

DVM Utrecht



02-03-2026

Dick den Ouden



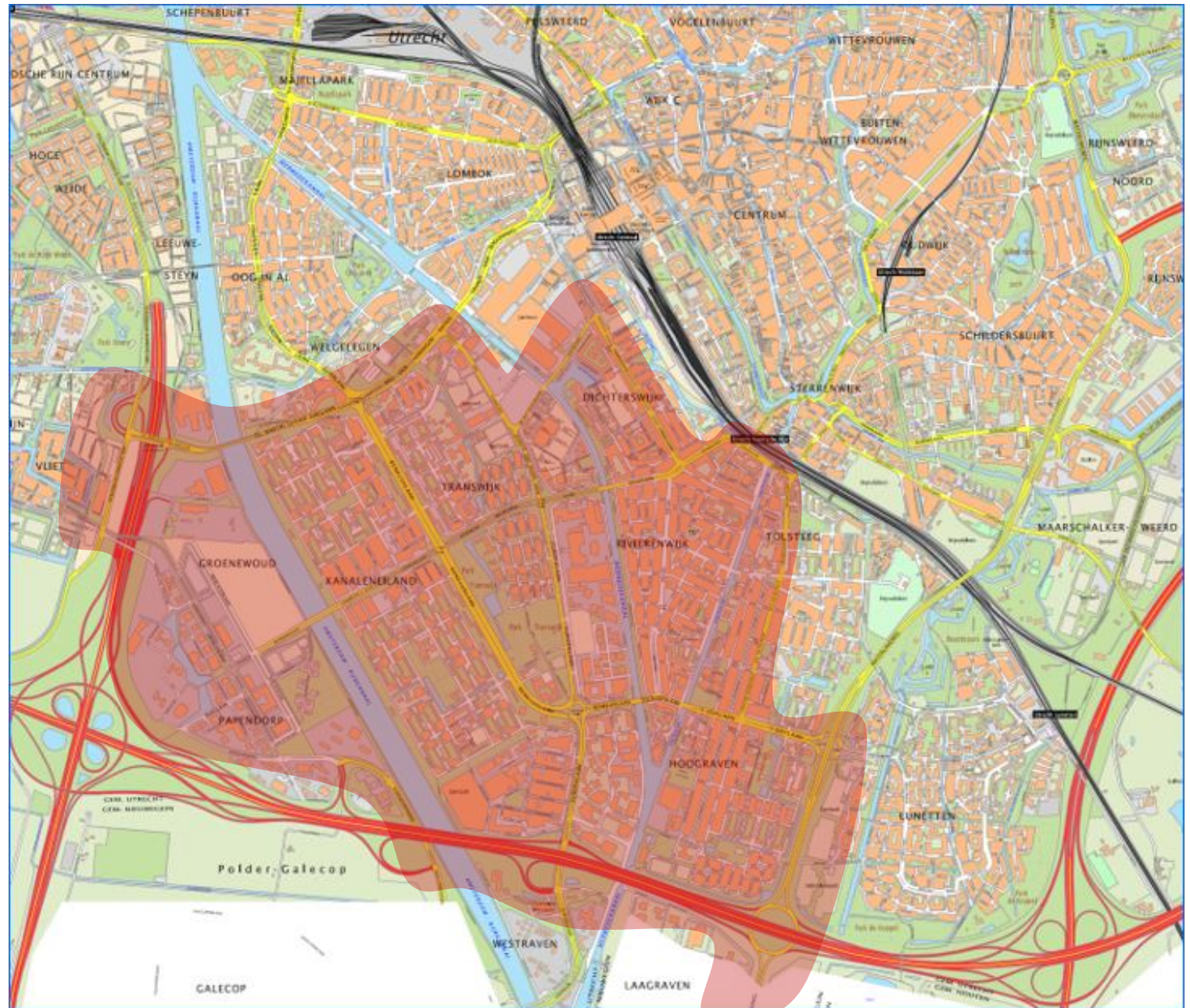
Gemeente Utrecht

Huidige systemen Gemeente Utrecht

- VRI beheerscentrale (Vialis, via regio)
- DVM/GNV centrale (Technolution, overgedragen vanuit regio)
- V-log centrale (van CodingConnected, Gem. Utrecht)
- Geen/nauwelijks data uitwisseling tussen deze systemen
- aantal jaar geleden: grensbedrag GNV in zicht + woningbouw opgave Zuidwest



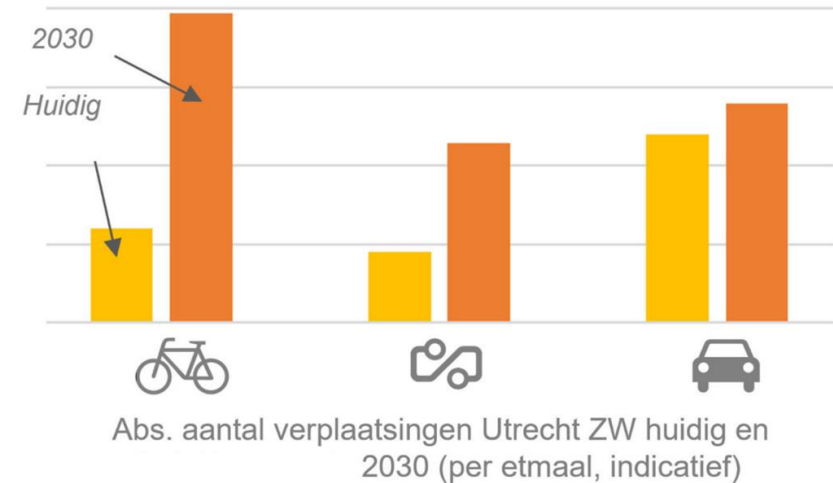
Gebied Zuidwest



Mede aanleiding: situatie 2030

(bron: Integrale Mobiliteitskoers Utrecht ZW – 12 juni 2020)

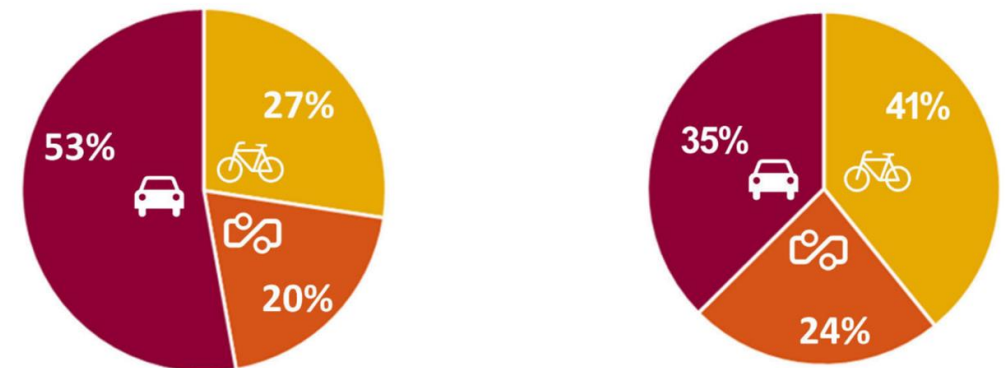
- Zuidwest:
 - + 32.400 woningen
 - + 19.250 arbeidsplaatsen (+75%)
 - x2 inwoners tov 2021



Toename aantal verplaatsingen voor fiets, OV en auto vanuit huidig (links) naar 2030 (toekomst)

Samengevat:

- Beschikbare ruimte blijft gelijk
- Verplaatsingen stijgen, mn fiets + OV

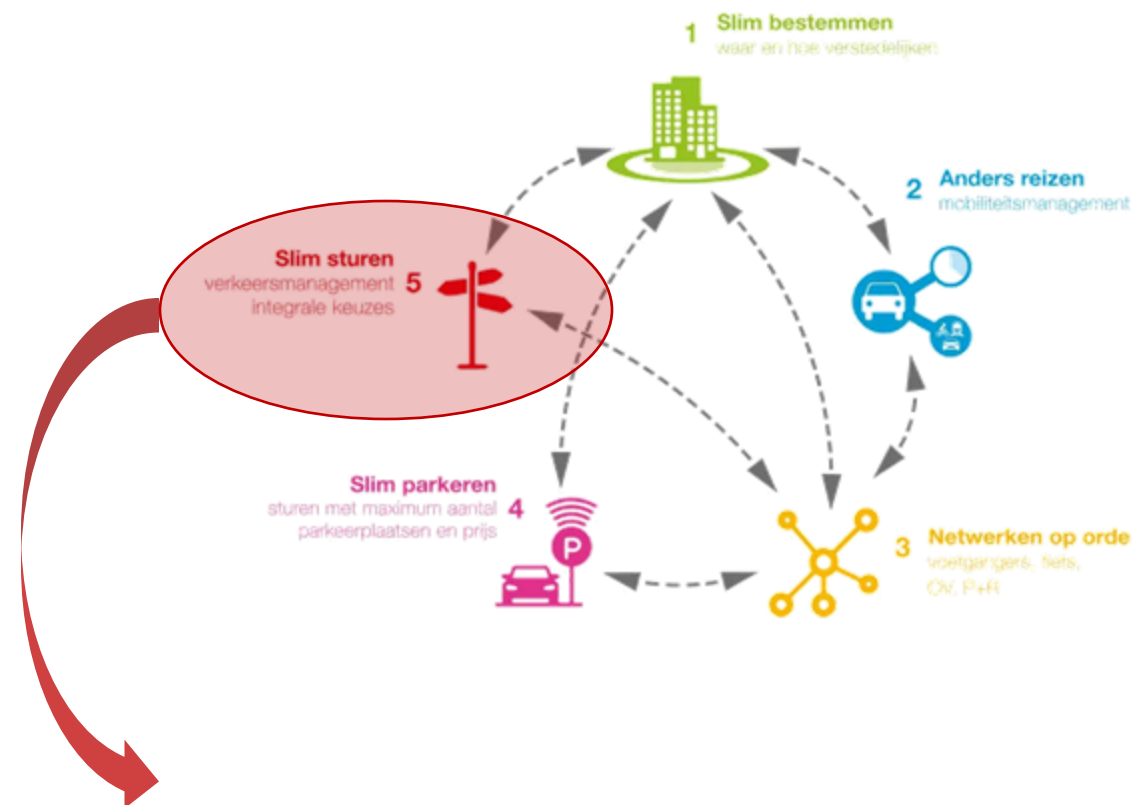


Modal split Utrecht Zuidwest huidig (links) en 2030 (rechts)

Inzet DVM als één van de pijlers

- Bijdrage aan woningbouwopgave
- Bijdrage aan betere leefbaarheid
- Mobiliteitsplan 2040 pijler 5: Slim sturen

- **DVM-systeem is essentieel:** een DVM-systeem is nodig om de groeiende en veranderende stad beheersbaar te houden. Zonder DVM wordt het verkeer te kwetsbaar en zou handmatige interventie te veel capaciteit vergen.



DVM =>

1. (Her)inrichten kruispunt en verkeerslichten
2. Routekeuze beïnvloeden, auto doseren
3. Aanpassingen kruispunt (fysieke stromen uit elkaar halen; eenrichtingverkeer, autovrij)



Inzet van DVM: hoe en wat

(Huidige GNV systeem doet waarvoor het is ontworpen, maar Utrechtse inzichten zijn inmiddels gewijzigd)

Huidig DVM systeem:

- Primair ontwikkeld tbv doorstroming OV / auto (semi-unimodaal, databron auto's)
- Faciliteert wel lokale ingrepen tbv kruisend verkeer
- Komt (pas) in actie wanneer wachtrijen te lang worden -> reactief
- Is werkbaar om één of meerdere streng(en) te bedienen, maar complex in netwerkverband
- Maakt gebruik van radars om wachtrij te meten: nauwkeurig, storingsgevoelig, kostbaar (bij opschaling)

Onze wens:

- **Multimodale** sturing
- **Meer aandacht voor** lokale afwikkeling van **langzaam verkeer**
- **Proactief** verkeer managen, op basis van meerdere bronnen (reistijd bus, weer, intensiteit op snelwegen, historische data, patroonherkenning, ...)
- Verkeer managen op **netwerkniveau** ipv op strengniveau
- Slim **gebruik van data** ipv wegkantsystemen

=> **Marktconsultatie**

Aanbestedingstraject

- 9 partijen in MC
 - Systeemleveranciers
 - Ontzorgleveranciers ('DVM as a service')
 - Specialisten op subsystemen
 - Beheer van (wegkant)systemen, platforms, netwerken

Veel keuze -> veel afwegingen + weinig eigen ervaring => hoofdpijn
- Bestek: 1 aanspreekpunt voor het gehele systeem (contractbeheer, heldere verantwoordelijkheid voor eindresultaat)
- Resultaat: 2 inschrijvingen
 - Verschillen in aanpak en karakteristieken
 - Onderling verschillende sterke punten

Reflectie: what if...

- Pro's
 - Eenvoudiger uitvraag (zowel voor OG als voor geïnteresseerden)
 - Meer kans voor specialismen
 - -> meer kans voor innovatie
 - Potentieel groter aantal gebruikers
 - Wellicht ook secundaire kansen (opleidingen etc.)
 - Meer interactie -> meer kennis uitwisseling -> VM NL naar hoger plan
- Aandachtspunten
 - Complexiteit: eisen aan kwalificaties bij aanbieders én bij gebruikers
 - Kaarten op tafel: 'openheid' van koppervlakken en functionaliteiten
 - Gewetensvraag voor OG: wanneer is 'eigen implementatie' absoluut vereist?