

In zes maanden één miljoen nieuwe rijbewijzen uitgegeven

PROJECT: NIEUW RIJBEWIJS DOCUMENT

De RDW, voorheen de Rijksdienst voor het Wegverkeer, is onder andere verantwoordelijk voor de registratie van rijbewijzen. De gegevens van ongeveer elf miljoen rijbewijzen worden bewaard op een fiks mainframe, compleet met persoonsgegevens en pasfoto's. Op 1 oktober 2006 is de RDW begonnen met het uitgeven van het nieuwe rijbewijs in creditcardformaat. In zes maanden tijd zijn er al meer dan één miljoen exemplaren verstrekt.

Het Nieuw Rijbewijs Document-project (NRD) is enige tijd geleden gestart in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het uitgangspunt was het vernieuwen van het rijbewijs. De belangrijkste doelstellingen waren: het voldoen aan de Europese richtlijnen, het efficiënter maken van de processen en het verbeteren van de fraudebestendigheid. Dat was nodig, omdat het rijbewijs sinds de invoering van de Wet op de identificatieplicht formeel is aangegeven als identificatiedocument.

Bij het NRD-project zijn veel partijen betrokken geweest. Doordat de registratie van de rijbewijzen bij de RDW plaatsvindt, is de RDW ook het centrum in de hele keten van aanvraag tot uitgifte. Roelof de Graaf, ontwikkelaar bij RDW vertelt over het NRD-project: "Eén van de uitdagingen was de grote hoeveelheid ketenpartners. Er zijn veel partners betrokken bij het uitgeven van een rijbewijs: het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen), de rijsscholen, de gemeenten, het ministerie van Binnenlandse Zaken, Sdu Identification en politie/justitie." In afbeelding 1 is een overzicht te zien van de belangrijkste ketenpartners van de RDW en de koppeling.

"Bij de gemeente is er een scheiding tussen de front- en backoffice, zeg maar balie-medewerkers en de rijbewijsbevoegde ambtenaar (gemaaktijd tot het uitgeven van rijbewijzen). De balie-medewerker kan geen rijbewijzen uitgeven maar uitsluitend een aanvraag indienen. Bij elke gemeente is er een rijbewijsbevoegde aangesteld. Deze persoon controleert de aanvraag, accordeert deze en dient de aanvraag in bij de RDW. Als een nieuw rijbewijs bij de gemeente aankomt, controleert de rijbewijsbevoegde ambtenaar of alles klopt en geeft deze vervolgens door aan de front-office. Voor beide functies zijn afzonderlijke applicaties gebouwd", zegt Roelof de Graaf.

Erik Rademaker, consultant en ontwikkelaar bij de RDW: "Als eerste was het lastig actuele persoonsgegevens te verkrijgen, die zitten namelijk in de GBA (Gemeentelijke Basis Administratie). Elke gemeente heeft zijn eigen GBA, waardoor het moeilijk was om ad hoc personen te vinden in deze administratie. Als oplossing is het ministerie van Binnenlandse zaken een aantal jaren geleden begonnen met het opzetten van een landelijk centrale GBA-administratie. Daar is het project de Landelijk Raadpleegbare Deelverzameling (LRD) een voorloper van. Via webservices zijn de persoonsgegevens uit dit register op te vragen. Wij zijn één van de afnemers van de LRD, naast bijvoorbeeld de Belastingdienst en DigiD."

Erik Rademaker vertelt over de verschillende stappen bij het aanvragen van een rijbewijs: "In totaal zijn er achttien stadia in het complexe proces van aanvragen tot uitgifte. Als een leerling examen wil doen, doet de rijsschoolhouder bij het CBR een voorinschrijving. Het CBR ontvangt gegevens mede uit het LRD waar-

uit zij bepalen of een persoon examen mag doen, en controleert daarbij tevens de identiteit en persoonsgegevens. Als de persoon slaagt, registreert het CBR het examenresultaat bij de RDW en kan hij of zij zichervoegen bij de gemeente. Bij de front-office wordt de identiteit van de persoon gecontroleerd en vervolgens wordt een aanvraagformulier voorzien van een pasfoto en een handtekening en ingediend. Bij de backoffice wordt alles gecontroleerd en wordt het formulier met persoons- en rijbewijsgegevens, pasfoto en handtekening ingescand en elektronisch doorgestuurd naar de RDW. De RDW plaatst alle gegevens in de database en stuurt in batches van honderd de opdrachten tot het aanmaken van rijbewijzen naar de Sdu. De RDW krijgt een terugkoppeling van de Sdu wanneer de nieuwe rijbewijzen naar de verschillende gemeenten zijn verstuurd. Bij de backoffice wordt alles nogmaals gecontroleerd en uiteindelijk wordt het rijbewijs door de front-office uitgegeven." "In totaal zijn dat zo'n 5000 rijbewijzen per dag die uitgegeven worden. Met het nieuwe systeem hebben we in ongeveer zes maanden tijd de totale jaarproductie verwerkt in vergelijking met voorgaande jaren; rustig beginnen was er dus niet bij. We hebben een enorme piek gehad in de eerste weken. Veel mensen hebben blijkbaar gewacht op het nieuwe rijbewijs. De verwachting was dat er 7.000 aanvragen per dag zouden binnenkomen. Maar in de eerste weken van oktober 2006 kwamen ruim 100.000 aanvragen binnen." zegt Erik Rademaker.

Roelof de Graaf: "Het aanvragen van een rijbewijs is juridisch gezien een wilsverklaring van een ambtenaar dat er een rijbewijs uitgegeven moet worden. Een aanvraag moet onweerlegbaar zijn, ook na tien jaar. Daarom worden de aanvraagformulieren minimaal tien jaar bewaard, zodat in geval van vermeende fraude tot aan de ambtenaar teruggekeken kan worden."

Het centrale register

Het centrale register van de RDW is een Unisys 2200-mainframe met RDMS, waarin de gegevens van ongeveer elf miljoen rijbewijzen zijn opgeslagen. "De pasfoto's en handtekeningen worden niet op het mainframe opgeslagen, maar in een Oracle-database. Op het mainframe wordt alleen een referentie opgeslagen. De reden daarvoor is dat een pasfoto en een handtekening van gezamenlijk

Computable award

De RDW is genomineerd voor een Computable Award voor de meest innovatieve overheidsorganisatie vanwege de introductie van het nieuwe rijbewijs. De Computable Awards worden toegekend aan professionals, projecten en bedrijven die zich volgens de lezers van Computable het afgelopen jaar uitdrukkelijk hebben onderscheiden op IT-gebied.

Wat doet de RDW?

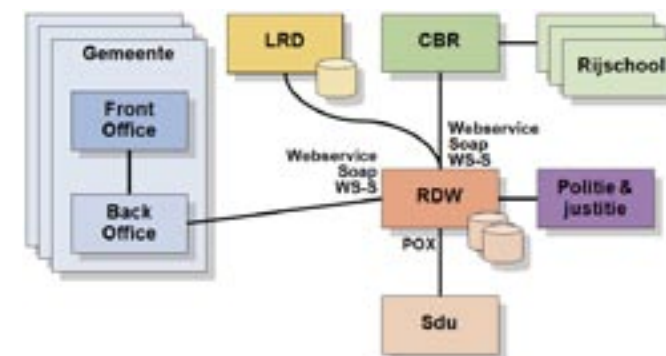
De RDW draagt er sinds 1949 aan bij dat het wegverkeer in Nederland zo veilig, schoon, economisch en geordend mogelijk verloopt. In dit kader voert de RDW allerlei (wettelijke) taken uit voor verschillende ministeries. De RDW vervult een centrale rol in de voertuigketen tussen overheid, particulieren en ondernemingen.

50kb voor een te grote belasting van de communicatie met het mainframe zou zorgen. We haalden de beoogde performance van twintig transacties per seconde niet. Vandaar dat we de gegevens splitsen. Het mainframe is bovendien niet in staat direct gegevens te ontsluiten via webservices, wel is het in staat om eenvoudige XML te genereren. Om secure via xml en webservices te kunnen communiceren is er een middellaag gebouwd in .Net 1.1 in combinatie met Web Service Enhancements. Deze middellaag verzorgt naast enige proceslogica ook de SOAP afhandeling en de afhandeling van de signing en encryptie." zegt Erik Rademaker.

De communicatie met RDW verloopt voor een groot deel via 'plain old XML' (POX) en Webservices. Erik Springelkamp, ontwikkelaar bij de RDW: "De RDW gebruikt meestal BAR-XML voor communicatie met applicaties van derden. BAR-XML is een RDW-versie van XML. BAR-XML wordt bijvoorbeeld gebruikt voor communicatie tussen de RDW en de frontoffice-applicatie. Er zijn op dit moment vier leveranciers die front-office applicaties bouwen voor gemeenten. We hebben voor deze leveranciers een uitgebreide testomgeving gebouwd met testdata, zodat alle stadia van de aanvraag getest kunnen worden. Overigens hebben we het OTAP-model voor alle onderdelen bij de RDW. Daarnaast is het hele systeem 24x7 operationeel, de politie moet er bijvoorbeeld dag en nacht bij kunnen. We hebben dan ook een full back-up van alle systemen stand-by staan bij de Gasunie een kilometer verderop."

Smart Client

Ook Microsoft is betrokken geweest bij de ontwikkeling van het nieuwe rijbewijs systeem. Hierbij was Microsoft Services verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Smart Client applicatie voor de backoffice waarmee de gecontroleerde rijbewijsaanvragen vanuit de gemeente naar de RDW verzonden worden. Gerrit Jan Straatsma, consultant bij Microsoft Services over de backoffice-applicatie "Dit is een compleet gesloten systeem voorzien van een smartcard reader. Elk rijbewijsbevoegde ambtenaar heeft een smartcard, die een certificaat bevat voor signing. De smartcard wordt gebruikt voor het aanloggen op systeem. Daarnaast gebruikt de ambtenaar het certificaat op de Smartcard om elke aanvraag richting de RDW te ondertekenen om hiermee te voldoen aan de eerder genoemde eis voor onweerlegbaarheid. Deze backoffice systemen worden overigens centraal door de RDW beheerd door gebruik te maken van het "ClickOnce" deployment-principe. We hebben zojuist een nieuwe versie van de smart client-applicatie uitgerold naar de 600 pc's die bij de gemeenten staan. En dat ging prima, we weten namelijk ook precies wie wel of niet geüpdate is. In elk ontvangen bericht staat namelijk de versie van de client waarmee dat bericht verzonden is."



Afbeelding 1. Een overzicht van de belangrijkste ketenpartners



Afbeelding 2. V.l.n.r.: Gerrit Jan Straatsma, Roelof de Graaf, Erik Springelkamp en Erik Rademaker (Fotografie Hans Oostrum)

Veiligheid

Erik Springelkamp: "Voor de veiligheid gebruiken we een XML-firewall van IBM/Datapower. De inkomende berichten worden hierdoor geanalyseerd en de firewall bewerkt ook berichten zoals het plaatsen van handtekeningen en het verzorgen van encryptie. We stellen hoge eisen aan de 'hardware store' voor certificaten. Gewoon de certificaten op de server plaatsen is niet veilig genoeg voor de eisen van dit project. Op het gebied van encryptie en signing liepen we tegen een probleem op. Er was behoefte om een unencrypted bericht te signen, dan te loggen en vervolgens te encrypten vlak voordat het over de lijn gaat. Dat bleek niet mogelijk met het .NET Framework. Het Framework doet het precies andersom; eerst encrypten en dan signen. Daar hebben wij niets aan, want dan log je een encrypted bericht; je moet dan een hele administratie van certificaten (geldige, verlopen en ingetrokken) bijhouden om de berichten in de toekomst nog te kunnen decrypten." Erik Rademaker: "En ondanks dat er uitgebreid getest was waren er achteraf ook toch nog wel wat kleine problemen: er bleken mensen te zijn zonder voornaam; mensen die op zee zijn geboren en dus geen plaatsnaam hebben als geboorte-adres, maar alleen kaartcoördinaten. En precies op het moment van invoeren, waren er ook een paar gemeentelijke herindelingen. Deze problemen hebben we gelukkig on-the-fly op kunnen lossen zonder grote verstoringen."

Erik Springelkamp vervolgt: "Naast deze problemen waren er ook zaken die boven verwachting zeer voorspoedig liepen. De RDW stuurt tegenwoordig een herinneringsbrief voordat jouw rijbewijs verloopt. Dat zijn duizenden brieven per week. Hiervoor hebben wij actuele adresgegevens nodig en die zouden wij via een nieuw systeem krijgen. Echter dat nieuwe systeem kwam niet op tijd. Slechts één week van te voren kwamen we er achter dat we via de geplande weg de actuele gegevens niet zouden ontvangen en toen hebben we besloten om live de persoonsgegevens op te vragen. Omdat de koppeling met de LRD al klaar was, hebben we dit binnen drie dagen kunnen realiseren. De eerste mailing kon zoals gepland verstuurd worden."

Erik Springelkamp: "Document verbeteren en fraudebestendiger maken was de belangrijkste doelstelling. Als je de hele effort bekijkt, dan denk ik dat 60% van de kosten en de inspanningen bij het project zijn gependend aan beveiliging en fraudebestendigheid. Elke keten in de ketting is beveiligd, dat betekent ook dat het testen van een keten erg lastig is. Een veilig rijbewijs is niet genoeg, we hebben een heel veilige keten gecreëerd!"