

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

339

Vragen van het lid **Van der Burg** (VVD) aan de minister voor Wonen, Wijken en Integratie over *het bericht dat de SS Rotterdam weer later open gaat*. (Ingezonden 27 augustus 2009)

1 Heeft u kennisgenomen van het artikel «SS Rotterdam weer later open», waarin staat dat de geplande openingsdatum van 1 september (oorspronkelijk was 27 juli de openingsdatum) van het stoomschip «Rotterdam» zelfs niet haalbaar is?¹

2 Kunt u uiteenzetten op welke problemen de heer Smit, directeur van de «Rotterdam» doelde, toen hij meldde dat uitstel van de opening veroorzaakt werd door «een potpourri aan problemen gekoppeld aan de specifieke eigenschappen die de restauratie van een cruiseschip met zich meebrengt»? Wilt u zo nodig navraag doen bij de heer Smit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hebben deze problemen te maken met, zoals de VVD-fractie al aangaf in het algemeen overleg van 7 april 2009², dat het schip niet aan het Bouwbesluit voldoet en er mogelijk nog steeds sprake is van asbest in het schip?

3 Is er inmiddels een gebruiksvergunning door de gemeente Rotterdam afgegeven?

4 Kunt u uiteenzetten welke werkzaamheden er nu nog aan het schip moeten worden verricht voordat het nu eindelijk wel kan worden geopend?

5 Deelt u nu wel de mening dat de geplande opening van het schip op oorspronkelijk 27 juli 2009 enkel voor de show was?

6 Kunt u uiteenzetten wat voor specifieke gevolgen dit heeft, zowel financiële als andere, voor woningcorporatie Woonbron en De Rotterdam BV, temeer nu Woonbron zeker drie maanden langer onder toezicht blijft staan en de SS Rotterdam op dit moment moeilijk blijkt te verkopen? Welke consequenties heeft dit voor de bewoners van complexen van Woonbron?

7 Kunt u uiteenzetten hoe groot de schade is voor ondernemingen die zijn gevestigd in het schip vanwege het annuleren van boekingen, als gevolg van de wederom vertraagde opening? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe groot is de schade en komen eventuele claims voor rekening van woningcorporatie Woonbron? Welke

consequenties heeft dit voor de woningcorporatie Woonbron en de bewoners die huren bij deze woningcorporatie?

8 In hoeverre leidt deze verdere vertraging van het in exploitatie nemen van de SS Rotterdam en de consequenties ervan tot problemen voor continuïteit van woningcorporatie Woonbron op korte of langere termijn?

¹ AD, 7 augustus 2009, «SS Rotterdam weer later open», http://www.ad.nl/rotterdam/3417177/SS_Rotterdam_weer_later_open.html

² Kamerstuk 29 453, nr. 115.

Antwoord

Antwoord van minister **Van der Laan** (Wonen, Wijken en Integratie) (ontvangen 14 oktober 2009)

1 Ja.

2 Voor het beantwoorden van deze vraag heb ik navraag laten doen bij het bestuur van Woonbron en de directeur van Rederij De Rotterdam BV, de heer Van den Brink. De in de vraag aangehaalde uitspraken waren van de heer Van den Brink (en niet van de heer Smit). Hieronder wordt

weergegeven wat zij mij hebben geantwoord.
De heer Van den Brink heeft bedoeld dat er niet zozeer één oorzaak aan te wijzen is, die de vertragingen heeft veroorzaakt, maar dat er meerdere activiteiten zijn die hier debet aan zijn. Het betreft hier het niet tijdig opleveren door de installateur van de technische installaties en het wegvallen van twee belangrijke contractpartijen bij de interieurbouw. Ten aanzien van het Bouwbesluit stellen zij dat vanaf dag 1 bekend was dat het schip niet aan alle aspecten van het Bouwbesluit zou voldoen. Een schip is immers geen gebouw. Vooraf zijn door Woonbron afspraken gemaakt over hoe het vergunningstraject doorlopen zou worden. Hierbij is afgesproken dat het Bouwbesluit als toetsingskader gehanteerd zou worden. Daar waar afgeweken is van het Bouwbesluit is dit aangetoond op basis van gelijkwaardigheid of door middel van vrijstelling. Al deze afwijkingen worden in de onderbouwde rapportages aangetoond en ter goedkeuring aangehouden. Op basis daarvan is de bouwvergunning verkregen.
De nog aanwezige asbest in het schip heeft volgens Woonbron geen enkele relatie met de ontstane problemen. Gedurende de periode september 2006 tot en met juli 2008 is er een grootschalige asbestsanering uitgevoerd te Wilhelmshaven. Gedurende deze periode is volgens de geldende wetten regelgeving van zowel Duitsland als Nederland het overgrote deel van de asbest gesaneerd. De gesaneerde ruimten zijn aansluitend volgens de geldende wet- en regelgeving van zowel Nederland als Duitsland door een Nederlands geaccrediteerd laboratorium vrijgegeven.
Alle gesaneerde ruimten aan boord van ss Rotterdam voldoen derhalve dan ook aan de Nederlandse wet- en regelgeving aangaande asbest. Aangezien het een renovatie betreft van een historisch schip is het niet mogelijk alle asbesthoudende toepassingen te verwijderen. Om alle asbesttoepassingen te verwijderen is een totaalloop noodzakelijk of dienen dermate grote ingrepen gepleegd te worden dat van behoud van de culturele waarde geen sprake meer is.
Dit betekent dat sommige ruimtes, die nog asbest bevatten, afgeschermd zijn en als asbestveilig

bestempeld kunnen worden. Voor deze ruimtes gelden gebruikersprotocollen. Het schip is dus niet asbestvrij, maar wel asbestveilig.
Gedurende de renovatieperiode zijn er diverse controles van de handhavende autoriteiten geweest. De navolgende autoriteiten hebben inmiddels een controle uitgevoerd: Arbeidsinspectie, Ministerie van VROM, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeentewerken Gemeente Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond en de certificerende instantie van Infinity Maritime. Geen van deze instanties heeft afwijkingen aangetroffen betreffende de asbestsaneringen, de gebruikersprotocollen en het vergunningenbeleid, maar heeft juist haar tevredenheid uitgesproken over de gehanteerde wijze van werken en de procedures die worden gevolgd.

3
Ja.

4
De nog te verrichten werkzaamheden betreffen de afbouw van het schip en met name interieurbouw en laatste loodjes ten aanzien van de technische installaties. Nu de gebruiksvergunning is verkregen kan de staf aan boord getraind worden en kunnen oefeningen plaatsvinden. Daarnaast kunnen de exploitanten ook hun mensen en inrichting/materialen aan boord brengen en zich voorbereiden op de opening.

5
De voorgestelde opening op 27 juli werd tot het laatste moment haalbaar geacht. Echter doordat ook hier geldt, dat de laatste loodjes het zwaarst zijn, is deze datum niet gehaald. Het is zeker nooit de bedoeling van Woonbron en de Rederij geweest om aan een niet realistische datum te blijven hangen.
Ook de door mij aangestelde toezichthouder, de heer Zwarts, ging ervan uit dat de opleverdatum haalbaar was. Hij was mede daarom voornemens zijn opdracht op 1 september 2009 terug te geven. Inmiddels heeft hij ermee ingestemd om nog tot 1 januari 2010 als toezichthouder aan te blijven.

6
Met de genomen maatregelen voor de zomer is De Rederij op afstand gezet van Woonbron. Dit betekent dat

alle financiële gevolgen feitelijk ten laste van Woonbron komen nu zij nog enig aandeelhouder is. De meerkosten die ontstaan door deze vertraging komen dus ten laste van Woonbron. In de komende periode zal duidelijk worden wat het uiteindelijke financiële effect hiervan is. Een verlies op deze deelneming van Woonbron gaat ten laste van de vermogenspositie van Woonbron en heeft geen direct effect voor de bewoners van complexen van Woonbron.

7
Op dit moment vinden er gesprekken plaats met ondernemingen, die zich verbonden hebben aan het schip de SS Rotterdam. Of er sprake is van schade is erg verschillend per onderneming. Niet alleen door hun specifieke businessmodel, maar ook hoe zij zelf eventuele gevolgen van een latere oplevering hebben afgedicht richting hun klanten. Op dit moment wordt overleg gevoerd over de mate van geleden schade en hoe hiermee om te gaan.
Als er besloten wordt tot enige betaalbaarheidstelling, dan komt dit ten laste van de exploitatiemaatschappij. Feitelijk (geconsolideerd) komt dit ten laste van Woonbron, nu zij nog enig aandeelhouder is.
Zie ook vraag 6.

8
Het is niet te verwachten dat Woonbron door deze verdere vertraging continuïteitsproblemen zal krijgen op korte of langere termijn. Het Centraal Fonds voor de Volkshuisvesting heeft op 24 juni 2009 een continuïteitsoordeel afgegeven, zijnde een A-oordeel. Er mag van uitgegaan worden dat het eigen vermogen toereikend is om het financieel nadeel, ontstaan door de vertraging, intern te financieren.