

ANPR: doen wat nodig is – gemeente Haarlem

Het probleem

“Handhaving in milieuzones met kentekenherkenning (ANPR, automatic number plate recognition) vraagt om het inrichten van een compleet proces, van camera’s aan de voorkant tot en met handhaving in de backoffice. Het integraal inkopen van een compleet systeem dat invulling geeft aan alle stappen binnen het proces zou in deze situatie flinke nadelen hebben: het is complex en duur, en zorgt ook nog eens voor kapitaalvernietiging doordat beschikbare functionaliteiten binnen het bestaand systeem niet benut worden. Veel gemeenten die een ZE-zone invoeren, hebben bijvoorbeeld al een handhavingspakket voor de parkeerhandhaving. De gemeente zou daarnaast afhankelijk worden van één dienstverlener, de zogenoemde ‘vendor lock-in’ en minder mogelijkheden hebben om zelf de vinger aan de pols te houden. De gemeente Haarlem heeft voor de communicatie tussen verschillende applicaties een Enterprise Service Bus (ESB) ingericht. Op die manier verloopt communicatie tussen pakketten altijd via de gemeente en niet direct tussen verschillende leveranciers, waardoor de koppelvlakken altijd in beeld blijven.

Bovendien kunnen er bij zo’n ingewikkelde integrale aanbesteding zorgen ontstaan over bijvoorbeeld de ontwikkeltijd en de risico- en kostenbeheersing. Daar komt bij dat de voorkant en de achterkant sterk verschillende expertise vragen. Camera’s aan de voorkant hebben techniek en infrastructurele ingrepen nodig, ze zijn slechts een middel om handhaving mogelijk te maken. En dat is iets heel anders dan het ontwikkelen van software om bedrijfsprocessen te ondersteunen. Tegelijkertijd worden camera’s in de toekomst breder toegepast ter ondersteuning van de handhaving, bijvoorbeeld in autoluwe gebieden.”

De oplossing

“We hebben een impactanalyse gemaakt waarvoor we het proces hebben ‘opgeknipt’: eerst detectie (inclusief blurren en het aanleveren van de juiste data), dan voertuiggegevens controleren, dan ontheffingen controleren en tot slot handhaven. Zo werd duidelijk hoe de architectuur van de systeemoplossing er het beste uit zou kunnen zien, wie voor welk onderdeel verantwoordelijk is, konden we heldere systeemafbakeningen maken en gericht op zoek gaan naar de best passende oplossing. Dat was extra belangrijk omdat er een parallel traject liep voor het verlenen van parkeervergunningen waarin ook de ontheffing van de milieuzone was opgenomen. Afstemming was onontbeerlijk, ook omdat het schuiven in de planning van het ene traject direct gevolgen zou hebben voor het andere traject. Uitkomsten hebben we zowel intern als met marktpartijen besproken. Dit heeft ertoe geleid dat we gekozen hebben om de detectie los te koppelen van de controle en handhaving. Die keuze leidde tot een aanbesteding op onderdelen. “

De tip(s)

“Opknippen van een proces in logische stappen geeft overzicht en inzicht, en is essentieel om de juiste keuzes te maken. Het brengt ook aspecten aan het licht die meer aandacht vragen, zoals de uitwisseling van privacygevoelige informatie. Hierdoor is het mogelijk om de aanbesteding gecontroleerd op de markt te zetten. Opknippen in behapbare stukken zorgt er ook voor dat collega’s en externe partijen minder op elkaar hoeven te wachten. Een goede afstemming creëert draagvlak en betrokkenheid, en het levert ook veel nuttige informatie op. Per saldo zorgt dat bovendien voor een beter eindproduct, tijdwinst én voor lagere kosten. De inrichting van een systeem dat bestaat uit verschillende Software as a Service-applicaties en verloopt via een gemeentelijke middle-oplossing (ESB) vraagt wel veel energie van de gemeente. De gemeente wordt namelijk sterk verantwoordelijk voor de onderlinge aansluiting van de applicaties en de bereidheid van elk van de leveranciers om mee te werken aan een koppeling (via ESB) aan de applicatie van een andere leverancier.”