Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

VSP Bijlage L - Overige verkeersmanagement- en klanteisen

Het engineeren en uitvoeren van de realisatie geluidsschermen VenR A10 Noord

Datum	03 oktober 2023
Status	Definitief v1.0
Zaaknummer	31189019

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1. GGB Proces 3
1.2. Hinderaanpak 4
1.3. Publiekscommunicatie 4
1.4. Overige klanteisen 4
1.5. Proces Rijkswaterstaat 4

2 Generieke verkeerskundige- en klanteisen 5
2.1. Inleiding 5
2.2. Proces 5
2.3. Maatregelen 7

3 Specifieke eisen per traject 9
3.1. Toelichting specifieke eisen 9
3.2. A10 HRR Amsterdam-Tuindorp Oostzaan tot Landsmeer (scope 06b, 07, 08a, 09a en 09b) 11
3.3. A10 HRL Amsterdam-Noord tot Coenplein (scope 03 en 04) 13

4 Overige klanteisen 14

1 Inleiding

De verwachting is dat de Werkzaamheden kunnen leiden tot verkeershinder op genoemde wegen. Daarmee kan ook hinder optreden op aanliggende Rijkswegen, alsmede op omliggende provinciale en gemeentelijke wegen. Rijkswaterstaat, in haar rol als Opdrachtgever (OG), hecht er veel waarde aan om tijdig en in goed overleg met alle betrokken partijen de nodige voorbereidingen te treffen, met als doel de hinder acceptabel en beheersbaar te houden en de werkzaamheden veilig uit te voeren.

Gelijktijdig streeft OG ernaar om dit Werk functioneel aan te besteden. Zij heeft er dan ook voor gekozen om waar kan geen vastgelegd verkeerssysteem voor de uitvoering van de werkzaamheden voor te schrijven. De Opdrachtnemer (ON) dient te voldoen aan de gestelde eisen en randvoorwaarden die in dit document staan beschreven. Dit betekent dat ON ook bepaalde vrijheden krijgt in de wijze waarop ON de fasering van de Werkzaamheden vormgeeft.
Gezien de planning is door de OG een planbare periode gereserveerd. Binnen deze periode dienen de Werkzaamheden te worden uitgevoerd.

1.1. GGB Proces

Voor het ophalen van de wensen en eisen van de regio is gebruik gemaakt van de belangrijkste stappen conform de methodiek van het Gebiedsgericht Benutten (GGB). Vanwege de beperkte voorbereidingsfase van het project zijn sommige stappen slechts beperkt doorlopen.

Het doel van dit proces is om de verkeershinder voor weggebruikers en omwonenden tijdens de wegwerkzaamheden te beheersen. Dit is bereikt door afspraken te maken met de regionale partners en randvoorwaarden voor de uitvoering op te stellen. Daarnaast zijn maatregelen beschreven die de verkeershinder beperken of (deels) voorkomen.

Het proces volgens GGB kent vier onderdelen, te weten: startoverleg, beleidsteam, uitvoerend comité en doorstromingsteam. Voor dit contract zijn de onderdelen startoverleg en beleidsteam in 1 stap doorlopen.

<u>Startoverleg (SO) en Beleidsteam (BT)</u>
De beleidsmatige randvoorwaarden van de verschillende deelnemers zijn vertaald in praktische maatregelen en de werkzaamheden zijn afgestemd. Dit heeft geleid tot verkeerskundige randvoorwaarden en eisen die aan het contract zijn toegevoegd.

<u>Uitvoerend Comité (UC)</u>
Het UC is een vervolg op het Beleidsteam en coördineert de uitvoering van de maatregelen die in het Beleidsteam zijn afgesproken. Na gunning dient ON het GGB-proces verder op te pakken vanaf het UC. In het UC presenteert ON zijn aanpak aan de deelnemers van het UC en haalt ON informatie op die van invloed is op het faseringsplan en/of slotaanvragen, bijvoorbeeld evenementen, omleidingsroutes, conflicterende werkzaamheden, etc.

<u>Doorstromingsteam (DT)</u>
Tijdens de daadwerkelijke uitvoering van het werk controleert een kernteam uit het UC of de beleidsmatige randvoorwaarden worden gehaald. Wanneer deze niet worden gehaald, dan stuurt het DT bij binnen de afgesproken kaders uit het Beleidsteam.

1.2. Hinderaanpak

Om de hinder bij wegwerkzaamheden te beperken is de werkwijzer Hinderaanpak opgesteld die geldt als opvolger van de richtlijn Minder Hinder. Het doel is de verkeershinder door wegwerkzaamheden voor alle weggebruikers en belanghebbenden te beperken. Veiligheid bij de werkzaamheden is daarbij een belangrijke voorwaarde.
De Hinderaanpak kent voor zowel wegverkeer als vaarwegen op hoofdlijnen drie verschillende onderdelen: Slim Plannen, Slim Bouwen en Slim Reizen.

1. Slim Plannen om lang van tevoren werkzaamheden inzichtelijk te hebben.
2. Slim Bouwen om op basis van een integrale afweging met veiligheid op één tot een slimme uitvoering van de werkzaamheden te komen.
3. Slim Reizen om de hinder die op basis van de planning en uitvoering ontstaat in samenwerking met omgevingspartijen/stakeholders te beperken en slim te benutten.

De Hinderaanpak is te vinden via de volgende link:
https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzer-hinderaanpak

1.3. Publiekscommunicatie

OG is verantwoordelijk voor de publiekscommunicatie. Goede en tijdige publicatiecommunicatie levert een directe bijdrage aan het beperken van de verkeershinder(beleving) rondom ingrijpende werkzaamheden. ON is verantwoordelijk voor het tijdig leveren van planningsinformatie zodat OG invulling kan geven aan deze verplichting. ON dient OG te faciliteren in de overige publiekscommunicatie (niet zijnde verkeers- of planningsinformatie). Dit naast de contractuele verplichtingen van ON met betrekking tot bouwcommunicatie.

1.4. Overige klanteisen

Vanuit gesprekken met stakeholders gemeente Amsterdam, gemeente Landsmeer, Provincie Noord-Holland, CoentunnelCompanY (CCY), en district WNN zijn aanvullende eisen ingewonnen. Deze klanteisen zijn aanvullend opgenomen in dit document (zie hoofdstuk 4).

1.5. Proces Rijkswaterstaat

Naast de eisen uit deze rapportage zijn de eisen uit de Vraagspecificatie Proces: ‘Verkeersmanagement voor rijkswegen’, welke opgenomen is in het contractdossier, van toepassing.
Voor alle werkzaamheden bij het district van Rijkswaterstaat West Nederland Noord gelden de vigerende Bepalingen Werk in Uitvoering en WBU tabellen West Nederland Noord (Bijlage E-B01- WBU_2023 regio WNN definitief)), tenzij in dit document specifieke afwijkingen zijn beschreven.
In het verkeersmanagementplan dient ON bij de procesbeschrijving (VM110 sub 1) de samenhang tussen de verschillende processen te schetsen.

2 Generieke verkeerskundige- en klanteisen

2.1. Inleiding

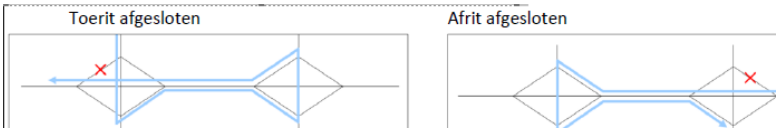
Dit hoofdstuk beschrijft de generieke verkeerskundige- en klanteisen die voor alle Werkzaamheden op alle trajecten gelden. Indien een specifieke eis hiervan afwijkt of deze verbijzondert gaat de specifieke eis boven de generieke eis.

2.2. Proces

Klanteisnaam	Eistekst
Samenwerking	ON werkt gezamenlijk met OG en stakeholders aan de opgaven. Oplossingen en beslissingen worden voorbereid gezamenlijk met OG en voorgelegd aan UC en/of doorstromingsteam. De genomen beslissingen dienen herleidbaar vastgelegd te worden (inclusief overwegingen, risico's en beheersmaatregelen).
Overleggen/presentaties	ON dient deel te nemen aan overleggen ten behoeve van de planning en afstemming van verkeersmaatregelen en/of presentaties over de verkeersmaatregelen te verzorgen.
Uitvoerend Comités 1	ON dient na acceptatie Verkeersmanagementplan de Uitvoerend Comités te organiseren. Hierbij zijn aanwezig (een vertegenwoordiger van) de OG, de overige wegbeheerders, hulpdiensten en vervoersbedrijven. ON is verantwoordelijk voor voorbereiding, uitnodigingen, locatie(s), voorzitterschap en verslaglegging. Lijst met genodigde wordt gezamenlijk bepaald.
Uitvoerend Comités 2	ON dient in het verkeersmanagementplan bij de procesbeschrijving (VM110 sub 1) de samenhang tussen het GGB en het verkeersmanagement proces te beschrijven.
Uitvoerend Comités 3	ON is verantwoordelijk om te komen tot plannen die geaccordeerd worden door minimaal de partijen in het UC. In meerdere sessies worden tenminste de volgende zaken besproken: - de aanpak (conform aanbieding ON); - verificatie en validatie van de klant- en verkeerskundige eisen; - de planning; - ophalen randvoorwaarden en informatie voor opstellen benodigde plannen; - Raakvlakken werkzaamheden en evenementen; - het verkeersmanagementplan; - het faseringsplan; - slotaanvragen; - het verkeersmaatregelenplan; - het incidentmanagementplan (bereikbaarheid hulpdiensten); - vergunningen, ontheffingen en verkeersbesluiten; - frequentie Doorstromingsteam.
Doorstromingsteam 1	Voorafgaand en tijdens de Werkzaamheden dient ON periodiek een Doorstromingsteam te organiseren, met in beginsel dezelfde stakeholders als bij de Uitvoerend Comités, dat de dagelijkse gang van zaken rond de Werkzaamheden bespreekt voor wat betreft de verkeershinder. De samenstelling van het Doorstromingsteams (DT) kan per fase van de Werkzaamheden veranderen, al naar gelang de betrokkenheid van de partijen.
Doorstromingsteam 2	De frequentie van de Doorstromingsteams wordt bepaald door de uitvoeringswijze, de mate van mogelijkheden om bij te sturen en de impact van de werkzaamheden. Dit team is ook gerechtigd om – binnen de kaders van het contract, alsmede binnen de kaders van de nadere afspraken in het Uitvoerend Comité – operationele afspraken te maken over het uitvoeren van acties die de bereikbaarheid en

	verkeersveiligheid op de rijksweg en de omliggende wegen ten goede komen. ON is verantwoordelijk voor voorbereiding, uitnodigingen, locatie(s), voorzitterschap en verslaglegging van de DT's.
Regelscenario 1	Bij Hindercategorie A, B en C wordt door Verkeerscentrale Noord-West Nederland (VCNWN) een regelscenario opgesteld, op basis van het slot en verkeersmaatregelenplan. Tijdens het UC wordt deze besproken. Ook worden keuzes gemaakt welke (DVM) middelen waar worden ingezet. ON verzorgt de plaatsing en instandhouding van eventueel extra middelen (zoals tekstkarren).
Regelscenario 2	ON is verantwoordelijk dat afstemming tussen het verkeersmaatregelenplan (inclusief omleidingen) en het regelscenario zodat conflicterende verwijzingen (langs de weg) worden voorkomen én een voor de weggebruiker éénduidig plan ontstaan.
Monitoring	ON dient één week voor uitvoering en tijdens uitvoering maandelijks een monitoringsrapportage op te stellen waarin minimaal is opgenomen: - De reistijd en vertraging op de weg waar gewerkt wordt; - De reistijd en vertraging van de omleidingsroutes; - De intensiteitsontwikkeling op het onderliggend wegennet; - Incidentele verkeershinder / calamiteiten; - Ontvangen klachten op het gebied van of een raakvlak met verkeer.
Evaluatie	ON dient 1 week na afloop van een wegafsluiting een evaluatierapportage op te stellen waarin minimaal is opgenomen: - De reistijd en vertraging op de weg waar gewerkt werd; - De reistijd en vertraging van de omleidingsroutes; - De intensiteitsontwikkeling op het hoofdwegennet; - De intensiteitsontwikkeling op het onderliggend wegennet; - Incidentele verkeershinder / calamiteiten; - Ontvangen klachten op het gebied van of een raakvlak met verkeer; - Eventuele verbetervoorstellen.
Verkeersbesluiten	Wegbeheerders moeten verkeersbesluiten nemen voor verkeersmaatregelen. ON dient op aangeven van OG of wegbeheerder conceptverkeersbesluit(en) aan te leveren.
Openbaar vervoer	ON dient, indien specifieke voorzieningen ten behoeve van de doorstroming voor het openbaar vervoer worden opgeheven in het faseringsplan en slot-aanvraag aan te geven op welke wijze de doorstroming en dienstuitvoering van het openbaar vervoer wordt geborgd.
Hulpdiensten 1	Prio-1 ritten dienen altijd door het werkvak te kunnen rijden met een gemiddelde snelheid van minimaal 30 km/uur.
Hulpdiensten 2	Routes voor de hulpdiensten dienen vrij te zijn van materiaal en materieel. Daarnaast dienen de routes besproken en geaccordeerd te worden door de hulpdiensten. De routes dienen visueel te worden gepresenteerd.
Hulpdiensten 3	ON dient ruimte te bieden aan de Landelijke Eenheid om handhaving mogelijk te maken.
Hulpdiensten 4	Indien er in de tijdelijke situatie geen vluchtstrook aanwezig is dienen er bij pechhavens borden geplaatst te worden met de tekst 'bel direct 112 bij pech'.
Hulpdiensten 5	Indien er in de tijdelijke situaite geen vluchtstrook aanwezig is dienen op de rijbaan borden geplaatst te worden ‘Zwaailicht? Maak ruimte!’ (L230).

2.3. Maatregelen

Klanteisnaam	Eistekst
Langsafzetting	In afwijking van de CROW 96a, dient bij een rijstrook- en/of vluchtstrookafsluiting buiten de werkbare uren (WBU) altijd een gesloten afzetting te worden gebruikt voor het scheiden van de werkruimte met de verkeersruimte. Dit geldt eveneens voor af- en toeritten.
Snelheidsregime	Verkeersmaatregelen op de hoofdrijbanen van autosnelwegen moeten ingericht worden op 90 km/u conform CROW 96a minimumprofiel met breedtebeperking (of hoger).
Hinderopgave	In aanvulling op de CROW Richtlijn 96a/b dient ON de inrichting en uitvoering van de omleidings- en adviesroutes af te stemmen op de hinderopgave.
Human Factors	In aanvulling op de CROW Richtlijn 96a/b dient ON de inrichting en uitvoering van verkeersmaatregelen (inclusief omleidings- en adviesroutes) rekening te houden met de lokale situatie, zichtbaarheid en begrijpelijkheid voor weggebruiker (aansluiten bij de principes van Human Factors).
Werkvak 1	In het werkvak dient ten alle tijden een passeerruimte te zijn naast de draairuimte van een kraan van minimaal 2.60m.
Werkvak 2	In afwijking van de 96a is het niet toegestaan om te werken in de uitbuigruimte van een barrier. Wel mag deze uitbuigruimte gebruikt worden voor rijdend werkverkeer en hulpdiensten.
Bouwverkeer 1	Het bouwverkeer dient, voor wat betreft Werk op de rijksweg het werkvak te bereiken via de toe- en afritten van de rijksweg. Bouwverkeer mag het werkvak niet inrijden via de hoofdrijbaan. Alleen indien dit strikt noodzakelijk is, mag bouwverkeer via een andere route worden afgewikkeld, mits: - ON voldoet aan alle -door wegbeheerder genoemde- voorwaarden die horen bij het omleiden van bouwverkeer; - De ON dit bouwverkeer vooraf expliciet in zijn faseringsplan/slotaanvraag en verkeersmaatregelen heeft opgenomen; - Het faseringsplan/slotaanvraag en verkeersmaatregelen is geaccepteerd door de OG.
Afsluiten toe- en afritten 1	Tijdens het afsluiten van een af- of toerit of verbindingsweg in de nacht dient de omleidingsroute volgens het principe ‘doorijden – keren – terugrijden’ gebruikt te worden. Zie ook de volgende figuren: 
Afsluiten toe- en afritten 2	Waar het wegennet hiervoor geschikte alternatieve wegen biedt wordt, waar mogelijk, verkeer eerder afgevangen. In dat geval wordt verkeer bij een eerder gelegen afrit afgevangen en via het onderliggend wegennet naar de bestemming geleid. Evenzo wordt verkeer dat de afgesloten toerit wil gebruiken via het onderliggend wegennet naar de volgende toerit geleid. Voor het verkeer dat deze omleidingen mist is er een achtervang waarbij wel gebruik gemaakt wordt van doorrijden en keren.
Afsluiten toe- en afritten 3	Wanneer noodzakelijk voor de werkzaamheden mogen de toe/afritten in nachten worden afgesloten conform VTA. Er mag 1 toe- en afrit gelijktijdig afgesloten worden
Nachtafsluiting	Indien er gebruik wordt gemaakt van nachtsafsluitingen van de hoofdrijbaan gelden de volgende voorwaarden: - instellen extra omleiding(en) via hoofdwegennet voor doorgaand (vracht)verkeer; - voorkomen extra verkeer op routes waar fietsers op rijbaan rijden.

Op- en afbouw 1	Onderdeel van het verkeersmaatregelplan is het omschrijving en toelichten van de op- en afbouwen van de verkeersmaatregelen (dit in aanvulling op eis VM410 conform Bijlage E - Verkeersmanagement voor rijkswegen).
Op- en afbouw 2	In afwijking van de CROW 96a dient de veiligheidsruimte naast een open langsafzetting minimaal 3,25 meter breed te zijn en vrij van wegwerkers, machines, sleuven en andere obstakels.
Op- en afbouw 3	Indien er naast een open langsafzetting geen veiligheidsruimte van 3.25m geborgd kan worden dient de rijbaan worden afgesloten met een maximum van 12 nachten per richting tussen de Zeeburgertunnel en Coenplein en/of 2 weekenden per richting tussen de Zeeburgertunnel en Coenplein. Het gelijktijdig afsluiten van beide rijbanen is niet toegestaan.
Informatiewagens	Door ON te leveren Informatiewagens en/of BermDRIPs ten behoeve van Regelscenario's moeten via MobiMaestro vanuit VC-NWN aangestuurd kunnen worden.
Bewegwijzering 1	ON dient bij het opdraaien van omleidingsroutes rekening te houden met de reistijd tussen de locatie van het bord en de starttijd van de werkzaamheden zodat de weggebruiker tijdig geïnformeerd wordt. De weggebruiker mag ook niet onnodig worden omgeleid. Borden mogen worden opgedraaid vanaf: - Omleidingen op het hoofdwegennet: vanaf 60 minuten voor de start van de werkzaamheden; - Lokale omleidingen op onderliggend wegennet: vanaf 30 minuten voor de start van de werkzaamheden; - Afzettingen op of naast de rijbaan: vanaf 10 minuten voor de start van de werkzaamheden. Na beëindiging van de werkzaamheden dienen de borden binnen dezelfde periode afgedraaid te worden.
Bewegwijzering 2	Omleidingsroutes op het HWN bedoeld voor vrachtverkeer dient ook uitgevoerd te worden in Engels (Transit).
Onttrekken rijstroken < 56 uur	Het onttrekken van een of meerdere rijstroken aan het verkeer voor een periode van maximaal 56 uur kan worden uitgevoerd met een tijdelijke DVM maatregel in combinatie met de maatregelen uit CROW 96a.
Onttrekken rijstroken > 56 uur	Het onttrekken van een of meerdere rijstroken aan het verkeer voor een periode langer dan 56 uur dient te worden uitgevoerd met fysieke maatregelen (afscherming van borden en matrixborden met blauwe zakken) in combinatie met de maatregelen conform CROW 96a.
Gebruik vluchtstrook	De vluchtstroken dienen over de volledige breedte voorafgaand aan gebruik voor regulier verkeer gereinigd (objecten verwijderen en cleanen) te worden.
Gecombineerde uitvoering	Het is voor ON mogelijk om op meerdere locaties tegelijkertijd te werken. Indien er in één rijrichting gewerkt wordt op meerdere locaties dienen op het tussenliggende wegvak ook verkeersmaatregelen getroffen te worden, conform het dwarsprofiel ter hoogte van de werkvakken, om op die manier de uniformiteit van de weg te bevorderen.
Gladheid	In het winterseizoen dient er voorafgaand aan de openstelling gladheidsbestrijding uitgevoerd te kunnen worden door diensten gladheidbestrijding. Dit geldt zowel voor rijbanen als vluchtstroken.
Signalering	Tijdens elke fasering dient de bestaande functionaliteit t.b.v. signalering (MTM) en AID (Automatische Incident Detectie) in stand te worden gehouden.

3 Specifieke eisen per traject

3.1. Toelichting specifieke eisen

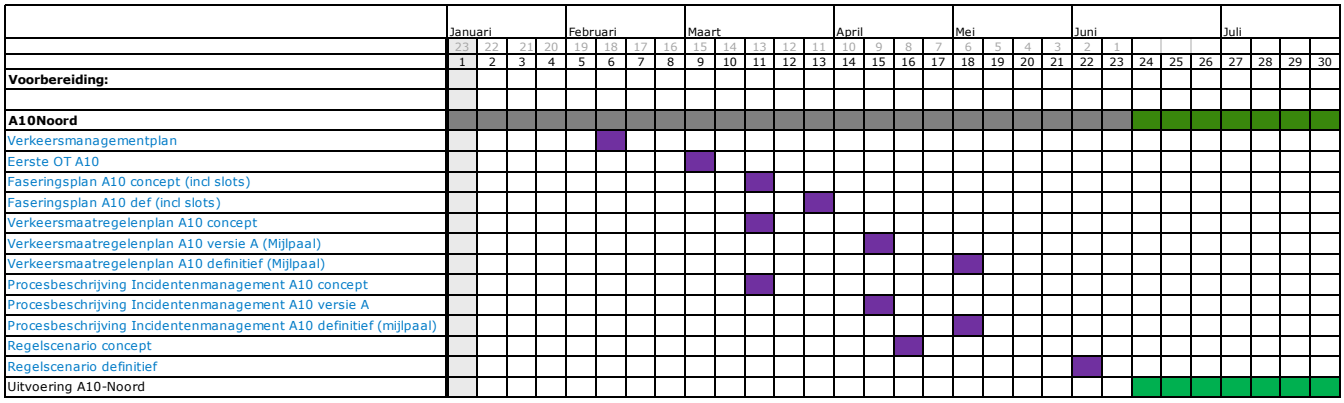
In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de systematiek en achtergronden van de specifieke eisen. In de volgende paragrafen wordt per traject invulling gegeven op onderstaande thema's.

Algemene beschrijving – karakteristieken
Globale omschrijving van het traject inclusief karakteristieken.

Uitvoeringwijze en tijdsvenster
Hier staan de traject specifieke eisen voor de uitvoeringswijze beschreven. Met deze eisen wordt inzicht gegeven in de maximale hinder(duur) die geaccepteerd wordt vanuit het beleidsteam.

De periode waar tussen het werk uitgevoerd dient te worden op het traject is van 10 juni 2024 tot en met 05 juni 2025. Op 06 juni 2025 dient de weg weer in oorspronkelijke inrichting opengesteld te worden.

In onderstaande planning is aangegeven wanneer mijlpalen gepland staan en wanneer diverse plannen als concept of definitief ingediend dienen te worden.



Omleidingsroutes
Tijdens de beleidsteams zijn per traject verschillende omleidingsroutes besproken, deze opsommingen zijn niet limitatief. Tijdens het Uitvoerend Comité worden de omleidingsroute nader uitgewerkt. Het verder uitwerken en daadwerkelijk inzetten, in stand houden en te zijner tijd ook weer verwijderen van de omleidingsroutes is de verantwoordelijkheid van en voor rekening van de ON. Hierbij dient hij a) rekening te houden met de benodigde vergunningen en verkeersbesluiten van de betreffende wegbeheerders en b) aanvullende maatregelen te treffen om de weggebruikers beter te informeren (maatwerk).

Er is onderscheid gemaakt in een drietal type omleidingsroutes, actief omleiden, beperkt omleiden en routes waar sluipverkeer wordt verwacht door de Werkzaamheden. In onderstaande tabel is een toelichting gegeven.

Omleidingsroutes	
Actief omleiden	Indien de gezamenlijke wegbeheerders in het kader van het Beleidsteam reeds hebben besloten dat voor de Werkzaamheden op een traject een actieve omleiding ingezet moet worden, is deze hier benoemd.
Beperkt omleiden	Indien de gezamenlijke wegbeheerders in het kader van het Beleidsteam reeds hebben besloten dat voor de Werkzaamheden op een traject bepaalde wegen beperkt als omleidingsroute ingezet mogen worden, is dit hier benoemd. Deze routes worden of alleen voor bestemmingsverkeer ingezet of niet actief in de bewegwijzering opgenomen. Deze routes dienen wel gemonitord te worden. Maatregelen om deze routes te beperken is onderdeel van de Werkzaamheden.
Sluipverkeer	Indien de gezamenlijke wegbeheerders in het kader van het Beleidsteam reeds hebben besloten dat voor de Werkzaamheden op een traject bepaalde wegen niet als omleidingsroute ingezet mogen worden, is dit hier benoemd. Deze routes dienen wel gemonitord te worden. Maatregelen om deze routes te beperken of onmogelijk te maken zijn onderdeel van de Werkzaamheden.

<u>Specifieke eisen</u>
Hier worden aanvullende verkeersmanagementeisen benoemd per traject.



Voor de specifieke eisen is onderscheid te zien tussen de verschillende scopes. Dit heeft met name betrekking op welke manieren omleidingen worden ingezet. Voor de specifieke eisen zijn de volgende scopes samengevoegd:

- A10 HRR Amsterdam-Tuindorp Oostzaan tot toerit Landsmeer (scope 06b en 07)
- A10 HRR Landsmeer tot en met viaduct Noord-Hollandskanaal (scope 08a)
- A10 HRR Amsterdam-Noord tot afrit Durgerdam (09a en 09b)

Het volgende traject is apart beschouwd, omdat deze is gelegen op de A10 HRL.

- A10HRL afrit Landsmeer tot Twiske (04 en 03).

Om de doorlooptijd van de werkzaamheden te optimaliseren is het toegestaan om op meerdere locaties tegelijkertijd te werken. Daarbij gelden wel alle eisen van de specifieke scope vakken.

3.2. A10 HRR Amsterdam-Tuindorp Oostzaan tot Landsmeer (scope 06b, 07, 08a, 09a en 09b)

Algemene beschrijving – karakteristieken

- Op de A10 HRR worden geluidsschermen gerenoveerd tussen Amsterdam-Tuindorp Oostzaan tot afrit Durgerdam;
- De A10HRR bestaat uit drie rijstroken en een vluchtstrook. Op een aantal locaties is er sprake van een extra rijstrook door een uit- of invoegstrook.
- Het traject heeft aansluitingen met het onderliggend wegennet;
- Er zijn kunstwerken aanwezig in het traject;
- Langs het traject is openbare verlichting aanwezig;
- Er is DVM aanwezig (meetraaien, signalering en IM-camera's);
- Over de volledige lengte is een vluchtstrook aanwezig;

Uitvoeringwijze en tijdsvenster – ten behoeve van het uitvoeren van het Werk

Klanteisnaam	Eistekst
A10 HRR	- De A10 HRR tussen Amsterdam-Tuindorp Oostzaan tot afrit Durgerdam mag teruggebracht worden naar minimaal 3 rijstroken met een minimale snelheid van 90 km/uur conform CROW 96a mininumprofiel met breedtebeperking.
A10 HRR raakvlak CCY	In de periode van circa 14-08-2024 tot 08-09-2024 dient het geluidsscherm A10 HRR vanaf km 32.66 vervangen te worden om de invloed van de verkeersmaatregelen op gebied CCY (grens ligt op km 32.66) te beperken. Daadwerkelijke SLOT-periode nog niet bekend.
A10 HRR zomer 2024 Zeeburgerbrug	In bovengenoemde periode (14-08-2024 tot 08-09-2024) mag A10 HRR teruggebracht worden naar 2 rijstroken met een minimale snelheid van 90 km/uur conform CROW 96a mininumprofiel met breedtebeperking. In deze periode is de verbindingsboog A8 naar A10 HRR afgesloten. Dit i.v.m. werkzaamheden aan de Zeeburgerbrug.
A10 HRR toerit Amsterdam-Tuindorp Oostzaan	Toerit Amsterdam-Tuindorp Oostzaan dient zoveel mogelijk open te zijn voor verkeer. - Toerit mag worden afgesloten in weekenden (Vrijdag 21:00 tot maandag 05:00). - Toerit mag maximaal twee weekenden worden afgesloten.
A10 HRR af- en toeritrit Landsmeer	- Af- en toerit Landsmeer dienen zoveel mogelijk open te zijn voor verkeer. - Af- en toerit mogen worden afgesloten in weekenden (Vrijdag 21:00 tot maandag 05:00). - A10 HRR af- en toerit Landsmeer mogen niet tegelijk afgesloten worden met A10 HRL af- en toerit Landsmeer. - Af- en toerit rit mogen maximaal twee weekenden worden afgesloten.
A10 HRR toerit Amsterdam-Noord	- Toerit Amsterdam-Noord dient zoveel mogelijk open te zijn voor verkeer. - Toerit mag worden afgesloten in weekenden (Vrijdag 21:00 tot maandag 05:00). - Toerit mag maximaal twee weekenden worden afgesloten.
A10 HRR afrit Durgerdam	- Afrit Durgerdam dient zoveel mogelijk open te zijn voor verkeer. - Afrit mag worden afgesloten in weekenden (Vrijdag 21:00 tot maandag 05:00). - Afrit mag maximaal twee weekenden worden afgesloten.

Omleidingsroutes

Klanteisnaam	Eistekst
Actief omleiden	Bij weekend- en nachtafsluitingen: - Knooppunt Coenplein, Utrecht: A10 (west), A10 (zuid), A2 - Knooppunt Coenplein, Amersfoort: A10 (west), A10 (zuid), A10 (oost), A1 - S118 (Oostzaan), Utrecht: A10 (west), A10 (zuid), A2 - S118 (Oostzaan), Hengelo: A10 (west), A10 (zuid), A10 (oost), A1 - S117 (Landsmeer), Utrecht: A10 (west), A10 (zuid), A2 - S117 (Landsmeer), Hengelo: A10 (west), A10 (zuid), A10 (oost), A1 - S116 (Amsterdam-Noord), Utrecht; A10 (west), A10 (zuid), A2 Bij afsluiting van toe- en afritten: - Toerit Amsterdam-Tuindorp Oostzaan: • Route S118, N516, A8, A10 - Afrit Landsmeer: • Route A10R, afrit Amsterdam-Noord, S116, A10L, afrit A10L Landsmeer Toerit Amsterdam-Noord: • Route A10L, afrit Landsmeer, toerit Landsmeer A10R
Beperkt omleiden	Bij afsluiting van toe- en afritten: - Toerit Amsterdam-Tuindorp Oostzaan: • Route Molenaarsweg, Zuideinde, Stentorstraat, Vorticellaweg - Afrit Landsmeer: • Route A10R, afrit Amsterdam-Noord, S116, S117 - Toerit Amsterdam-Noord: • Route S117, S115
Sluipverkeer	Monitoren van sluipverkeer/vertragingen op de volgende routes: - S115 - S116 - S117 - S118 - Molenaarsweg, Zuideinde, Stentorstraat, Vorticellaweg

3.3. A10 HRL Amsterdam-Noord tot Coenplein (scope 03 en 04)

Algemene beschrijving – karakteristieken

- Op de A10 HRL worden geluidsschermen gerenoveerd tussen Landsmeer en het viaduct over het Noord-Hollandskanaal.
- De A10HRL bestaat uit drie rijstroken en een vluchtstrook. Op een aantal locaties is er sprake van een extra rijstrook door een uit- of invoegstrook.
- Het traject heeft aansluitingen met het onderliggend wegennet;
- Er zijn kunstwerken aanwezig in het traject;
- Langs het traject is openbare verlichting aanwezig;
- Er is DVM aanwezig (meetraaien, signalering en IM-camera's);
- Over de volledige lengte is een vluchtstrook aanwezig;

Uitvoeringwijze en tijdsvenster – ten behoeve van het uitvoeren van het Werk

Klanteisnaam	Eistekst
A10 HRL	- De A10 HRL tussen Amsterdam-Noord en Coenplein dient teruggebracht te worden naar minimaal 3 rijstroken met een minimale snelheid van 90 km/uur conform CROW 96a minimumprofiel met breedtebeperking.
A10 HRL zomer 2024	In de periode van 20-07-2024 tot circa 14-08-2024 mag A10 HRL teruggebracht worden naar 2 rijstroken met een minimale snelheid van 90 km/uur conform CROW 96a minimumprofiel met breedtebeperking. Dit in verband met werkzaamheden aan de Zeeburgerbrug, waardoor er sprake is van een lager verkeersaanbod.
A10 HRL af- en toerit Landsmeer	- Af- en toerit mag worden afgesloten in weekenden (Vrijdag 21:00 tot maandag 05:00). - Af- en toerit mogen maximaal twee weekenden worden afgesloten.

Omleidingsroutes

Klanteisnaam	Eistekst
Actief omleiden	Bij weekend- en nacht afsluitingen: - Knooppunt Watergraafsmeer, Zaandam: A10 (zuid), A10 (west) - Knooppunt Amstel, Zaandam: A10 (zuid), A10 (west) - S116 (Amsterdam-Noord), Rotterdam: A10 (oost), A10 (zuid) - S117 (Landsmeer), Rotterdam: A10 (oost), A10 (zuid) Bij afsluiting van toe- en afritten: - Afrit Landsmeer: • Route afrit Amsterdam-Tuindorp Oostzaan, S118, A10R - Toerit Landsmeer: • Route toerit A10R, A10R, afrit Amsterdam-Noord, A10L
Beperkt omleiden	Bij afsluiting van toe- en afritten: - Afrit Landsmeer: • Route afrit Amsterdam-Noord, S116, S117 - Toerit Landsmeer: • Route S117, Vorticellaweg, Stentorstraat, Zuideinde, Molenaarsweg, S118.
Sluipverkeer	Monitoren van sluipverkeer/vertragingen op de volgende routes: - S117 - S118 - Molenaarsweg, Zuideinde, Stentorstraat, Vorticellaweg

4 Overige klanteisen

Vanuit gesprekken met diverse stakeholders zijn aanvullende eisen ingewonnen die hieronder zijn weergegeven:

ID	Klanteisnaam	Eistekst
KES-0033	Raakvlakproject	Het Werk dient gereed te zijn vòòr start van de werkzaamheden aan de oostbuis van de Coentunnel in de zomer van 2025.
KES-0037	Raakvlakproject	De ON dient de aansluiting geluidsschermen van RWS en CCY ter afstemming aan CCY en ter acceptatie aan Rijkswaterstaat.
KES-0042	Raakvlakproject	Alle werkzaamheden in het beheersgebied van CCY t.b.v. het Werk dienen afgestemd te zijn met CCY.
KES-0134	Raakvlakproject	Alle werkzaamheden in het beheersgebied van CCY t.b.v. het Werk dienen te worden uitgevoerd conform de opgelegde kwaliteisteisen van CCY. Het is derden niet toestaan aanpassingen te doen aan MTM systeem, lussen, ondergrondse infra
KES-0135	Raakvlakproject	Alle werkzaamheden in het beheersgebied van CCY t.b.v. het Werk dienen te worden uitgevoerd conform de opgelegde kwaliteisteisen van CCY. Minimaal 12 weken voor start uitvoering worden de werkzaamheden met CCY afgestemd op hoofdlijnen.
	Raakvlakproject	De ON dient de aansluiting geluidsschermen van RWS op gemeentelijke geluidsschermen (Amsterdam en Landsmeer) ter afstemming voor te leggen aan de desbetreffende gemeente.