Risico’s en onzekerheden business case

- Nog geen inzicht in verdeling risico’s en verdeling kosten en opbrengsten tussen betrokken partijen: nadere verdeling kan nadelig uitpakken voor één van de partijen.
- Extra kosten door afkoop huurcontract Cruise Port Amsterdam.
- Extra kosten door afkoop erfpacht en eventuele schadeloosstelling Port of Amsterdam. Informatie over inbrengwaarde huidige PTA is niet verkregen.
- Draagconstructie huidige PTA onvoldoende om nieuw programma te realiseren = hogere stichtingskosten kantoren en wonen
- Realisatie van extra (gebouwde) parkeerplaatsen op Veemkade is toch nodig voor nieuw programma = hogere stichtingskosten
- Grondopbrengsten zitten uiteindelijk aan de onderkant van de bandbreedte = minder opbrengsten
- Risico op planschade.
- Aangeleverde omzet terminalfee door Cruise Port Amsterdam té rooskleurig: opbrengst business case kan daardoor lager uitvallen (= opbrengst nieuwe terminal)
- Exploitatiekosten terminal harder gestegen dan inflatie: opbrengst business case kan daardoor lager uitvallen (=opbrengst nieuwe terminal)
- Aantal calls blijft achter: opbrengsten vallen lager uit.
- Aanvullende investeringen nodig om trillingsschade Coentunnel te voorkomen = hogere investeringen
- Parkeren op maaiveld niet passend: dient inpandig of verdiept te worden aangelegd = hogere investeringen
- Investeringsbedrag voor nieuwe walstroominstallatie valt hoger uit door complexere werkzaamheden = hogere investeringen
- Vervuilde grond bij baggerwerkzaamheden = hogere civieltechnische investeringen
- Additionele opbrengsten (uitbreiding) riviercruise of grootschalige mobiliteitshub (parkeren) op Westerhoofd is nu niet meegenomen.

Verklaring verschil eerdere ramingen

De uitkomst van de business case wijkt af van een eerder gecommuniceerde ramingen. Dit heeft een aantal redenen:

- Bij een eerdere raming in 2017 was het vertrekpunt twee schepen langs de kade van het Westerhoofd. Deze raming is op een later moment bijgesteld naar één schip, maar met volledige vernieuwing van kade. Wij gaan in de nieuwe raming uit van een lichtere aanpassing (koningspaal verwijderen en horizontale ankers erin). Ook zijn de kosten voor sloop en baggerwerkzaamheden naar beneden bijgesteld na een review van een kostendeskundige.
- Het parkeren is in een eerdere raming verdiept opgelost. In de nieuwe raming kiezen we voor parkeren op maaiveld. Bij twee schepen aan de kade is deze oplossing niet mogelijk, bij één schip wel. Parkeren is nu ook als (grond)opbrengst toegevoegd aan de business case.
- Het benodigd oppervlak voor de terminal op het Westerhoofd is verlaagd ten opzichte van een eerdere raming, van 5.1, 2, b vierkante meter.
- De opbrengst van de terminal (delta in de exploitatie) zat niet consequent in eerder gecommuniceerde ramingen.
- De opbrengsten via terminalgelden, zoals aangeleverd door Cruise Port Amsterdam, zijn harder gestegen dan de operationele kosten. De opbrengsten van de terminal (omzet) liggen daardoor hoger dan in een eerdere raming.
- Er zijn correcties uitgevoerd op dubbele posten in de opslagpercentages.
- We hanteren nu een aanvullend programma (bedrijfsruimten) op het Westerhoofd, bovenop de terminal. Dit was niet het geval in eerdere ramingen.
- Het bedrag voor de walstroom is gaandeweg deze studie naar beneden bijgesteld, in overleg met het Havenbedrijf, gelet op reeds aanwezige kabels en leidingen.
- Een vorige raming hield rekening met de uitkoop van bedrijven (grond). Bij één schip aan de kade is dit niet nodig.

Oppervlak varianten Veemkade

					Bestaande bouwvolume	Toevoeging bouwvolume (UNESCO)	Toevoeging bouwvolume (ruimtelijke inpassing)
Bestaand volume							
PTA - terminal	5.1, 2, b						
Toevoegen torens binnen UNESCO-richtlijn							
	Footprint in m²	bouwlagen	verdiepingshoogte	bouwhoogte			
toren 1	5.1, 2, b						
toren 2							
Toevoegen torens vanuit ruimtelijke inpassing							
	Footprint in m²	bouwlagen	verdiepingshoogte	bouwhoogte			
toren 1	5.1, 2, b						
toren 2							
Totaal bouwvolume m2 bvo					5.1, 2, b		

- Varianten:
    - Bestaande bouwvolume: PTA-terminal en basement blijven bestaan.
    - UNESCO-richtlijn: toevoegen van twee torens (38 meter)
    - Ruimtelijke inpassing: bestaand bouwvolume aansluiten op Movenpick Hotel en UP Building
-
- De grondopbrengsten zijn gebaseerd op aangeleverde gegevens door de gemeente Amsterdam

- De waarden met de functie wonen zijn aangepast met een vormfactor van 0,762 om van gebruiksoppervlak (GO) naar brutovloeroppervlak (BVO) te komen.

Investeringskosten Veemkade

- De kosten komen uit een eerdere raming van de gemeente Amsterdam uit 2020, met de volgende aanpassingen:

- De bedragen zijn geïndexeerd naar 1-1-2025.

- Over de raming zijn de volgende opslagpercentages gehanteerd:
    - Onvoorzien 5.1, 2, b
    - Plankosten

Investeringskosten Coenhaven

- De kosten voor de civiele investeringen, gangways, loopbruggen en concourse zijn gebaseerd op een eerdere raming van RHDVH uit 2016, naar de variant van een uitwijklocatie aan het Westerhoofd.

- De kosten voor de walstroomvoorziening zijn bepaald in samenspraak met het Havenbedrijf. Deze kosten liggen lager dan de realisatie van de walstroomvoorziening aan de Veemkade, waar meer voorbereidend werk nodig was.

- De stichtingskosten voor de terminal zijn in de business case verwerkt in een discounted cash flow (DCF) om de grondwaarde van de terminal te bepalen. Voor de stichtingskosten is een kengetal per vierkante meter gebruikt, inclusief opslagpercentages.

- De bedragen zijn waar nodig geïndexeerd naar 1-1-2025.

Varianten en opbrengsten Coenhaven

- Het oppervlak van de nieuwe terminal is bepaald in samenspraak met het Havenbedrijf en overeenkomstig met de huidige combinatie van functies op de huidige locatie.

- De grondopbrengsten voor de bedrijfsruimten en kantoren zijn gebaseerd op aangeleverde gegevens door de gemeente Amsterdam.

- De grondwaarde van de terminal is bepaald op basis van de opbrengsten, zoals de terminalgelden en vaste verhuur, en kosten, zoals voor het kantoor en de energie. Voor deze berekening is gebruik gemaakt voor een zichtperiode van 30 jaar, een jaarlijkse index van 2% en discontovoet van 4,5%.

- De terminalgelden zijn aangeleverd door Cruise Port Amsterdam. De overige bedragen zijn gehaald uit het eerdere rapport van Haskoning (2017), op basis van een jaarverslag van Havenbedrijf. Deze bedragen zijn geïndexeerd naar prijspeil 1-1-2025.