Berenschot

Memo

Van:	5.1, 2, e	Datum:	27 oktober 2025
Aan:	gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam	Status:	Intern vertrouwelijk
Cc:			
Onderwerp:	Notities bij business case verplaatsing zeecruise		

In de haalbaarheidsstudie naar verplaatsing van de zeecruise, van de huidige locatie aan de Veemkade naar een nieuwe locatie aan het Westerhoofd, is een geactualiseerde en herijkte business case opgenomen. In de totstandkoming van deze business case zijn een aantal opmerkingen en suggesties ingebracht door betrokkenen, gelet op de vele onzekerheden die de berekening kent en de vele knoppen waaraan is te draaien die significant impact kunnen hebben op het financiële resultaat. We lichten er specifiek twee toe:

- **De ‘loopplankvariant’:** wat is de meest basale variant van een gebouw om de investeringskosten te minimaliseren? De directe bouwkosten van het gebouw zijn nu geraamd op 5.1, 2, b Door te kijken naar een basale variant, figuurlijk door enkel een loopplank te faciliteren voor een aankomende zeecruise, zou meer duidelijk kunnen worden over de onderkant van de investeringskosten.

  In overleg met het Havenbedrijf is deze variant niet opgenomen. Het Havenbedrijf geeft aan dat deze optie onmogelijk is en dat altijd een gebouw nodig is van minimaal 5.1, 2, i 5.1, 2, i om transit en turnaround calls te faciliteren. In dit oppervlak is al rekening gehouden met een combinatie en slimme indeling van functies, waardoor het oppervlak ongeveer de helft is van wat een internationale standaard voorschrijft.

  In een loopplankvariant zal voor turnaround calls iedere keer een aanvullende voorziening nodig zijn voor onder meer de afhandeling van de bagage. Het enkel faciliteren van transitcalls is in de ogen van het Havenbedrijf, in combinatie met de lage kwaliteit van de voorzieningen, niet realistisch om rederijen aan zich te binden.

  Een dergelijke variant zal theoretisch gezien de business case ook niet dicht rekenen. De kosten voor het gebouw zullen miljoenen lager uitvallen, maar de inkomsten (terminalfee) zullen ook teruglopen.

- **Spanning tussen de gehanteerde ‘Standaard Systematiek voor Kostenramingen’ (SSK) en ervaringen uit de praktijk:** vanuit diverse hoeken zijn opmerkingen geuit over de hoogte van de opslagpercentages, die zijn gehanteerd over de directe bouwkosten uit de raming van Haskoning (2017). Deze percentages worden standaard gehanteerd door de gemeente Amsterdam. In een vroege raming zijn namelijk nog niet alle details bekend. Opslagpercentages vormen een buffer. Dat geldt dus ook voor de verplaatsing van de zeecruise naar het Westerhoofd. Met de beperkte ruimte op de kade, de aanwezigheid van

de Coentunnel, de verschillende milieucontouren en onvoorziene ontwikkelingen zijn risico’s aan de orde van de dag.

Anderzijds geeft het Havenbedrijf aan dat de benodigde investeringen, zoals de kade en de loopbruggen, in hun ervaring aan de hoge kant uitkomen. Als voorbeeld noemen zij de kade. In hun ogen is deze ingreep zonder al te groot risico, doordat de kadebelasting van een zeecruise lager is dan bij offshore. Het Havenbedrijf schat in niet meer dan 5.1, 2, b kwijt te zijn aan de kade, in tegenstelling tot de 5.1, 2, b in de business case (inclusief opslagpercentages). Deze verschillen kunnen een significant effect hebben op de uitkomst van de business case.

Dit verschil kan echter in deze studie niet onderbouwd worden. Dat vraagt om een gedetailleerde uitwerking van het ontwerp en nadere onderbouwing van de kengetallen aan de hand van recente referenties.

In deze studie is geen inzicht verkregen in de kengetallen van de gebruikte raming van Haskoning uit 2017. Deze gegevens zijn niet boven water gekomen, ondanks meerdere zoekpogingen in de archieven van de gemeente, het Havenbedrijf en Haskoning zelf. De cijfers zijn waar mogelijk gevalideerd op basis van expert judgement, in elk geval als het gaat om de bouwkosten van de nieuwe terminal.