

Marktconsultatieleidraad

Dynamisch verkeersmanagement systeem Zuidwest (DVM Zuidwest)

17 juni 2024
Versie Definitief

bronversie Format A-004 v25052023

Inhoud

1	Inleiding	3
2	De marktconsultatie	4
2.1	Doel van de marktconsultatie	4
2.2	Aanleiding van de marktconsultatie	4
2.3	Scope	5
2.4	Onze visie op het te leveren DVM systeem	6
3	Procedure	8
3.1	Marktconsultatie	8
3.2	Planning	8
4	Resultaat en vervolg	9
5	Voorwaarden	10

1 Inleiding

De Gemeente Utrecht heeft in 2023 een marktconsultatie gedaan voor een GNV (Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement) systeem. De scope is destijds gelegd op het in stand houden van het bestaande GNV-systeem voor de periode tot 2026. Nieuwe inzichten hebben ertoe geleid dat we willen kijken naar de mogelijkheden voor een nieuw systeem vanaf 2026, wat schaalbaar is naar (minimaal) gebied Zuidwest en werkt op basis van een multimodale benadering van het verkeersnetwerk.

De Gemeente is bezig met de voorbereiding van een aanbesteding voor een Netwerkbreed Verkeersmanagement systeem (in vervolg DVM-systeem genoemd) in Utrecht, bij voorkeur in Multimodale variant (M-DVM), voor het gebied Zuidwest.

Met uw inzichten helpt u de Gemeente om zo goed mogelijk de opdracht te beschrijven en om een juiste inkoopstrategie en aanbestedingsprocedure te kiezen.

Deze marktconsultatie heeft niet tot doel heeft om partijen te selecteren of contracteren. Het is niet de bedoeling dat u een aanmelding of inschrijving indient.

2 De marktconsultatie

2.1 Doel van de marktconsultatie

Het doel van de marktconsultatie is om informatie op te halen uit de markt om:

1. zicht te krijgen op mogelijke oplossingen voor een multimodaal DVM (M-DVM) systeem;
2. te toetsen in hoeverre de wensen voor een M-DVM systeem realiseerbaar zijn met bestaande kennis in de markt;
3. te toetsen hoeveel ontwikkeltijd nodig is om tot de implementatie van een M-DVM systeem te komen;
4. te onderzoeken welke aanbestedingsstrategie/-procedure passend is om te komen tot een doelmatige aanbesteding.
5. te onderzoeken welke productleverancier of marktcombinaties het systeem kunnen leveren of bereid zijn samen met de Gemeente in partnerschap de ontwikkeling te maken naar een volwaardig M-DVM-systeem;
6. te toetsen of er in markt van DVM-systemen voldoende gekwalificeerde animo is voor deelname aan een eventueel later te starten formele aanbesteding;

2.2 Aanleiding van de marktconsultatie

Binnen en nabij de gemeentegrens van de gemeente Utrecht is sinds 2016 een dynamisch verkeersmanagement (DVM) systeem operationeel onder de naam GNV (Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement). Dit DVM systeem regelt via ingrepen in lokale VRI's, doseerlichten en een TDI, in twee gebieden de hoeveelheid autoverkeer:

1. Het eerste GNV-gebied ligt op en rondom de 't Goylaan en heeft als doel om de leefbaarheid en oversteekbaarheid van langzaam verkeer, alsmede de doorstroming van het openbaar vervoer, zo lang als mogelijk te waarborgen.
2. Het tweede GNV-gebied is gericht op een deel van de A12 in westelijke richting met bijbehorende toeleidende wegvakken en kruispunten binnen de gemeente Utrecht en heeft als doel om het optreden van congestie op de parallelbaan van de A12 zo lang als mogelijk uit te stellen.

De Gemeente Utrecht is zich aan het herbezinnen op het DVM systeem, vanwege een aantal redenen:

1. Het beheercontract van het huidige GNV-systeem loopt binnen afzienbare tijd af.
2. De Gemeente wil het systeem uitbreiden, zowel in geografische als in functionele zijn; er ligt reeds een ontwerp voor een tweede en derde streng en de intentie is om een heel gebied (met onderling kruisende trajecten) met DVM systeem te managen, bij voorkeur op basis van (in het huidige systeem nog niet beschikbare) multimodale afwegingskaders.
3. Het huidige systeem heeft regelmatig te kampen met storingen in één of meerdere deelsystemen. Deze zijn oplosbaar, maar vergen veel inspanning en doorlooptijd.

4. Het huidige systeem is gebaseerd op techniek die in 2016 beschikbaar was. In de afgelopen jaren zijn andere databronnen en regelmethodeken beschikbaar gekomen, die mogelijk effectiever/efficiënter zijn. Het huidige systeem is er nu niet op ingericht om hierop in te spelen.

2.3 Scope

De scope van het DVM systeem betreft het realiseren van een nieuw DVM systeem of DVM-functionaliteit ter vervanging van het huidige GNV-systeem, als ook de uitbreiding naar gebied Zuidwest.

Wat verstaan we onder een (M-)DVM-systeem?

De term (M-)DVM systeem staat voor (Multimodaal) Dynamisch VerkeersManagement systeem. Met dit systeem wil de Gemeente Utrecht het verkeer (voetganger, fiets, OV en auto) sturen op basis van de actuele en/of de te verwachten verkeerssituatie. Het systeem monitort het verkeer en grijpt automatisch in om vooraf bepaalde doelen (per gebied) te kunnen behalen.

Naast het sturen op de bovenstaande modaliteiten heeft het DVM systeem ook als doel om woon- en verblijfsgebieden te beschermen tegen hinder van verkeer. Denk hierbij aan het voorkomen van stilstaand verkeer op stadsboulevards en bevorderen van de oversteekbaarheid van stadsboulevard op ongeregelde kruisingen door het verkeer op aangewezen plekken te doseren.

Binnen de gemeente Utrecht is nu een DVM systeem operationeel (onder de naam GNV) dat voor het binnenstedelijke deel werkt op basis van wachtrijen die worden verkregen door het opwerken van radar informatie. Wanneer de wachtrij op een op voorhand gedefinieerd wegvak (het 'beschermde wegvak') te hoog oploopt wordt op de eerste kruising stroomopwaarts de instroom beperkt en/of op de eerste kruising stroomafwaarts de uitstroom verhoogd. Van relevante wegvakken bij deze kruisingen worden ook weer de wachtrijen gedetecteerd via radars en wanneer deze wachtrijen te hoog oplopen, gaat de volgende kruising stroomopwaarts c.q. stroomafwaarts meedoen volgens hetzelfde stramien, net zolang tot uiteindelijk het 'beschermde wegvak' weer aan de criteria voldoet.

Het huidige systeem werkt dus vooral reactief en volgens een op voorhand gedefinieerde matrix van if – then maatregelen, op basis van informatie uit separate wegkantssystemen (radars).

Het (nieuwe) M-DVM systeem dat de Gemeente Utrecht voor ogen staat is heeft als doel om ingezet te kunnen worden voor de toenemende/veranderende mobiliteitsbehoefte als gevolg van gebiedsontwikkelingen in Utrecht om daarmee de leefbaarheid en het verblijfsklimaat in deze gebieden te kunnen managen. Het systeem is *in het ideale geval* in staat om:

- a) vergelijkbare functionaliteit te bieden als het huidige systeem aan op voorhand bepaalde 'beschermde wegvakken';
- b) deze functionaliteit uiteindelijk te realiseren zonder daarvoor bij iedere kruising afhankelijk te zijn van additionele wegkantssystemen (als radars of camera's) om wachtrijen te meten;
- c) functionaliteit te bieden voor een vorm van multimodaal verkeersmanagement, waarbij *bijvoorbeeld* te denken valt aan sturen op basis van (een combinatie van) betrouwbare reistijden op routes en gemiddelde wachttijden bij geregelde kruisingen voor in ieder geval openbaar

vervoer, fiets en autoverkeer, een maximum aan gemiddelde wachttijden voor voetgangers bij geregelde oversteken en een criterium voor oversteekbaarheid van wegvakken zonder geregelde overstek;

- d) functionaliteit te bieden om verkeer te managen binnen een gebied met onderling kruisende hoofdverkeersstromen van auto, fiets en openbaar vervoer, op zodanige wijze dat de beschikbare weg- en kruispuntcapaciteit in dat gebied niet wordt overschreden en voor langzaam verkeer een nog nader te bepalen / nader te kwantificeren kwaliteit gehandhaafd blijft;
- e) functionaliteit te bieden om verkeer te managen volgens de (voor wijziging vatbare) 'prioritering' uit het Multimodaal Netwerkkader van de gemeente Utrecht;
- f) functionaliteit te bieden om verkeer te managen aan de hand van een verwachte toename of afname van de verkeersdrukke voor autoverkeer en fietsverkeer in het komend half uur (m.a.w. op basis van een verkeersvoorspelling, of op basis van statistische - al dan niet historische - data);
- g) functionaliteit te bieden om de in het vorige punt genoemde verkeersvoorspelling zelf te genereren;
- h) zoveel mogelijk te functioneren via bestaande, beschreven en voor iedereen toegankelijke koppelvlakken;
- i) te functioneren als DVM-laag boven bestaande verkeerslichtenregelingen, zowel traditionele als C-ITS regelingen.

Buiten scope vallen:

- Toepassingen gericht op mobiliteitsmanagement en het informeren van weggebruikers via wegkantsystemen.

2.4 Onze visie op het te leveren DVM systeem

De Gemeente Utrecht realiseert zich dat ze in het wensenlijstje uit § 2.3 vraagt om een systeem dat heden ten dage niet 'op de plank' ligt. Tegelijk hebben we niet de ambitie om een geheel nieuw systeem te laten ontwikkelen specifiek voor de gemeente Utrecht.

Via deze marktconsultatie wil de Gemeente in gesprek met marktpartijen die zelf ervaring hebben (gehad) met het bouwen, configureren of leveren van DVM systemen, om een indruk te krijgen van de mate waarin de wensen van de Gemeente Utrecht realiseerbaar zijn en van een eventueel tijdpad dat daarbij nodig is.

Uitgangspunten daarbij zijn vooralsnog dat:

- het nieuwe systeem in 2026 de functionaliteit van het huidige GNV systeem overneemt;
- in de periode tot uiterlijk 2030 stapsgewijs de functionaliteit van het systeem nog kan worden uitgebreid;
- het systeem gerealiseerd kan worden met bestaande kennis in de markt;
- het systeem volledig functioneert via bestaande, beschreven en voor iedereen toegankelijke koppelvlakken;

- het systeem uitgaat van databronnen die nu beschikbaar zijn, maar wel de mogelijkheid biedt om in de toekomst ook met andere databronnen om te gaan;
- het systeem niet alleen voor de Utrechtse situatie toepasbaar is.

Verkeerskundig is gemeente Utrecht op zoek naar een (autonoom) systeem dat in staat is om het verkeer te sturen op basis van actuele en de te verwachten verkeerssituatie. Voor de wijze van sturen heeft de Gemeente beleidskaders opgesteld. Het systeem dient weliswaar beleidsonafhankelijk te zijn, maar in ieder geval om te kunnen gaan met services als instroom beperken en uitstroom bevorderen, danwel het effect daarvan te kunnen genereren.

3 Procedure

3.1 Marktconsultatie

Deze marktconsultatie bestaat uit twee rondes. De eerste ronde is een open, schriftelijke ronde. Bij deze marktconsultatieleidraad vindt u een invulformulier met vragen als bijlage. De Gemeente nodigt u graag uit om deze vragenlijst in te vullen en om deze als (Word)bijlage via een bericht in het aanbestedingsplatform aan de Gemeente toe te sturen.

Na deze schriftelijke ronde wil de Gemeente graag met een aantal partijen in gesprek gaan voor een verdere verdieping. Voor deze mondelinge ronde nodigt de Gemeente partijen uit. We vragen in deze gesprekken vooral om nadere toelichting op de door u gegeven antwoorden.

3.2 Planning

De Gemeente hanteert voor deze marktconsultatie onderstaande planning. We kunnen deze termijnen aanpassen lopende de marktconsultatie. Als de termijnen in deze planning niet overeenkomen met de termijnen in het aanbestedingsplatform dan gelden de termijnen die in het aanbestedingsplatform staan.

Datum	Beschrijving/activiteit
17 juni 2024	Publicatie van de marktconsultatie
5 juli 2024	Deadline voor het stellen van vragen n.a.v. de publicatie
11 juli 2024	Deadline voor het beantwoorden van de vragen n.a.v. de publicatie
19 juli 2024	Uiterste datum ontvangst schriftelijke reacties
Week 35	Mondelinge gesprekken (exacte data en tijdstippen worden nog gecommuniceerd)

4 Resultaat en vervolg

De informatie die de Gemeente ophaalt in deze marktconsultatie worden meegenomen bij het bepalen van de keuze voor een aanbestedingsstrategie en aanbestedingsprocedure.

5 Voorwaarden

Uw deelname aan deze marktconsultatie is geheel vrijwillig. Als u deelneemt aan deze marktconsultatie hou dan rekening met het volgende:

- U gaat akkoord met de voorwaarden van deze marktconsultatie;
- Deelname is geheel vrijwillig en wederzijds geheel vrijblijvend, zonder verplichtingen en/of rechten;
- De Gemeente is niet verplicht om verkregen informatie toe te passen;
- Voor het verstrekken van informatie ontvangt u geen vergoeding;
- Alle informatie die u indient als vertrouwelijk behandelt de Gemeente ook vertrouwelijk;
- U garandeert dat u vertrouwelijk omgaat met informatie die de Gemeente verstrekt en die de Gemeente heeft benoemd als "vertrouwelijk".