



Beslisdocument

Aan : Raad van Bestuur
Datum : 11 april 2005
Van :
Onderwerp : Beslisdocument 'De Rotterdam'
Bijlagen :

Inleiding

De Raad van Bestuur heeft Woonbron benaderd om samen met hun de verwerving en exploitatie van de ss Rotterdam te realiseren. Woonbron heeft verzocht een actieve rol te nemen in dit project.

De Raad van Bestuur heeft samen met Woonbron een concept ontwikkeld voor de herontwikkeling van de ss Rotterdam. Hieruit is het businessplan gekomen die de belangen van vele groepen bedient op financieel, commercieel en juridisch niveau en ook inzicht geeft in het grote maatschappelijke nut van dit project. Volgens planning ziet het er naar uit dat eind juli 2005 de ss Rotterdam weer terug is in Rotterdam. Hier wordt het oude vlaggenschip van de HAL gerenoveerd, waarna filmzalen, congresfaciliteiten, restaurants, terrassen met horeca en woon/logeervoorzieningen annex een 'Foyer' zullen worden geëxploiteerd. Het gezamenlijk doel is het realiseren van een totaalconcept. Dit totaalconcept bestaat uit het verblijven, opvang, begeleiding, scholing en stage en/of werkgelegenheid voor jonge mensen in een (beroeps) opleiding en/of risicjongeren. Tegelijkertijd vindt op het schip commerciële exploitatie plaats, waarin deze jonge mensen duurzaam werkzaam zullen zijn, ter ondersteuning en ten behoeve van werkervaring.

Eerdere besluitvorming

Woonbron heeft het voornemen om met andere partijen de verwerving van de ss Rotterdam te overwegen. Dit voornemen is besproken in de Raad van Bestuur die uiteindelijk positief heeft gereageerd. De Raad van Bestuur heeft aangegeven dat het haalbaar zou kunnen zijn mits voldaan wordt aan een drietal randvoorwaarden, zijnde:

- dat het zakelijk gezien financieel/economisch aantrekkelijk moet zijn, dat wil zeggen dat de onrendabele top per wooneenheid in het "souterrain" niet groter is als elders;
- dat alle nautische aspecten voldoende vakkundig worden ondergebracht;
- dat het opzetten resp. Inrichten van short stay in een vergelijkbare context te realiseren is zoals bij Woondrecht in Dordrecht en daarmee geen onevenredige belasting van de organisatie wordt.

De Raad van Bestuur heeft ook de hierboven geformuleerde randvoorwaarden binnen het CMT gecommuniceerd.

De Raad van Bestuur heeft op 30 maart 2005 de Raad van Commissarissen gevraagd om op voorhand goedkeuring te verstrekken voor de verwerving van de ss Rotterdam mocht de Raad van Bestuur binnen de genoemde condities tot verwerving van het schip overgaan. Aangegeven is dat er een mogelijkheid bestaat dat komend weekend (9/10 april) tot overeenkomst wordt gekomen met de curator. Leidend hiervoor is het businessplan t.b.v. de verwerving die ook "vertrouwelijk" naar de Raad van Commissarissen is gestuurd.

De Raad van Bestuur heeft aangegeven de deelname in de aanschaf en investeringen t.b.v. de exploitatie gelimiteerd te hebben op € 6 mln. Tevens is dit ook het maximale risico dat met deze investering wordt gelopen. Vermoedelijk zal de feitelijke inbreng lager liggen. Er is ook bij voorzichtige aannames sprake van een zeer gunstig exploitatieresultaat over de aangenomen periode van 20 jaar, die ruimschoots de te hanteren onzekerheidsmarges overstijgt. Het businessplan geeft aan dat toekomstige inzichten nog verder worden uitgewerkt en verfijnd.

Strikt genomen past een mogelijke verwerving van het schip binnen de limiet van € 25 mln. voor verwervingen die in het jaarplan als bestuursbevoegdheid is opgenomen.

De Raad van Commissarissen heeft voor de verwerving van de ss Rotterdam haar goedkeuring gegeven. Daarbij is aan de leden van het presidium aangegeven dat één van de functies op het schip vergelijkbaar is met het foyer-concept. Dit concept wordt door VROM ondersteund (een van de speerpunten van VROM op de "dag van de maatschappelijke binding" sinds kort is, dat de huursubsidie hier expliciet op van toepassing is). Met VROM is op DG-niveau afgesproken dat ons aandeel in het eigendom van het schip "proportioneel" zal zijn met de woonfuncties op het schip i.c. het foyer-deel. Door uit ons aandeel in nadere omvang eigendomscertificaten in omloop te brengen is dat regelbaar.

Kosten

In het businessplan 1.6 staat in het aangehouden rekenmodel bij een bepaald rendement eigen vermogen van 6% dat er € 12 mln. aan positieve netto contante waarde wordt overgehouden. De taxaties van de gebouwen die nadien zijn binnengekomen hebben een hogere opbrengstpotentie dan eventuele hogere investering in het schip (totaal aanleg en inrichting i.p.v. 17 mln. tot 24 mln.) ruimschoots overstijgt.

Bij dit beslisdocument zijn verschillende documenten toegevoegd die inzicht geven in de onderbouwing van de exploitatie op hoofdlijnen. Een notitie van [] moet inzicht geven in de gekozen waarden in het exploitatieoverzicht. Hierin wordt ook aangegeven welke referenties er gebruikt zijn. De Directeur Financiën zal de gegevens van [] moeten verwerken in een eigen exploitatie format om zo zelf verschillende scenario's te kunnen bekijken en de cashflow ontwikkeling in de tijd beter zichtbaar te maken. De Directeur Financiën komt tot de volgende vraagpunten m.b.t. de exploitatie van de ss Rotterdam;

- In het taxatie rapport wordt met 2 rendementen gerekend te weten 9,15% en 8%;
- Ook de inflatie is verschillend 1,75% en 2%;
- Overleg met [] heeft opgeleverd dat een netto rendement tussen de 10 en 12% zou moeten liggen (indien met de bril van een belegger wordt gekeken);
- Huurprijzen Openbare ruimten liggen aan de lage kant, gezien de doorberekening van een aantal service kosten op dit moment niet verhogen;
- In deze berekening zit nog niet het lease verhaal opgenomen. Indien het aantal ruimten wordt opgevoerd dient het aantal shortstay hutten wel met het zelfde aantal verlaagd worden;
- Eindwaarde is opgenomen op € 10 mln. Indien het totale concept slaagt is dit een alleszins redelijke waarde;
- De € 1.5 mln. exploitatie kosten zijn volgens opgave van [] van [] afkomstig. Een schaduwberekening laat een lager bedrag (€ 1,2 mln.) zien maar veiligheidshalve kunnen we beter met dit bedrag rekenen

Risico inventarisatie

Als gekeken wordt naar de brandveiligheidseisen van de ss Rotterdam dan zijn de bestaande eisen (zie bijlagen) leidend. Zodra de indeling van de ss Rotterdam drastisch veranderd zou worden dan zullen deze brandveiligheidseisen aangepast moeten worden en zijn de bestaande eisen niet meer van toepassing. De huidige exploitatieplannen zorgen ervoor dat de huidige brandveiligheidseisen gehandhaafd kunnen blijven.

De gemeente neemt, naast het aanreiken van een geschikte ligplaats, ook de kosten 'tot aan het schip' voor haar rekening. Het gaat hier over het op diepte brengen van de haven, afmeervoorzieningen, walaansluitingen en benodigde aanpassingen van de infrastructuur. Het is ongewis in welke mate de gemeente de kosten van ligplaats en kadeaansluiting voor haar rekening neemt. Tevens geeft de gemeente aan dat verbouwingen en aanpassingen van het schip voor rekening van de exploitant van het schip zijn. Het is erg belangrijk om goed om te gaan met de communicatie omtrent de asbestproblematiek die er op het schip aanwezig was. Er is een goede verklaring nodig hoe de asbestproblematiek aangepakt is, zodat imago- en marktverstoring uitgesloten wordt.

Conclusies

Gezien de financiële staat t.o.v. andere souterrain projecten voldoet het concept aan de vastgestelde voorwaarden (norm per kamer) die hieraan gesteld worden.

De nautische aspecten van het schip moeten voldoende vakkundig ondergebracht worden. Vuyk Engineering heeft d.m.v. technische rapporten (zie bijlagen) duidelijkheid gegeven over de nautische aspecten, zodat deze in de toekomst onder controle kunnen zijn.

Vuyk Engineering is een uitstekende en betrouwbare referentie betreffende de nautische aspecten van het schip. ~~De rapporten zijn opgesteld door een projectleider ss Rotterdam van Vuyk Engineering die al jarenlange ervaring heeft met de nautische aspecten van de ss Rotterdam~~

Door het opzetten van een externe Exploitatie BV zal vrijwel alle benod. de bezetting extern ingevuld worden. Hiermee worden er geen medewerkers van de eigen organisatie onttrokken. De dekking van de beheerkosten zijn opgenomen in de exploitatie van het schip.

Gevraagd besluit

Akkoord te gaan met de verwerving van het cruiseschip de ss Rotterdam voor maximaal ieder € 6 miljoen en de bereidheid om gezamenlijk € 12 miljoen vreemd vermogen aan te trekken conform de overeengekomen intentieovereenkomst met Eurobalance BV.



Colofon

Titel Businessplan voor verwerving en exploitatie van 'De Rotterdam'

Versie, datum 1.8, 4 april 2005

Samengesteld door

Project De Rotterdam

Opdrachtgever Stichting Woonbron

e-mail

telefoon

fax

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande toestemming van Stichting Woonbron

De Rotterdam

Businessplan voor verwerving en exploitatie van 'De Rotterdam'

7 april 2005

Versie 1.8

Dit document is slechts voor discussiedoeleinden. Het beschrijft de implementatie en exploitatie slechts in hoofdlijnen. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. De inhoud dient als vertrouwelijk te worden beschouwd en is alleen bestemd voor medewerkers van Stichting Woonbron en

Historie

Versie	Datum	Auteur(s)	Omschrijving
1.8	04-04-2005		

Distributie

Versie	Datum	Auteur(s)	Distributielijst
1.8	04-04-2005		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Rol van betrokken partijen	5
1.2	Exploitatie beleidsvoorwaarden	6
2	Plan van aanpak	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Bezoek aan Gibraltar	7
2.3	Asbestverwijdering	8
2.4	Dokbeurt	8
2.5	Sleep	9
2.6	Afmering in Rotterdam Heljplaat en Katendrecht	9
3	Exploitatie scenario's	10
3.1	Haalbaarheid van alternatieven	10
3.2	Scenario van een "Foyer Suprème"	11
3.2.1	Wat is een Foyer Suprème	11
3.3	Mogelijkheden en direct te realiseren projecten	12
3.3.1	Huisvesting	12
3.3.2	Te exploiteren leerprojecten	12
4	Partijen en op te richten entiteiten	14
5	Project Management	17
5.1	Fase 1 Aankoop schip	18
5.1.1	Overeenkomst Havenbedrijf en Gemeente	18
5.1.2	Financiering fase 1 (aankoop)	18
5.1.3	Overeenkomst en oprichting entiteiten	18
5.1.4	Inrichten secretariaat en definitie organisatie	18
5.1.5	Verhuur F&B ruimten aan de horeca exploitant	19
5.1.6	Verhuur en gebruik Albeda College	19
5.1.7	Verhuur Woonruimte	19
5.2	Fase 2 Dokbeurt en sleepreis	20
5.2.1	Zandstralen en schilderwerk	20

5.2.2	Legen en conserveren tanks en dichten aanvoer	20
5.2.3	Sleepreis Gibraltar-Rotterdam Heijplaat.....	20
5.3	Fase 3 Aankomst Rotterdam Heijplaat	20
5.3.1	Ceremonie aankomst	20
5.4	Fase 4 Inrichting primaire functies op maindeck en sundeck.....	20
5.4.1	Financiering fase 2.....	20
5.4.2	NUTS-voorzieningen.....	21
5.4.3	Beveiliging en beheer	21
5.4.4	Secretariaat en receptie op maindeck.....	21
5.4.5	Verblijfsruimten exploitatiemij op sundeck (skyroom, captains office)	21
5.5	Fase 5 Implementatie Foyer en zalen	22
5.5.1	Foyer (322 kamers)	22
5.5.2	Zalenaccommodatie (3845 m2, ca. 2034 zitplaatsen).....	22
5.6	Fase 6 Definitie leer- en werkgelegenheidsprojecten	23
5.6.1	Divisie Techniek.....	23
5.6.2	Divisie Economie	24
5.6.3	Divisie GW & DV	24
5.6.4	Aantallen	25
5.6.5	Projectbureau Stagebank Albeda	25
5.6.6	Aanpak Jeugdwerkloosheid Rotterdam/ uitval beroepsonderwijs	25
5.6.7	Adoptie De Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV)	26
5.6.8	Mogelijkheden en behoeften van het Albeda College	26
5.6.9	Commerciële projecten.....	26
5.6.10	Werk- en ervaringsprojecten	26
5.6.11	Permanente dienstverbanden	27
5.7	Fase 7 Aankomst Rotterdam 'Kop van Katendrecht'.....	28
5.7.1	Ontwikkeling infrastructuur Katendrecht	28
5.7.2	Openingsceremonie.....	28

1 Inleiding

1.1 Rol van betrokken partijen

Huisvestingsproblematiek in grote steden alsmede de rol van de bestaande huisvestingsorganisaties zijn al langere tijd een actueel onderwerp op centraal en decentraal politiek niveau. Na het verzelfstandigingsproces van sociale huisvestingsorganisaties enige jaren geleden, zijn de functies van woningcorporaties drastisch gewijzigd. Buiten het beschikbaar stellen en onderhouden van het woningenbestand in Nederland spelen het inhoud geven maatschappelijke vraagstukken die een directe relatie hebben met huisvesting een belangrijke functie. Daarnaast zijn woningcorporaties onderhavig aan een cultuuromslag. De huurder dient centraal komen te staan in plaats van de woning. Een klantgerichte aanpak waarbij sociale betrokkenheid, creativiteit en ondernemerschap belangrijke ingrediënten zijn, is benodigd om vorm te geven aan dit beleid.

In Nederland bestaan ongeveer 500 woningcorporaties die op dit moment geconfronteerd worden met deze cultuuromslag. Veelal worden de bestaande stichtingen en verenigingen ondersteund door exploitatiemaatschappijen die commerciële armslag bieden om klantgerichte activiteiten te ontplooiën. Bij de ontwikkeling van deze activiteiten bestaan samenwerkingsverbanden met marktpartijen. Het resultaat is een vorm van maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarbij de kwaliteit van wonen, werken en leren in de samenleving toeneemt en dat maatschappelijke vraagstukken kunnen worden ingevuld met praktische oplossingen.

1.2 Exploitatie beleidsvoorwaarden

Een succesvolle exploitatie van de ss Rotterdam zullen wij binnen deze kaders invullen onder de volgende voorwaarden:

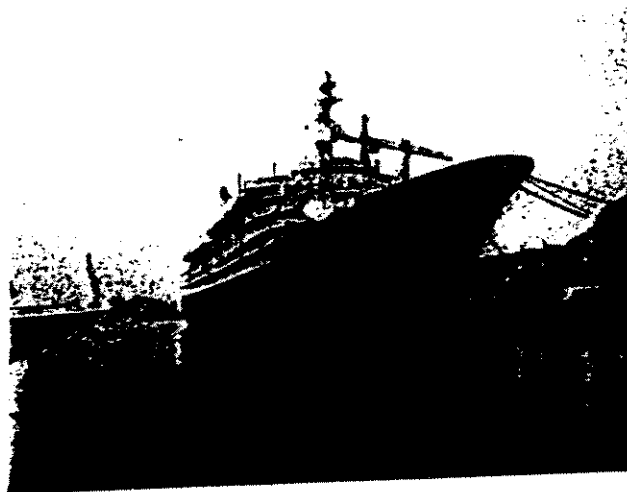
- **Lange termijn visie voor exploitatie** - 'Hype exploitatie' dient voorkomen te worden. Het risico dat het schip na enige tijd wederom in een faillissement terecht komt is niet acceptabel zodra besloten wordt om het in de Rotterdamse haven af te meren.
- **Financieel haalbare exploitatie** - Het schip is meer dan 40 jaar oud en hiermee dient rekening te worden gehouden bij investeringsniveau. Een te hoge investering in exploitatie niveau maakt exploitatie niet haalbaar.
- **Maatschappelijke exploitatie** - Het schip vervult een nostalgische rol bij een grote hoeveelheid personen, instanties, politieke partijen en bedrijven. Er dient rekening te worden gehouden met het draagvlak bij deze groepen. Een schip van én voor Rotterdam
- **Positieve reputatie** - Een maatschappelijk exploitatie scenario zal een positieve uitstraling hebben op de reputatie van de Gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf en op het schip zelf.
- **Rotterdamse functie** - Exploitatie van het schip zal in Rotterdam plaatsvinden. De exploitatie dient aan te sluiten op bestaande plannen. (ligplaats op de kop van Katendrecht, betrokkenheid binnen Rotterdams beleid van corporaties, gemeente en politiek)

2 Plan van aanpak

2.1 Inleiding

Een succesvolle renovatie en exploitatie van de ss Rotterdam kent veel risico's en onzekerheden. Het schip is meer dan 40 jaar oud waardoor exploitatie en renovatie veel technische, organisatorische en juridische risico's met zich meebrengt. De aanpak om het plan realiseerbaar te maken zal in onze optiek om een 'bottom up' benadering vragen. Dit wil zeggen dat weliswaar vanuit een masterplan gewerkt en gedacht moet gaan worden maar dat renovatie van ruimtes pas dan wordt uitgevoerd zodra er een rendabele toepassing voor de betreffende ruimte is. Stap voor stap zal de renovatie van het schip hiermee worden voltooid. Allereerst zijn echter de noodzakelijke randvoorwaarden benodigd om het schip in Rotterdam af te meren. Met de noodzakelijke asbest verwijdering en inbedding is reeds een aanvang gemaakt. Daarna zal het schip een dokbeurt ondergaan, waarna het naar Rotterdam kan worden gesleept. Hierna kan de daadwerkelijke invulling van het plan aanvangen. In de volgende paragrafen worden de verschillende fases beschreven.

2.2 Bezoek aan Gibraltar



Thans ligt het schip afgemeerd aan de kade van Gibraltar bij de voormalige defensiewerf Cammell Laird. Van 13 t/m 15 maart jl. heeft de projectgroep een bezoek gebracht aan het schip en is een taxatie uitgevoerd. De heer B. Scherpenzeel is verantwoordelijk als kapitein op het schip.

Op het eerste gezicht lijkt de in- en uitwendige kwaliteit van het schip goed. Het is tijdens de exploitatie door de vorige eigenaar 'Premier Cruises Inc.' goed onderhouden. Buiten de stoomturbines en de stuurinrichting, zijn bijna alle technische installaties operationeel. Het schip is volledig ingericht. Zelfs roerende goederen zijn goed van kwaliteit. De huidige personele bezetting (medewerkers van

Cuddy, beveiligingspersoneel van Ocean Crew en enkele voormalige HAL-medewerkers) maken voor huisvesting gebruik van de voorzieningen van het schip. Zodra het schip in Rotterdam wordt afgemeerd dient het te worden aangesloten op de openbare nutsvoorzieningen. Verwarming dient centraal te worden geregeld. De huidige stroomvoorziening voldoet op 110V. Deze kan echter naar 220V worden omgeschakeld. Voor de hutten dient het aan- en afvoerleidingstelsel te worden vervangen. Anders dan bij het cruiseschip in Amsterdam dat is uitgerust met loden leidingen, zijn de waterleidingen van de ss Rotterdam van roestvrij staal en kunnen worden gebruikt. De airconditioninginstallatie is verouderd. Vervanging hiervan is begroot op € 9 miljoen. Binnen ons plan krijgt dit geen prioriteit. Eventueel kan worden bezien of de zalen in een later stadium van lokale airconditioning kunnen worden voorzien.

Concluderend kan worden gesteld dat het schip in een redelijke staat verkeert. De essentie van ons plan is juist dat onderhoud aan het schip binnen het concept van wonen, werken en leren valt. Veel interne onderhoudswerkzaamheden zullen in de vorm van leerprojecten worden gerealiseerd. Juist hierdoor kan de haalbaarheid van de exploitatie van de ss Rotterdam op een reële kans worden geschat. Een taxatie van het schip zal onderdeel moeten uitmaken van de financiële waardestelling. Vooralsnog zal deze waarde gebaseerd zijn op de netto schrootwaarde, zijnde nihil.

2.3 Asbestverwijdering

De Engelse firma Cuddy is onder Nederlandse regie van de heer _____ van ESC belast met de verwijdering en inbedding van aanwezige asbest op het schip. Deze opdracht is gegeven door de voormalige RDM en dient contractueel te worden afgerond. Men verwacht dat de werkzaamheden in maart 2005 kunnen worden opgeleverd. Onderdeel van de opdracht is de afvoer van het materiaal dat in het ruim ligt opgeslagen. De afvoer zal, wettelijk bepaald, moeten plaatsvinden in Nederland. Hiertoe zijn al afspraken gemaakt met de Afval Verwerking Rijnmond.

De opdracht tot asbestverwijdering is de enige, nog lopende opdracht die door RDM is vergeven. Volgende onderhoudsopdrachten dienen onder verantwoordelijkheid van de nieuwe eigenaar plaats te vinden.

2.4 Dokbeurt

De buitenzijde van het schip is in slechte tot redelijke staat. Snel dient het te worden voorzien van een nieuwe coatinglaag. Bezien. Vooralsnog heeft Cammell Laird capaciteit en mogelijkheden om de werkzaamheden in Gibraltar te laten uitvoeren. Tevens vormt het dichten van de openingen aan de onderzijde van het schip en het dichten van de opening van de schroefas onderdeel van de

dokbeurt. De doorlooptijd van de dokbeurt bedraagt ongeveer 40 dagen. Vuyk Engineering zal de werkzaamheden begeleiden.

2.5 Sleep

Evenals tijdens de reis vanuit Freeport naar Gibraltar zal het schip naar Rotterdam dienen te worden gesleept. De doorlooptijd bedraagt ongeveer 1 week.

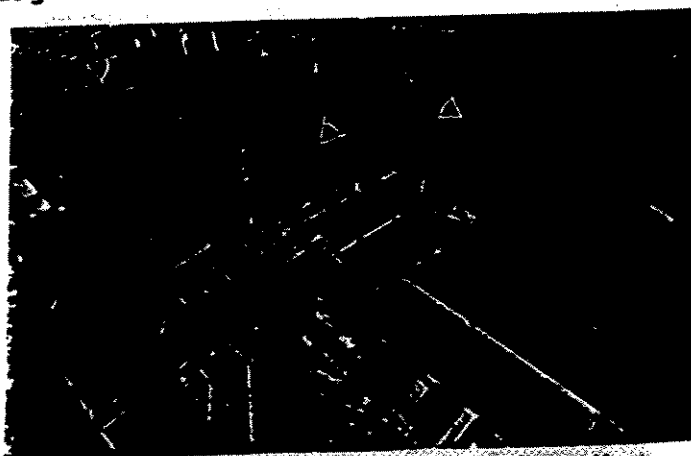
2.6 Afmering in Rotterdam Heijplaat en Katendrecht



Voordat het schip kan worden afgemeerd op de definitieve locatie zullen de renovatiewerkzaamheden aanvangen op een tijdelijke ligplaats. Er wordt onderzocht of gebruik kan worden gemaakt van de voorzieningen op de RDM-werf in Heijplaat. Na voltooiing van de renovatiewerkzaamheden zal het schip de definitieve ligplaats innemen.

Tijdens eerdere exploitatieplannen is binnen de Gemeente Rotterdam gekozen om het schip af te meren aan de 'Kop van Katendrecht'. Dit gebied is volop in ontwikkeling en volkshuisvesting aldaar wordt geëxploiteerd door collega woningcorporatie 'De Nieuwe Unie'. Ook vanuit deze corporatie wordt sociaal beleid dat binnen dit plan wordt geformuleerd gepromoot. De Nieuwe Unie kan zorgdragen dat het lokale beleid binnen

het ontwikkelingsgebied van Katendrecht wordt afgestemd op de activiteiten op de ss Rotterdam. De Nieuwe Unie heeft woningbouw op de Kop van Katendrecht, het Rivierkwartier, in ieder geval uitgesteld tot 2015. Het schip kan de komende 10 jaar aldus in ieder geval op deze locatie worden afgemeerd. De Nieuwe Unie heeft in samenwerking met bewoners inmiddels op 7 en 8 oktober jl. een informatieavond georganiseerd over de planmatige



ontwikkeling van Katendrecht. De gemeente is bereid de directe omgeving van het schip te ontwikkelen. Zo zullen er aan- en afvoer wegen worden ontwikkeld en zullen er parkeervoorzieningen worden aangelegd. Er zal een flegebouw dienen te worden gerealiseerd om

een goede toegangsvoorziening tot het schip te bieden. Een wijziging van bestemmingsplan (art. 19) en MER ten behoeve van milieu effecten is reeds aangevraagd bij de Gemeente Rotterdam. De openbaar vervoer voorzieningen zijn goed. Metrostation ligt in de nabijheid en er is een busverbinding op het eiland. Tevens kan gebruik worden gemaakt van de watertaxiverbinding.

3 Exploitatie scenario's

3.1 Haalbaarheid van alternatieven

Sinds de aanschaf van het schip door de BV ss Rotterdam (combinatie van het Havenbedrijf en Elite Holding NV) heeft men het plan gehad om een horecavoorziening in het schip te realiseren. Hotel, catering en casino zou de bestemming vormen. De totale benodigde investering hiertoe bedraagt € 38 à 43 miljoen. Binnen dit plan rust een hypotheek op het schip van € 48 miljoen. Nader onderzoek leert dat de bruto geschatte schrootwaarde rond de € 6 à € 7 miljoen bedraagt (exclusief asbestsanering en sleepkosten). Door de huidige slechte economische situatie zijn de prestaties in de hotelmarkt matig tot slecht te noemen. Buiten dat het onderpand exorbitant hoog is gewaardeerd, lijkt dit plan niet haalbaar. Voorkomen dient te worden dat het schip terecht komt in een 'hype' en dat het na 2 à 3 jaar door een nieuw faillissement werkloos in de Rotterdamse haven ligt.

Andere alternatieven van horeca zoals het kortstondig gebruik van het schip als 'party locatie' lijken door een korte termijn visie te worden gedragen en niet in belang van de huidige stakeholders.

Een 'bottom line' scenario is de sloop van het schip. Indien het Havenbedrijf bereid is om tegemoet te komen aan de wens van velen om het schip een publieke Rotterdamse functie te geven, lijkt dit scenario niet voor de hand te liggen.

Een haalbaar lange termijn scenario is in onze optiek te zoeken in de sfeer van "maatschappelijk verantwoord ondernemen". In het volgende hoofdstuk is dit plan op hoofdlijnen uitgewerkt.

3.2 Scenario van een "Foyer Suprême"

Bij de uitwerking van dit plan is rekening gehouden met de belangen van vele stakeholders. Juist hierdoor kent het plan een breed draagvlak. Zowel financieel, maatschappelijk, commercieel en juridisch bedient het plan de belangen van de betrokken groepen. Alleen hierdoor is het in onze optiek mogelijk om de ss Rotterdam naar Rotterdam terug te halen onder de voorwaarden die het Havenbedrijf stelt voor de verkoop en exploitatie van het schip.

3.2.1 Wat is een Foyer Suprême

Het algemeen sociaal beleid van het huidige kabinet en het grote steden beleid in het bijzonder kent vele uitdagingen. Huisvesting, opleiding en scholing, werkloosheid, begeleiding van jongeren zonder startkwalificatie vormen belangrijke onderwerpen. Maar ook kunst en cultuur, het bevorderen van ondernemerschap en de verzelfstandiging van woningcorporaties krijgen prioriteit. Alle bovengenoemde activiteiten zullen we terugvinden in de toekomstige exploitatie van de ss Rotterdam. Niet onterecht is dit revolutionaire concept al betiteld als "The Magic Mix". Nationaal en internationaal zijn er zeer positieve ervaringen en effecten bereikt bij de implementatie van deze aanpak.

Op het schip zal ruimte komen voor een Foyer Suprême. Dit zullen ongeveer 50 hutten worden, waar jonge mensen aan het eind van hun opleiding kunnen wonen als ze hun laatste stageperiode op het schip vervullen. De Foyer Suprême wordt ontwikkeld samen met het Albeda college en INHOLLAND. Deze scholen voor alle vormen van beroepsonderwijs zien het schip als een gelegenheid om veel praktijkervaring op te laten doen voor hun deelnemers op velerlei gebied.

Tevens biedt het schip ook ruimte voor het 'SSF' (Short Stay Facility) concept. Dit concept houdt in dat er ruim 350 hutten worden verhuurd als logeerfaciliteit aan gasten die voor werk enkele maanden in de stad moeten verblijven. Deze logeerfaciliteiten kunnen ook verhuurd worden voor langdurig toeristisch verblijf. Er kan hier gekozen worden tussen een slaap- zit hutcombinatie bestaande uit twee hutten of zeer ruime enkele hutten die ook van alle gemakken voorzien zijn voorzien.

Op het schip zal een verzameling van commercieel gevoerde ondernemingen aanwezig zijn, waar iedereen terecht kan. Zo zijn er hotels, restaurants, theaters, feesten en andere bijeenkomsten die via woon-, werk- en leerprojecten worden geëxploiteerd. Het geheel wordt zowel sociaal maatschappelijk als commercieel begeleid. Vanuit de betrokken partijen zijn voldoende middelen

ter financiering beschikbaar, maar een positieve exploitatie van de activiteiten is absoluut een doelstelling. De aanpak kent draagvlak en verdient respect als het om de behaalde positieve resultaten gaat. De ss Rotterdam heeft vele potenties en ambities op het gebied van wonen, leren, werken en het bevorderen van het toerisme in een attractief Rotterdam.

Buiten deze potenties en ambities beschikt de ss Rotterdam ook over een hele andere bijzonder waarde, deze waarde is zichtbaar en voelbaar op het schip aanwezig. Enkele voorbeelden hiervan zijn;

Zichtbare waarde

Cultuur/kunst
Inrichting
Architectuur

Voelbare waarde

Trots
Nostalgie
Historie

3.3 Mogelijkheden en direct te realiseren projecten

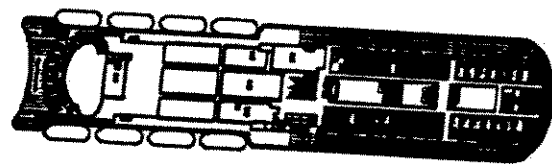
De ss Rotterdam lijkt alle randvoorwaarden te bieden om een succesvolle foyer te realiseren. Woonruimte, werkruimte, leervoorzieningen en ruimte om commerciële activiteiten te ontplooiën.

3.3.1 Huisvesting

De huidige foyers hebben een omvang van ongeveer 70 eenheden om te wonen en leven. Het A-deck in combinatie met de op hetzelfde deck gevestigde diningrooms zouden geschikt kunnen worden gemaakt voor de bewoners om te wonen en leven.

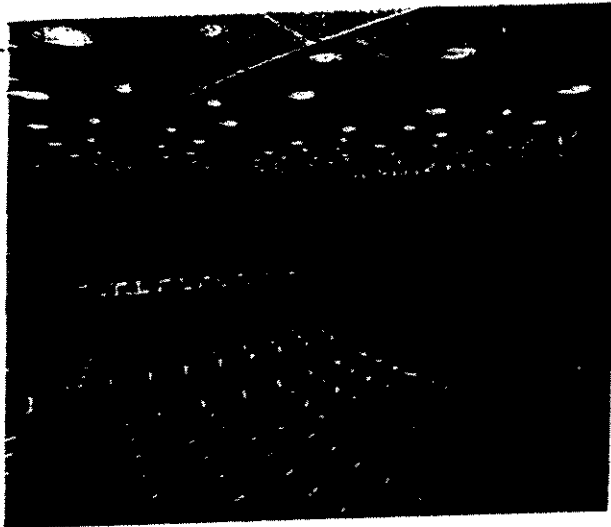
3.3.2 Te exploiteren leerprojecten

Op het Sundeck zouden een beperkt aantal gastenkamers kunnen worden gerealiseerd voor een commercieel te ontwikkelen



hotelvoorziening. Het Upper Promenadedeck biedt verschillende kleinschalige horecavoorzieningen ter ondersteuning van de hotelaccommodatie. De hotel accommodatie voorziet in een 2*PLUS niveau waarin zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande situatie. De personele bezetting van de hotel accommodatie wordt ingevuld door de foyerbewoners en door stagiaires van ROC's in combinatie met professionele horeca-exploitanten.

Het theater biedt plaats aan ongeveer 600 personen. Deze ruimte kan commercieel worden geëxploiteerd door de cateringpartij, maar de ruimte biedt ook alle mogelijkheden voor de ontwikkeling van kunst en cultuur. Daarnaast kan de ruimte worden gebruikt voor bijeenkomsten van alle betrokken partijen zoals woningcorporaties, ROC's, betrokken overheden, enz.



Een belangrijk onderdeel binnen een Foyer
Suprême is sport. Het schip biedt een volledig
ingerichte fitnessruimte, zwembad en sauna.
Deze ruimtes zullen eerst in de vorm van
leerprojecten worden gerenoveerd maar zijn ook
geschikt om commercieel te exploiteren.
Samenwerking met grote evenementen in de
stad ligt voor de hand. Een groot aantal
onderdelen van het schip dient te worden
onderhouden en gerenoveerd. Voorbeelden
hiervan zijn de railing om het promenadedeck, de
reddingsboten, de teakhouten deckvloer, de

liften, enz. Allen zijn geschikt als leerprojecten voor vakopleidingen .

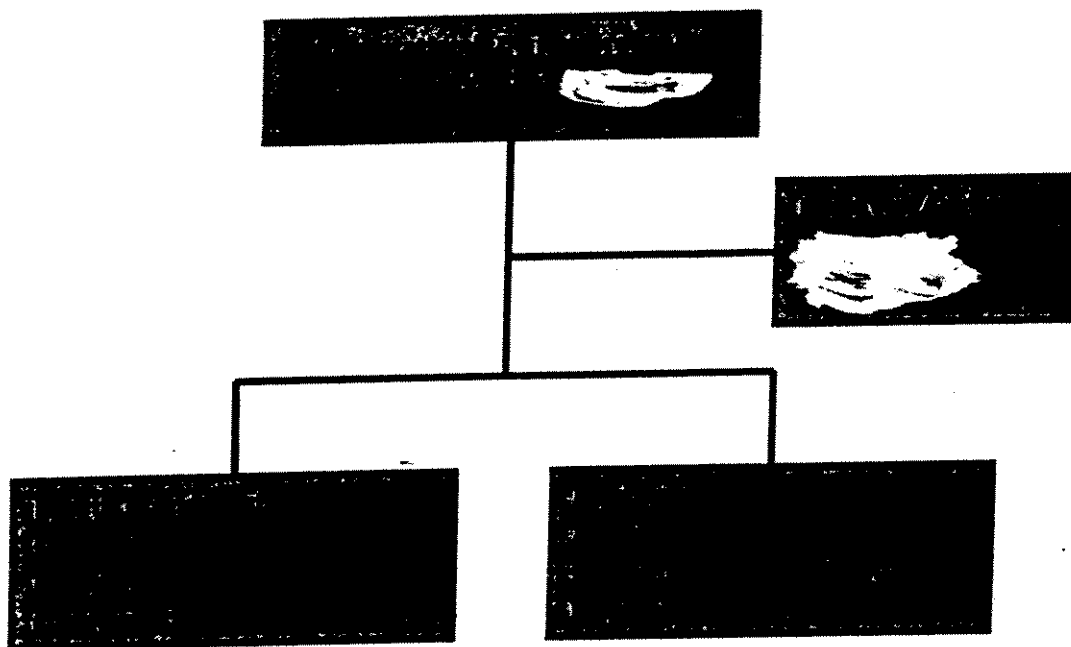
Veel van de leden van de Stichting 'De Lijn' en de Stichting tot behoud van de ss Rotterdam hebben specifieke kennis van het schip en zijn bereid om te participeren, rondleidingen te geven en hulp te verlenen. Ook hierbij voorziet de aanpak van ons plan in een sociale voorziening voor de betrokken partijen. Conclusie van deze paragraaf is aldus dat het geen doel op zich is om het schip tegen een onaanvaardbaar hoge investering te renoveren, maar dat het schip met respect voor de nostalgie en de betrokken partijen wordt gerenoveerd en gebruikt.

4 Partijen en op te richten entiteiten

Het schip is thans eigendom van "ss Rotterdam BV" een vennootschap die voorheen eigendom was van de RDM maar thans van het Havenbedrijf Rotterdam NV. Op 7 december 2004 is deze BV failliet verklaard en is het de verantwoordelijkheid van de curator om de boedel te veilen. De overdracht van het schip zal plaatsvinden in de vorm van een activa/passiva transactie. Wel dient onmiskenbaar vast te komen staan dat er geen historische rechten van derden op het schip berusten en dat het schip geleverd wordt met een volledige vrijwaring. Het schip dient binnen de opdracht tot verwijdering van asbest te worden geleverd. De levering vindt echter plaats 'as it is' en 'where it is'. De aankoop wordt begeleid door juristen maritiem jurist en

Het schip zal in eerste instantie worden overgedragen aan Stichting Woonbron. Woonbron richt samen met _____ in een 50/50 verhouding een besloten vennootschap op die tot doelstelling heeft het schip in eigendom te beheren. Deze entiteit is 100% eigenaresse van een op te richten exploitatiemaatschappij 'Exploitatierij De Rotterdam BV'. Deze exploitatiemaatschappij heeft als doelstelling om de ruimte op het schip te verhuren, alsmede om het concept te bewaken De exploitatiemodellen van de huurders zullen complementair aan elkaar moeten zijn. Dit wil zeggen dat men enerzijds elkaar zal ondersteunen, maar anderzijds dat er voldoende ruimte is om een eigen beleid uit te voeren. De exploitatiemaatschappij zal tevens facilitaire diensten leveren.

Exploitiemaatschappij De Rotterdam BV bestaat uit een bedrijfseconomische en een nautische afdeling die beiden onder verantwoordelijkheid vallen van de directie (kapitein). De directie wordt geadviseerd door een Raad van Advies



VVE's Gebruik	Verschillende activiteiten			
	1	2	3	4
ROG (Albeda / In Holland)	X			X
Woonbouw	X			
Congres		X	X	
Galerie				X
Hotels	X			
Vrienden van Rotterdam			X	

Andere participanten die het beleid van de Foyer Suprême alsmede de ss Rotterdam zullen ondersteunen zijn MKB Nederland, Aedes Vereniging van Woningcorporaties, Gemeente Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, Stichting De Lijn, Stichting tot Behoud van de ss Rotterdam, CWI, Fonds 1818, Start Foundation, Ministerie van VROM, Ministerie van OCW, Ministerie van Economische Zaken, SEV, enkele Rotaryafdelingen in Rotterdam, etc.

De binnenvaart van de ss Rotterdam in de Rotterdamse haven zal gepaard gaan met veel media attentie waardoor het initiatief een maximaal draagvlak krijgt. Het zal een schip worden van én voor alle Rotterdammers en de rest van Nederland die het ziet als het symbool van de emigratie van na de oorlog. Zodra een gezonde exploitatie is gerealiseerd zal de eigenaar bereid zijn om certificaten uit te geven om hiermee iedereen in staat te stellen voor een deel eigenaar van het schip te worden.

5.1 Fase 1 Aankoop schip

5.1.1 Overeenkomst Havenbedrijf en Gemeente

De uitgangspunten van het Havenbedrijf zijn dat met € 3,5 miljoen aan gemaakte kosten terug ziet vloeien alsmede dat de lening van € 5.1 miljoen kan worden afgelost. De Gemeente Rotterdam heeft als doelstelling dat de bestemming van het schip de foyer, alsmede de horeca activiteiten binnen de aangevraagde artikel 19 en MER aanvraag passen. Tevens dient het businessplan te passen binnen de toeristische en sociale beleidskaders. Een jurist zal in de hand moeten worden genomen om de koopovereenkomst te beoordelen op juistheid en volledigheid. De overeenkomst wordt gesloten tussen Stichting Woonbron en ss Rotterdam BV.

5.1.2 Financiering fase 1 (aankoop)

De eigendomsvennootschap zal het casco van het schip in een goede staat brengen. Hiertoe wordt in eerste instantie de eigendomsvennootschap gefinancierd met € 9 miljoen aan eigen vermogen. In dit bedrag zijn de activiteiten binnen fase 1 t/m 3 opgenomen.

5.1.3 Overeenkomst en oprichting entiteiten

Zodra het schip door Woonbron verworven is, worden de eigendom- en exploitatievennootschappen opgericht. Spoedig hierna dient de exploitatie vennootschap de exploitatieovereenkomsten op te stellen met de exploitanten.

5.1.4 Inrichten secretariaat en definitie organisatie

In de periode voordat het schip zal worden afgemeerd in Rotterdam is een groot aantal voorbereidende werkzaamheden noodzakelijk. Deze werkzaamheden worden gecoördineerd vanuit een op te richten secretariaat binnen het tijdelijke vestigingsadres van de exploitatiemaatschappij. De exploitatiemaatschappij zal deze ruimte inrichten en voorzien van faciliteiten.

De functies van de exploitatiemaatschappij zijn voornamelijk:

- Contact- en correspondentieadres voor alle partijen
- Communicatie en PR
- Techniek
- Project management Leren & Studeren
- Project management Dineren & Confereren
- Project Management Logeren
- ICT
- Juridische zaken en beheer

5.1.5 Verhuur F&B ruimten aan de horeca exploitant

Het promenade en upper promenade deck worden verhuurd aan een horeca exploitant. De exploitatiemaatschappij zal een huurcontract aangaan met deze partij voor de verhuur van de ongeveer exploitabele 4.000 m² ruimte (promenade en upper promenade deck) De horecapartij zal voor eigen rekening en risico doch in samenwerking met de exploitatiemaatschappij een eigen marketing en project strategie voeren. De servicekosten dienen te worden vastgesteld. Tevens huurt men de inventaris op de dekken met respect voor het onderhoud en de authenticiteit van de inboedel. Binnen de Foyer zal men een kantinefunctie alsmede automaten kunnen exploiteren. Tevens zal men binnen de eigen strategie of in onderhuur een congresorganisator dienen te contracteren ten behoeve van de theater zaal en ander zalen die geschikt zijn voor congres faciliteiten. Deze zal tevens rondleidingen verzorgen en verantwoordelijk zijn voor de museum functie. Men zal met de exploitatie BV een overeenkomst over de inzet van de vakopleidingen moeten sluiten.

5.1.6 Verhuur en gebruik Albeda College

Voor de verhuur van het A en B-deck zal een overeenkomst worden afgesloten met het Albeda College. Bedacht moet worden dat het Albeda College naast leren en werken, ook tot doelstelling heeft om door middel van werkgroepen het schip in stand te houden. Voor het theater is een reservering opgenomen voor de vestiging van een theatervakschool in opleiding. Tevens wordt het theater gebruikt voor specifieke Rotterdamse festivals.

5.1.7 Verhuur Woonruimte

Er dient een scenario ontwikkeld te worden voor de exploitatie van de hutten op het boat deck en de exploitatie van de kamers op het maindeck en lower promenade deck. Vooralsnog zullen de hutten in verschillende concepten worden verhuurd;

- Shortstay facility
- Commerciële verhuur aan bedrijven t.b.v. expats
- Verhuur aan stagiaires die hun stage- of afstudeeropdracht op het schip uitvoeren
- Een commercieel hotelbedrijf

Ook dient het schip een museumfunctie te krijgen. Hiervoor dient een ruimte te worden gebruikt die beschikbaar kan worden gesteld aan de Stichting tot Behoud van het ss Rotterdam en Stichting De Lijn.

5.2 Fase 2 Dokbeurt en sleepreis

5.2.1 Zandstralen en schilderwerk

De verticale delen van de buitenzijde van het schip dienen te worden gezandstraald of onder hoge druk te worden schoongespoten. Hierna zal het schip worden voorzien van een nieuwe coating. Kostenraming € 1,2 miljoen conform offerte. Vuyk Engineering zal worden geconsulteerd om hiertoe een bestek op te maken.

5.2.2 Legen en conserveren tanks en dichten aanvoer

Een groot aantal openingen aan de onderzijde van het schip dienen te worden afgedicht. Tevens dienen de ballasttanks te worden geconserveerd. Kostenraming € 800.000 conform offerte. Vuyk Engineering zal worden geconsulteerd om hiertoe een bestek op te maken.

5.2.3 Sleepreis Gibraltar-Rotterdam Heijplaat

De kostenraming hiertoe bedraagt ruim € 200.000 conform offerte. Indien de werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met een terugreis zullen de sleepkosten lager uitkomen. Vuyk Engineering zal worden geconsulteerd om hiertoe nadere offertes aan te vragen.

5.3 Fase 3 Aankomst Rotterdam Heijplaat

5.3.1 Ceremonie aankomst

De werkzaamheden van het secretariaat bestaan uit de voorbereiding van de ceremonie tijdens de aankomst van het Schip in Rotterdam Heijplaat. Voordat het schip op de definitieve ligplaats wordt afgemeerd zullen op Heijplaat de voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden. De opening van het schip op Katendrecht dient te worden verricht door een prominente Nederlander. De MP heeft al toegezegd aanwezig te zijn indien zijn agenda dat toelaat. Er dient een inventarisatie gedaan te worden van genodigden. De catering en organisatie zal worden uitgevoerd in samenwerking met de huurders

5.4 Fase 4 Inrichting primaire functies op maindeck en sundeck

5.4.1 Financiering fase 2

Na de afmering op Heijplaat kan worden aangevangen met de renovatie van het schip. Het gaat hier met name om de vervanging van de aan- en afvoerleidingen, de badkamers in de hutten en de

luchtbehandeling. Verder zullen verschillende binnenhutten worden verwijderd zodat de gangen breder kunnen worden gemaakt. De investering voor de renovatie wordt geraamd op € 15.000.000. Vuyk Engineering en Woonbron zullen de aanbesteding hiertoe uitvoeren.

5.4.2 NUTS-voorzieningen

Tijdens de renovatie in Rotterdam Heijplaat dient de volledige aan- en afvoer infrastructuur te worden vervangen. Hierbij zullen waar mogelijk flexibele leidingen worden gebruikt die door de bestaande leidingen worden gevoerd. Er bestaat een mogelijkheid om de verwarming van het schip aan te sluiten om de nabijgelegen stadsverwarming faciliteiten. Vuyk Engineering zal een bestek maken om de werkzaamheden aan te besteden

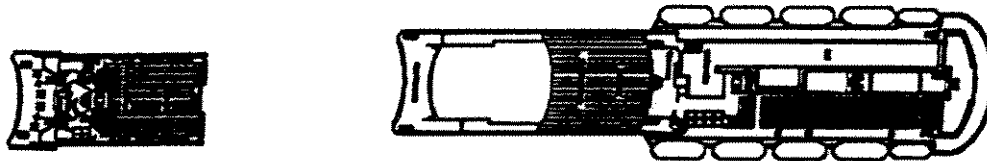
5.4.3 Beveiliging en beheer

De exploitatiemaatschappij zal verantwoordelijk worden voor de beveiliging en het beheer van het schip. Voorkomen dient te worden dat verschillende bezoekersgroepen van het schip zich door elkaar heen gaan verplaatsen. Een identificatiesysteem voor alle bemanning en bezoekers zal noodzakelijk zijn om dit beveiligingsniveau te realiseren. We denken bijvoorbeeld aan de permanente aanwezigheid van geschoolde avond en nachtportiers op het schip. Het systeem van de zgn. scheepdiscipline van de HAL wordt toegepast op dit schip. In een vroeg stadium, dient met de brandweer het plan te worden herijkt wat er in het verleden was ten behoeve van de brandveiligheid op het schip. Deze brandveiligheid is conform de SOLAS-voorschriften. Deze SOLAS-voorschriften staan voor 'International Convention for the safety of Life at Sea' en is een internationale overeenkomst voor de veiligheid van leven op zee. Deze voorschriften hebben zowel betrekking op de bouw, de uitrusting als de exploitatie van zeeschepen.

5.4.4 Secretariaat en receptie op maindeck

De bestaande hoofdingang op het maindeck zal worden gebruikt als ontvangstruimte en als receptie. De achterliggende ruimtes kunnen worden gebruikt voor secretariaatswerkzaamheden.

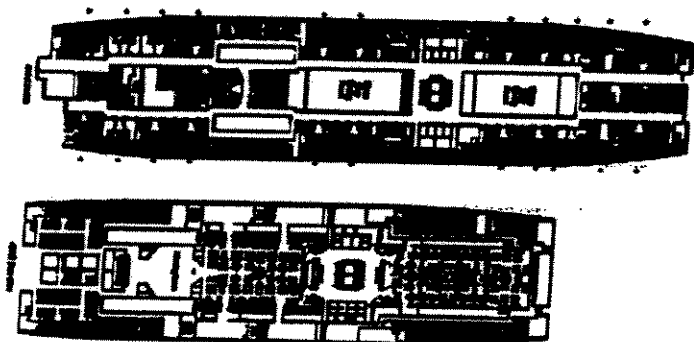
5.4.5 Verblifruimten exploitatiemij op sundeck (skyroom, captains office)



5.5 Fase 5 Implementatie Foyer en zalen

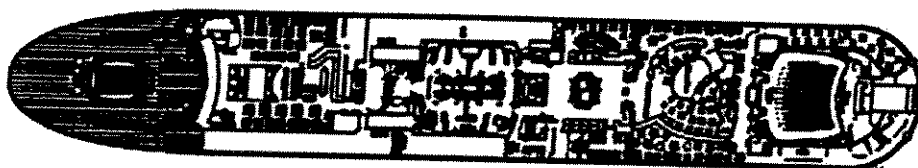
5.5.1 Foyer (322 kamers)

- o Deck A (146 kamers)
- o Deck B (176 kamers)
- o Inrichting Odyssee en La Fontaine zalen (717 m², 562 zitplaatsen)



5.5.2 Zalenaccommodatie (3845 m², ca. 2034 zitplaatsen)

- o promenade deck (2651 m², ca. 1277 zitplaatsen)
 - Promenade deck met zwembad (625 m²)
 - Casino (628 m²)
 - Lido Restaurant (250 m², 137 zitplaatsen)
 - Ocean Bar (108 m², 66 zitplaatsen)
 - Queens Lounge (640 m², 467 zitplaatsen)
 - Theater (begane grond) (400 m², 607 zitplaatsen)



- o upper promenade deck (1194 m², ca. 757 zitplaatsen)
 - Ritz Carlton (395 m², 235 zitplaatsen)
 - Smoking Room (290 m², 130 zitplaatsen)
 - Ambassador Lounge (275 m², 142 zitplaatsen)
 - Bar (58 m², 45 zitplaatsen)
 - Theater (balkon) (90 m², 163 zitplaatsen)
 - Cardroom (42 m², 28 zitplaatsen)
 - Bibliotheek (44 m², 14 zitplaatsen)



5.6 Fase 6 Definitie leer- en werkgelegenheidsprojecten

Op het schip zullen verschillende vormen van werkprojecten kunnen worden gerealiseerd. Deze projecten kunnen worden gecoördineerd door het Albeda College en IN Holland.

- Commerciële projecten zoals de ontwikkeling van het hotel op het boat deck en de ontwikkeling van congresscapaciteit op het maindeck en het lower promenade deck
- Adhoc werk- en ervaringsprojecten
- Permanente dienstverbanden

Het Albeda College zal opleidingen uit de volgende sectoren op het schip vestigen:

5.6.1 Divisie Techniek

1. Elektrotechniek

- a. Assistent Monteur Sterkstroom Installaties 1
- b. Assistent Monteur Assemblage Elektrocomponenten 1
- c. Monteur Sterkstroom Installaties 2
- d. Middenkaderfunctionaris Automatiserings- Energietechniek 4
- e. Middenkaderfunctionaris Automatiserings- Elektronica 4
- f. Servicemedewerker ICT 2
- g. Medewerker Beheer ICT 3
- h. ICT- Beheerder 4

2. Metaaltechniek

- a. Assistent Constructiewerker / Lasser 1
- b. Assistent Bankwerker Montage 1

3. Schilderen

- a. Assistent schilder 1

4. Bouwkunde

- a. Bouwplaats- Assistent 1
- b. Primaire Timmerkracht 2

(leerling-stoffeerdens)

5.6.2 Divisie Economie

1. Beveiliging

- a. Beveiligger 2

2. Bedrijfsadministratie

- a. Bedrijfsadministratief Medewerker 2
- b. Boekhoudkundig Medewerker 3
- c. Administrateur 4

3. Marketing & Communicatie

- a. Commercieel Medewerker Binnendienst 3
- b. Commercieel Medewerker Marketing & Communicatie 4

4. Secretarieel

- a. Administratief Medewerker 1
- b. Secretarieel Medewerker 2
- c. Secretaresse 3
- d. Directiesecretaresse / Management-assistent 4

5. Toerisme

- a. Medewerker Reizen en Toeristische Informatie 2
- b. Zelfstandig werkend Medewerker Toeristische Informatie 3

5.6.3 Divisie GW & DV

1. Facilitaire dienstverlening

- a. Facilitair Medewerker 2
- b. Facilitair Leidinggevende 4

2. Voeding

- a. Allround banketbakker 3
- b. Allround Brood- en Banketbakker 3
- c. Horeca- Assistent 1
- d. Kok 2
- e. Gastheer / - vrouw 2
- f. Restaurateur 4
- g. Horeca- ondernemer Café/Bar en Fastfood 4

3. Uiterlijke verzorging

- a. Kapper 2
- b. Allround kapper 3
- c. Schoonheidsspecialist 3
- d. Voetverzorgger 3

5.6.4 Aantallen

Precieze cijfers zijn op dit moment (nog) niet beschikbaar, Schatting van aantallen BPV-leerlingen: ca. 250 II divisie Techniek (zie boven); zelfde aantallen voor andere divisie's en mogelijk 250 via InHolland. Totaal: ca 1000 leerlingen/studenten.

Niet meegerekend: afgestudeerden MBO en HBO. Mogelijk zijn ook samenwerkingsvormen in scholing /training met Erasmus Universiteit Rotterdam aantrekkelijk.

5.6.5 Projectbureau Stagebank Albeda

Het Albeda College stelt voor een projectbureau in te stellen, waarin één projectmanager verantwoordelijk wordt gemaakt voor de registratie van de gevraagde stage-, BPV- plaatsen aan boord van het schip en het aanbod vanuit het Albeda College. Deze projectmanager is in dienst van Albeda en legt verantwoording af aan het College van Bestuur. Hij/zij dient brede kennis te hebben van BPV- plaatsen in relatie tot opleidingen, specifieke wensen vanuit begeleiders en leerlingen zelf; inzicht in het reilen en zeilen aan boord van het schip, te beschikken over goede contactuele eigenschappen, zowel naar exploitanten als naar leerlingen; brede ervaring met ICT; positief en oplossingsgericht te denken. Het projectbureau zal op het schip gehuisvest zijn. Advies m.b.t. de bouw van een keteninformatiesysteem is beschikbaar.

5.6.6 Aanpak Jeugdwerkloosheid Rotterdam/ uitval beroepsonderwijs

Door de gezamenlijk ideële doelstelling waarin een heldere maatschappelijke betrokkenheid (missie) van de 3 deelnemende partijen de rode draad vormt, is het mogelijk de aanpak van jeugdwerkloosheid en aanpak uitval uit het beroepsonderwijs in Rotterdam daadwerkelijk vorm te geven. Samenwerking met de Taskforce Jeugdwerkloosheid – ingesteld door het Kabinet, voorzitter Hans de Boer (oud vz MKB Nederland) is ingezet. Hans de Boer is mogelijk bereid ambassadeur voor dit initiatief te worden.

In Rotterdam is grote behoefte aan leerwerk- plekken. Bovendien zijn wij ervan overtuigd dat jonge mensen met trots en betrokkenheid op het schip aan de slag zullen willen.

Aansluiting bij EDBR (Economic Development Board Rotterdam) waarin het Rotterdams bedrijfsleven en bestuur is vertegenwoordigd is wenselijk.

Risicjongeren, schoolverlaters en jongeren met leerproblemen kunnen binnen de bovenomschreven context goed aan de slag, mits de voorwaarden tot begeleiding aanwezig zijn. Het Albeda College heeft vanuit haar missie (we laten niemand los) grote ervaring met methodieken om risicjongeren te motiveren en opnieuw te begeleiden naar scholing en/of arbeid (o.a. Voorwerk, zie brochure). Het Albeda College zal deze expertise inzetten.

Eveneens is het denkbaar dat in samenwerking met exploitanten (bijv. in de Horeca en facilitaire dienstverlening) in overleg opleidingen of onderdelen daarvan – op alle mbo-niveau's- en specifiek t.b.v. het schip, kunnen worden opgezet. Nu al is duidelijk dat een stoffeerbedrijf noodzakelijk is: vele stoelen zullen opnieuw gestoffeerd moeten worden. Een stoffeerbedrijf is al gevonden; een stoffeerderei- leerbedrijf zal kunnen worden opgericht. Hierover zal nader overleg nodig zijn.

5.6.7 Adoptie De Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV)

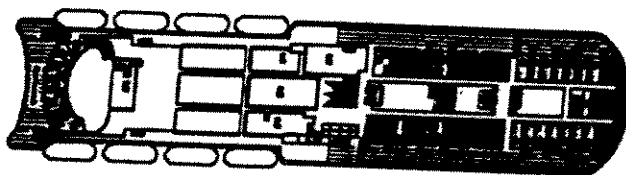
De SEV (ingesteld door VROM) heeft na kennisneming van de doelstellingen van betrokken partijen het totaalconcept direct geadopteerd. Dit betekent dat de SEV meedenk- capaciteit en expertise zal inzetten t.b.v. de totstandkoming. De SEV is met name betrokken vanwege de behoefte dergelijke totaalconcepten voor jonge mensen elders in het land eveneens vorm te geven. Rotterdam vervult met de ss Rotterdam dus een voorbeeld functie.

5.6.8 Mogelijkheden en behoeften van het Albeda College

Het Albeda College is een ROC dat midden in de samenleving en bedrijfsleven is ge-positioneerd. Het Albeda organiseert menig congres, symposium of debat en heeft aldus behoefte aan vergader- en congresruimte. In de op te stellen overeenkomst zal met dergelijke voorzieningen worden rekening gehouden. Voor specifieke theorielessen of trainingen t.b.v. werkzaamheden van leerlingen op het schip is wellicht ruimte op de ss Rotterdam noodzakelijk. Ook zal ruimte beschikbaar moeten zijn voor pauze en lunch: een leerlingenkantine.

5.6.9 Commerciële projecten

- Ontwikkeling hotel van 35 kamers op het boat deck
- Ontwikkeling congreskamers op het lower promenade deck (168 kamers) en het main deck (155 kamers)



5.6.10 Werk- en ervaringsprojecten

Een groot aantal ruimtes op het schip dienen te worden gerestaureerd en onderhouden. Veelal zal samenwerking met oud HAL-medewerkers wenselijk zijn. De projecten dienen door het Albeda College te worden begeleid in nauwe samenwerking met de exploitatiemaatschappij.

Onder volgt een opsomming van mogelijke projecten.

- Restauratie kapsalons upper promenade deck en maindeck
- Restauratie hondenkennel op het sundeck
- Restauratie Figee dekkranen ruim 1, 2 en 3
- Restauratie 18 Otis liften en 4 Otis roltrappen
- Restauratie machinekamers
- Restauratie medische verzorgings ruimte
- Restauratie Sperry Mark nautische instrumenten
- Restauratie zwembaden op het D deck en promenade deck
- Restauratie Globespan, Phillips, Renovas radio- en telefooninstallatie
- Restauratie 18 Verhoef reddingsboten
- Restauratie Danny Brown stabilizers
- Restauratie Schelde Parsons stoomturbines
- Restauratie wasserij op het c-deck
- Restauratie fitnessruimte
- Restauratie Linotype drukkerij
- Restauratie film ontwikkelkamer
- Restauratie elektrische installatie
- Restauratie Saval sprinkler- en rook detectiesysteem
- Restauratie teakdeck
- Restauratie kunstwerken (beschreven in het document "ss Rotterdam (1959) een culturele waardestelling" door F. Van Burkom, B. Laan en F. Loomeljer mei 2004)
- Restauratie bibliotheek
- Kleine onderhoudsklussen in samenwerking met de technische dienst

5.6.11 Permanente dienstverbanden

Zowel binnen het foyer, de catering als de exploitatiemaatschappij kunnen bewoners van de foyer worden aangesteld.

- Horecapersoneel t.b.v. keuken en bediening
- Bewaking van verblijfruimtes, toegangscontrole en parkeerplaats
- Technische dienst (in samenwerking met oud-HAL medewerkers)
- Sales- en marketing
- Etc.

De arbeidscontracten kunnen worden ingevuld door een uitzendbureau of direct door de betrokken partijen. Ook dient er directe betrokkenheid te bestaan van het CWI en MKB Nederland.

5.7 Fase 7 Aankomst Rotterdam 'Kop van Katendrecht'

5.7.1 Ontwikkeling infrastructuur Katendrecht

De Gemeente Rotterdam heeft toegezegd te zullen bijdragen in de ontwikkeling van de parkeerplaats, aan- en afvoerwegen en het toegangsgebouw. Met de afdeling dS+V dienen de randvoorwaarden te worden overlegd

5.7.2 Openingsceremonie

Ten tijde dat het schip in Rotterdam Heijplaat ligt, zal de openingsceremonie kunnen worden voorbereid. Naast technisch en infrastructurele aanpassingen aan de kade dient een ceremonie met bijbehorende allure te worden voorbereid die internationale media aandacht krijgt. Na de afmering in Katendrecht dient de exploitatie gecontroleerd te worden opgeschaald.

