Den Haag

Inschrijvingsleidraad IPM team Bediencentrale Den Haag

Bijlage 3 - Taakomschrijving

Datum
januari 2021

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Algemene omschrijving van het project 3
1.2 Uitvoering 3

2 Integraal projectmanagement (IPM) 4
2.1 IPM in Den Haag 4
2.2 IPM-rollen 5

3 Overige zaken 7
3.1 Project specifieke kennis 7
3.2 Verwachte producten IPM team 7

4 Opdrachtomschrijving aannemer Bediencentrale Den Haag 9
4.1 Algemeen 9
4.2 Scope van de opdracht 10

1 Inleiding

Met deze uitvraag beoogt de gemeente Den Haag een opdrachtnemer te contracteren die de realisatie van het project Bediencentrale begeleidt door middel van de inzet van een Integraal projectmanagementteam (IPM) team dat het projectmanagement van het project Bediencentrale op een professionele gestructureerde wijze uitvoert. Integraal projectmanagement – zoals nader omschreven in hoofdstuk 2 – is de standaard bij Haagse projecten van deze omvang.

1.1 Algemene omschrijving van het project

De huidige bediencentrale ‘de Semafoor’ (hierna ook zo genoemd), gelegen op de kop van het Adriaan Maasplein te Scheveningen, dateert uit 1953 en was oorspronkelijk alleen voor scheepvaartbegeleiding bedoeld. Tijdens de aanleg van de Hubertustunnel (2004-2008) is besloten de bedienplaats van de Hubertustunnel ook in deze Semafoor onder te brengen, tezamen met de bediening van een drietal beweegbare bruggen en de pollers in Den Haag. Om dit te kunnen realiseren is de Semafoor destijds grondig verbouwd en zijn er, wegens gebrek aan ruimte, losse (tijdelijke) units naast het gebouw geplaatst. Sinds de inpassing van de bedienplaats van de Koningstunnel in 2019 is de ruimte in de Semafoor volledig bezet, waardoor er geen ruimte meer bestaat voor uitbreiding.

Naar verwachting wordt de Victory Boogie Woogietunnel (onderdeel van de Rotterdamsebaan) in 2021 opengesteld. Het is de wens van aanbesteder om de bedienplaats van deze tunnel tezamen met de bedienplaatsen van de andere objecten onder te brengen op één locatie. Omdat er in de huidige Semafoor geen ruimte meer is voor uitbreiding, het gebouw al meer dan 65 jaar oud is en de indeling van het gebouw niet meer voldoet aan de huidige (moderne) standaarden, is besloten de Semafoor te slopen en op dezelfde locatie een nieuwe en toekomstbestendige bediencentrale te realiseren, onder de naam “Bediencentrale Den Haag” (hierna ook zo genoemd).
Het project betreft het ontwerpen en realiseren van de Bediencentrale Den Haag. De Bediencentrale Den Haag dient in 2023 te zijn opgeleverd. Het IPM team wordt het aanspreekpunt voor de aannemer die is geselecteerd door de gemeente Den Haag.

1.2 Uitvoering

Algemeen
De opdrachtnemer is algemeen verantwoordelijk voor de uitvoering van het project en alle daarbij behorende werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor het behalen van het projectresultaat, te weten een nieuwe werkende bediencentrale in Scheveningen. Daaronder vallen de volgende werkzaamheden (niet limitatief):

Het aansturen van de aannemer op de door de gemeente Den Haag gecontracteerde werkzaamheden en voorwaarden, met de volgende fasen:

- ontwerp en realisatie Tijdelijke Huisvesting Scheepvaartcentrale;
- sloop Semafoor en bouwrijp maken grond;
- ontwerp en realisatie Bediencentrale Den Haag;
- sloop Tijdelijke Huisvesting Scheepvaartcentrale; en
- meerjarig onderhoud Bediencentrale Den Haag (overdrachtsfase, uiterlijk 2023);

Optionele werkzaamheden

Uitgangspunt bij bovenstaande opsomming is dat de gemeente Den Haag bij aanvang van de werkzaamheden van het IPM team een aannemer heeft gecontracteerd. Het is mogelijk dat dit door omstandigheden niet zo blijkt te zijn. Optioneel zijn daarom de volgende werkzaamheden:

- Het uitvoeren van een aanbesteding voor de werkzaamheden zoals hierboven is beschreven bij 1.2. Algemeen.
- Het contracteren van een aannemer in overleg met de Opdrachtgever

Deze optionele werkzaamheden dienen niet opgenomen te worden in de prijsopgave. In het geval dat dit van toepassing is, valt dit onder meerwerk, dat verrekend wordt tegen de bij de inschrijving opgegeven uurtarieven.

Overige werkzaamheden

Het organiseren en zorgdragen (o.a. waar nodig aanbesteden en laten uitvoeren door derden) voor alle overige werkzaamheden, die niet tot de verantwoordelijkheid van de aannemer behoren, waaronder:

- aanpassingen buiten het werkterrein aan de glasvezelverbindingen tussen de Semafoor en de tunnels en bruggen;
- aanpassingen aan het netwerk tussen de Semafoor, het stadhuis van de gemeente, de tunnels en de bruggen;
- aanpassingen in de bestaande brug- en tunnel bedieningssystemen;
- het verkrijgen van alle vergunningen welke noodzakelijk zijn gedurende de bouwperiode en voor de ingebruikname;
- afstemming en overdracht naar beheerder;
- afstemming met omgeving/stakeholders;
- Eventuele andere werkzaamheden die noodzakelijk zijn om het projectresultaat te behalen.

2 Integraal projectmanagement (IPM)

2.1 IPM in Den Haag

Gemeente Den Haag heeft in 2015 besloten om Integraal projectmanagement (hierna: IPM) in te zetten voor projecten waar dat kan. IPM is een samenwerkingsvorm waarbij de verantwoordelijkheden van een project worden verdeeld over meerdere personen. Doel van IPM is om via deze manier zo eenduidig mogelijk projecten te managen. Met

integraal projectmanagement wordt het projectmanagement op een professionaliseerde wijze opgepakt. Wanneer de vijf rollen vanaf de start van een project worden toegepast, ontstaat consistente kennisontwikkeling en kennisoverdracht in de verschillende fases van een project. Omdat gedurende het gehele project dezelfde aanspreekpunten gelden, kan sneller en beter afgewogen worden ingespeeld op nieuwe invloeden. Opdrachtnemer is verplicht ervoor te zorgen dat alle hieronder genoemde IPM-rollen binnen het door hem in te zetten IPM-team worden vervuld.

2.2 IPM-rollen

Het IPM-model onderscheidt vijf gelijkwaardige rollen;

- projectmanager;
- manager projectbeheersing;
- omgevingsmanager;
- technisch manager;
- contractmanager.

Iedere rolhouder vertegenwoordigt een specifiek deelbelang en samen wegen ze beslissingen af. Het voordeel hiervan is dat ze sneller en beter afgewogen inspelen op nieuwe invloeden. Iedere rolhouder moet besluitvaardig zijn, initiatief nemen en goed kunnen samenwerken. Afhankelijk van de aard en omvang van het project kunnen de vijf rollen door vijf of minder mensen worden vervuld.
In het IPM model staat naast de ambtelijk opdrachtgever de projectcontroller voor advies, checks and balances. De opdrachtgever en projectcontroller in deze opdracht zijn van de afdeling Opdrachtgeving van de gemeente Den Haag.

De **projectmanager** is eindverantwoordelijk voor het projectresultaat. De integraal projectmanager is eindverantwoordelijk voor het realiseren van de projectopdracht binnen de gestelde kaders van tijd, kwaliteit en geld. Hij rapporteert aan de ambtelijk opdrachtgever. Intern richt hij zich vooral op de relationele verbindingen tussen teamleden.

De **manager projectbeheersing** is verantwoordelijk voor het sturen op evenwicht tussen scope, planning, budget, kwaliteit, risico's, informatie, organisatie, duurzaamheid en de beleidsdoelstellingen van het project. De manager projectbeheersing heeft een centrale rol in het projectteam. Deze manager is verantwoordelijk voor de integrale projectbeheersing van het project en regelt met name de interne kant van het project. Ook vergroot de manager projectbeheersing de voorspelbaarheid van het project. Deze rol is vooral operationeel en tactisch, met een belangrijke advies- en signaalfunctie aan de projectmanager.

De **omgevingsmanager** is verantwoordelijk voor de acceptatie van het projectresultaat binnen de gestelde kaders in de projectopdracht. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor de acceptatie van het projectresultaat door de stakeholders. Het is de verantwoordelijkheid van de omgevingsmanager dat het project met voldoende maatschappelijke inbedding wordt gerealiseerd, binnen de gestelde publiekrechtelijke en privaatrechtelijke randvoorwaarden. Hij agendeert proactief onderwerpen die invloed kunnen hebben op de kwaliteit of scope van het project. De omgevingsmanager opereert op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

De **technisch manager** voert regie over het gehele ontwerpproces, van het Programma van Eisen tot en met het bestek, en stuurt daarvoor alle technische disciplines binnen dit werkterrein aan. Een goede samenwerking met de omgevingsmanager (wensen, eisen en beperkingen vanuit omgeving) en de contractmanager (vertaling naar contractvoorwaarden en in een latere fase de technische inbreng bij de contractbeheersing) is daarbij belangrijk.

De **contractmanager** is verantwoordelijk voor het afdekken van risico's en dat alle afspraken op papier worden gezet; het inkoopplan, de contractering en contractbeheersing (het vaststellen van de inkoopbehoefte, het opstellen van het inkoopplan en aanbestedingsstrategie, de contractvoorbereiding, contractaanbesteding en contractuitvoering richting (markt)partijen, de contractbeheersing (contractbewaking) en realisatie van het contract binnen de projectkaders. Dit geldt voor alle (type) contracten in een project (werken, leveringen en diensten).

3 Overige zaken

3.1 Project specifieke kennis

Voor de begeleiding van de realisatie van de bediencentrale is, project specifieke kennis, naast projectmanagement competenties, binnen het IPM team noodzakelijk. Dit betreft kennis o.a. op het gebied van:

- Bouwkunde en Architectuur;
- ICT;
- Netwerken;
- Bediencentrales (Scheepvaart, Tunnels, Bruggen);
- Technische installaties;
- Verificatie en Validatieprocessen;
- Van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Deze kennis dient in het IPM team te zijn vertegenwoordigd. Dit kan bij één de 5 hoofdrollen onder gebracht zijn, maar het is ook mogelijk voor deze kennis een extra lid aan het team wordt toegevoegd.
Daarnaast moet de rol van projectsecretaris binnen het team vervuld worden. Ook voor deze rol geldt dat deze taak door een bestaand teamlid vervuld kan worden, maar ook dat er mogelijk een extra rol aan het team wordt toegevoegd.

3.2 Verwachte producten IPM team

De volgende producten worden (niet-limitatief) van het IPM team verwacht:

- Een maandelijkse highlightrapportage (1 A4), invulling overleg met de opdrachtgever;
- Een kwartaalrapportage met daarin de voortgang van het project op de GROTICK aspecten, in overleg met de opdrachtgever;
- Een actueel risicodossier;
- Het actualiseren van de financiële prognose (halfjaarlijks);
- Een opleverdossier, afgestemd met de beheerder;
- Eventueel in het kwaliteitsdocument (zie 4.1.2) aangegeven documenten.

De producten dienen te voldoen aan de daarvoor geldende standaarden van de gemeente Den Haag. Formats voor de aan te leveren documenten en dossiers worden verstrekt door de gemeente Den Haag.

Voorts dient het IPM-team een maandelijks prestatieverklaring ter ondertekening aan te bieden aan de opdrachtgever ten behoeve van het aantal te factureren uren. De prestatieverklaring dient als bijlage bij de factuur verzonden te worden.

Stakeholders
De volgende stakeholders zijn op dit moment bekend:

- Gemeente Den Haag, DSB, stedelijk beheer;
- Gemeente Den Haag, DSB, bereikbaarheid en verkeersmanagement (BVM);

- Gemeente Den Haag, Havenbedrijf;
- Gemeente Den Haag, DSO, bouwen en wonen
- Gemeente Den Haag, Welstand- en Monumentencommissie
- Rijkswaterstaat;
- Omgeving bouwlocatie, zoals hotels, de visafslag en andere bedrijven;
- Oud vissers Scheveningen;
- Omgevingsdienst Haaglanden.
- De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
- Veiligheidsregio Haaglanden

4 Opdrachtomschrijving aannemer Bediencentrale Den Haag

De tekst in dit hoofdstuk is een kopie van de tekst uit de uitvraag aan de aannemer voor de bouw van de bediencentrale (BEC#SEL_00001) en wordt ter informatie verstrekt. Dit is dus geen onderdeel van de uitvraag inhuur IPM team bediencentrale Den Haag.

4.1 Algemeen

In de nieuw te bouwen Bediencentrale Den Haag dient de beoogd opdrachtnemer (hierna: “de opdrachtnemer”) in één ruimte meerdere kleine ‘centrales’ te huisvesten: een Scheepvaartcentrale, een Tunnelcentrale, Brugbediening en Pollerbediening. Elke ‘centrale’ c.q. ‘bedienplaats’ heeft zijn eigen kenmerken en behoeften (zie hierna onder functies).
Daarnaast rust op de opdrachtnemer een coördinatieverplichting. Het gaat daarbij in ieder geval om de coördinatie van de volgende werkzaamheden van derden:

- de integratie van de verschillende bedienings- en bewakingssystemen in de Bediencentrale Den Haag;
- de aansluiting van de bedienings- en bewakingssystemen op het DMZ-netwerk van de gemeente Den Haag (een afgeschermd netwerk voor de tunnels en bruggen);
- de kantoorautomatisering; en
- de koppeling van Vessel Traffic Services (VTS) met systemen van derden.

Van de opdrachtnemer wordt verwacht dat hij de integratie en coördinatie van deze werkzaamheden verzorgt, zodanig dat de Bediencentrale Den Haag bij oplevering integraal functioneert en volledig is ingepast in de omgeving.
Gedurende de realisatie van de Bediencentrale Den Haag zal de bediening van de Haagse tunnels, bruggen en pollers tijdelijk worden ondergebracht in het dienstgebouw van de nieuwe Victory Boogie Woogietunnel, waar de Secundaire Bediencentrale van de gemeente Den Haag is gehuisvest. Deze nieuwe Haagse tunnel (inclusief Secundaire Bediencentrale) zal naar verwachting eind 2020 worden opengesteld.
De gemeente heeft de ambitie om de Bediencentrale Den Haag over de gehele levenscyclus CO2- en energieneutraal te laten zijn. Daarnaast is het de wens van de gemeente om voor de Bediencentrale Den Haag zoveel mogelijk gebruik te maken van alternatieve energiebronnen en zoveel als mogelijk te voorzien van energie-efficiënte installaties.

De prominente locatie van de Semafoor op de kop van het Noordelijk Havenhoofd aan het eind van de Scheveningse boulevard vraagt om een bijzonder gebouwontwerp voor de Bediencentrale Den Haag. De Gemeente heeft daarom een architectonisch ontwerp voor het gebouw laten maken, dat in lijn is met het beeldkwaliteitsplan van de Scheveningse Haven. Het betreft een ontwerp voor een op zichzelf staand gebouw, dat toch een eigen uitstraling en karakter heeft, met ronde vormen en kleur- en materiaalgebruik dat is afgestemd op het zeeklimaat en de omliggende gebouwen. Bij

het ontwerp is rekening gehouden met de eisen en wensen van de toekomstige gebruikers. Het is daarom van belang dat dit architectonische ontwerp en de beoogde esthetische uitstraling worden behouden.
Het architectonische ontwerp wordt tezamen met het beeldkwaliteitsplan van de Scheveningse haven in de inschrijvingsfase van de aanbesteding aan de geselecteerde gegadigden verstrekt. De opdrachtnemer dient dit ontwerp na gunning verder door te detailleren tot een uitvoeringsontwerp, met behoud en aandacht voor de architectonische uitgangspunten.

4.2 Scope van de opdracht

De scope van de opdracht bestaat in hoofdlijnen uit:
1. ontwerp en realisatie Tijdelijke Huisvesting Scheepvaartcentrale;
2. sloop Semafoor en bouwrijp maken grond;
3. ontwerp en realisatie Bediencentrale Den Haag;
4. sloop Tijdelijke Huisvesting Scheepvaartcentrale; en
5. meerjarig onderhoud Bediencentrale Den Haag (duur: 15 jaar).

In het navolgende is een beschrijving op hoofdlijnen weergeven van deze onderdelen. De meer gedetailleerde beschrijving en de eisen worden beschreven in de Vraagspecificatie, die bij de start van de inschrijvingsfase zal worden verstrekt.

Ad 1. ontwerp en realisatie Tijdelijke Huisvesting Scheepvaartcentrale
De scheepvaartcentrale dient gedurende het gehele project volledig operationeel te blijven. Dit betekent dat de opdrachtnemer vóór de sloop van de Semafoor een tijdelijke huisvesting voor de scheepvaartcentrale dient te hebben voorbereid, ontworpen en gerealiseerd. Omdat de scheepvaartcentrale een direct uitzicht op de havenmond en op het ankergebied voor de kust van Scheveningen nodig heeft, dient de tijdelijke huisvesting van de scheepvaartcentrale in de directe nabijheid van de Semafoor te worden gerealiseerd.

Ad 2. sloop Semafoor en bouwrijp maken grond
Zodra de scheepvaartcentrale, de tunnelcentrale en de bediening van de bruggen en pollers tijdelijk elders zijn gehuisvest en volledig naar behoren functioneren, dient de Semafoor (inclusief de losse (tijdelijke) units naast het gebouw) volledig te worden gesloopt. Daarnaast dient de opdrachtnemer de grond bouwrijp te maken en diverse kabels en leidingen te verleggen.

Ad 3. ontwerp en realisatie Bediencentrale Den Haag
Beschrijving toekomstig gebouw
De Bediencentrale Den Haag is gepositioneerd op de kop van het Noordelijk Havenhoofd, op de scheidslijn tussen het hoger gelegen boulevardniveau en het lager gelegen kadeniveau. Het gebouw bestaat uit circa 1400 m2, verdeeld over vier bouwlagen. Op de eerste bouwlaag, op het laagste niveau aan de kade, bevindt zich een ondergrondse stalling voor motorvoertuigen. De twee daarboven gelegen bouwlagen bestaan voornamelijk uit technische ruimten en enkele kantoren voor de havenmeester. De bovenste bouwlaag is dubbel hoog en bevat een vergaderruimte en een bedienzaal waarin de bedienplaatsen voor de Scheepvaartcentrale, de Tunnelcentrale, de Brugbediening en de Pollerbediening zijn gepositioneerd.

Functies
Het gebouw zal in ieder geval de hierna beschreven functies vervullen.

1. Scheepvaartcentrale (SC)
De scheepvaartcentrale dient in de Bediencentrale Den Haag volledig nieuw te worden ingericht. Het gaat daarbij onder meer om nieuwe bedienplaatsen, een nieuwe radar en een nieuwe portofoon/marifoon. Van belang is dat de medewerkers van de scheepvaartcentrale vanuit de bedienplaatsen zicht op zee hebben.

2. Tunnelcentrale (TC)
De bedienplaatsen van de Haagse tunnels, inclusief videowall en noodbedienpanelen, dienen in de Bediencentrale Den Haag te worden gerealiseerd. Vanaf elke bedienplaats dienen ten minste drie tunnels tegelijkertijd te kunnen worden bediend (middels een besturings- en bewakingssysteem). Voor de bediening van de tunnels dient gebruik te worden gemaakt van een zogenaamde 'Multi Aanraak Paneel', waarin onder andere alle audio (zoals telefoon, noodtelefoon en omroep) is ondergebracht. Op deze wijze heeft de operator slechts één scherm nodig voor alle audiobediening. De besturings- en bewakingssystemen van de verschillende tunnels zijn reeds ontwikkeld en zijn niet met elkaar geïntegreerd. Het onderhoud van de besturings- en bewakingssystemen zijn in andere contracten ondergebracht. Het onderhoud van de bedienplaatsen zelf valt wel binnen de scope van deze opdracht. De Tunnelcentrale dient niet alleen geschikt te zijn voor de Haagse tunnels (de Hubertustunnel, de Koningstunnel en de Victory Boogie Woogietunnel), maar ook voor ten minste drie extra wegtunnels.

3. Brugbediening (BB)
In de Bediencentrale Den Haag dient tevens een bedienplaats te worden gerealiseerd die de bediening van de bruggen in Den Haag mogelijk maakt. Deze bedienplaats dient aan te sluiten op de bestaande bedieningssoftware van de bruggen. De bedienplaats voor de brugbediening dient niet alleen geschikt te zijn voor de Haagse bruggen (de Trekvlietbrug, de Binckhorstbrug en de Laakbrug), maar ook voor ten minste één extra brug.

4. Pollerbediening (PB)
De pollers worden bediend middels een bestaande applicatie die vanaf een bedienplaats in de Bediencentrale Den Haag moet kunnen worden bediend. Deze bedienplaats dient ook geschikt te zijn voor toekomstige extra pollers.

5. Verkeerscentrale (VC)
In de Bediencentrale Den Haag dient een ruimtereservering voor een verkeerscentrale in de vorm van een fysieke ruimte te worden opgenomen. In het architectonisch ontwerp (dat tijdens de inschrijvingsfase zal worden verstrekt) is hier reeds in voorzien.

6. Havenbedrijf
De Scheveningse haven wordt jaarlijks door meer dan 7.500 schepen bezocht. Niet alleen door offshore-, vracht- en koelschepen, maar ook door verschillende visserijschepen en de recreatievaart met kleine en grotere schepen. In het Havenbedrijf wordt de administratie rondom de scheepvaart bijgehouden en wordt meegewerkt aan de vele activiteiten die in Scheveningen worden georganiseerd. Hiervoor zijn (drie)

afsluitbare kantoorruimten in de Bediencentrale Den Haag nodig met zicht op de haven, inclusief ICT-voorzieningen, zoals kantoor-pc's en printers.

7. Inpandige stallingsruimte motorvoertuigen
In de Bediencentrale Den Haag dient een inpandige stallingsruimte voor motorvoertuigen te worden gerealiseerd geschikt voor 12 auto's, (brom)fietsen en een RIB-boot. Het gaat daarbij om een kelderconstructie, waarbij de fundering tussen bestaande groutankers moet worden gerealiseerd.

8. Vergader- en calamiteitenruimte
In de Bediencentrale Den Haag dient een vergader- en calamiteitenruimte voor ten minste 20 personen te worden gerealiseerd. Deze ruimte dient direct uitzicht te hebben op de bedienzaal en dient op korte loopafstand van de bedienplaatsen te zijn gepositioneerd. Daarnaast dient deze ruimte flexibel te worden ingericht, zodat de ruimte ook kan worden gebruikt voor calamiteiten en evenementen.

9. Recreatieruimte voor oud vissers
In de bestaande Semafoor is een recreatieruimte voor oud vissers aanwezig. Een vergelijkbare ruimte moet ook in de Bediencentrale Den Haag worden ingericht. Met de oud vissers is afgesproken dat er voor hen tijdens de realisatie van het Werk te alle tijden een recreatieruimte aanwezig zal zijn, die ook goed te bereiken is voor mindervaliden.

Installaties
Het ontwerp en de realisatie van de gebouwinstallaties voor de Bediencentrale Den Haag maakt onderdeel uit van de scope van de opdracht. Het betreft onder meer de volgende gebouwinstallaties:

- inbraaksysteem;
- toegangssysteem;
- klimaatinstallatie;
- brandmeldinstallatie;
- brandblusinstallatie;
- verlichting;
- CCTV;
- energievoorziening;
- aarding en bliksembeveiliging;
- intercom;
- lift; en
- telecom.

Tevens behoren de objectgebonden installaties ten behoeve van de hiervoor beschreven functies tot de scope van de opdracht. Het betreft onder meer:

- Algemeen:
    - netwerkapparatuur.
- Scheepvaartcentrale:
    - bedienplaats, bestaande uit: desk met benodigde schermen, toetsenborden, etc.;
    - radar;
    - marifoon;
    - portofoon; en

    - CCTV.
- Tunnelcentrale:
    - bedienplaatsen, bestaande uit: desk met benodigde schermen, toetsenborden, etc.;
    - videowall; en
    - multi aanraak paneel (MAP) ten behoeve van de integratie van audiosystemen.
- Brugbediening:
    - bedienplaats, bestaande uit: desk met benodigde schermen, toetsenborden, etc.

Ad 4. sloop Tijdelijke Huisvesting Scheepvaartcentrale
Zodra de Bediencentrale Den Haag is gerealiseerd en naar behoren functioneert, dient de opdrachtnemer de tijdelijke huisvesting van de Scheepvaartcentrale te slopen.

Ad 5. meerjarig onderhoud Bediencentrale Den Haag (duur: 15 jaar)
De opdrachtnemer is tevens verantwoordelijk voor het meerjarig onderhoud van de Bediencentrale Den Haag voor de duur van 15 jaar, met uitzondering van het casco-onderhoud van het gebouw. In de Vraagspecificatie zal een meer specifieke afbakening van de scope van het meerjarig onderhoud worden gegeven.

Buiten de scope van de opdracht aannemer
De volgende onderdelen vallen expliciet buiten de scope van de opdracht voor de Bediencentrale Den Haag:
- aanpassingen buiten het werkterrein aan de glasvezelverbindingen tussen de Semafoor en de tunnels en bruggen;
- aanpassingen aan het netwerk tussen de Semafoor, het stadhuis van de gemeente, de tunnels en de bruggen;
- aanpassingen in de bestaande brug- en tunnel bedieningssystemen; en
- het casco-onderhoud van het gebouw.

Stikstof
De Bediencentrale Den Haag bevindt zich tussen twee Natura 2000-gebieden (Westduinpark & Wapendal en Meijendel & Berkheide). Er zal hierdoor rekening moeten worden gehouden met het optreden van mogelijk negatieve effecten door stikstofdepositie. Uit onderzoek volgt dat er met name in de realisatiefase van de Bediencentrale Den Haag maatregelen moeten worden getroffen om de stikstofemissie te verminderen. Het totale brandstofverbruik en de stage-klasse van de mobiele werktuigen bepalen in hoge mate de stikstofdepositie ten gevolge van de (bouw)werkzaamheden in de realisatiefase op nabijgelegen Natura 2000-gebieden en habitattypen.
In opdracht van de gemeente Den Haag is met behulp van de AERIUS-calculator een berekening uitgevoerd waarbij de verschillende stage-klassen van mobiele werktuigen zijn vergeleken. Hieruit lijkt te volgen dat er met de inzet van mobiele werktuigen uit stageklasse IV geen significante gevolgen (≤ 0,00 mol/ha/jr) op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Meijendel & Berkheide en Westduinpark & Wapendal lijken te zijn.

Om die reden wordt in de Vraagspecificatie van het DBM-contract vooralsnog vastgelegd dat de opdrachtnemer verplicht is om bij het uitvoeren van de Werkzaamheden enkel mobiele werktuigen in te zetten uit stage-klasse IV.