Den Haag

Datum
17 december 2019

Registratienummer
DSB/2019.55
RIS304173

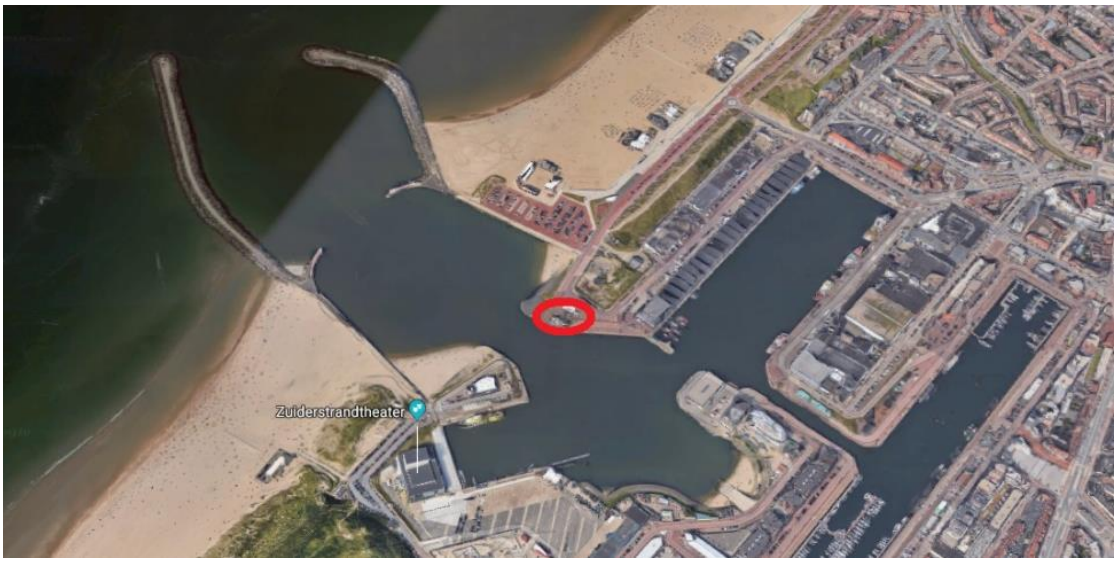
Voorstel van het college inzake Voorlopig Ontwerp bediencentrale Den Haag

Inleiding

De Scheveningse haven is een belangrijk gebied voor de maritieme activiteiten van Den Haag (zowel beroepsvaart als recreatief). Het Norfolkterrein en het gebied rond de Visafslag incl. de boulevard zijn bovendien volop in ontwikkeling. In dit gebied staat de Haagse bediencentrale (semafoor), van waaruit het scheepvaartverkeer van en naar de haven van Scheveningen wordt begeleid en Haagse tunnels, bruggen en pollers worden bediend. In de bediencentrale wordt 24 uur per dag, 7 dagen per week gewerkt.

Het gebouw van de bediencentrale dateert uit 1953. Oorspronkelijk werd alleen het scheepvaartverkeer vanuit de centrale bediend. Met de komst van de Hubertustunnel in 2008 is ook de bediening en bewaking van de Hubertustunnel en de Koningstunnel ondergebracht in de bediencentrale op Scheveningen. Om dit mogelijk te maken zijn destijds een ‘tijdelijk’ techniekgebouw en een container met daarin o.a. een noodstroomaggregaat naast het gebouw geplaatst.

In latere jaren is ook de bediening van enkele beweegbare bruggen en van de pollers in de stad in het gebouw ondergebracht.



Figuur 1: locatie bediencentrale


Figuur 2: voorzijde bediencentrale


Figuur 3: achterzijde bediencentrale

Mede vanwege de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) is de Koningstunnel dit jaar grootschalig gerenoveerd, waarbij er ook een nieuwe en meer uitgebreide bedienplek voor de Koningstunnel in de bediencentrale is gekomen. Dit was nodig omdat in de Koningstunnel alle systemen vervangen en uitgebreid zijn.

De Warvw vereist dat ook de nieuwe Victory Boogie Woogietunnel (onderdeel van project Rotterdamsebaan) vanaf de openstelling is aangesloten op een bediencentrale. Binnen het bestaande gebouw op de Adriaan Maaskade is fysiek geen ruimte meer om ook de bedienplaats voor de Victory Boogie Woogietunnel een plek te geven. Ook is de bestaande bediencentrale bouwkundig niet geschikt voor renovatie in combinatie met verdere uitbreiding.

In 2018 is besloten de huidige bediencentrale te vernieuwen (RIS299495 en RIS300605) om daarmee het toezicht op tunnels, bruggen en pollers en de begeleiding van het scheepsvaartverkeer in Den Haag te waarborgen.

Afgelopen periode is samen met diverse stakeholders gewerkt aan het ontwikkelen van een plan voor een nieuwe bediencentrale. Als bijlage bij dit raadsvoorstel ontvangt u het Voorlopig Ontwerp voor deze nieuwe bediencentrale Den Haag.

Met de nieuwe bediencentrale krijgt Den Haag er een duurzaam en toekomstbestendig gebouw bij, dat in bijzondere mate bijdraagt aan de veiligheid en het functioneren van de stad. Tunnels, pollers en beweegbare bruggen vormen immers essentiële schakels in de stedelijke infrastructuur. Voor de economische bloei van de zeehaven Scheveningen en de veiligheid van schepen en hun bemanning is een goede scheepvaartbegeleiding cruciaal.

Opgave

Locatie

De nieuwe bediencentrale komt op de plek van de huidige bediencentrale aan de Adriaan Maaskade te staan. Vanuit het gebouw op deze locatie is er direct zicht op de havenmond en op zee.

Multifunctioneel

De bestaande bediencentrale is in de loop der jaren uitgegroeid tot een samenvoeging van losse objecten / gebouwen, zoals technische ruimte en noodstroomaggregaat, met daaromheen een hek. Daarnaast zijn delen van het Havenbedrijf momenteel elders ondergebracht, zoals de kantoren van het Havenbedrijf in de Visafslag en de opslag van oliebestrijdingsmateriaal in de Eerste Haven. De nieuwbouw van de bediencentrale biedt de kans om een einde te maken aan deze versnippering door personeel en materieel op één locatie bijeen te brengen. Dit komt de efficiëntie ten goede en verbetert de ruimtelijke kwaliteit van het Noordelijk Havenhoofd.

Inpandig parkeren

De gemeente wil de boulevard bij het Noordelijk Havenhoofd autoluw maken. Dit houdt in dat de medewerkers van de bediencentrale niet langer vlakbij hun werkplek op straat kunnen parkeren. Omdat het voor het personeel van de bediencentrale noodzakelijk is in geval van een calamiteit onmiddellijk naar de plek van het incident te kunnen gaan of de bediencentrale te kunnen bereiken, is parkeren direct bij de bediencentrale een voorwaarde. Bovendien biedt parkeerruimte in de directe nabijheid van de centrale bij de wisseling van de diensten (o.a. aan het begin van de nacht) een sociaal veilige aankomst of vertrek voor de werknemers. Om deze redenen en met het oog op de ontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd is er inpandig parkeren in het ontwerp voor de nieuwe bediencentrale opgenomen.

Toekomstbestendig

Om ervoor te zorgen dat de nieuwe bediencentrale toekomstbestendig is, is er in het ontwerp rekening gehouden met ruimte voor eventuele toekomstige nieuwe tunnels, bruggen en pollers. Ook is er ruimte gereserveerd voor de mogelijke huisvesting van de Haagse verkeersmanagementcentrale die nu in het stadhuis is gevestigd.

Energieneutraal
De nieuwe bediencentrale wordt gehuisvest in een energieneutraal gebouw. De bediencentrale wordt zoveel als mogelijk voorzien van gebouw gebonden installaties die energie-efficiënt zijn. Ook zal het gebouw gebruik maken van alternatieve energiebronnen.

Overige voorzieningen
In de huidige situatie is er onderin de bediencentrale (op maaiveldniveau) een recreatieruimte voor oud-vissers ('t Palmhuisje). In de nieuwe bediencentrale komt er op boulevardniveau, net als in de oorspronkelijke situatie, ook een recreatieruimte voor oud-vissers. Voor de bediencentrale staat de 'Leugenbank', een geschenk van de bevolking van Scheveningen ter gelegenheid van de opening van de Tweede Haven in 1931. De Leugenbank wordt uiteraard behouden en krijgt een nieuwe plek op het Noordelijke Havenhoofd. De locatie wordt bepaald in het nog op te stellen ontwerp voor de openbare ruimte van het Noordelijk Havenhoofd.



Figuur 4: Leugenbank met daarachter op boulevardniveau 't Palmhuisje

Stedenbouwkundige inpassing
De locatie van de nieuwe bediencentrale op het Noordelijk Havenhoofd betreft een prominente plek aan het eind van de Scheveningse boulevard. Het voorlopig ontwerp van de bediencentrale past stedenbouwkundig bij de opzet van het gebied. De nieuwe bediencentrale is als het ware het schakelpunt tussen de boulevard en de lager gelegen kade (Adriaan Maaskade) als representant van de haven. Het gebouw sluit vanuit alle kanten aan op de verschillende karakters van zijn omgeving.
Het gebouw bestaat uit vijf bouwlagen, maar in het ontwerp is het volume in hoofdlijnen opgedeeld in drie delen; kade met toegang tot de parkeergarage, technische ruimten en bedienzaal. Tegelijkertijd blijft het gebouw één geheel met een sterke oriëntatie naar de zee en de haven.

Voorlopig Ontwerp
In de figuren 5 en 6 is het voorlopig ontwerp voor de bediencentrale op het Adriaan Maasplein weergegeven. In bijlage 1 'Voorlopig ontwerp bediencentrale Scheveningen' is het ontwerp in meer detail beschreven en afgebeeld.



Figuur 5: aanzicht bediencentrale vanaf Noordboulevard



Figuur 6: aanzicht vanaf havenmond op gevel aan de werkkade

De parkeergarage ligt op het niveau van de kade. De werknemers kunnen met de auto of fiets vanuit deze zijde het gebouw inrijden. Ook is voorzien in een stalling voor een boot van het Havenbedrijf die op een trailer naar binnen gereden kan worden en in ruimte voor de opslag van oliebestrijdingsmiddelen. De gevel op kadeniveau is gemaakt van baksteen met daarin een horizontaal rooster dat zorgt voor natuurlijke luchtventilatie.

De twee daarboven gelegen verdiepingen zijn kleiner van formaat, en vormen de sokkel van het gebouw. Deze sokkel bevindt zich tussen de bovenste etage met de bedienzaal en de parkeergarage ter hoogte van de werkkade. Hierdoor blijven de zichtlijnen vanaf de boulevard intact. De technische verdiepingen, inclusief

de kantoorruimte, hebben bovendien een schuine vorm aan de zeezijde. Bezoekers die op het terras van het naastgelegen hotel zitten kunnen zo onder de bedienzaal door kijken.
Op boulevardniveau bevindt zich de entree voor bezoekers. Deze is duidelijk herkenbaar door een hoge en transparante uitsparing uit het volume. Aan de zeezijde bevindt zich de ruimte voor oud-vissers. Op de eerste etage boven boulevardeniveau bevinden zich aan de zijde van de havenmond de kantoren van de havendienst en een lockerruimte. Voor de rest zijn de twee verdiepingen van 'de sokkel' met name bedoeld voor de diverse technische installaties die nodig zijn voor het uitvoeren van de verschillende werkzaamheden in de bediencentrale.

Bovenin het gebouw is de hoofdfunctie van het gebouw huisvest, de bedienzaal. Deze verdieping is zoveel mogelijk richting zee getrokken. Op die manier heeft het personeel voor de maritieme functies vanuit het gebouw goed en vrij uitzicht over zee en ook over het beachstadion heen. Zij kunnen hun werk hierdoor beter en makkelijker uitvoeren. Om te voorkomen dat de bedienplaats voor zeevaart last krijgt van hinderlijke schitteringen staat het glas onder een hoek van 15 graden. Dit is in de gehele voorzijde doorgetrokken, waardoor aan de buitenzijde van het gebouw het beeld van zeeschepen wordt opgeroepen. De bovenste laag van het gebouw is extra hoog omdat hier een grote videowall geplaatst moet worden. Dit grote scherm wordt gebruikt om de camerabeelden uit de diverse tunnels in Den Haag te kunnen bedienen en bewaken. Medewerkers kunnen vanuit de bedienzaal het balkon op stappen om direct contact te leggen met de schepen die de haven in varen. Daarnaast bevinden zich op deze etage een keuken en een vergaderruimte. De luchtbehandelingskast van het gebouw is dusdanig in het ontwerp opgenomen dat deze vanuit de omgeving niet zichtbaar is.

Op het dak van het gebouw is ruimte voor zonnepanelen en een mast ten behoeve van de seinen voor de scheepvaart.

Materialisatie
Met de gekozen materialisatie en detaillering van het gebouw ontstaat een robuust en stoer karakter dat recht doet aan de schaal en sfeer van deze locatie. Het gebouw vertelt in het exterieur wat zich binnen afspeelt. Gezien het zeeklimaat kunnen niet alle materialen worden toegepast. Naast glas wordt in het bovenste deel van het gebouw van de gevels ook gebruik gemaakt van geanodiseerd aluminium. Dit is een materiaal dat goed tegen zout kan. De sokkel van het gebouw bestaat uit baksteen. Door de verschillende materialen ontstaat een duidelijk onderscheid tussen de sokkel en het bovengelegen 'schip'. Het naastgelegen hotel heeft door de zeilvormige gevel een nautische uitstraling. De bediencentrale refereert ook aan maritieme vormgeving, waardoor er op deze plek een symbiose tussen de twee gebouwen ontstaat.

Afstemmen/Raadplegen
Door middel van workshops met de toekomstige gebruikers/medewerkers van de bediencentrale en gesprekken met diverse stakeholders, zoals Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap van Delfland zijn eisen en ideeën opgehaald waarmee in de ontwerpfase rekening is gehouden. Vervolgens is het ontwerp besproken en afgestemd met diverse betrokkenen, zoals de gebruikers van 't Palmhuisje en de bouwer en eigenaar van het nieuwe naastgelegen hotel.

Op 9 mei 2019 heeft het Kwaliteitsteam Scheveningen Haven positief geadviseerd over het ontwerp.
Op dinsdag 4 juni 2019 was er een informatiebijeenkomst over het concept Voorlopig Ontwerp op locatie bij het Havenbedrijf (Visafslagweg 1). Hiervoor waren bewoners, ondernemers en andere betrokken rond de Scheveningse Haven uitgenodigd. Ca. 25 personen hebben de informatiebijeenkomst bezocht. De mensen die zijn langskwamen waren met name benieuwd naar het ontwerp van het nieuwe gebouw.

Ruimtelijk kader
Voor de nieuwbouw van de bediencentrale moeten de huidige ruimtelijke kaders van het vigerende bestemmingsplan Scheveningen Haven worden aangepast. Zo wordt de nieuwe bediencentrale onder andere groter dan de huidige centrale. In dit verband is er een aanvraag beginseluitspraak ingediend.

Beheer
De grond en het gebouw zijn en blijven in eigendom van de gemeente Den Haag. De bestaande beheerlasten (excl. personeel) zijn op jaarbasis op € 183.200,00. De extra beheerlasten worden gedekt vanuit het reeds becijferde jaarlijkse beheerbudget (€ 5 mln.) van de Rotterdamsebaan (RIS299495).

Financiën
De kosten voor de realisatie van de nieuwe bediencentrale zijn geraamd op € 14,65 mln., prijspeil 2018 (RIS302206). Dekking voor deze investering vindt plaats uit het budget van de Rotterdamsebaan, in lijn met de eerdere besluitvorming (RIS299495 en RIS300605).

Communicatie
Voor de communicatie over de bouw van de nieuwe bediencentrale wordt een communicatieplan opgesteld. Voorafgaand aan en tijdens de bouw van de nieuwe bediencentrale wordt de omgeving rond de haven tijdig geïnformeerd over de werkzaamheden. Daarvoor zijn de reguliere gemeentebrede communicatiekanalen beschikbaar (o.a. website en nieuwsbrief) en wordt de directe omgeving op de hoogte gehouden met behulp van bewonersbrieven en lokale media, zoals de huis-aan-huisbladen.

Aanbestedingsfase
De voorgestelde scope van de aan te besteden opdracht omvat het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de bediencentrale. De voorziene contractvorm is een Design Build & Maintain contract (DBM-contract) op basis van de UAV GC 2005. Deze voorwaarden zijn gangbaar in de bouw. De integrale verantwoordelijkheid wordt dan bij één opdrachtnemer of opdrachtnemend consortium neergelegd.
De aanbestedingsprocedure betreft een Europese niet-openbare procedure. Deze procedure vindt in twee fasen plaats. In de eerste fase kan iedere geïnteresseerde aanbieder zich als gegadigde aanmelden. Op basis van de vooraf kenbaar gemaakte selectiecriteria zullen maximaal 5 partijen door de gemeente worden geselecteerd, welke doorgaan naar de tweede fase, de eigenlijke inschrijving. De scope van de opdracht, de contractvorm en de aanbestedingsprocedure zijn afgestemd met de Tenderboard van de gemeente Den Haag. Na de definitieve gunning, tweede helft 2020, kan de opdrachtnemer starten met het voorbereiden van de realisatiefase.

Realisatiefase
Het project wordt in een aantal duidelijke stappen / fases gerealiseerd:
- In het dienstgebouw van de Victory Boogie Woogietunnel in de Vlietzone wordt door het project Rotterdamsebaan een tijdelijke bediencentrale gerealiseerd. Deze tijdelijke bediencentrale wordt gerealiseerd omdat in de bestaande bediencentrale geen ruimte is om de bedienplaats van de Victory Boogie Woogietunnel te huisvesten. Om ruimte vrij te maken in Scheveningen tijdens de bouw van de nieuwe bediencentrale worden ook de bedienplaatsen van de Koningstunnel, Hubertunnel, de bruggen en de pollers in de tijdelijke bediencentrale ondergebracht.
- Nabij de bestaande bediencentrale op Scheveningen wordt een tijdelijke huisvesting voor de scheepvaartcentrale / semafoor gerealiseerd. Tijdens de realisatie van de nieuwe bediencentrale wordt vanuit daar het scheepvaartverkeer begeleid.
- Zodra zowel de tijdelijke bediencentrale in het dienstgebouw van de Victory Boogie Woogietunnel als de tijdelijke huisvesting voor de scheepvaartbegeleiding functioneren, wordt de huidige bediencentrale op het Adriaan Maasplein gesloopt.
- Vervolgens start de bouw van de nieuwe bediencentrale op het Adriaan Maasplein. Naar verwachting is de nieuwe bediencentrale begin 2023 klaar.
- Nadat de nieuwe bediencentrale in gebruik genomen is, wordt de tijdelijke huisvesting voor de scheepvaartbegeleiding verwijderd. De tijdelijke bediencentrale in het dienstgebouw van de Victory Boogie Woogietunnel blijft behouden en kan ingezet worden als secundaire bediencentrale van Den Haag. Mocht de bediencentrale op het Adriaan Maasplein niet beschikbaar zijn, dan kunnen vanuit de secundaire bediencentrale de taken voor tunnels, bruggen en pollers uitgevoerd worden. Bovendien zal de secundaire bediencentrale door Den Haag gebruikt worden voor opleiding en training van de (toekomstig) medewerkers van de bediencentrale.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 17 december 2019,

Besluit:

I. in te stemmen met bijgaand voorlopig ontwerp bediencentrale.

II. in te stemmen met de verdere uitwerking, aanbesteding en realisatie van de nieuwe bediencentrale op het Adriaan Maasplein.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 13 mei 2020.

De griffier, De voorzitter,