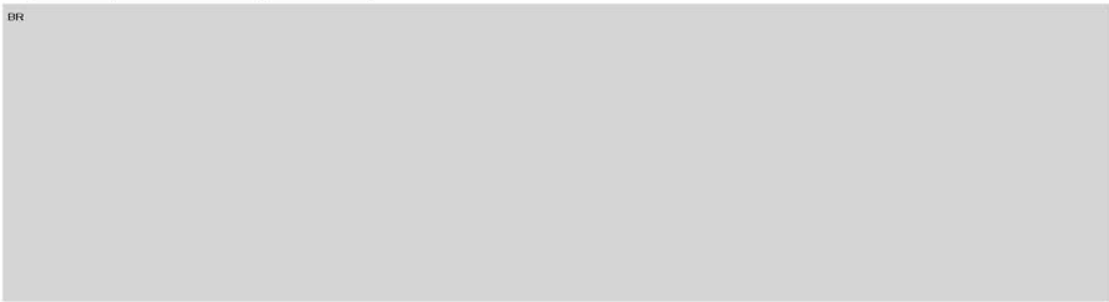
4.3 Deskforce procedure

BR



4.4 Loopsurveillance procedure

BR



4.5 vermindering NHA

BR

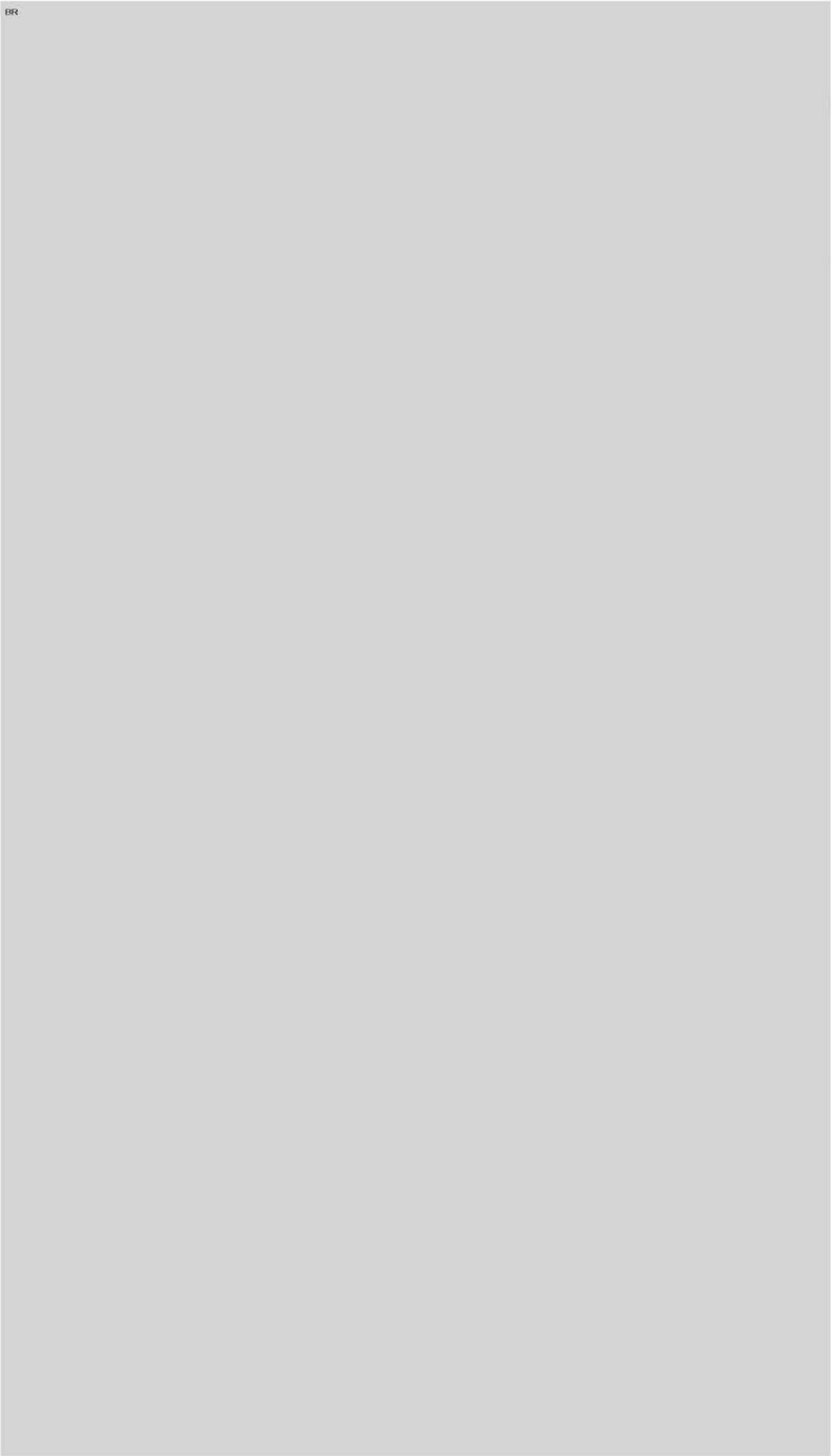


Slot

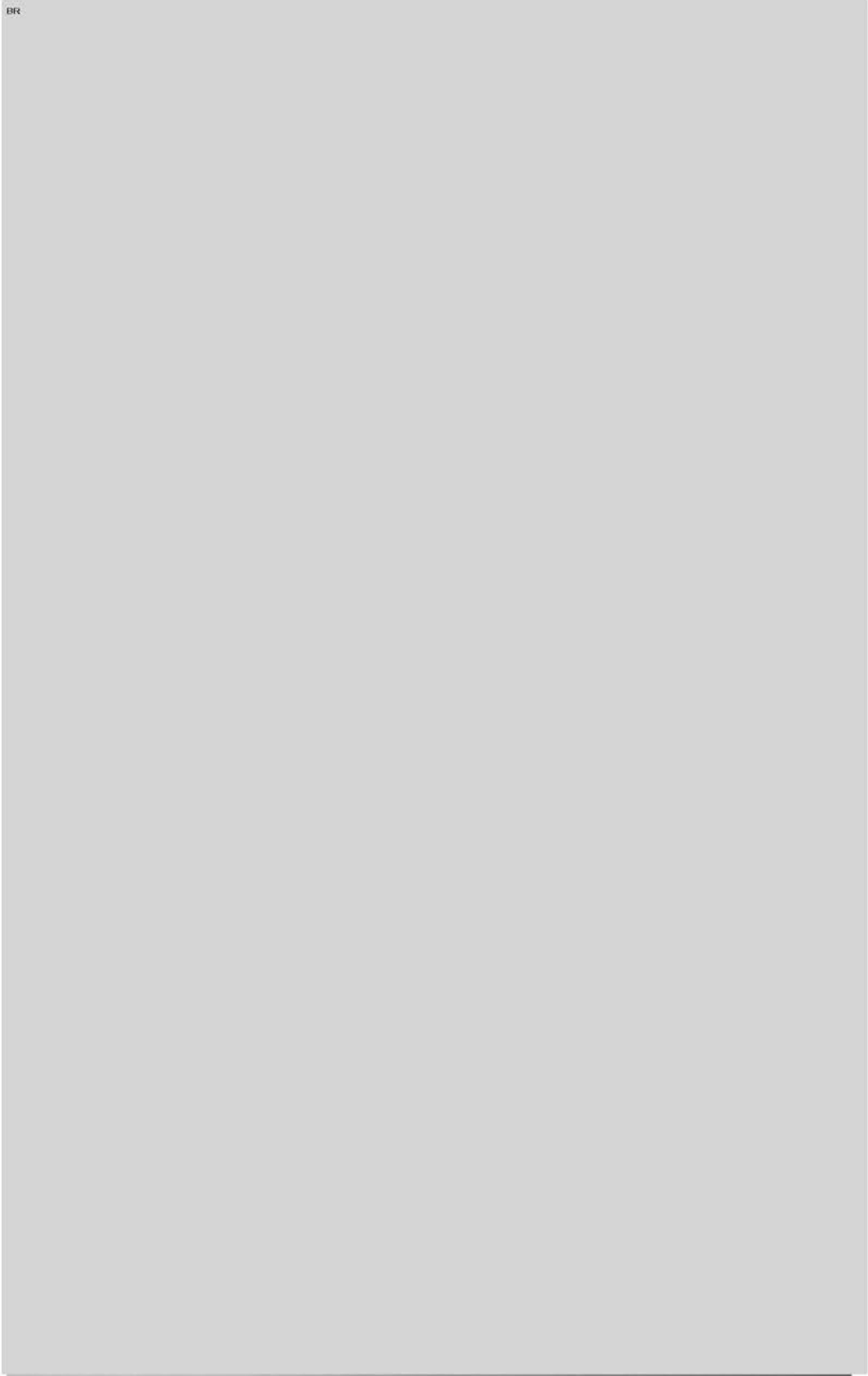
EFK



BR

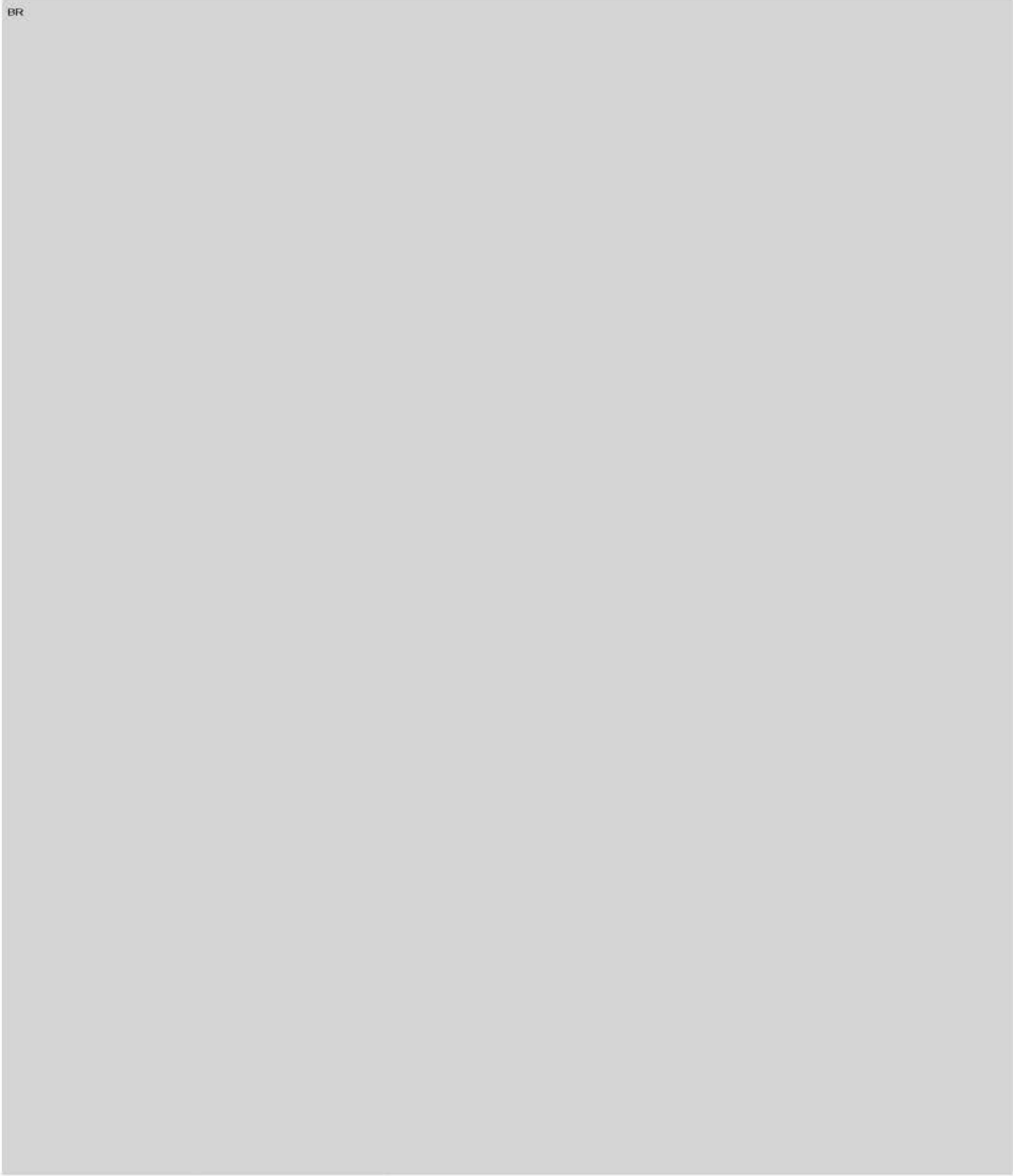


BR

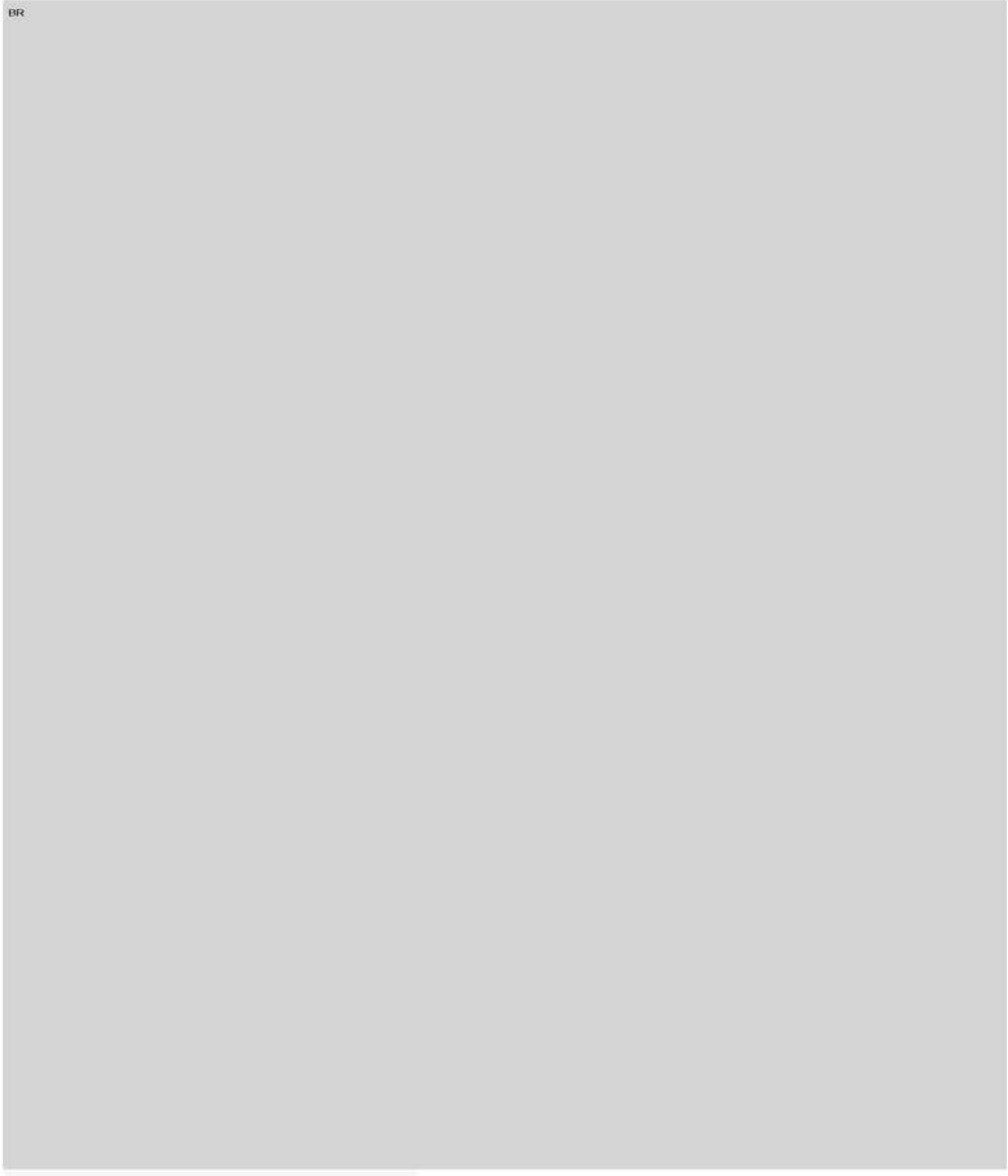


BR

DR

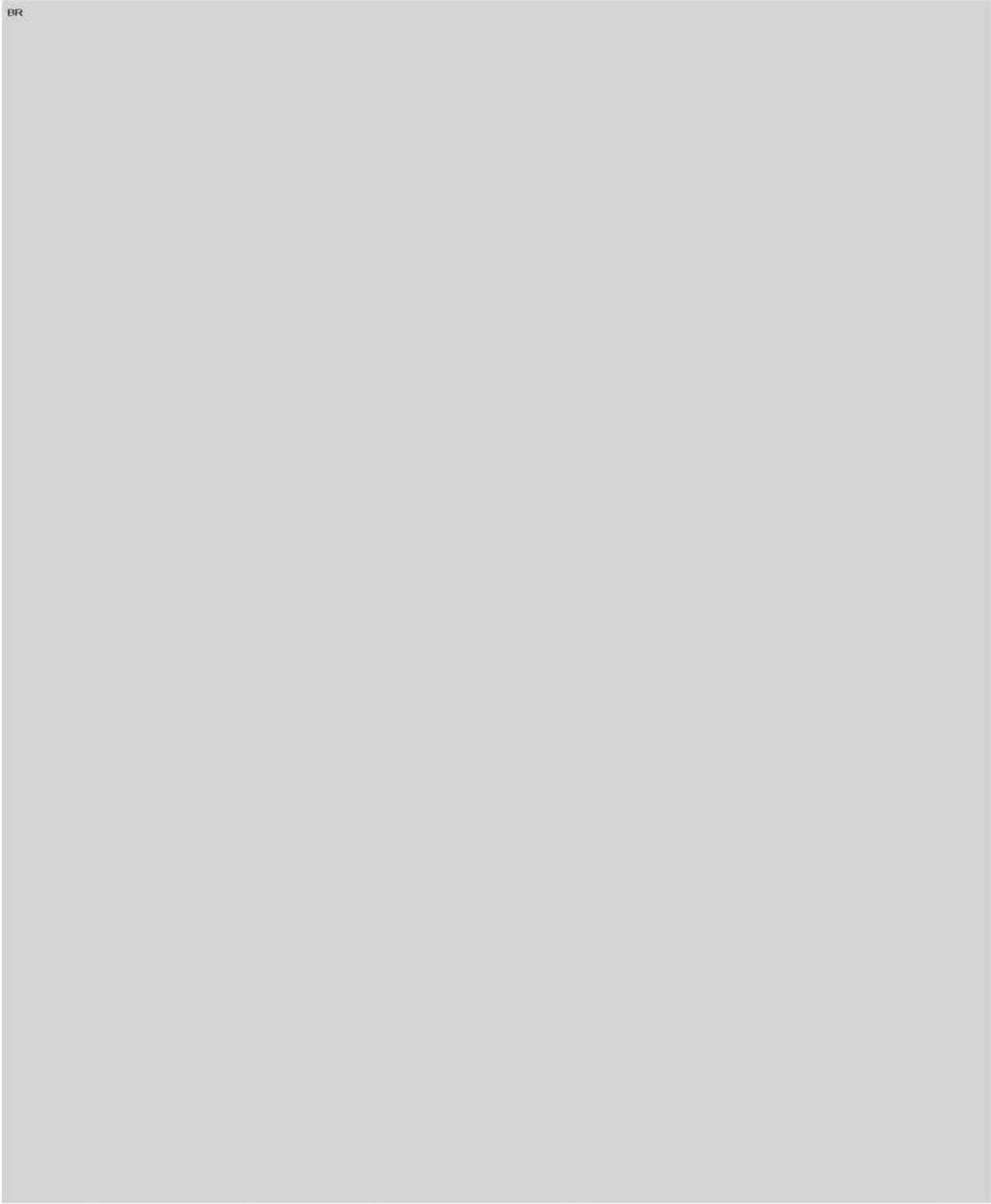


BR



BR

BR



BR

5.12.e

BR

5.1.1.e

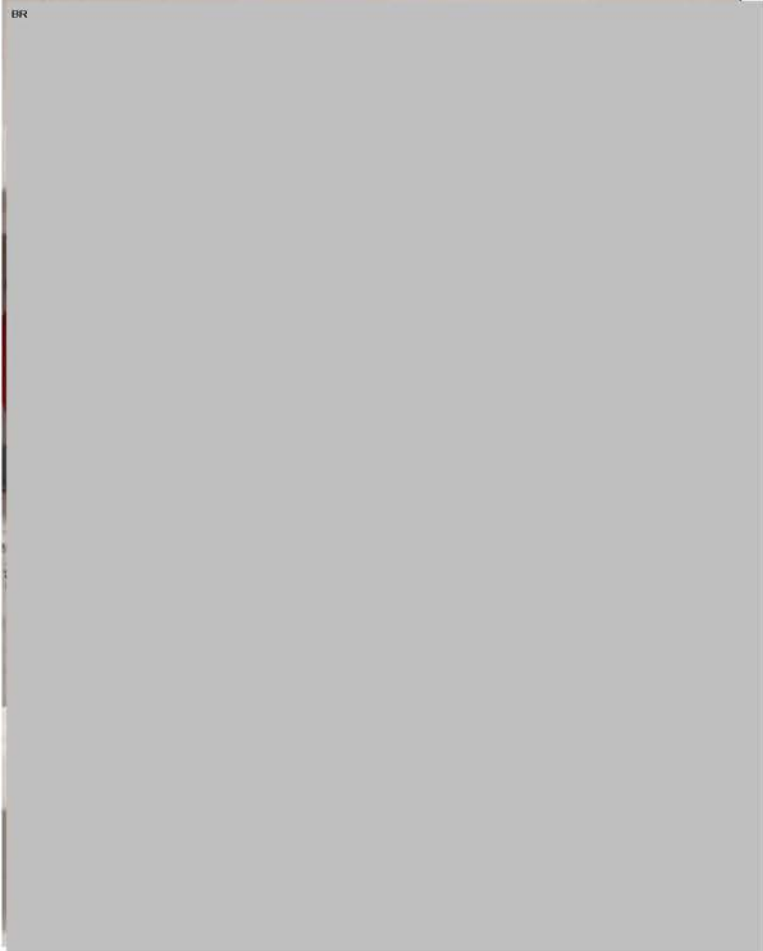
DR

DR

BR



BR



DE



Den Haag

Scanservice parkeerhandhaving Data Protection Impact Assessment

Versie 1.0
15 oktober 2021



Versies

0.1	12 mei 2021	Globale schets met hoofdstukindeling
0.2	28 juni 2021	Info uit aanbestedingsdocumenten toegevoegd
0.3	31 aug 2021	Technische specificaties na gunning toegevoegd
0.4	13 sep 2021	Hele tekst herzien en bijgeschaafd
0.5	4 okt 2021	Na overleg met DPIA-team
0.6	8 okt 2021	Na overleg met leverancier ARS T&TT
1.0	15 okt 2021	Na reactie Privacy Functionaris en advies Functionaris Gegevensbescherming opgenomen

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Parkeerhandhaving	4
1.2	DPIA	4
2	Beschrijving van de verwerking	7
2.1	Fiscale parkeerhandhaving	7
2.2	Externe processen buiten deze DPIA	11
2.3	Rollen bij de verwerking	11
2.4	Categorieën persoonsgegevens	12
2.5	Bewaartermijnen	13
2.6	Analyses	13
2.7	Mogelijke ontwikkelingen in de toekomst	14
3	Wettelijk kader	16
3.1	Doel	16
3.2	Rechtmatigheid	16
4	Privacyrisico's	20
4.1	Methodiek	20
4.2	Geïntariseerde risico's	21
5	Beschermingsmaatregelen	24
5.1	Technische maatregelen	24
5.2	Organisatorische maatregelen	26
6	Eindafweging	31
7	Advies Functionaris Gegevensbescherming	32

1 Inleiding

1.1 Parkeerhandhaving

Parkeerruimte is schaars in de stad. Dat kan tot parkeeroverlast leiden en dat is een groot probleem: het vermindert de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stad en het kan de veiligheid in gevaar brengen. Daarom heeft de gemeente Den Haag een parkeerbeleid, inclusief handhaving.

De parkeerregulering in Den Haag is gefiscaliseerd. Dat betekent dat het betalen voor het stallen van een auto op een ‘fiscaal parkeervak’ in de openbare ruimte als een gemeentelijke belasting geldt. Als geconstateerd wordt dat iemand in een fiscaal parkeervak parkeert zonder parkeerbelasting te hebben betaald, dan is de boete die daarvoor wordt toegekend formeel een naheffing van niet-betaalde belasting. Deze naheffing valt toe aan de gemeente. De middelen die worden verkregen door de naheffingen worden in Den Haag gebruikt voor de bekostiging van de gemeentelijke handhaving. Bij gefiscaliseerd parkeren kan de gemeente een eigen handhavingsbeleid voeren, onafhankelijk van de politie, met een wielklem- en wegsleepregeling.

De gemeente Den Haag is zeer terughoudend met andere vormen van parkeerregulering omdat die buiten het fiscale systeem vallen, zoals blauwe zones. Als de gemeente geen parkeerbelasting vraagt voor het stallen van een auto, kan er geen naheffing worden gevraagd. Dan geldt de overtreding als een Mulderfeit, waarvan de boete door het CJIB wordt geïncasseerd. De scanvoertuigen worden hier niet voor ingezet, maar fout parkeren wordt gehandhaafd, namelijk door gemeentelijke handhavers en de politie.

De kentekens van voertuigen die geparkeerd zijn in fiscale parkeervakken worden gescand door camera’s op scanvoertuigen. Software zet het videobeeld vervolgens om in juiste cijfers en letters van het kenteken. Vervolgens wordt voor dat gescande kenteken gecontroleerd of er een geldig parkeerrecht is: een parkeervergunning, een ontheffing of een betaling. Als er geen geldig parkeerrecht is, wordt een naheffingsaanslag opgelegd aan de eigenaar van het geparkeerde voertuig.

1.2 DPIA

De camerabeelden die worden verwerkt bevatten persoonsgegevens: er kunnen personen in beeld zijn op de foto’s die de scanvoertuigen maken en ook de kentekens die worden verwerkt zijn persoonsgegevens. Dat betekent dat de gegevensverwerking moet voldoen aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). De AVG stelt een Data Protection Impact Assessment (DPIA) verplicht voor grootschalige verwerkingen met hoog privacyrisico. Het inzetten van scanauto’s op straat levert mogelijk hoge risico’s op voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen.

Daarom is besloten dat een DPIA moet worden opgesteld voor deze verwerking.

De gemeente Den Haag handhaaft het parkeerbeleid al sinds 2016 met behulp van voertuigen die zijn uitgerust met camera’s die kentekens kunnen lezen. Vanaf 1 november 2021 start de gemeente een samenwerking met een nieuwe leverancier: ARS Traffic &

Transport Technology. Dat vormde een logisch moment om deze DPIA op te stellen. De overeenkomst met de nieuwe leverancier heeft een looptijd van vier jaar na implementatie, met de mogelijkheid om twee keer twee jaar te verlengen, dus uiterlijk tot november 2029.

Criteria en uitgangspunten

De gemeente Den Haag hanteert een aantal criteria en uitgangspunten om te zorgen dat alle aspecten van privacybescherming aan bod komen in elke DPIA. Die criteria en uitgangspunten hebben centraal gestaan bij het opstellen van dit document:

- *Grondslag en doelbinding*
Er moet een wettelijke grondslag zijn voor de verwerking van de persoonsgegevens. Verder moet er een helder doel worden gekozen en moeten er waarborgen komen die ervoor zorgen dat de verwerking niet wordt opgerekt naar andere doelen.
- *Juistheid*
Gegevens moeten juist, actueel en volledig zijn.
- *Dataminimalisatie*
Er moeten niet meer gegevens worden verwerkt dan noodzakelijk voor het doel.
- *Opslag*
Bewaartermijnen moeten duidelijk zijn evenals procedures die ervoor zorgen dat persoonsgegevens die niet langer nodig zijn ook daadwerkelijk worden verwijderd.
- *Bescherming*
Persoonsgegevens moeten adequaat worden beschermd: elektronisch en fysiek, zowel bij de verwerkingsverantwoordelijke als bij eventuele verwerkers en subverwerkers.
- *Transparantie*
De gemeente moet helder zijn over de persoonsgegevens die zij verwerkt. Betrokkenen moeten goed kunnen begrijpen welke persoonsgegevens worden verwerkt en waarom. Ook moet het duidelijk zijn welke rechten betrokkenen hebben: informatie, inzage, correctie en verwijdering.

DPIA-team

Deze DPIA is opgesteld door extern adviseur ^{5.1.2.e} Een DPIA is meer dan alleen dit document: het is ook een proces van bewustwording over privacyrisico's bij

degenen die de persoonsgegevens verwerken. Daarom werkten verschillende functionarissen mee aan het opstellen van deze DPIA: juridische experts, maar ook technici en gebruikers van de technologie. De volgende functionarissen van de gemeente Den Haag hebben meegedacht en meegewerkt aan het maken van deze DPIA:

- 5.1.2.e 5.1.2.e
- Functioneel Beheer: 5.1.2.e en 5.1.2.e
- 5.1.2.e 5.1.2.e
- Handhaving: 5.1.2.e
- Privacy Officer: 5.1.2.e
- 5.1.2.e 5.1.2.e ICT-handhavingsorganisatie:
5.1.2.e
- 5.1.2.e 5.1.2.e

Specifieke vragen over de technologie in de scanvoertuigen zijn gesteld aan de leverancier. Daarna is advies gevraagd aan de 5.1.2.e

Documenten

Bij het opstellen van deze DPIA is intensief gebruik gemaakt van de documentatie die is opgesteld voor de Europese Aanbesteding. Deze documenten zijn door Goudappel in opdracht van de gemeente Den Haag opgesteld (20.411-DSB). Ook de verwerkersovereenkomst tussen Gemeente Den Haag en de leverancier/verwerker ARS T&TT van 13 juli 2021 is als informatiebron gebruikt.

Beheer DPIA

Elke DPIA is een dynamisch document: bij nieuwe ontwikkelingen, zoals wijzigingen in wetgeving, verandering van processen of inzet van nieuwe technologie moet de DPIA worden herijkt. Dit zal in elk geval iedere 3 jaar gebeuren met deze DPIA.

Leeswijzer

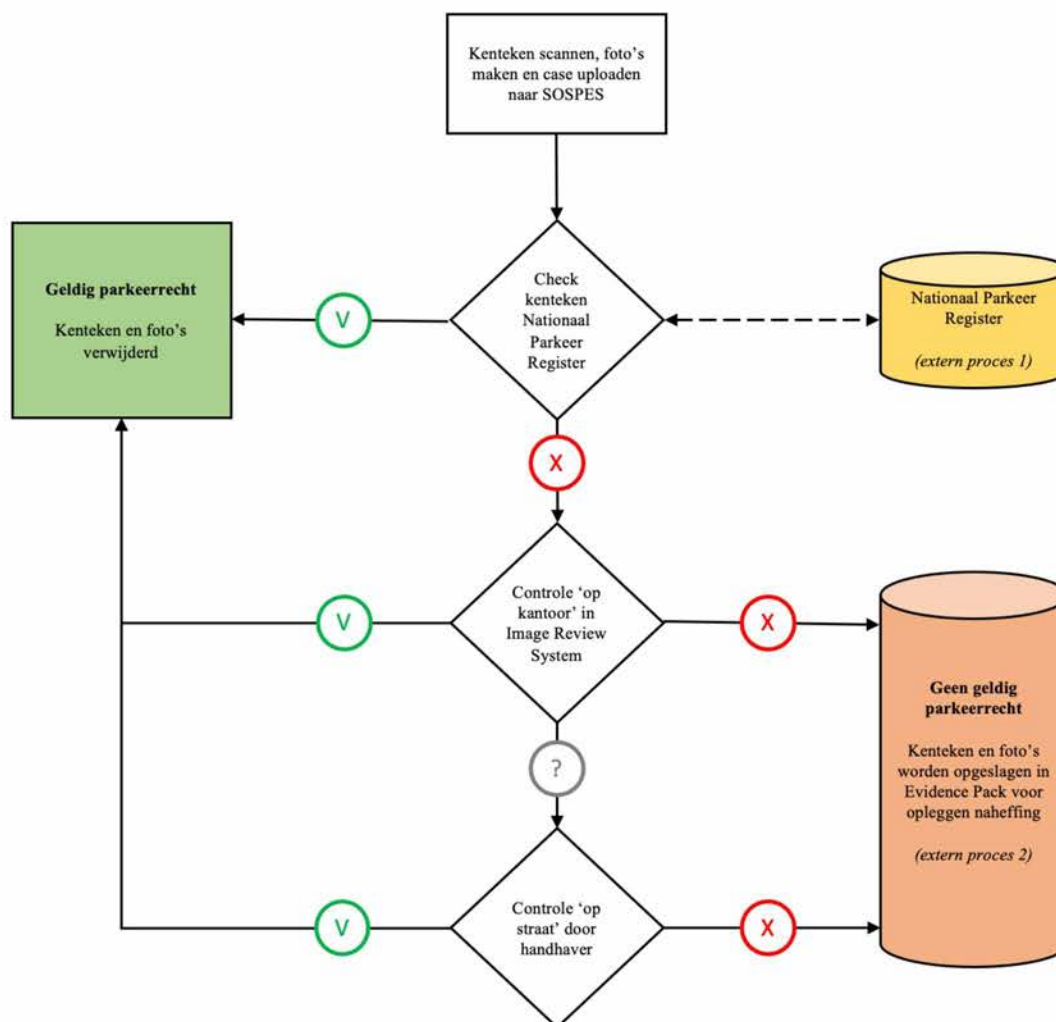
In deze DPIA wordt eerst de verwerking van persoonsgegevens beschreven. Daarna worden de juridische grondslag en doelen besproken. Vervolgens worden de privacyrisico's geïnterpreteerd. De DPIA eindigt met een opsomming van maatregelen om de risico's weg te nemen of te verkleinen. De privacyrisico's die overblijven na het treffen van deze beschermingsmaatregelen zijn klein en acceptabel.

2 Beschrijving van de verwerking

2.1 Fiscale parkeerhandhaving

Deze DPIA gaat over het scanproces voor fiscale parkeerhandhaving. Dat proces bestaat uit het scannen en controleren van kentekens van voertuigen op parkeerplaatsen en eindigt met het vaststellen of er een geldig parkeerrecht is. Als er een geldig parkeerrecht is worden de persoonsgegevens verwijderd. Als er geen geldig parkeerrecht is, wordt een volgend proces opgestart: het opleggen van een naheffing. Voor dat volgende proces worden de persoonsgegevens (het kenteken en de foto's) bewaard omdat deze nodig kunnen zijn als bewijsmateriaal als iemand bezwaar zou maken tegen de naheffing.

Scanproces schematisch weergegeven



Persoonsgegevens die worden verwerkt

In het scanproces worden de volgende gegevens verwerkt en in combinatie met elkaar beoordeeld:

Persoonsgegevens

- Kenteken
- Personen op foto's van het geparkeerde voertuig en omgeving

Andere gegevens

- Datum, tijdstip en GPS-locatie
- Wel/geen geldig parkeerrecht

In het scanproces worden geen namen en adressen van natuurlijke personen verwerkt. De naam en het adres van de kentekenhouders worden namelijk pas aan het kenteken gekoppeld als een kenteken doorgaat naar het volgende externe proces van de naheffing. Maar ook een kenteken is een persoonsgegeven omdat de informatie te herleiden is tot een natuurlijk persoon. Dat geldt ook voor personen die toevallig te zien zijn op de foto's die van het voertuig en de omgeving worden gemaakt.

De andere informatie (datum, tijd, locatie en wel/geen parkeerrecht) zijn niet tot een individu te herleiden: dat zijn dus geen persoonsgegevens.

Stap 1: Kenteken scannen, foto's maken en case uploaden naar SOSPES

Het scannen van kentekens gebeurt met auto's en scooters van het bedrijf ARVOO die zijn uitgerust met een aantal camera's en een boordcomputer. De chauffeur van het scanvoertuig gaat naar een straat waar fiscale parkeervakken zijn. Daar start de scan van geparkeerde voertuigen met behulp van "flippers" naast het stuur: daarmee activeert de chauffeur de camera's op het dak om links, rechts of vooruit te scannen.

Software op de computer aan boord van het scanvoertuig zoekt in het ruwe beeldmateriaal van de camera's of er een kenteken kan worden gedetecteerd. Als dat het geval is, gebeuren er twee dingen. Ten eerste wordt het kenteken met behulp van automatische kentekenherkenning 'gelezen' en dus omgezet in een reeks letters en cijfers. Ten tweede maken de camera's op het dak van het scanvoertuig een aantal foto's van het betreffende voertuig: het kenteken aan de achterkant en de voorkant van het voertuig en van de situatie ter plaatse. Dit zijn maximaal negen foto's. Het kenteken en de foto's worden – in combinatie met de locatie, datum en tijd – opgeslagen in de computer aan boord van het scanvoertuig.

Elk gescand kenteken is een 'case' en daarvoor moet worden bepaald of er een geldig parkeerrecht is. Voor die beoordeling wordt elke case automatisch door de computer aan boord van het scanvoertuig via een beveiligde draadloze VPN-verbinding via 4G geüpload naar SOSPES. SOSPES is het digitale back-officesysteem dat door ARS

Traffic & Transport Technology wordt geleverd aan de gemeente Den Haag. Deze database wordt gehost door DENIT op Schiphol en met DENIT is een subverwerkersovereenkomst gesloten.

Stap 2: Check kenteken in Nationaal Parkeer Register

De case die door het scanvoertuig wordt aangeboden aan SOSPES bevat het kenteken, aangevuld met de locatie, datum en tijd van de scan. De case bevat dus geen foto's: die blijven op de computer aan boord van het scanvoertuig. Zodra een case wordt aangeleverd aan SOSPES, wordt het kenteken middels encryptie omgezet in een onleesbare reeks cijfers en letters. Het kenteken zelf is dus niet meer leesbaar binnen SOSPES. Het oorspronkelijke kenteken kan uitsluitend worden ontcijferd met behulp van een certificaat, in combinatie met het exacte tijdstip van de scan. Dat betekent dat het vrijwel onmogelijk is – zelfs voor de programmeurs van de applicatie – om te zoeken naar een specifiek kenteken.

SOSPES heeft een interface met het Nationaal Parkeer Register. Dat is een landelijke database die wordt beheerd door de RDW – de Dienst Wegverkeer. In die database staan alle actuele parkeerrechten op kenteken geregistreerd. Het Nationaal Parkeer Register valt onder de verwerkingsverantwoordelijkheid van de RDW. Dat is een apart proces waar een aparte DPIA voor wordt opgesteld.

SOSPES biedt het gescande kenteken in combinatie met de locatie en datum/tijd aan het Nationaal Parkeer Register aan. Dat leidt tot een terugkoppeling naar SOSPES: wel of geen parkeerrecht. Daarna kan de volgende stap worden gezet.

Dit deel van het proces duurt maximaal twintig minuten van scannen tot deze eerste beoordeling. Er zijn met opzet vijftien minuten wachttijd ingeprogrammeerd voordat de controle in het Nationaal Parkeer Register wordt uitgevoerd. Dat is nodig omdat mensen die hun auto net hebben geparkeerd de tijd moeten hebben om te betalen voor het parkeren.

Stap 3: Geldig parkeerrecht? Kenteken en foto's verwijderd



Als blijkt dat een case een geldig parkeerrecht heeft (of als er geen parkeerrecht nodig is op die parkeerplek op die dag/tijd), wordt de case afgesloten en stopt het scanproces. Dat leidt tot twee acties. Ten eerste wordt in SOSPES deze beslissing opgeslagen bij het – geanonimiseerde – kenteken. Ten tweede wordt alle informatie over deze case verwijderd van de computer in het scanvoertuig, dus het kenteken, datum, tijd en de gemaakte foto's. Dit gebeurt zo snel mogelijk en uiterlijk 24 uur na het scannen.

Stap 4. Controle 'op kantoor' in Image Review System

Als een case volgens het Nationaal Parkeer Register geen geldig parkeerrecht heeft, wordt het kenteken met de gemaakte foto's via een beveiligde draadloze verbinding doorgestuurd naar het Image Review System. Dat is een database die kan worden benaderd door de parkeertoezichthouders en parkeerhandhavers van de gemeente Den Haag.

Deze case wordt ‘op kantoor’ gecontroleerd door een digitale controleur die de foto’s bekijkt in het Image Review System.

-  Als uit de controle van de foto’s duidelijk wordt dat er op een fiscaal parkeervak geparkeerd is zonder parkeerrecht, geeft de digitale controleur in SOSPES aan dat hier een naheffing moet worden opgelegd. Het kenteken en de foto’s worden dan opgeslagen in een Evidence Pack en verwijderd van de computer in het scanvoertuig. Hiermee is het scanproces ten einde en begint het naheffingsproces. Dat is een extern proces dat buiten deze DPIA valt.
-  Als uit de controle van de foto’s duidelijk wordt dat er geen parkeerrecht verschuldigd is, bijvoorbeeld omdat het voertuig niet op een fiscaal parkeervak staat of omdat het een voertuig is waar een uitzondering voor geldt, wordt geen naheffingsaanslag opgelegd. De case wordt dan afgeboekt in SOSPES en het kenteken en de foto’s worden verwijderd van de computer in het scanvoertuig.
-  Als de situatie onduidelijk is, bijvoorbeeld omdat er personen bij het voertuig staan of omdat de kofferbak openstaat, registreert de digitale controleur dat in het Image Review System. De case wordt dan doorgegeven voor een controle op straat.

Stap 5. Controle ‘op straat’ door handhaver

Als uit de controle op kantoor niet duidelijk wordt of een voertuig een geldig parkeerrecht heeft, wordt de case voorgedragen voor een controle op straat door een van de handhavers van de gemeente.

-  Als uit de controle op straat blijkt dat geen naheffing moet worden opgelegd, bijvoorbeeld omdat het voertuig niet meer aanwezig is, wordt geen naheffingsaanslag opgelegd. De case wordt afgeboekt in SOSPES en het kenteken en de foto’s worden verwijderd van de computer in het scanvoertuig.
-  Als uit de controle op straat blijkt dat er op een fiscaal parkeervak geparkeerd is zonder parkeerrecht, geeft de handhaver in SOSPES aan dat hier een naheffing moet worden opgelegd. Het kenteken en de foto’s worden dan opgeslagen in een Evidence Pack en verwijderd van de computer in het scanvoertuig. Hiermee is het scanproces ten einde en begint het naheffingsproces. Dat is een extern proces dat buiten deze DPIA valt.

2.2 Externe processen buiten deze DPIA

Nationaal Parkeer Register

Er zijn twee externe processen die buiten deze DPIA vallen. Het Nationaal Parkeer Register bevat informatie of een kenteken een geldig parkeerrecht heeft op een bepaald moment en op een bepaald parkeervak. Voor dat register is de RDW de verwerkingsverantwoordelijke die een DPIA moet opstellen. Een parkeerrecht kan volgen uit het feit dat iemand heeft betaald, maar kan ook gebaseerd zijn op een vergunning of een ontheffing, bijvoorbeeld op medische gronden. Dat zijn mogelijk gevoelige of bijzondere persoonsgegevens waar extra beschermingsmaatregelen nodig zijn. Die specifieke informatie over ontheffingen en vergunningen wordt aan het Nationaal Parkeer Register geleverd door de gemeente Den Haag via het systeem Key2-vergunningen. Voor het proces waarmee ontheffingen en vergunningen worden bijgehouden en aangeleverd aan het Nationaal Parkeer Register maakt de gemeente Den Haag een aparte DPIA.

Naheffingen

Het tweede externe proces dat buiten deze DPIA valt is het daadwerkelijk opleggen en innen van de fiscale naheffingen bij eigenaren van voertuigen zonder geldig parkeerrecht. Het scanproces levert een kenteken, datum, tijd en locatie en een aantal foto's op. Die gegevens worden opgeslagen in een Evidence Pack en dat pakket wordt aangeleverd aan het proces van de naheffingen. In dat volgende proces worden pas de naam en het adres van de kentekenhouders achterhaald. Dus die persoonsgegevens vallen buiten het scanproces en binnen het proces van de naheffing. Ook een eventueel bezwaar tegen een naheffing is een verwerking van persoonsgegevens. Voor het proces van naheffingen en bezwaarprocedures maakt de gemeente Den Haag een aparte DPIA.

2.3 Rollen bij de verwerking

Betrokkenen

Betrokkenen zijn alle natuurlijke personen waarvan persoonsgegevens worden verwerkt in het scanproces. Dit zijn dus de personen op wiens naam de gescande kentekens geregistreerd staan. Daarnaast kan het gebeuren dat er voorbijgangers in beeld komen op de foto's van het voertuig en de situatie ter plaatse: ook zij zijn in dat geval betrokkene in de zin van de AVG.

Verwerkingsverantwoordelijke

De verwerkingsverantwoordelijke is het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Den Haag.

Verwerker

ARS T&TT is de verwerker die het scansysteem levert. Er is een verwerkersovereenkomst gesloten tussen Gemeente Den Haag en ARS T&TT op 13 juli 2021.

Subverwerker

De verwerker schakelt een subverwerker in voor de hosting van de centrale servers en het netwerk: Denit Internet Services. In de verwerkersovereenkomst is deze subverwerker ook opgenomen, inclusief contractuele afspraken die de subverwerker verplichten dezelfde hoge standaard van informatiebeveiliging en privacybescherming te leveren als de verwerker.

De scanvoertuigen worden geleverd door ARVOO, maar dat bedrijf heeft geen toegang tot de kentekens die worden gescand en foto's die worden gemaakt. Daarom zijn zij geen verwerker of subverwerker.

2.4 Categorieën persoonsgegevens

Geen strafrechtelijke gegevens

Fiscale parkeerhandhaving is een bestuursrechtelijke vorm van handhaving. Er worden dus geen strafrechtelijke gegevens verwerkt in het scanproces.

Geen bijzondere persoonsgegevens

Bijzondere persoonsgegevens zijn gegevens over ras of etnische afkomst, politieke opvattingen, religieuze of levensbeschouwelijke overtuigingen en dergelijke. Uit camera-beelden zijn dergelijke gegevens af te leiden (huidskleur, kleding, sieraden, hoofddoek, bril, rolstoel). Maar de Autoriteit Persoonsgegevens heeft besloten camerabeelden niet als bijzondere persoonsgegevens te classificeren als:

- het doeleinde van de verwerking niet gericht is op het verwerken van bijzondere persoonsgegevens, dan wel op het onderscheid maken op grond van een bijzonder persoonsgegeven;
- het voor de verantwoordelijke redelijkerwijs niet voorzienbaar is dat de verwerking zal leiden tot het maken van onderscheid op grond van een bijzonder persoonsgegeven;
- de verwerking van bijzondere persoonsgegevens onvermijdelijk is bij de verwerking, en
- de verwerking geen identificatie tot doel heeft.

Dit betekent dat de verwerking van persoonsgegevens door de scanvoertuigen van de gemeente Den Haag niet als een verwerking van bijzondere persoonsgegevens hoeft te

worden geclassificeerd. Het doel is niet om onderscheid te gaan maken op grond van bijzondere persoonsgegevens. Het is onvermijdelijk om bijzondere persoonsgegevens te verwerken als er personen worden gefotografeerd en identificatie is niet het doel van de verwerking. Dus verwerken de scanvoertuigen geen bijzondere persoonsgegevens.

2.5 Bewaartermijnen

De gemeente bewaart persoonsgegevens voor zolang dit noodzakelijk is voor de uitvoering van haar taken, of zoals is bepaald in de Archiefwet.

Kentekens van voertuigen met parkeerrecht worden uiterlijk binnen 24 uur automatisch verwijderd uit de computer aan boord van het scanvoertuig. Deze gegevens komen niet in een archief. Uiterlijk na 24 uur is het dus voor verreweg de meeste gescande voertuigen niet meer mogelijk te achterhalen waar een bepaald voertuig zich bevond.

Kentekens zonder geldig parkeerrecht krijgen een naheffing. Die gegevens (kenteken, datum, tijd, GPS-locatie en gemaakte foto's) worden langer bewaard. De reden hiervoor is dat dit wettelijk verplicht is in verband met de mogelijkheid bezwaar te maken tegen een naheffing. Zoals gezegd wordt een aparte DPIA opgesteld voor de naheffing.

2.6 Analyses

Managementrapportages

De informatie die door de scanvoertuigen wordt verzameld wordt geanonimiseerd gebruikt om managementrapportages op te stellen. Die laten zien hoeveel scans er zijn uitgevoerd, hoeveel voertuigen er geparkeerd stonden en hoeveel naheffingen er bijvoorbeeld per wijk of per straat zijn opgelegd. De oorspronkelijke persoonsgegevens (kentekens en foto's) worden niet gebruikt voor het opstellen van deze managementrapportages: de geanonimiseerde gegevens uit SOSPES worden hiervoor gebruikt. De managementrapportages zijn dus geen verwerking van persoonsgegevens. Deze DPIA gaat uitsluitend over persoonsgegevens en besteedt dus geen aandacht aan de anonieme managementrapportages.

Geen geautomatiseerde besluitvorming

Er vindt geen geautomatiseerde besluitvorming plaats. Een naheffingsaanslag kan pas de deur uit als deze is beoordeeld door een medewerker van de gemeente Den Haag op kantoor of op straat. Iedere betrokkene kan ook contact opnemen met de gemeente Den Haag om zijn of haar rechten uit te oefenen.

Geen profilering

Voor de parkeerhandhaving wordt géén profilering ingezet. Wel wordt er met risicoprofielen per straat of wijk gewerkt: het heeft immers weinig zin om heel vaak te scannen in straten waar bijna nooit wordt geparkeerd of waar het aantal parkeerbewegingen minimaal is. Elke fiscale parkeerplek wordt minstens één keer per 24 uur gescand. De resterende controlecapaciteit wordt verdeeld over alle parkeerplekken. Daarbij worden de routes gebaseerd op het aantal eerder opgelegde naheffingen en wordt vooral gescand in straten met veel parkeerbewegingen. Dat is geen profilering van natuurlijke personen, maar risico gestuurde handhaving op basis van de parkeerscans die eerder zijn uitgevoerd.

2.7 Mogelijke ontwikkelingen in de toekomst

Deze DPIA gaat uitsluitend over het scanproces zoals hierboven beschreven. Maar met scanvoertuigen kan natuurlijk veel meer worden gedaan dan alleen het fiscale parkeerbeleid handhaven. Het is ook mogelijk de gescande kentekens door de politie te laten controleren om te zien of er gestolen voertuigen of voertuigen met een openstaande belastingsschuld tussen zitten. Daarnaast is het mogelijk de scanvoertuigen foto's te laten maken van de omgeving, bijvoorbeeld om te zien of alle verkeersborden in orde zijn, of de straatverlichting het doet en of er afval naast de containers ligt. Al die extra's zijn niet afgenomen door de gemeente Den Haag. De scanvoertuigen zijn uitsluitend geschikt voor het scanproces voor fiscale parkeerhandhaving.

Maar in de aanbestedingsdocumenten zijn wel drie opties voor mogelijke toepassingen in de toekomst opgenomen. De leverancier is dus in staat de scanservice op termijn ook voor die andere toepassingen geschikt te maken. Het gaat om de volgende toepassingen:

- **Controle op foutparkeren**
Er zijn twee soorten parkeerboetes. De eerste is de fiscale naheffingsaanslag waar deze DPIA over gaat. Die wordt opgelegd voor voertuigen die in een fiscaal parkeervak staan zonder geldig parkeerrecht. De tweede parkeerboete is een strafrechtelijke boete voor foutparkeren, een zogenaamd "Mulderfeit". Die wordt opgelegd aan voertuigen die dubbel geparkeerd staan of ergens geparkeerd staan waar ze niet mogen parkeren. De gemeente Den Haag heeft bepaald dat de scanvoertuigen niet worden ingezet voor het constateren en beboeten van foutgeparkeerde voertuigen (RIS301607). Deze boetes worden momenteel uitsluitend opgelegd door handhavers van het team parkeren, het Brede Handhaaf-team of door de politie als zij op straat een overtreding constateren. Dat is geen bestuursrecht, maar strafrecht. De boetes worden dan ook niet geïnd door de gemeente Den Haag, maar door justitie (CJIB). De afhandeling is technisch, organisatorisch en juridisch volledig gescheiden van de fiscale parkeerhandhaving met behulp van scanvoertuigen.

- Signaleren van gezochte kentekens
De politie en de Belastingdienst beschikken over zogenaamde referentielijsten met kentekens van gestolen voertuigen en van voertuigen met een openstaande belastingsschuld. Het is in theorie mogelijk de gescande kentekens door de politie te laten vergelijken met die referentielijsten. Dat gebeurt bijvoorbeeld al in de gemeente Amsterdam. De gemeente Den Haag gebruikt de scanvoertuigen die worden ingezet voor fiscale parkeerhandhaving echter niet voor het controleren of er een kenteken van dit soort andere referentielijsten is gesignaleerd. De politie in Den Haag zet daar eigen scanvoertuigen voor in.
- Signaleren bijplaatsingen naast ondergrondse afvalcontainers
In Den Haag is een proef gehouden met automatische beeldherkenning om te zien of er in de foto's die scanvoertuigen maken, kan worden herkend of ergens een bijplaatsing van afval ligt naast een ondergrondse afvalcontainer. In technische zin was de proef een succes: de software bleek inderdaad met redelijke betrouwbaarheid te kunnen herkennen of ergens afval verkeerd was aangeboden. Er is echter geen budget binnen de gemeente Den Haag om de benodigde hardware en software toe te voegen aan de echte scanvoertuigen en er is nog geen besluit genomen of de scanvoertuigen hiervoor moeten worden ingezet. Ook deze toepassing is dus geen onderdeel van deze DPIA.

Als in de toekomst een van bovenstaande opties zou moeten worden toegevoegd aan de scanvoertuigen, dan zal daar eerst een besluit over worden genomen door het gemeentebestuur. In dat besluit moet de noodzakelijkheid (proportionaliteit en subsidiariteit) worden aangetoond. Tevens wordt dan het doel vastgesteld en wordt de wettelijke grondslag voor de verwerking beschreven. Vervolgens zijn er technische ingrepen nodig in de camera's van de scanvoertuigen die moeten worden geconfigureerd en de benodigde databestanden moeten worden toegevoegd.

Mocht er in de toekomst voor een van deze (of voor een andere) bredere toepassing worden gekozen, dan wordt daar een aanvullende DPIA voor opgesteld.

3 Wettelijk kader

In dit deel van de DPIA worden de wettelijke kaders beschreven inclusief de grondslag voor de verwerking en de doelbinding.

3.1 Doel

De doelen van de verwerking van persoonsgegevens zijn:

- Controle of een voertuig in een fiscaal parkeervak een geldig parkeerrecht heeft
- Opstellen van geaggregeerde managementinformatie voor het plannen van de rijroutes en statistisch onderzoek over de effectiviteit van het gemeentelijk beleid inzake betaald parkeren.

3.2 Rechtmatigheid

Grondslag

De grondslag voor de verwerking van de kentekens en het maken van de foto's is art. 6, lid 1, onder e 'algemeen belang'. Het algemene belang is in artikel 225 van de Gemeentewet vastgelegd. Dat wetsartikel biedt gemeenten de mogelijkheid belasting te heffen op het parkeren van voertuigen:

Artikel 225 van de Gemeentewet

1 In het kader van de parkeerregulering kunnen de volgende belastingen worden geheven:

- a. een belasting ter zake van het parkeren van een voertuig op een bij de belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangewezen gevallen door het college te bepalen plaats, tijdstip en wijze;
- b. een belasting ter zake van een van gemeentewege verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze.

2 Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder parkeren verstaan het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een voertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- en uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van zaken, op de binnen de gemeente gelegen voor het openbaar verkeer openstaande terreinen of weggedeelten, waarop dit doen of laten staan niet ingevolge een wettelijk voorschrift is verboden.

3 De belasting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt geheven van degene die het voertuig heeft geparkeerd.

4 Als degene die het voertuig heeft geparkeerd wordt mede aangemerkt degene die de belasting voldoet dan wel te kennen geeft of heeft gegeven de belasting te willen voldoen.

5 Zolang geen voldoening van de in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde belasting heeft plaatsgevonden wordt de houder van het voertuig aangemerkt als degene die het voertuig heeft geparkeerd. Met betrekking tot een motorrijtuig

dat is ingeschreven in het kentekenregister, bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, wordt als houder aangemerkt degene op wiens naam het motorrijtuig ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven. De tweede volzin vindt geen toepassing indien:

- a. blijkt dat het motorrijtuig ten tijde van het parkeren op de naam van een ander in het kentekenregister had moeten staan ingeschreven, in welk geval die ander wordt aangemerkt als degene die het motorrijtuig heeft geparkeerd;
- b. een voor ten hoogste drie maanden aangegane huurovereenkomst wordt overgelegd waaruit blijkt wie ten tijde van het parkeren ingevolge deze overeenkomst de huurder van het motorrijtuig was, in welk geval de huurder wordt aangemerkt als degene die het motorrijtuig heeft geparkeerd.

6 De belasting wordt niet geheven van degene die ingevolge het vijfde lid is aangemerkt als degene die het voertuig heeft geparkeerd, indien deze aannemelijk maakt dat ten tijde van het parkeren een ander tegen zijn wil van het voertuig gebruik heeft gemaakt en dat hij dit gebruik redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen.

7 De belasting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt geheven van degene die de vergunning heeft aangevraagd.

8 Het tarief van de in het eerste lid bedoelde belastingen kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten.

De Verordening parkeerbelastingen 2021 (RIS 306328) is door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld en per 1 januari 2021 in werking getreden. Deze verordening wordt jaarlijks aangepast en vastgesteld.

Noodzakelijkheid

Proportionaliteit

Parkeeroverlast in de stad is een groot probleem in verband met de schaarse ruimte die beschikbaar is. Parkeeroverlast heeft een negatief effect op de kwaliteit van de omgeving, de leefkwaliteit en de veiligheid. In het Coalitieakkoord “Samen voor de Stad” (2019-2022) staat dat de groei van de stad niet mag leiden tot een hogere parkeerdruk in woonwijken. Zonder effectief parkeerbeleid dreigt een scenario waarin bewoners en bezoekers geen parkeerplaats meer kunnen vinden, straten zo vol staan met auto's dat brandweer en ambulances belemmerd worden in hun levensreddende werkzaamheden en ook de leefkwaliteit fors daalt. Parkeerplaatsen zijn ook belangrijk voor de economische vitaliteit: er moet voldoende ruimte zijn voor bewoners, bedrijven en bezoekers.

Daarom voert de gemeente Den Haag al decennia parkeerbeleid. Handhaving van dat parkeerbeleid is van groot belang om te zorgen dat mensen zich ook echt aan de gemaakte afspraken houden. De gemeente Den Haag heeft hier een strategie voor ontwikkeld die is gepubliceerd in het document: *Parkeren in een leefbare en bereikbare stad; Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030* (RIS 308711). Het parkeerbeleid blijkt effectief te zijn: in wijken en gebieden waar parkeermaatregelen zijn getroffen, is de parkeerdruk

flink gedaald. Dit blijkt uit evaluatie van het *Parkeerkader 2010-2020* (RIS 168473A) en de *Parkeerbrief 2015* (RIS 283326).

Maar de parkeerdruk is op veel plaatsen nog steeds hoog en de aanpak is in de loop der jaren steeds uitdagender geworden. Naast zaken als congestie, verkeersonveiligheid en verstoorde leefbaarheid wordt in de mobiliteitstransitiebrief (RIS 302361) ingegaan op de parkeerproblematiek: steeds meer auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Daaruit blijkt de noodzaak om het ingezette parkeerbeleid voort te zetten en op sommige punten zelfs te vernieuwen en intensiveren. Kortom: het probleem is groot en het is proportioneel daar stevige instrumenten voor in te zetten. De handhaving van het parkeerbeleid met behulp van technische middelen, waaronder de scanauto, is proportioneel.

Subsidiariteit

De inzet van scantechnologie voor parkeerhandhaving is niet alleen proportioneel, maar ook subsidiair. Er zijn geen lichtere instrumenten beschikbaar die net zo goed werken. De gemeente Den Haag zet overigens naast de scanvoertuigen wel degelijk allerlei andere instrumenten in, zoals de invoering van nieuwe bezoekersvergunningen, groengele zones voor kortparkeerders en versoepeling van vergunningen voor specifieke doelgroepen. Verlengen van vergunningen is steeds vaker gebaseerd op een controle waardoor beter kan worden gezien of nog aan de voorwaarden wordt voldaan. Ook worden afspraken gemaakt tussen gemeente en projectontwikkelaars om parkeren op eigen terrein (POET) zoveel mogelijk te stimuleren. Ook Verenigingen van Eigenaren worden verzocht hun parkeerterrein open te stellen. Verder wordt zoveel mogelijk gestimuleerd dat parkeergarages goed worden beheerd en onderhouden zodat de bezettingsgraad daar maximaal is.

Al deze andere maatregelen en instrumenten werken echter alleen maar als iedereen weet dat er op de fiscale parkeervakken ook handhaving van de parkeerregels plaatsvindt. Mensen die zonder vergunning of zonder te betalen hun auto parkeren moeten een naheffing krijgen – anders valt de impuls om mee te werken aan alle andere maatregelen weg. Handhaving zonder de inzet van scanauto's levert een zeer kleine pakkans op en heeft daardoor maar een zeer beperkte invloed op het gedrag van bewoners en bezoekers van de stad. Sinds de inzet van de scanauto's voor de handhaving zijn de kosten van de handhaving afgenomen en is het aantal naheffingsaanslagen gestegen. Ook is de betaalbereidheid toegenomen, zoals blijkt uit de Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030. De inzet van de scanvoertuigen is dus niet alleen effectief en proportioneel, maar ook subsidiair. Er zijn geen lichtere alternatieven die een vergelijkbaar effect hebben.

Alles afwegend is de conclusie dat de inzet van scanauto's een noodzakelijk element binnen het totale parkeerbeleid is. Ten eerste is parkeeroverlast een groot maatschappelijk probleem en de scanauto's zorgen voor een afname van de parkeeroverlast. Dat maakt ze proportioneel. De inbreuk op grondrechten staat in verhouding tot de omvang

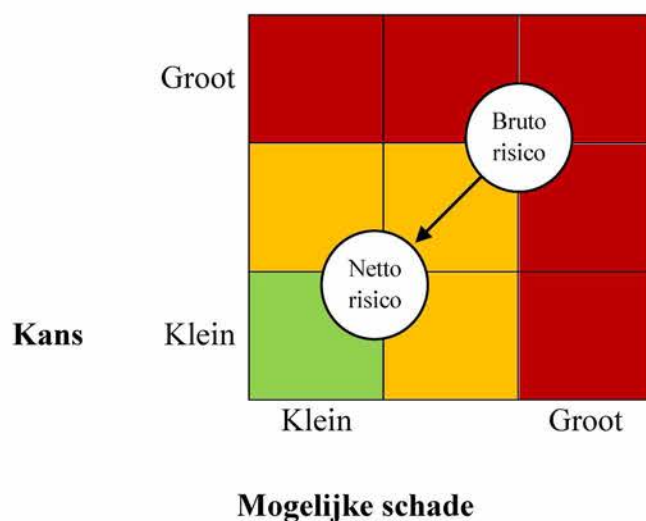
van het probleem. Ten tweede zijn er geen lichtere alternatieven beschikbaar die net zo goed werken als de scanauto. Dat maakt de inzet subsidiair. De scanauto's zijn daarmee proportioneel en subsidiair en dus noodzakelijk.

4 Privacyrisico's

4.1 Methodiek

In dit hoofdstuk worden de privacyrisico's voor de betrokkenen geïncventariseerd. De omvang van elk risico wordt bepaald door twee factoren. Enerzijds hangt dit af van de waarschijnlijkheid dat een bepaald scenario zich voordoet. Anderzijds hangt het risico af van de schade die scenario dat zou opleveren voor de betrokkene. Een grote kans op grote schade levert een hoog privacyrisico op. Daar zijn veel beschermingsmaatregelen voor nodig. Een kleine kans op een kleine schade levert een klein risico op. Daar zijn minder beschermingsmaatregelen nodig.

Het doel van deze DPIA is alle privacyrisico's door beschermingsmaatregelen zo klein mogelijk te maken. In dit hoofdstuk worden de brutorisico's beschreven. Dat zijn de risico's van de verwerking als er geen beschermingsmaatregelen zouden worden getroffen. In het volgende hoofdstuk worden de beschermingsmaatregelen beschreven. Dat levert een nettorisico op: het restrisico dat overblijft na het treffen van technische en organisatorische beschermingsmaatregelen.



4.2 Geïnventarieerde risico's

In overleg met het DPIA-team zijn de volgende risico's geïnventarieerd.

groot	1. Function creep: nieuwe toepassingen toevoegen
gemiddeld	2. Fouten in automatische besluitvorming: "Computer says no" 3. Meer gegevens verwerken dan noodzakelijk voor het doel 4. Niet transparant 5. Toegang tot de gegevens door onbevoegden
klein	-

Groot risico

1. Function creep: nieuwe toepassingen toevoegen

Als geen beschermingsmaatregelen worden getroffen, is de kans groot dat de scanvoertuigen voor andere doelen zullen worden gebruikt dan alleen voor fiscale parkeerhandhaving. Drie toekomstige opties staan al in de aanbestedingsdocumenten genoemd:

- Opsporen gestolen voertuigen door de politie
- Handhaving foutparkeren (Wet Mulder)
- Signaleren bijplaatsingen afval bij containers

Daarnaast zijn er nog vele andere toepassingen denkbaar. De scanvoertuigen kunnen worden gebruikt om te zien of de straatverlichting het doet, of alle verkeersborden op de goede plek staan en ga zo maar door. Dit soort extra toepassingen kunnen grote schade opleveren voor de betrokkenen omdat de scanvoertuigen een min of meer compleet beeld kunnen opleveren van aspecten van iemands privéleven. Als die informatie in verkeerde handen terecht zou komen, kan dat een betrokkene veel schade bezorgen. Om te voorkomen dat extra toepassingen worden toegevoegd die niet aan deze eisen voldoen voor de privacybescherming en informatiebeveiliging, worden technische en organisatorische beschermingsmaatregelen getroffen. Die staan in het volgende hoofdstuk.

Gemiddeld risico

2. Fouten in automatische besluitvorming: "Computer says no"

Er is een kans dat ergens in het scanproces een fout wordt gemaakt die leidt tot een onterechte naheffing. Dat kan bijvoorbeeld gebeuren als het kenteken verkeerd wordt gelezen door de scanner (een 8 die als een B wordt gelezen of een 2 als een Z). Het kan ook gebeuren als de gegevens in het Nationaal Parkeer Register niet juist zijn, bijvoorbeeld als iemand een ontheffing heeft die nog niet is doorgevoerd in het register. Het kan ook gebeuren dat de controleur op kantoor of op straat tot een verkeerde inschatting komt. In al die gevallen krijgt de kentekenhouder een naheffing die niet terecht is. Daarmee is de

schade hiervan voor betrokkenen weliswaar niet groot, maar ook niet verwaarloosbaar. Dat levert een gemiddeld risico op dat verkleind moet worden door passende technische en organisatorische maatregelen om dit soort fouten te voorkomen of door deze netjes en snel af te laten handelen door een mens.

3. Meer gegevens verwerken dan noodzakelijk voor het doel

De kans is groot dat er ook persoonsgegevens worden verwerkt die niet noodzakelijk zijn voor het scanparkeren. Sterker nog: dat is onvermijdelijk. Want als een kenteken is gescand worden er foto's gemaakt van het voertuig en van de omgeving. Daarop zijn uiteraard ook alle personen te zien die zich op dat moment toevallig in de buurt van het voertuig bevonden, zoals bewoners van de straat of andere voorbijgangers.

De schade voor de betrokkenen is klein. Deze personen bevonden zich op het moment dat het scanvoertuig passeerde op straat en niet in een privéwoning of een andere niet-publiek toegankelijke plaats. Dus de inbreuk op de privacy is wat dat betreft klein. Maar de informatie is niet nodig voor het scanproces, dus dat is al reden genoeg om de informatie zorgvuldig af te schermen. Ook is er altijd een kans dat het beeldmateriaal – om wat voor reden dan ook – iets laat zien wat de betrokkene liever voor zichzelf had gehouden. Daarom is het van belang beschermingsmaatregelen te treffen die voorkomen dat onbevoegden die beelden te zien kunnen krijgen.

4. Niet transparant

Er is een grote kans dat betrokkenen zich op het moment dat een scanvoertuig passeert niet realiseren dat er op dat moment kentekens worden gescand en foto's worden gemaakt. En zelfs als ze het wel weten, is de kans groot dat ze niet weten voor welke doelen die informatie precies mag worden gebruikt en hoe ze hun rechten kunnen uitoefenen. De kans op dit risico is dus groot. Maar de schade voor de betrokkenen is klein: het scanvoertuig kan een ongemakkelijk gevoel opleveren, maar veel verder dan dat gaat het niet. Dit levert dus een gemiddeld risico op en daar moeten dus passende beschermingsmaatregelen voor worden getroffen.

5. Toegang tot de gegevens door onbevoegden

Het laatste risico dat is geïdentificeerd betreft de toegang tot de verwerkte persoonsgegevens door onbevoegde gebruikers. Er is een kans dat hackers zich toegang verschaffen. Ook is er een kans op een datalek in de systemen en processen. Tot slot is er een kans dat de persoonsgegevens worden verwerkt op gegevensdragers (servers) buiten de Europese Economische Ruimte. De kans op al die gebeurtenissen is klein omdat de persoonsgegevens niet heel waardevol zijn en omdat ze moeilijk te benaderen zijn, maar de kans is niet denkbeeldig.

De mogelijke schade voor betrokkenen is gemiddeld: het zal in de meeste gevallen niet meer dan een ongemakkelijk gevoel opleveren als mensen weten dat een onbevoegde persoon toegang heeft gekregen tot de database waarin staat waar een kenteken zich op een bepaald moment bevond of tot de database met foto's van het voertuig en de omgeving. Maar in specifieke gevallen kan de informatie in verkeerde handen wel degelijk

schade opleveren voor de betrokkene. Dat is het geval als het informatie oplevert die de betrokkene – om wat voor reden dan ook – liever voor zichzelf had gehouden. Daarom is het noodzakelijk ook voor dit risico beschermingsmaatregelen te treffen.

5 Beschermingsmaatregelen

5.1 Technische maatregelen

Programma van Eisen

In het Programma van Eisen dat tijdens de inkoopprocedure is gebruikt staat een groot aantal technische beschermingsmaatregelen. De verwerker heeft zich contractueel verplicht daaraan te voldoen. Een groot deel van die eisen draagt ook bij aan het verkleinen van de privacyrisico's. Het is niet efficiënt alle technische eisen over te nemen in deze DPIA: het Programma van Eisen is 46 pagina's lang. Daarom worden hieronder alleen enkele specifieke maatregelen beschreven die direct bijdragen aan het wegnemen of verkleinen van de privacyrisico's die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven.

GIBIT 2020

De Gemeentelijke Inkoopvoorwaarden bij IT (GIBIT; versie november 2020) zijn van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens door de verwerker. De GIBIT-Toolbox helpt gemeenten bij het professioneel uitvoeren van de inkoop van ICT-diensten en -producten en maakt deel uit van het inkoopbeleid van gemeenten. Deze toolbox is door VNG Realisatie samen met de werkgroep GIBIT tot stand gebracht.

ISO-norm

De informatiebeveiliging vindt plaats volgens algemeen erkende normen, namelijk NEN/ISO27001:2017 waarvoor ARS is gecertificeerd door TÜV.

Eigen ISO-controles door ARS

Het voldoen aan de ISO-norm wordt niet alleen extern bewaakt, maar ook door eigen controles door de leverancier ARS zelf gewaarborgd:

- De auditor controleert jaarlijks of het geïmplementeerde managementsysteem t.a.v. informatiebeveiliging (ISO27001) nog aan alle eisen voldoet.
- Interne controle audits door een deskundig consultant: de consultant controleert of het geïmplementeerde managementsysteem t.a.v. informatiebeveiliging (ISO27001) nog aan alle eisen voldoet en geeft gevraagd en ongevraagd advies om verbeteringen door te voeren.
- Het uitvoeren van pen – en hacktesten.
- Code reviews.
- Security scans (malware, virus detectiescans etc).
- Het uitvoeren van monitoring en logging acties, opstellen rapportages.
- Het uitvoeren en vastleggen van risicoanalyses, risicobehandelplannen en evaluaties van beveiligingsmaatregelen om risico's te mitigeren.

Beveiliging en versleuteling gegevens en berichtenverkeer

Alle persoonsgegevens worden technisch beveiligd en versleuteld met encryptie om ze anoniem te maken. Alle communicatie tussen het scanvoertuig en de back-office van SOSPES en het Image Review System is beveiligd en versleuteld volgens de eisen in het Programma van Eisen.

Korte bewaartermijn

De videobeelden die het scanvoertuig maakt om te bepalen of ergens een kenteken in beeld is, worden niet opgeslagen. De beelden worden real-time geanalyseerd door de computer in het voertuig en direct verwijderd. Het is dus onmogelijk deze videobeelden achteraf te doorzoeken.

Zodra de computer een kenteken detecteert, maken de camera's op het dak van het scanvoertuig foto's van het geparkeerde voertuig en van de omgeving. In die foto's wordt het kenteken gelezen en omgezet in cijfers en letters. Het gelezen kenteken en de gemaakte foto's worden inclusief datum, tijd en GPS-locatie opgeslagen op de computer aan boord van het scanvoertuig. De bewaartermijn hangt af van het vervolg:

- Als uit de controle in SOSPES blijkt dat het kenteken een geldig parkeerrecht heeft, worden alle verzamelde gegevens zo snel mogelijk en uiterlijk 24 uur na het scannen automatisch en definitief verwijderd uit de computer aan boord van het scanvoertuig. Soms wordt 's nachts in de 'night run' een extra controle in het Nationaal Parkeer Register gedaan omdat dit niet altijd volledig up-to-date is bij de controle kort na het scannen. Als dan blijkt dat er toch was betaald, vervalt de naheffing alsnog.
- Als uit de controle in SOSPES blijkt dat het kenteken een naheffing moet krijgen, worden het kenteken en de foto's in een Evidence Pack opgeslagen en vijf jaar bewaard. Dat is de termijn die is gekozen om mensen de mogelijkheid te bieden bezwaar te maken tegen een opgelegde naheffing. Na deze periode worden ook deze gegevens in het Evidence Pack automatisch vernietigd. De termijn van vijf jaar geldt voor strafrechtelijke handhaving van de Wet Mulder door het DJIB. Die termijn is langer dan noodzakelijk voor de bezwaarprocedure voor fiscaal parkeren door de gemeente.

5.2.1

5.2.1

5.1.2 e

Anonimisering gezichten en kentekens

De software in het Image Review System biedt de mogelijkheid om voor een setje foto's alle gezichten van personen en kentekens van voertuigen in de omgeving automatisch onherkenbaar te maken door middel van blurren. De foto's worden niet geblurd voor de interne toezichthouders en handhavers die de foto's moeten beoordelen om te zien of iemand een geldig parkeerrecht heeft. Deze medewerkers weten dat ze zich aan

de privacywetgeving moeten houden, zijn geselecteerd voor deze functie en krijgen een goede opleiding om ze te doordringen van het belang van privacybescherming.

De foto's worden wel geblurd voor het geval dat deze ter beschikking moeten worden gesteld aan een betrokkene of een andere 'externe'. De foto's worden handmatig gecontroleerd voordat ze worden verstrekt. Indien nodig worden op dat moment de gezichten en andere persoonsinformatie die geblurd hadden moeten zijn alsnog geblurd.

5.2 Organisatorische maatregelen

Verwerkersovereenkomst

De verwerkingsverantwoordelijke, Gemeente Den Haag, heeft op 1 juli 2021 een verwerkersovereenkomst gesloten met de verwerker, ARS Traffic & Transport Technology: *Verwerkersovereenkomst uitvoering Overeenkomst Scanoplossing Parkeerhandhaving 20.411-DSB*. De overeenkomst is gebaseerd op het model van de VNG/IBD en voldoet aan de eisen van de gemeente Den Haag. Onder andere de volgende zaken zijn daarin contractueel vastgelegd:

- ARS verwerkt persoonsgegevens uitsluitend overeenkomstig schriftelijke instructies van de verwerkingsverantwoordelijke;
- ARS zorgt voor passende technische en organisatorische maatregelen om de persoonsgegevens goed te beveiligen, namelijk conform NEN/ISO27001;2017 waarvoor ARS gecertificeerd is;
- in aanvulling hierop voert de verwerker aanvullende acties uit voor de beveiliging, namelijk interne controle audits, pen- en hacktesten, reviews, security scans, monitoring en logging, rapportages, risicoanalyses, risicobehandelplannen en evaluaties van beveiligingsmaatregelen om risico's te mitigeren;
- de verwerker verleent medewerking aan audits;
- de verwerker helpt de verwerkingsverantwoordelijke als een betrokkene een beroep doet op zijn rechten;
- personen die voor de (sub)verwerker werken moeten persoonsgegevens geheimhouden en tekenen een geheimhoudingsverklaring;
- de verwerker informeert de verwerkingsverantwoordelijke zo snel mogelijk over (vermoedelijke) inbreuken in verband met persoonsgegevens, neemt zo snel mogelijk alle maatregelen en houdt een logboek bij;
- de verwerker zorgt ervoor dat persoonsgegevens niet buiten de Europese Economische Ruimte komen.

Minimale gegevensverzameling

De scanvoertuigen verzamelen alleen persoonsgegevens op plekken waar fiscale parkeervakken zijn. De camera's in de scanvoertuigen gaan namelijk pas aan als de

chauffeur ze activeert. De chauffeur doet dat uitsluitend in straten waar fiscale parkeervakken zijn. De chauffeurs krijgen een instructie hoe ze minimaal kunnen scannen.

Training voor medewerkers van de gemeente Den Haag

ARS T&TT geeft een gebruikstraining aan 45 medewerkers van de gemeente Den Haag zodat zij het geleverde systeem kunnen gebruiken en de operationele regie op het systeem goed kunnen invullen. Na een jaar wordt een (herhalings)training gegeven voor minimaal tien medewerkers.

Juridische toets voorafgaand aan nieuwe toepassingen

Nieuwe toepassingen mogen alleen maar worden geïmplementeerd als ze voldoen aan alle eisen uit de AVG. Hiermee wordt function creep voorkomen. Dat wil zeggen dat voor elke nieuwe toepassing tenminste aan de volgende eisen moet worden voldaan:

- i) er moet een wettelijke grondslag voor bestaan, en
- ii) de toepassing moet noodzakelijk zijn (dus proportioneel en subsidiair), en
- iii) er moeten afdoende beschermingsmaatregelen worden getroffen, en
- iv) er moet een aanvullende DPIA worden opgesteld.

De betrokken medewerkers van de gemeente Den Haag zijn zich hier terdege van bewust en houden elkaar ook scherp. Mede dankzij deze DPIA zijn hier stevige gesprekken over gevoerd waarin zorgen openlijk worden gedeeld met elkaar. De conclusie luidde dat alle nieuwe toepassingen een grondslag moeten hebben en dus een besluit vereisen van het gemeentebestuur.

Praktische barrières voorafgaand aan nieuwe toepassingen

Function creep wordt niet alleen voorkomen door voorafgaand een juridische toets uit te laten voeren: er zijn ook praktische barrières die dit zo goed als onmogelijk maken. De apparatuur aan boord van de scanvoertuigen (hardware, software en verbindingen) en de achterliggende digitale systemen IRS en SOSPES zijn alleen te wijzigen door geautoriseerde personen. Die personen doen dat alleen als het gemeentebestuur daar expliciet een opdracht voor geeft. Het idee dat het relatief eenvoudig is om een nieuwe toepassing ‘aan’ te zetten is dus zeker niet correct.

Periodieke controle door proceseigenaar

De proceseigenaar stelt periodiek een managementrapportage op met een overzicht waaruit blijkt dat overeenkomstig de hier gemaakte afspraken wordt gewerkt. Als blijkt dat een beschermingsmaatregel niet goed wordt uitgevoerd, wordt actie ondernomen. Hetzelfde geldt voor het geval dat zou blijken dat zich nieuwe risico's voordoen waar

nog onvoldoende beschermingsmaatregelen voor zijn getroffen. Deze rapportage wordt gedeeld met de privacy officer die vervolgens naar bevind van zaken kan handelen.

Controles en audits

De ^{5.1.2.e} hebben het recht aangekondigde en onaangekondigde controles uit te voeren op alle locaties en in alle systemen waar persoonsgegevens worden verwerkt. Zij kunnen dan persoonlijk controleren of de gemaakte afspraken worden nageleefd. Als zij privacyrisico's ontdekken die moeten worden verkleind, geven zij hierover een advies aan de verwerkingsverantwoordelijke. De reactie op dat advies wordt schriftelijk vastgelegd.

Ethisch hacken

De gemeente Den Haag organiseert jaarlijks een Hackevent 'Hâck the Hague'. Tijdens dit event krijgt een groot aantal ethische hackers de mogelijkheid om de door de gemeente Den Haag gebruikte applicaties en systemen, welke bereikbaar zijn vanaf het internet, te onderwerpen aan een test. De bevindingen worden gedeeld met de leveranciers die daarna de bevinding(en) kunnen oplossen. Hierdoor wordt gewerkt aan een veiligere omgeving voor zowel de bezoekers als gebruikers van de gemeente Den Haag. De deelnemende ethische hackers zijn gebonden aan de voorwaarden van de gemeente Den Haag en hun leveranciers. De verwerker neemt deel aan de jaarlijkse wedstrijd Hâck the Hague, stelt een testomgeving of productie-omgeving beschikbaar voor een penetratietest tijdens het evenement en zorgt voor opvolging van gevonden kwetsbaarheden.

Transparantie en actief informeren over rechten betrokkenen

Conform de richtlijnen van de European Data Protection Board is de informatie over de scanvoertuigen in twee lagen beschikbaar. De eerste laag is het voertuig op straat dat duidelijk herkenbaar is. De tweede laag is informatie die online beschikbaar voor iedereen die meer wil weten over zijn of haar rechten als betrokkene.

Eerste laag: informatie op het voertuig zelf

Bij de meeste vast gemonteerde bewakingscamera's is het vrij eenvoudig mensen actief te informeren door een sticker of een informatiebordje. Bij de scanvoertuigen is dat veel moeilijker omdat die door de hele gemeente rijden en het ondoenlijk is overal informatieborden op te hangen. Daarom worden de voertuigen zelf duidelijk herkenbaar gemaakt. Ook is het relatief eenvoudig om informatie over het scanvoertuig en over je rechten als betrokkene te achterhalen.

Tweede laag: online informatie

Op de webpagina van de gemeente Den Haag www.denhaag.nl/privacy staat veel informatie over gegevensbescherming, maar die informatie is vrij algemeen. De privacy officers van de gemeente Den Haag gaan ervoor zorgen dat er meer specifieke informatie

beschikbaar komt voor alle camera's die door de gemeente worden ingezet. Dus ook de bodycams, kentekencamera's voor milieuzones, camera's voor druktemeting, bij afvalcontainers en dergelijke.

Bezwaar tegen naheffing

Het moet voor alle betrokkenen mogelijk zijn op een relatief eenvoudige manier bezwaar te maken en de geautomatiseerde besluiten handmatig te laten controleren. Om betrokkenen hier zo transparant mogelijk over te informeren en te wijzen op de bezwaarprocedure is een aparte webpagina ingericht: <https://www.denhaag.nl/nl/parkeren/boetes-en-bekeuringen-parkeren/bezwaar-maken-tegen-een-parkeerbon-naheffings-aanslag.htm>.

Nog een stap verder: humanizing the scan car

De gemeente Den Haag zal de komende jaren extra stappen zetten om scanvoertuigen transparanter en 'menschelijker' in te zetten. De gemeente Den Haag heeft zich medio 2021 samen met Amsterdam en Rotterdam aangeboden als overheidspartner in een wetenschappelijk project om te komen tot begrijpelijke videotoeepassingen in de openbare ruimte. De scanvoertuigen zijn de geselecteerde casus die daarin wordt uitgewerkt. De subsidieaanvraag is in september 2021 ingediend door de Hogeschool van Amsterdam en de TU Delft in samenwerking met Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en instellingen als De Waag. Als het voorstel wordt gehonoreerd loopt het project van 2022 tot 2026.



Een van de ideeën is om scanvoertuigen interactiever en benaderbaarder te maken door een naam en chatfunctie. Zie: <http://unsense.com/solution/humanizing-the-scan-car/>.

6 Eindafweging

De inzet van scanvoertuigen met automatische kentekenherkenning levert mogelijk grote risico's op voor de privacy van betrokkenen. Bescherming van de privacy van inwoners en bezoekers van Den Haag is van groot belang. Maar het handhaven van het parkeerbeleid met behulp van scanvoertuigen is ook van groot belang en er is geen lichter alternatief beschikbaar.

In deze DPIA is de verwerking van kentekens voor de fiscale parkeerhandhaving beschreven, inclusief het wettelijke kader, de grondslag en de noodzakelijkheid (proportionaliteit en subsidiariteit). Vervolgens zijn de privacyrisico's geïventariseerd en gemitigeerd door een stelsel van beschermingsmaatregelen – zowel technisch als organisatorisch. Wel is het van belang dat voor de twee externe processen ook DPIA's worden opgesteld. Dat geldt voor het aanleveren van ontheffingen en vergunningen aan het Nationaal Parkeer Register en voor het proces van het opleggen van naheffingen, inclusief de bezwaarprocedure.

De verwerkingsverantwoordelijke komt op basis van deze DPIA tot de eindafweging dat de brutorisico's tot acceptabele nettorisico's zijn gereduceerd en de scanservice voor parkeerhandhaving voldoet aan de eisen gesteld in de AVG.

7 Advies 5.1.2.e

5.1.2.e

Datum: 12 oktober 2021

De DPIA scanservice parkeerhandhaving Den Haag is goed en overzichtelijk geschreven en geeft een helder beeld van de noodzaak van de handhaving van het fiscaal parkeren m.b.v. scanauto's en de risico's die daarmee gepaard gaan. 5.2.1

5.2.1 Uit de DPIA blijken twee grote risico's waarop ik graag nader de aandacht wil vestigen.

1. Het grootste risico volgt uit het feit dat behalve kentekens ook natuurlijke personen herkenbaar door de scanauto in beeld worden gebracht.

Als een kenteken is gedetecteerd, wordt niet alleen dat kenteken 'gelezen' en opgeslagen, maar worden ook foto's gemaakt van het voertuig en de omgeving. Als uit de eerste controle in het Nationaal Parkeer Register niet blijkt dat er een geldig parkeerrecht is, moet een controle worden uitgevoerd. Daartoe worden het kenteken en de foto's (tijdelijk) opgeslagen in het Image Review System. Dit is nodig omdat de foto's kunnen laten zien dat er geen naheffing moet worden opgelegd, bijvoorbeeld als mensen aan het in- of uitstappen waren of als ze aan het laden en lossen waren.

De software biedt de mogelijkheid de gezichten in deze foto's automatisch te blurren. Maar die software wordt pas geactiveerd als de foto's ter beschikking worden gesteld aan een betrokkene of een andere 'externe'. De controles op kantoor en op straat worden uitgevoerd met foto's waarop gezichten niet geanonimiseerd zijn. Dit roept echter twee vragen op.

De eerste vraag is, waarom de gezichten van personen op de foto's niet reeds worden geblurd voordat ze ter controle in het Image Review System worden opgenomen. Het is voor de controle immers niet nodig de identiteit van een persoon vast te kunnen stellen. Het gaat er niet om wie er naast de auto staan, maar of er mensen naast de auto staan.

Advies:

5.2.1

De tweede vraag is, of het nodig is om de foto's in oorspronkelijke toestand op te slaan in het Evidence Pack wanneer een naheffing is opgelegd. Uit de DPIA blijkt niet dat dit noodzakelijk is, ook niet voor een eventuele bezwaarprocedure. Ook hier geldt immers

dat het niet uitmaakt wie naast het voertuig stonden, maar of er mensen naast het voertuig stonden.

Advies:

5.2.1

2. Het tweede risico is de zogenaamde function creep. Daarmee wordt bedoeld dat de mogelijkheden van de scanauto ook worden ingezet voor andere dan het oorspronkelijke doel.

Drie toekomstige opties staan al in de aanbestedingsdocumenten genoemd:

- Opsporen gestolen voertuigen door de politie
- Handhaving foutparkeren (Wet Mulder)
- Signaleren bijplaatsingen afval bij containers

Wanneer de scanvoertuigen voor één van deze doelen worden ingezet, is een nieuwe of aanvullende DPIA met aanvullende risicoanalyse noodzakelijk. Daarnaast zijn er nog vele andere toepassingen denkbaar. De scanvoertuigen kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt om te zien of de straatverlichting het doet, of alle verkeersborden op de goede plek staan en ga zo maar door.

5.2.1



VREDE EN RECHT

Den Haag

PARKEERCONTROLE

Opgeladen met
groene energie



HANDHAVINGS ORGANISATIE

SCANTEAM
2023 / 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding Scanteam	4
2. Organogram	5
3. Taakonderdelen.....	6
4. Fiscaal parkeren.....	7
4.1. Parkeerbeleid fiscaal en mulder gedragingen:.....	7
4.1.1. Fiscaal beleid.....	7
4.1.2. Mulder beleid:	7
5. Inwerkprocedure voor nieuwe medewerkers Scanteam	8
5.1 Fase 1: Intensieve Opleiding (2 weken)	8
5.2 Fase 2: Praktijkgerichte opvolging (6 maanden Fieldforce)	8
5.3 Fase 3: Evaluatie en Progressie.....	8
6. Dienstitijden en dienstindeling.....	9
6.1 Dienstrooster	9
6.2 Dienstlijst	9
7. Parkeervergunning en vergunningsgebieden	11
7.1. Soorten parkeervergunningen:	11
7.1.1. Bewonersvergunning:	11
7.1.2. Bezoekersvergunning:	11
7.1.3. Incidentiele parkeervergunning:	11
7.1.4. Bedrijfsvergunningen:	11
7.1.5. Bezoekersvergunning bedrijven:	11
7.1.6. Parkeervergunning ambulante zorgverleners:	11
7.1.7. Parkeervergunning gehandicapten:	12
7.1.8. Uitzonderingen:	12
7.2. Gebieden/rondes	12
8. Inzet medewerker en middelen.....	14
8.1. Middelen medewerker Scanteam:.....	14
9. Veiligheid en middelen	15
9.1. Portofoon:.....	15
BFR	15

9.3. Verbale communicatie:	16
9.4. GIR-systeem:	16
10.Toelichting taakonderdelen.....	16
10.1. Meldkamerbediening.....	16
10.2. Het besturen van de scanvoertuigen (chauffeur scanauto).....	18
10.2.1.Scanproces:	18
10.2.2.Chauffeur scanauto:.....	18
10.3.Deskforce	19
10.4. Fieldforce	19
10.5.Nacontrole NHA	19
11.N.H.A.	20
11.1. Naheffingsaanslag	20
11.2. VERMINDREN NHA.....	20
12.Briefing en debriefing	20
13.PVB-CYCLUS	21
14.Schouw-en schadeprocedure	21
14.1.Schouwprocedure	21
14.2.Schade rijden	21
15.Verlof en ziekmeldingen	22
15.1.Laat komen	22
15.2.Ziek en herstelmeldingen.....	22
15.3.Verlof	22
16.Gedrags-en Houdingsrichtlijnen binnen onze Organisatie	
.....	23
17.POWERPOINTS + Handleidingen	24

1. INLEIDING SCANTEAM

Het Scanteam is een specialistisch toezichtteam en is belast met de controle, toezicht en handhaving op de gemeentelijke fiscale parkeerbelastingen. Dit doet het Scanteam door de inzet van moderne scantechnologie. Tot hun beschikking staan 5 scanvoertuigen, 1 scanscooter, 2 opvolgauto's, ongeveer 12 opvolgscooters en een backoffice systeem. Ik hoor je denken...Fiscaal parkeren!? Dit kun je uitleggen als: *Dat vereist dat het voor eenieder vrijstaat overal in een bepaald gebied te kunnen parkeren, mits zij/ hij gemeentelijke parkeerbelasting daarvoor betaalt.* Oftewel in 'gewone mensen taal': je moet betalen voor het parkeren (van je voertuig op de door de gemeente aangewezen plekken).

Camerasysteem

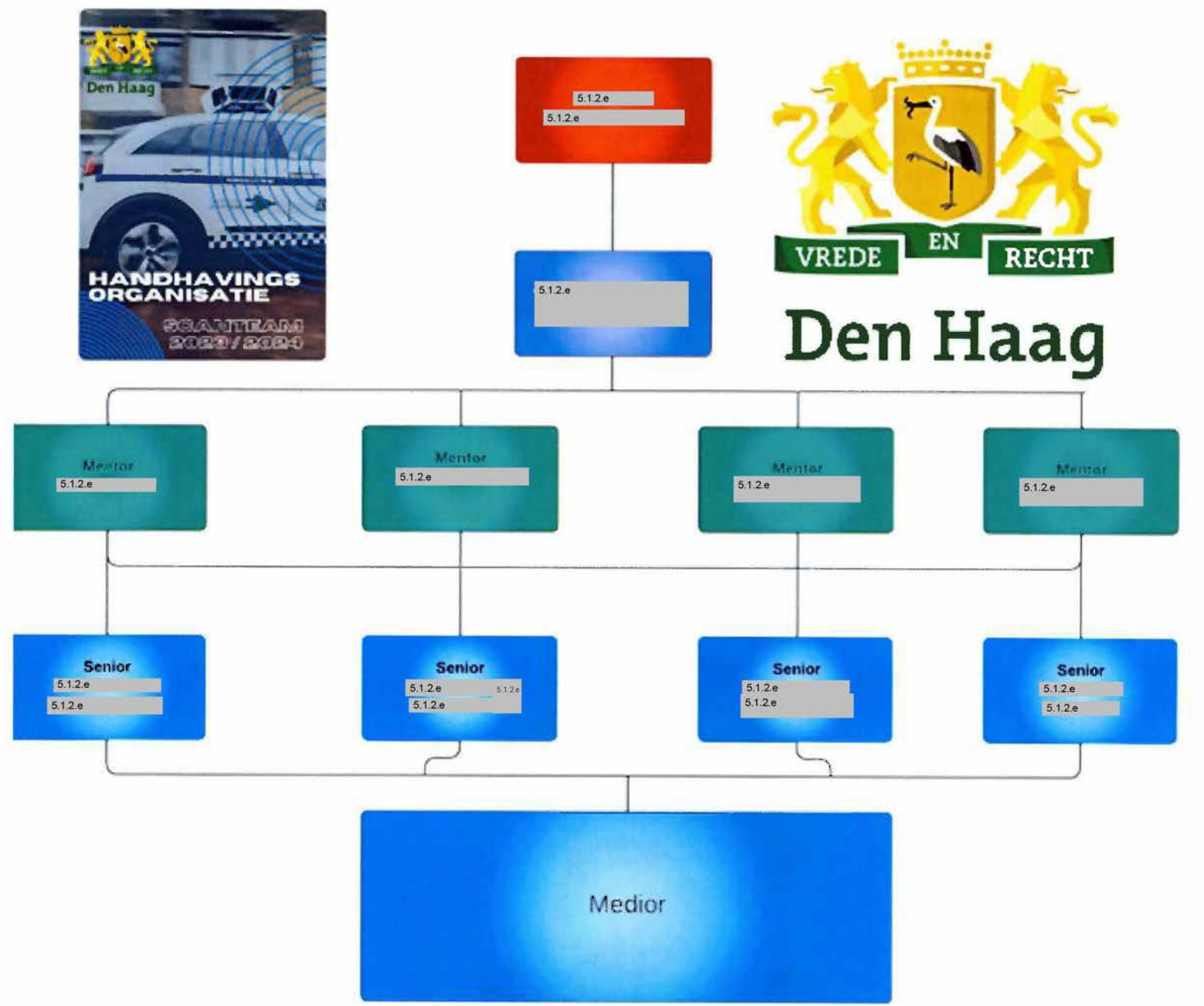
De vijf scanvoertuigen zijn uitgerust met een camerasysteem. Dit camerasysteem is bevestigd op de daken van deze scanvoertuigen. Het camerasysteem is gekoppeld aan het Nationaal Parkeer Register (NPR) en de digitale parkeerkaart van de gemeente Den Haag en controleert of geparkeerde voertuigen hebben voldaan aan de gemeentelijke parkeerbelasting. Bij het constateren van een voertuig dat niet heeft voldaan aan de parkeerbelasting maakt het camerasysteem een aantal foto's van het voertuig waarbij de omgeving, het voertuig en het kentekenplaat zichtbaar is. Deze zogeheten casusfoto's worden vervolgens doorgezeten naar het backoffice systeem. Het backoffice systeem, ook wel het Image Review system (IRS) genoemd, is een online omgeving waarbij de gemaakte foto's van een voertuig dat niet heeft voldaan aan de parkeerbelasting worden gekoppeld aan een casus met casusnummer. Vervolgens dienen deze casussen te worden beoordeeld door een van de medewerkers van het Scanteam. We kunnen drie casus-statussen onderscheiden.

1. Casussen die direct voldoen aan alle criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag (NHA).
2. Casussen die niet direct voldoen aan alle criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag (deze worden doorgestuurd naar de opvolgers)
3. Casussen die niet voldoen aan de criteria voor het opleggen van een naheffingsaanslag. Dit noemt men in de praktijk een uitzonderingscasus.

Lang verhaal kort;

Het scannen van voertuigen en alles wat daarbij komt kijken is een wereld op zich. Veel mensen -en ook collega's -hebben daar geen weet van. Wij, van het Scanteam, leggen dat graag aan iedereen uit. Ook op straat als we worden aangesproken. Het werk verveelt in ieder geval nooit.

2.ORGANOGRAM



3.TAAKONDERDELEN

De werkzaamheden van het Scanteam bevatten diverse taken waaronder;

- De meldkamerbediening
- Het besturen van de scanvoertuigen
In de praktijk wordt dit aangeduid met '**Chauffeur scanauto**'.
- Het beoordelen van casussen in het backoffice systeem en of IRS-systeem.
In de praktijk wordt dit aangeduid met '**Deskforcen**'
- Het ter plaatse beoordelen van voertuigen,
In de praktijk wordt dit aangeduid met '**Fieldforcen**'
- Het gebruik van de loop-app tijdens acties of bijzondere situaties zoals storingen of overbezetting.
- In de praktijk wordt dit aangeduid met '**Loopsurveillance**'
- Nacontrole NHA



4. FISCAAL PARKEREN

"Fiscaal parkeren" verwijst naar een parkeerregeling waarbij belastingen of heffingen worden geïnd op parkeerplaatsen. Dit kan worden toegepast door overheidsinstanties (in dit geval gemeente Den Haag) als een manier om inkomsten te genereren of om het gebruik van de ruimte te reguleren, vooral in drukke stedelijke gebieden waar parkeergelegenheid schaars is. Parkeren is met een voertuig langer stilstaan dan nodig is om te laden/losssen van onhandzame goederen en/of het in of uit te laten stappen van passagiers. In heel veel gebieden in Den Haag is het betaald parkeren van kracht. Als je dus met de auto parkeert in een met betaald parkeren aangegeven gebied en in een parkeervak dan ben je verplicht om de zogenaamde parkeerbelasting te betalen. Er gelden per gebied andere werkingstijden voor betaald parkeren. Zo heb je gebieden waar de hele dag betaald parkeren geldt (09:00 t/m 24:00) en gebieden waar alleen overdag of 's avonds betaald parkeren geldt (09:00 – 14:00/17:00) of 18:00- 24:00uur)

4.1. PARKEERBELEID FISCAAL EN MULDER GEDRAGINGEN:

Onder het parkeerbeleid verstaan we twee verschillende categorieën. Het fiscale parkeerbeleid en het mulderparkeerbeleid. Hieronder worden deze twee categorieën besproken.

4.1.1. FISCAAL BELEID: Een fiscaal parkeervak is een parkeerplek door de gemeente aangewezen waar eenieder gebruik van mag maken. Het voertuig dat echter parkeert op dergelijke aangewezen parkeervakken dient te voldoen aan de parkeerbelasting. Dit geldt alleen tijdens de werkingstijden van betaald parkeren.

4.1.2. MULDER BELEID: Lichtere verkeersovertredingen, zoals snelheidsovertredingen, fout parkeren en rijden door rood licht, vallen niet onder het strafrecht. Deze worden langs administratiefrechtelijke weg afgedaan. De kentekenhouder ontvangt beschikking van het CJIB. Dit heet de Wet Mulder-beschikking.

Met fout parkeren wordt bedoeld: parkeren op het trottoir, gele strepen, laden en loshavens etc. Hiervoor is een speciaal team opgericht, geheten Mulderteam.

Voor het naleven van betalingen van de parkeerbelasting is het Scanteam opgericht. Het Scanteam houdt zich alleen bezig met het fiscale gedeelte.

5. INWERKPROCEDURE VOOR NIEUWE MEDEWERKERS SCANTEAM

BR

5.1 FASE 1: INTENSIEVE OPLEIDING (2WEEKEN)

BR

5.2 FASE 2: PRAKTIJKGERICHTE OPVOLGING (6 MAANDEN FIELDFORCE)

BR

5.3 FASE 3: EVALUATIE EN PROGRESSIE

BR

6.DIENSTTIJDEN EN DIENSTINDELING

De medewerkers van het Scanteam werken in onregelmatig dienstverband. Dit komt omdat het Scanteam werkt op de tijden van het parkeertijdenregime. Het parkeertijdenregime van gemeente Den Haag is van 09:00 tot 02:00. Daarnaast werkt het Scanteam gestructureerd in 3 werkblokken aangezien de taakonderdelen afhankelijk zijn van elkaar en afgestemd op de aangewezen parkeertijden per gebied. Op deze wijze worden mensen en middelen op een zo efficiënt mogelijke wijze ingezet. De verschillende diensten met bijbehorende werk- en pauzetijden staan hieronder omschreven.

Diens ten	Werkblok 1	Pauze/commissietij d	Werkblok 2	Pauze/commissiet ijd	Werkblok 3
1	08:45-11:00	11:00-11:45	11:45-14:00	14:00-14:45	14:45-17:15
2	09:45-12:00	12:00-12:45	12:45-15:00	15:00-15:45	15:45-18:15
3	15:00-17:15	17:15-17:45	17:45-20:00	20:00-21:00	21:00-23:30
4	16:00-18:15	18:15-19:15	19:15-21:30	21:30-22:00	22:00-00:30
5	18:00-20:15	20:15-21:15	21:15-23:30	23:30-00:00	00:00-02:30

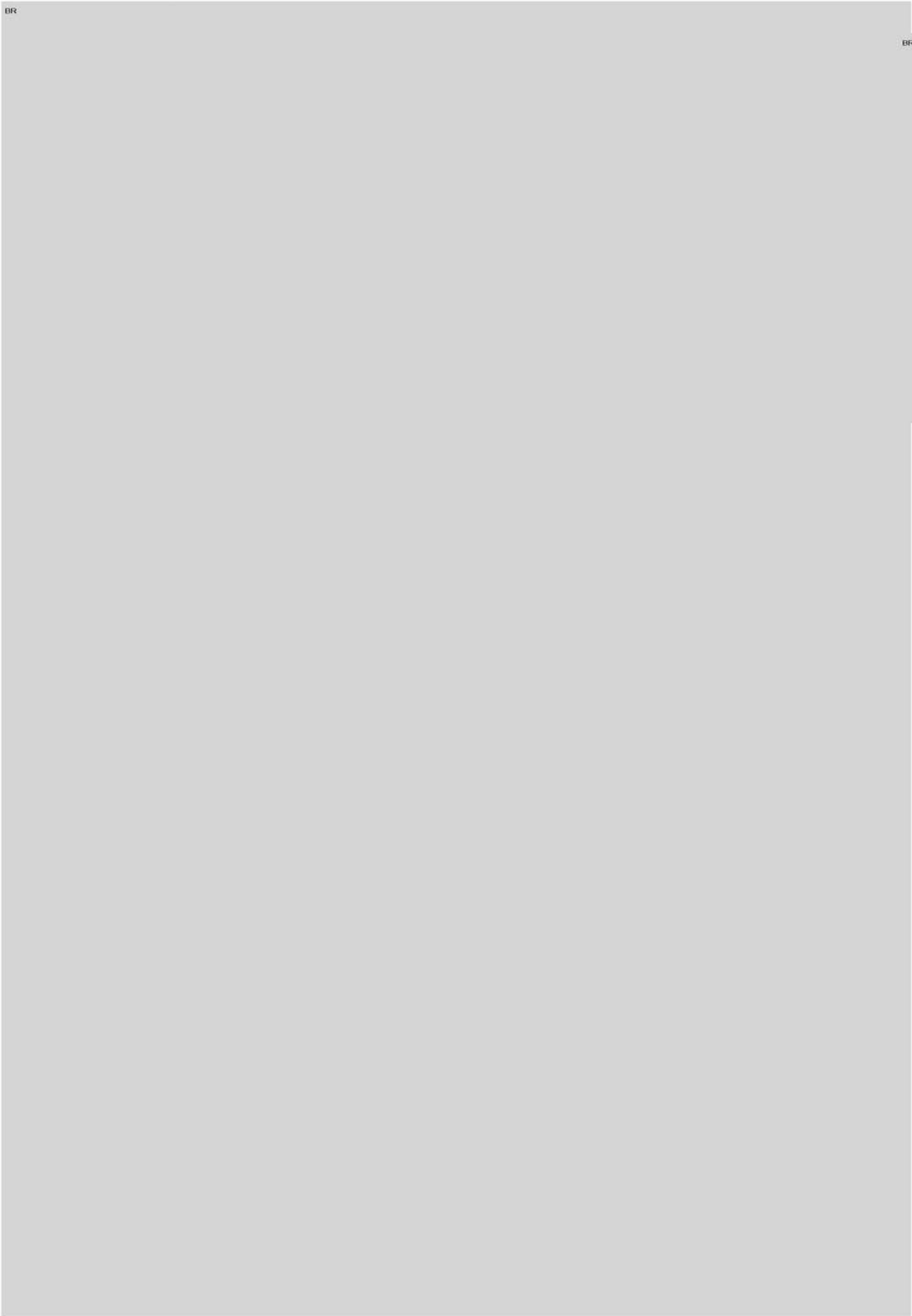
**Laatste 15 minuten einde dienst is bestemd voor debriefing.*

6.1 DIENSTROOSTER

BR	
----	--

6.2 DIENSTLIJST

BR	
BR	



7. PARKEERVERGUNNING EN VERGUNNINGSGEBIEDEN

Vergunningsgebieden zijn aangewezen gebieden waaraan een bepaalde werkingstijd van betaald parkeren is toegewezen. Voor dit gebied zijn er een aantal parkeervergunningen beschikbaar en aan te vragen bij de gemeente Den Haag. Bij bepalen van de werkingstijden van een bepaald gebied wordt gekeken naar de momenten van eventuele parkeerdruk. Dit kan zijn overdag of juist in de avond. In gebieden waar veel bedrijven zijn gevestigd zal de parkeerdruk overdag het hoogst zijn. In gebieden met veel bewoners zal de parkeerdruk meer plaatsvinden in de avond. Hierdoor worden mede de werkingstijden van betaald parkeren bepaald.

7.1. SOORTEN PARKEERVERGUNNINGEN:

7.1.1.BEWONERSVERGUNNING: Als je in bepaald gebied woont met betaald parkeren kan je van dit gebied een bewonersvergunning aanvragen. Voor een bepaald bedrag per jaar kan je dan altijd in je eigen woonwijk parkeren.

7.1.2.BEZOEKERSVERGUNNING: Als je in een gebied woont met betaald parkeren, kan je een bezoekersvergunning aanvragen en dan kunnen je bezoekers bij u parkeren zonder daarvoor te betalen. Deze vergunning moet dan wel worden aangemeld zodra het bezoek parkeert. U hoeft zelf geen auto te bezitten om in aanmerking te komen voor een bezoekersvergunning. Deze vergunning is standaard geldig voor een aantal uren per jaar. Het is mogelijk om hiernaast nog uren bij te kopen.

7.1.3.INCIDENTIELE PARKEERVERGUNNING: Heeft u voor een dag, week of maand een vergunning nodig, vraag dan een incidentele parkeervergunning aan.

7.1.4.BEDRIJFSVERGUNNINGEN: Als uw bedrijf in een gebied met betaald parkeren gevestigd is, kan je een parkeervergunning voor bedrijven aanvragen. Deze is voor verschillende kentekens te gebruiken. Wel dient de bedrijfsvergunning op het juiste kenteken te worden aan/afgemeld.

7.1.5.BEZOEKERSVERGUNNING BEDRIJVEN: Met deze vergunning kunt u bezoekers van uw bedrijf aan/afmelden en hoeven zij niet te betalen voor het parkeren.

7.1.6.PARKEERVERGUNNING AMBULANTE ZORGVERLENERS: Deze vergunning kunt u aanvragen als u arts, apotheker, fysiotherapeut bent die zorg aan huis biedt. Hiermee kunt u in heel Den Haag parkeren.

7.1.7. PARKEERVERGUNNING GEHANDICAPTEN: Met een Europese gehandicaptenparkeerkaart mogen mensen met een handicap op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren. Als je een parkeervergunning voor gehandicapten wilt aanvragen, moet u altijd een gehandicaptenparkeerkaart hebben.

7.1.8. UITZONDERINGEN: Bezoekers/bewonersvergunningen (ook van bedrijven) is, dat er overdag in een winkelstraat met een zodanige winkelfunctie niet mag worden geparkeerd d.m.v. bewoners/bezoekersvergunning. Wel mag je parkeren in de eventuele zijstraten. Dit i.v.m. de doorstroming van het winkelende publiek. Parkeren in winkelstraten mag uiteraard wel in de avond en of ´nachts met een vergunning, afhankelijk van de openinstelling van de winkels.

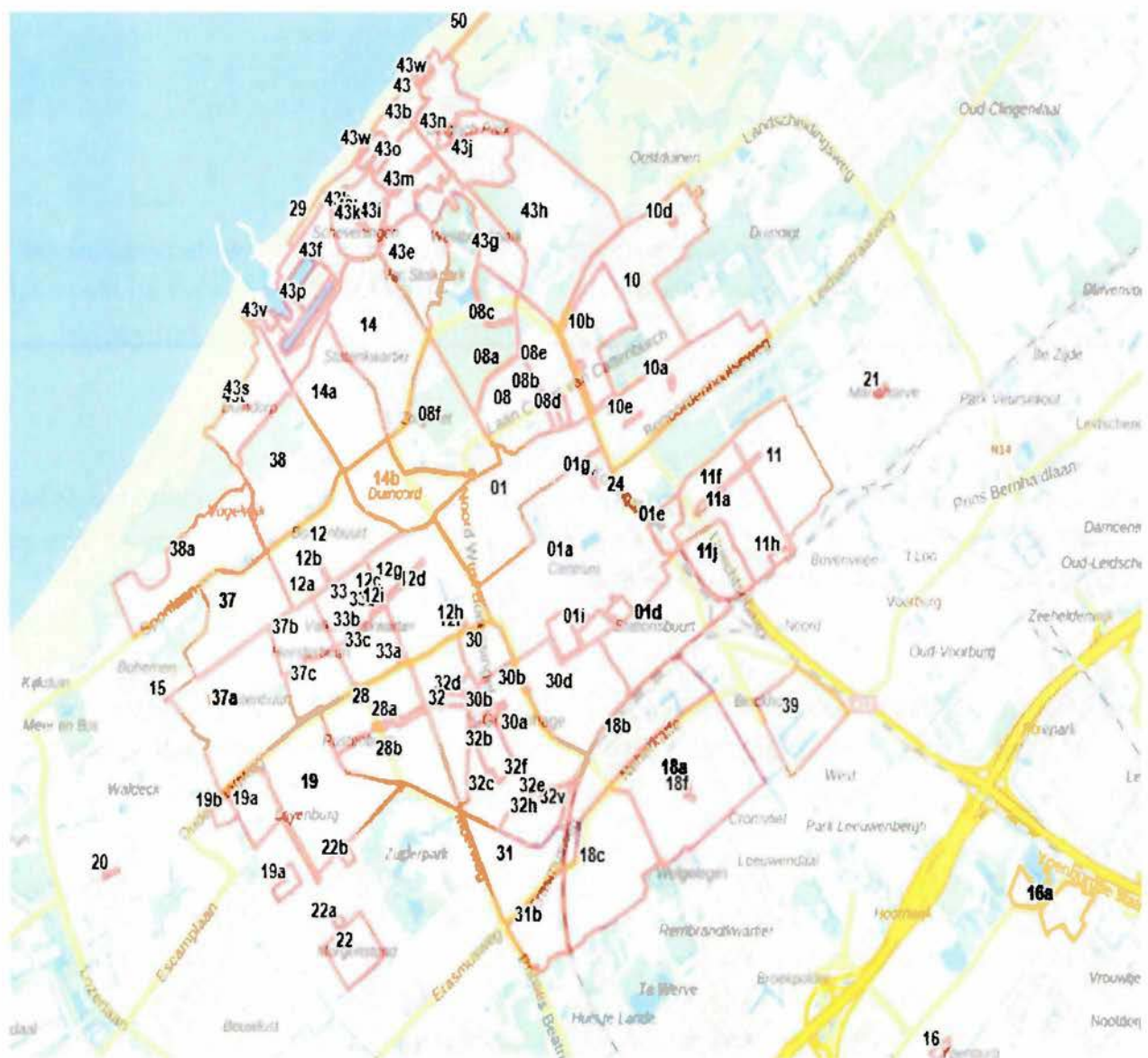
Bij iedere aanvraag van een parkeervergunning krijgt men een plattegrond met daarbij het aangegeven vergunningsgebied waarin de parkeervergunning geldig is. Hierop staan ook de mogelijke uitzonderingen wanneer de vergunning niet geldig is. (Denk bijvoorbeeld aan diverse winkelstraten). Op deze plattegrond staan ook de werkingstijden van betaald parkeren in dit gebied. Buiten deze tijden mag er uiteraard gewoon geparkeerd worden.

Als je in een bepaald gebied je voertuig parkeert, kan je natuurlijk ook op een andere wijze betalen voor de parkeerbelasting. Denk hierbij aan parkeerautomaten of via verschillende parkeerapps op je telefoon.

7.2. GEBIEDEN/RONDES

- **01- Centrum**
- **08- Archipel/Zorgvliet**
- **10- Benoordenhout**
- **11- Bezuidenhout**
- **12- Bomenbuurt/Regentessekwartier**
- **14- Statenkwartier/Geuzenkwartier**
- **15- Bohemen meer en bos (De Savornin Lohmanplein)**
- **16- Leidschenveen Ypenburg / De Venen en De Reef**
- **18- Laakkwartier / Laakhaven**
- **19- Leyenburg / Mensenrechtenbuurt / Architectenbuurt**
- **20- Loosduinen**
- **21- Mariahoeve Marlot**
- **22- Morgenstond / Leyweg / Almeloplein**
- **24- Malieveld – Paviljoen**
- **28- Rustenburg/Oostbroek**
- **29- Strandweg**

- 30- Centrum Zuid / Schilderswijk / Haagse Markt e.o.
- 31- Moerwijk Noord/Oost
- 32- Transvaal / Haagse markt e.o.
- 33- Valkenboskwartier
- 37- Bomen-, Vruchten-en Notenbuurt
- 38- Vogelwijk
- 39- Binckhorst
- 43- Scheveningen /Duindorp
- 50- Zwarte Pad



8. INZET MEDEWERKER EN MIDDELEN

BR

8.1.MIDDELEN MEDEWERKER SCANTEAM:

BR

BR

9. VEILIGHEID EN MIDDELEN

BR

9.1. PORTOFOON:

BR

BR

BR

9.3. VERBALE COMMUNICATIE:

BR

9.4. GIR-SYSTEEM:

BR

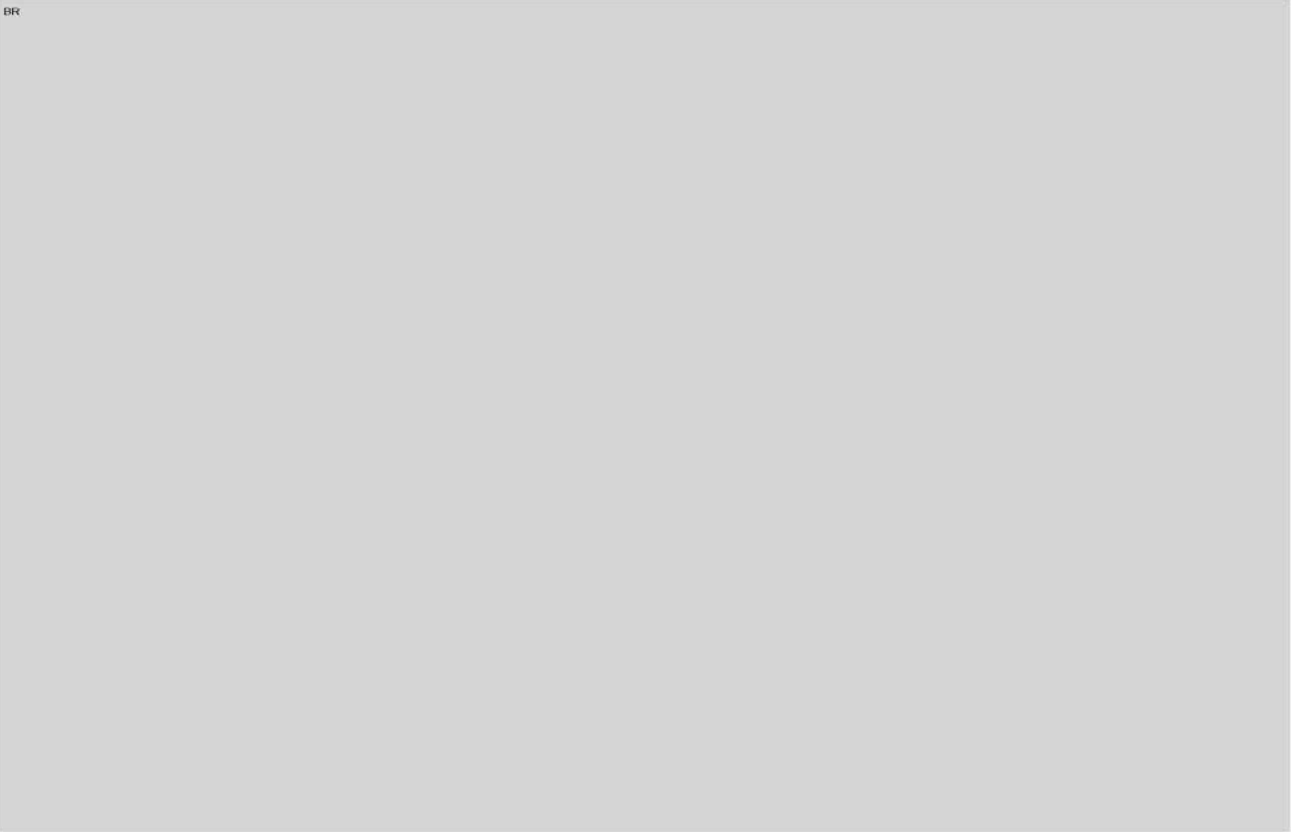
10.TOELICHTING TAAKONDERDELEN

10.1. MELDKAMERBEDIENING

BR

BR

BR



BR



BR



10.2. HET BESTUREN VAN DE SCANVOERTUIGEN (CHAUFFEUR SCANAUTO)

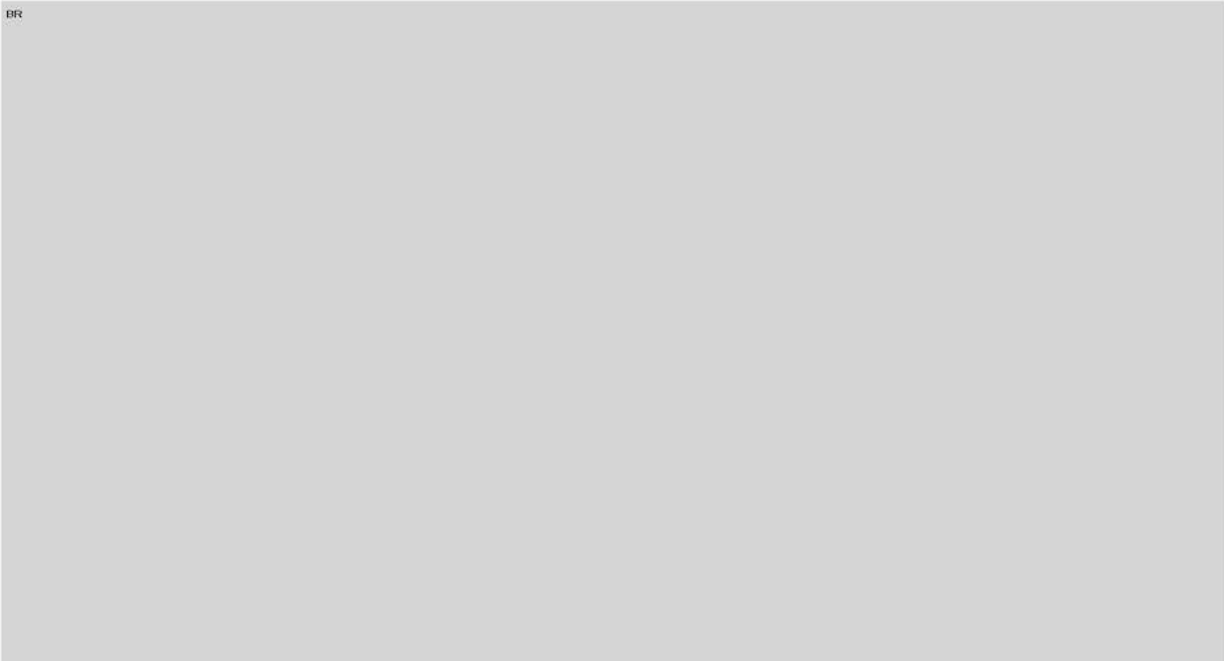
10.2.1.SCANPROCES:



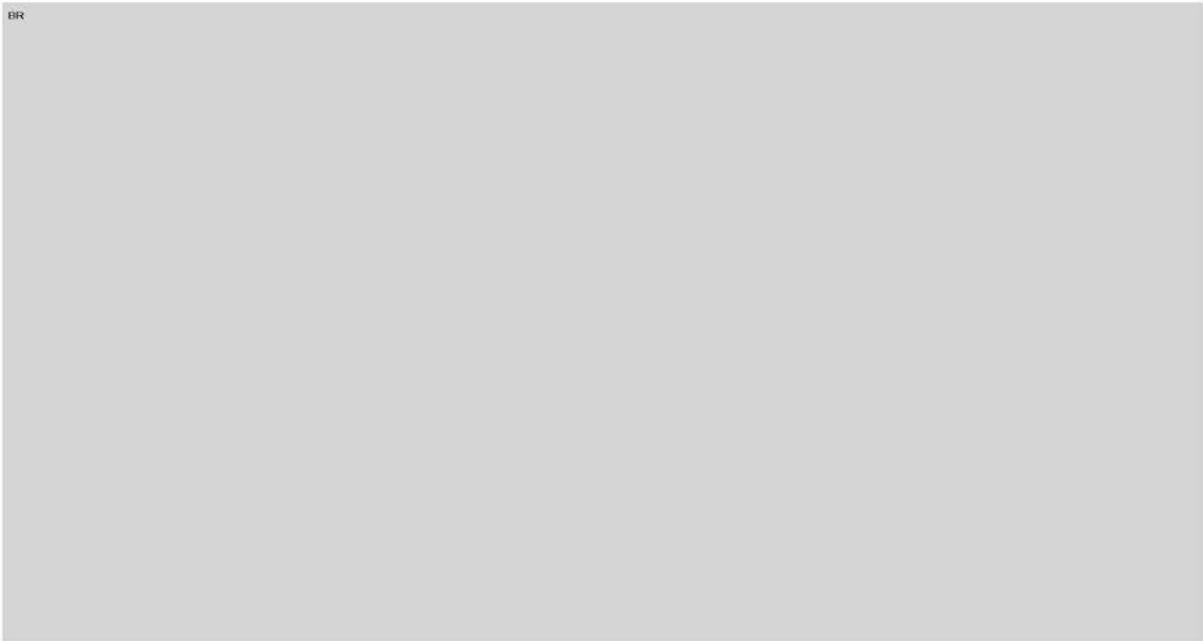
10.2.2.CHAUFFEUR SCANAUTO:



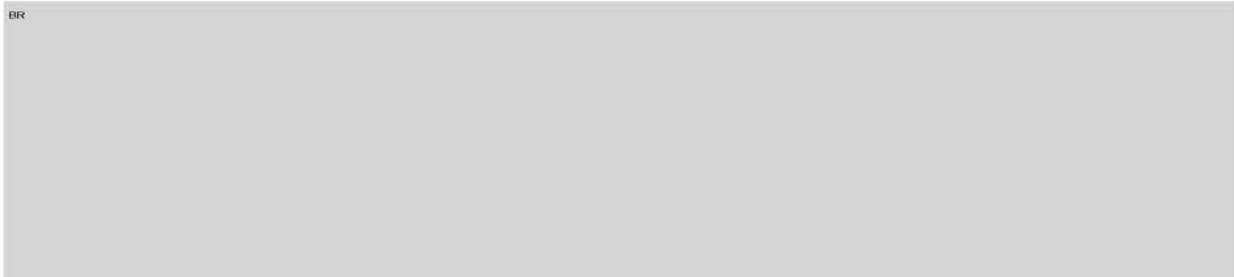
10.3.DESKFORCE



10.4. FIELDFORCE



10.5.NACONTROLE NHA



BR



11.N.H.A.

11.1. NAHEFFINGSAANSLAG

BR



11.2. VERMINDREN NHA

BR



12.BRIEFING EN DEBRIEFING

BR



13.PVB-CYCLUS

BR

14.SCHOUW-EN SCHADEPROCEDURE

14.1.SCHOUWPROCEDURE

BR

BR

14.2.SCHADE RIJDEN

BR

BR

15.VERLOF EN ZIEKMELDINGEN

15.1.LAAT KOMEN

BR

15.2.ZIEK EN HERSTELMELDINGEN

BR

15.3.VERLOF

BR

16.GEDRAGS-EN HOUDINGSRICHTLIJNEN BINNEN ONZE ORGANISATIE

BR

Jur en

oor

n

res

BR

17. POWERPOINTS + HANDLEIDINGEN

BR

BR

