



RWS INFORMATIE

VSP Bijlage S

Aanvullende uitvoeringseisen Omgevings- en verkeersmanagement

Datum	1-3-2023
Versie	1.0
Status	Definitief
Zaaknummer	31156796

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1.	Strategisch Omgevingsmanagement 3
1.2.	Verkeersmanagement 3
1.3.	Hinderaanpak 4
1.4.	Publiekscommunicatie 4
1.5.	Overige klanteisen 4
1.6.	Proces Rijkswaterstaat WNN 4
2	Aanvullende eisen 5
2.1.	Inleiding 5
2.2.	Proces 5
2.3.	Verkeersmaatregelen 7
3	Specifieke eisen per systeemdeel 8
3.1.	Toelichting specifieke eisen 8
3.2.	A1 HRR KP. Watergraafsmeer - KP. Diemen 9
3.3.	A10 HRL KP. Amstel – KP. Watergraafsmeer 10
3.4.	A10 HRR KP. Watergraafsmeer – KP. Coenplein [Zeeburgerbrug] 11
3.5.	A10 HRL KP. Coenplein – KP. Watergraafsmeer [Zeeburgerbrug] 12

1 Inleiding

Dit document is een aanvulling op de eisen van de VSP en de daarbij horende bijlage H: 'Verkeersmanagement voor rijkswegen'. Dit document is van toepassing op de vaste scope. De Werkzaamheden gaan leiden tot verkeershinder. 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 te beperken.

OG heeft er voor gekozen om geen vastgelegd verkeerssysteem voor de uitvoering van de Werkzaamheden voor te schrijven. Dit betekent dat de Opdrachtnemer (ON) bepaalde vrijheden krijgt in de wijze waarop ON de fasering van de Werkzaamheden vormgeeft. ON dient te voldoen aan de gestelde eisen en randvoorwaarden die in dit document staan beschreven, aanvullend op de eisen van de VSP en op de daarbij horende bijlage H: 'Verkeersmanagement voor rijkswegen'.

1.1. Strategisch Omgevingsmanagement

Voor het ophalen van de wensen en eisen van de stakeholders in de regio is gebruik gemaakt van de methodiek Strategisch Omgevingsmanagement (SOM). De eisen zijn op hoofdlijnen en op procesniveau opgehaald.

Het doel van de SOM-methodiek is om de omgevingspartijen bij de Werkzaamheden te betrekken en kennis op te halen, en hiermee de verkeershinder voor weggebruikers en omwonenden tijdens de Werkzaamheden te beperken. Om dit te bereiken zijn in overleg met stakeholders (zie paragraaf 1.5) afspraken gemaakt en randvoorwaarden voor de uitvoering opgesteld. Deze afspraken en randvoorwaarden zijn opgenomen in dit document.

1.2. Verkeersmanagement

De verkeersmanagementaanpak binnen dit project kent verschillende fasen en teams: het startoverleg (OG), het beleidsteam (OG), het verkeersmanagementteam (OG en ON en stakeholders) en het doorstromingsteam (OG en ON en stakeholders). In elke fase wordt de SOM-methodiek toegepast en staat de opgave "Buiten Beter" centraal.

Startoverleg (SO)

In het SO is door deskundigen van RWS op basis van de uit te voeren Werkzaamheden en mogelijke uitvoeringswijzen een eerste inschatting van de mogelijke verkeershinder gemaakt. Dit beeld is gebruikt om het gesprek met de stakeholders aan te gaan.

Beleidsteam (BT)

De tweede stap in het verkeersmanagement is het beleidsteam. Dit team heeft de beleidsmatige randvoorwaarden van de verschillende stakeholders vertaald in maatregelen. Die hebben geleid tot aanvullende verkeerskundige randvoorwaarden en eisen die worden weergegeven in dit document.

Verkeersmanagementteam (VMT)

Het VMT is een vervolg op het Beleidsteam en coördineert de uitvoering van de maatregelen die in het Beleidsteam zijn afgesproken. Na gunning dient ON het verkeersmanagementproces over te nemen van OG door het VMT te organiseren, voor te zitten en te zorgen voor verslaglegging. In het VMT presenteert ON zijn aanpak.

Doorstromingsteam (DT)

Het DT bestaat uit een kernteam van deelnemers uit het VMT. Tijdens de daadwerkelijke uitvoering van de Werkzaamheden controleert het DT of de beleidsmatige randvoorwaarden worden gehaald. Wanneer deze niet worden gehaald dan kan het DT besluiten om wijzigingen door te voeren.

1.3. Hinderaanpak

Om de hinder bij Werkzaamheden te beperken is de werkwijzer Hinderaanpak opgesteld die geldt als opvolger van de richtlijn Minder Hinder. Het doel is de verkeershinder door Werkzaamheden voor alle weggebruikers en belanghebbenden te beperken. Veiligheid 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.

1.4. 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. Conform de eisen van de Vraagspecificatie Proces is ON verantwoordelijk voor het tijdig leveren van planningsinformatie zodat OG invulling kan geven aan de publiekscommunicatie. 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.

1.5. Overige klanteisen

Bij de stakeholders Gemeente Amsterdam (diverse onderdelen), Amsterdam Bereikbaar, ProRail, OV-bedrijven, Gemeente Gooise Meren, Gemeente Diemen, Provincie Noord-Holland en de nood- en hulpdiensten zijn klanteisen ingewonnen. Deze eisen zijn verwerkt in de voorliggende bijlage. Bij de afstemming van verkeersmanagement- en faseringsplannen van de diverse werkzaamheden kunnen aanvullende klanteisen ontstaan, deze dienen te worden behandeld in het VMT en moeten voorgelegd worden aan OG.

1.6. Proces Rijkswaterstaat WNN

Naast de eisen uit deze bijlage zijn de eisen uit de VSP, bijlage H: 'Verkeersmanagement voor rijkswegen' van toepassing. Voor alle werkzaamheden bij Rijkswaterstaat WNN geldt de vigerende versie van de WBU regio WNN. In het verkeersmanagementplan dient ON bij de procesbeschrijving overeenkomstige VSP eis VM110 de samenhang tussen de verschillende processen te beschrijven.

2 Aanvullende eisen

2.1. Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de aanvullende eisen.

2.2. Proces

Eisnummer	Onderwerp	Eistekst
VM-PE-010	Verkeersmanagementteam	ON dient binnen 4 weken na gunning het VMT te organiseren. Hierbij zijn aanwezig vertegenwoordigers van de OG, de overige wegbeheerders, hulpdiensten en vervoersbedrijven. Dit wordt naar behoefte een periodiek overleg. ON is verantwoordelijk voor de voorbereiding, uitnodigingen, locatie(s), voorzitterschap en verslaglegging. De lijst met genodigden wordt gezamenlijk bepaald.
VM-PE-020	Verkeersmanagementteam	ON dient in het verkeersmanagementplan bij de procesbeschrijving (VSP, eis VM110 sub 1) de samenhang tussen SOM en het verkeersmanagementproces te beschrijven.
VM-PE-030	Verkeersmanagementteam	Voor de voorbereidingen en het tot stand komen van alle verkeerskundige plannen dient een verkeersmanager te worden aangesteld (een andere persoon dan omgevingsmanager).
VM-PE-040	Verkeersmanagementteam	Bij Hindercategorie A, B en C wordt in opdracht van VC NWN een regelscenario opgesteld, op basis van het verkeersmaatregelenplan. Tijdens het VMT wordt deze besproken. Ook worden keuzes gemaakt welke (DVM) middelen waar worden ingezet. ON verzorgt de plaatsing en instandhouding van deze middelen.
VM-PE-050	Verkeersmanagementteam	ON is verantwoordelijk om te komen tot plannen die geaccordeerd worden door de partijen in het VMT. In meerdere sessies worden tenminste de volgende zaken besproken: - de aanpak; - 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 verkeersmaatregelen - slotaanvragen - het verkeersmaatregelenplan - het incidentmanagementplan (o.a. bereikbaarheid hulpdiensten) - vergunningen, ontheffingen en verkeersbesluiten - frequentie Doorstromingsteam.
VM-PE-060	Doorstromingsteam	Voorafgaand en tijdens de Werkzaamheden dient ON periodiek een Doorstromingsteam (DT) te organiseren, met in beginsel dezelfde stakeholders als bij het VMT, dat de dagelijkse gang van zaken rond de Werkzaamheden bespreekt en indien nodig beheersmaatregelen treft voor wat betreft de verkeershinder. De samenstelling van het DT kan per fase van de Werkzaamheden veranderen, al naar gelang de betrokkenheid van de partijen.
VM-PE-070	Doorstromingsteam	De frequentie van de Doorstromingsteams wordt bepaald door de uitvoeringswijze, de mate van mogelijkheden om bij te sturen en de

		impact van de Werkzaamheden. Het DT is ook gerechtigd om – binnen de kaders van het contract, alsmede binnen de kaders van de nadere afspraken in het VMT – 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 het DT.
VM-PE-080	Monitoring	ON dient bij Werkzaamheden in de hindercategorie A en B één week voor uitvoering en tijdens uitvoering dagelijks een monitoringsrapportage op te stellen waarin minimaal is opgenomen: - De reistijd en vertraging op de weg waar gewerkt wordt. - De reistijd en vertraging op van de omleidingsroutes. - De intensiteitsontwikkeling op het onderliggend wegennet. - Incidentele verkeershinder / calamiteiten. - Ontvangen klachten op het gebied van of een raakvlak met verkeer. De monitoringsrapportage wordt aan OG aangeboden en (na vrijgave door OG) aan de leden van het DT ter beschikking gesteld. ON maakt voor het verkrijgen van de daarvoor benodigde data/informatie afspraken met OG en betrokken wegbeheerders.
VM-PE-090	Overleggen/presentaties	ON dient op verzoek van OG deel te nemen aan overleggen ten behoeve (van de voorbereiding) van de planning en afstemming van verkeersmaatregelen en/of presentaties over de verkeersmaatregelen te verzorgen.
VM-PE-100	Eisen met betrekking tot bouwverkeer	Bouwverkeer dient, voor wat betreft Werk op de rijksweg, zoveel mogelijk via de rijksweg afgewikkeld te worden. Alleen indien dit strikt noodzakelijk is, mag bouwverkeer via het omliggende wegennet worden afgewikkeld, mits: - De ON dit bouwverkeer vooraf expliciet in zijn faseringsplan/slotaanvraag en verkeersmaatregelen heeft opgenomen; - Het faseringsplan/slotaanvraag en verkeersmaatregelenplan is geaccepteerd door de OG; - De ON daarnaast schriftelijk toestemming heeft voor het gebruik van deze omliggende wegen en de wijze waarop eventuele schade als gevolg van bouwverkeer wordt vastgesteld van alle betrokken wegbeheerders.
VM-PE-110	Gladheidsbestrijding	In het gladheidseizoen dient er voorafgaand aan de openstelling gladheidsbestrijding uitgevoerd te kunnen worden. Dit geldt zowel voor de rijbaan en de vluchtstrook.

2.3. Verkeersmaatregelen

Eisnummer	Onderwerp	Eistekst
VM-PE-120	Regelscenario	ON is verantwoordelijk voor de afstemming tussen het verkeersmaatregelenplan en het regelscenario. Op deze manier worden conflicterende verwijzingen (langs de weg) voorkomen en ontstaat voor de weggebruiker een éénduidig beeld.
VM-PE-130	Informatiewagens	Door ON te leveren Informatiewagens en/of Berm DRIP's ten behoeve van Regelscenario's moeten vanuit de VC WNN aangestuurd kunnen worden.
VM-PE-140	Inzet middelen	Per fase worden tijdens verkeersmanagementteam en/of het Doorstromingsteam voor start van de werkzaamheden afspraken gemaakt over de inzet van middelen, verkeersregelaars, etc. Indien tijdens de realisatie blijkt dat additionele inzet noodzakelijk is, dient ON additionele maatregelen binnen 24 uur na een opdracht van OG operationeel te hebben.
VM-PE-150	Openbaar vervoer	ON dient, indien specifieke voorzieningen ten behoeve van de doorstroming voor het openbaar vervoer worden opgeheven in het faseringsplan aan te geven op welke wijze de doorstroming en dienstuitvoering van het openbaar vervoer wordt geborgd.
VM-PE-160	Kunstwerken	Ten behoeve van de Werkzaamheden op kruisende wegen/kunstwerken dient ON akkoord te hebben van de betreffende wegbeheerder(s).
VM-PE-170	Hulpdiensten	Prio-1 ritten dienen door het werkvak te kunnen rijden met een gemiddelde snelheid van maximaal 30 km/uur. Hier mag alleen van worden afgeweken tijdens rijbaanbrede Werkzaamheden, mits hiervoor een veilig en snel alternatief beschikbaar is en de hulpdiensten dit goedkeuren.
VM-PE-180	Hulpdiensten	Routes voor de hulpdiensten dienen tijdig besproken en geaccordeerd te worden door de hulpdiensten. De routes dienen visueel te worden gepresenteerd.
VM-PE-190	Hulpdiensten	ON dient medewerking te verlenen aan de Landelijke Eenheid om handhaving mogelijk te maken.
VM-PE-200	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.
VM-PE-210	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).
VM-PE-220	Gebruik vluchtstrook	De vluchtstroken (aan middenberm- en buitenbermzijde) dienen over de volledige breedte voorafgaand aan gebruik door regulier verkeer gereinigd (objecten verwijderen en cleanen) te worden.
VM-PE-230	Bewegwijzering	Routeborden ter hoogte van weefvakken en/of voor knooppunten dienen (tenzij anders overeengekomen met de wegbeheerder) uitgevoerd te worden met een tijdelijk bord waarop ook de rijstrookindeling is opgenomen.

3 Specifieke eisen per systeemdeel

3.1. Toelichting specifieke eisen

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de systematiek en achtergronden van de specifieke eisen per systeemdeel, die in de paragrafen 3.2 tot 3.5 zijn opgenomen.

Algemene beschrijving – karakteristieken

Globale omschrijving van het traject inclusief karakteristieken.

Tijdsvenster

Hier staat indien beschikbaar het SLOT (van – tot). De opdrachtnemer dient het SLOT verder uit te werken, te optimaliseren en aan te vragen.

Specifieke eisen

Hier worden aanvullende uitvoeringseisen vanuit omgevingsmanagement benoemd.

3.2. A1 HRR KP. Watergraafsmeer - KP. Diemen

Algemene beschrijving – karakteristieken

Op de A1 hoofdrijbaan rechts, dit is in de richting van Amsterdam naar Amersfoort, wordt rijbaanbreed het asfalt vervangen en bij de kunstwerken meerdere voegovergangen. De A1 vormt een oost-westroute vanaf het knooppunt Watergraafsmeer bij Amsterdam via Amersfoort, Apeldoorn en Hengelo naar de grens met Duitsland bij De Lutte. De A1 is een cruciale achterlandverbinding, forensen-route en ontsluit een flink aantal grotere steden. De A1 is 158 kilometer lang.

De A1 begint op het Knooppunt Watergraafsmeer met de A10, de ring van Amsterdam. Dit knooppunt ligt aan de oostzijde van de stad. De A1 loopt vanaf hier met 2x4 rijstroken naar het oosten langs Diemen. In oostelijke richting liggen kortstondig 5 rijstroken waarvan na een paar honderd meter de meest linkerrijstrook afvalt. Al snel volgt het knooppunt Diemen, waar de A9 begint en richting Haarlem en Alkmaar loopt. Hierna gaan 2x4 rijstroken via de Muiderbrug het Amsterdam-Rijnkanaal over en begint een wisselbaan van 2 rijstroken. Hierna zijn er 5+2+5 rijstroken. De snelweg loopt langs het stadje Muiden, waar de weg de rivier de Vecht kruist via het Aquaduct Vechtzicht. Vlak daarna volgt het knooppunt Muiderberg, waar de A6 begint naar Lelystad en Joure. De wisselstrook eindigt hier, waarna 2x3 rijstroken doorgaan naar het oosten.

Er volgen vlak na elkaar de aansluitingen Naarden-West en Naarden-Vesting. Hierna loopt de snelweg met een boog om Naarden-Vesting heen, vlak langs het Gooimeer. Vanaf de aansluiting Naarden gaan 2x2 rijstroken verder met aan weerszijden een spitsstrook, ingeklemd tussen woonwijken in de bossen en geluidschermen. De snelweg loopt hier over de uitlopers van de Utrechtse Heuvelrug, een bebost en glooiend gebied, en stijgt kortstondig naar zo'n 30 meter. Bij Laren volgt de provinciegrens met Utrecht.

Overige kenmerken (niet limitatief):

- Diemen-Noord;
- Diemen, nummer 2 en verbinding naar S114;
- Er is DVM aanwezig;
- Het traject wordt gebruikt door OV-partijen;
- Het traject wordt gebruikt door nood- en hulpdiensten.

Tijdsvenster

Klanteis-naam	Eistekst
A1 HRR Watergraafsmeer naar Diemen	Uitvoeringswijze en SLOT na gunning in overleg vaststellen.

3.3. A10 HRL KP. Amstel – KP. Watergraafsmeer

Algemene beschrijving – karakteristieken

Op de A10 links (buitenring), dit is in de richting van Amstelveen naar Zaanstad, wordt rijbaanbreed het asfalt vervangen en bij kunstwerken meerdere voegovergangen. De A10 vormt de ring van Amsterdam, en is de enige snelweg die volledig als ringweg is aangelegd in Nederland. De A10 begint en eindigt bij het knooppunt Coenplein en heeft een lengte van 32 km.

Bij het knooppunt Amstel gaat de ring Zuid over in de ring Oost. Dit knooppunt is tevens het beginpunt van de A2 die richting Utrecht en Maastricht loopt; noordwaarts loopt de s110 de stad een stukje in. De oostring telt 2x4 rijstroken en bedient het Amstel Business Park en de voorsteden Duivendrecht en Diemen. Dit is het kortste segment van de ringweg, met slechts 4 kilometer lengte. Vlak voor het knooppunt Watergraafsmeer gaat men onder het gelijknamige rangeerterrein van ProRail door dat half over de snelweg gebouwd is.

Overige kenmerken (niet limitatief):

- Amsterdam Rivierenbuurt, nummer 10 en verbinding naar S110 (alleen op rechts);
- Amsterdam-Overamstel, nummer 11 en verbinding naar S111;
- Amsterdam-Centrum, nummer 12 en verbinding naar S112;
- Amsterdam-Watergraafsmeer, nummer 13 en verbinding naar S113;
- Er is DVM aanwezig;
- Het traject wordt gebruikt door OV-partijen;
- Het traject wordt gebruikt door nood- en hulpdiensten;
- Het traject is onderdeel van een gevaarlijke stoffenroute.

Tijdsvenster

Klanteis-naam	Eistekst
A10 HRL Amstel - Watergraafsmeer	Uitvoeringswijze en SLOT na gunning in overleg vaststellen.

3.4. A10 HRR KP. Watergraafsmeer – KP. Coenplein [Zeeburgerbrug]

Algemene beschrijving – karakteristieken

In beide rijrichtingen wordt rijbaanbreed het asfalt en de voegovergangen vervangen. De Werkzaamheden concentreren zich op de Zeeburgerbrug. Dit gedeelte paragraaf heeft betrekking op de binnenring.

Bij het knooppunt Watergraafsmeer begint de A1, de snelweg richting Almere, Amersfoort en Hengelo. De snelweg steekt eerst via de Zeeburgerbrug het Amsterdam-Rijnkanaal over, waarna de snelweg afdaalt door de Zeeburgertunnel, die 2x3 rijstroken telt. Dit is de oostelijkste oeververbinding onder het IJ en het Noordzeekanaal tussen het Markermeer en de Noordzee. De A10 buigt hier naar het westen af en loopt door het noorden van de stad. De belangrijkste aansluiting is die met de S116, die via de IJtunnel naar het centrum loopt als expresweg. Naar het noorden gaat de N247 richting Volendam. Daarna komt de A10 weer bij het knooppunt Coenplein uit. De ring Noord telt eveneens 2x3 rijstroken.

Overige kenmerken (niet limitatief):

- Zeeburg, nummer 14 en verbinding naar S114;
- Nieuwendam, nummer 14 en verbinding naar S115;
- Amsterdam-Noord, nummer 15 en verbinding naar S116 en N247 naar Volendam;
- Amsterdam-Kadoelen, nummer 16 en verbinding naar S117;
- Amsterdam-Tuindorp Oostzaan, nummer 17 en verbinding naar S118;
- Er is DVM aanwezig;
- Het traject wordt gebruikt door nood- en hulpdiensten;
- Het traject is onderdeel van een gevaarlijke stoffenroute;
- Het traject wordt gebruikt door OV-partijen.

Tijdsvenster

Klanteisnaam	Eistekst
A10 HRR KP. Coenplein – KP. Watergraafsmeer	SLOT (tijdsreservering) is van 20 juli tot en met 8 september 2024. De Werkzaamheden aan HRL en HRR mag ON niet gelijktijdig uitvoeren. ON dient de Werkzaamheden aan HRL als eerst te voltooien. De uitvoeringswijze wordt na gunning in overleg vastgesteld.

3.5. A10 HRL KP. Coenplein – KP. Watergraafsmeer [Zeeburgerbrug]

Algemene beschrijving – karakteristieken

In beide rijrichtingen wordt rijbaanbreed het asfalt en de voegovergangen vervangen. De Werkzaamheden concentreren zich op de Zeeburgerbrug. Dit gedeelte paragraaf heeft betrekking op de buitenring.

Bij het knooppunt Watergraafsmeer begint de A1, de snelweg richting Almere, Amersfoort en Hengelo. De snelweg steekt eerst via de Zeeburgerbrug het Amsterdam-Rijnkanaal over, waarna de snelweg afdaalt door de Zeeburgertunnel, die 2x3 rijstroken telt. Dit is de oostelijkste oeververbinding onder het IJ en het Noordzeekanaal tussen het Markermeer en de Noordzee. De A10 buigt hier naar het westen af en loopt door het noorden van de stad. De belangrijkste aansluiting is die met de S116, die via de IJtunnel naar het centrum loopt als expresweg. Naar het noorden gaat de N247 richting Volendam. Daarna komt de A10 weer bij het knooppunt Coenplein uit. De ring Noord telt eveneens 2x3 rijstroken.

Overige kenmerken (niet limitatief):

- Zeeburg, nummer 14 en verbinding naar S114;
- Nieuwendam, nummer 14 en verbinding naar S115;
- Amsterdam-Noord, nummer 15 en verbinding naar S116 en N247 naar Volendam;
- Amsterdam-Kadoelen, nummer 16 en verbinding naar S117;
- Amsterdam-Tuindorp Oostzaan, nummer 17 en verbinding naar S118;
- Er is DVM aanwezig;
- Het traject wordt gebruikt door nood- en hulpdiensten;
- Het traject is onderdeel van een gevaarlijke stoffenroute;
- Het traject wordt gebruikt door OV-partijen.

Tijdsvenster

Klanteisnaam	Eistekst
A10 HRL KP. Watergraafsmeer – KP. Coenplein	SLOT (tijdsreservering) is van 20 juli tot en met 8 september 2024. De Werkzaamheden aan HRL en HRR mag ON niet gelijktijdig uitvoeren. ON dient de Werkzaamheden aan HRL als eerst te voltooien. De uitvoeringswijze wordt na gunning in overleg vastgesteld.