

Bijlage A - aanvullende investeringen ten behoeve van het platform JSS.

In onderstaande tabel staan de aanvullende investeringen opgenomen ten behoeve van het platform JSS als onderdeel van het grotere ontwerp.

1	Ballastwaterreinigingsinstallatie, <i>provisions for</i> membraan bioreactor, emissie-eisen uitlaatgassen, watermistinstallatie	2,0
2	Maatregelen commissie-Staal *)	4,0
3	<i>Lessons learned</i> , zoals rookhinder, tweede boegschroef, uitbreiding platformautomatisering ten opzichte van LPD2, het gebruik van davits voor landingsvaartuigen en van reddingsboten met davits.	3,0
4	Beschermingsmaatregelen**)	10,0
5	Meer ontwerpwerkzaamheden, loonkosten en materialen	6,0
Totaal		25,0

*) Op grond van de adviezen van de commissie-Staal zijn maatregelen genomen ter verbetering van de kwaliteit van de leef- en kantooraccommodatie voor de bemanning aan boord. Het betreft onder meer de aanpassing van zespersoons naar vierpersoons hutten voor de vaste bemanning inclusief internet en televisie en de verbetering van de sportfaciliteiten aan boord in de vorm van een grote sportruimte met fitnessapparatuur. In totaal wordt voor de bemanning ruim 450 m² extra ruimte geschapen.

***) De verbetering van de veiligheid van schip, lading en bemanning tegen externe dreigingen zoals bescherming tegen explosies, schok- en scherfwerking.

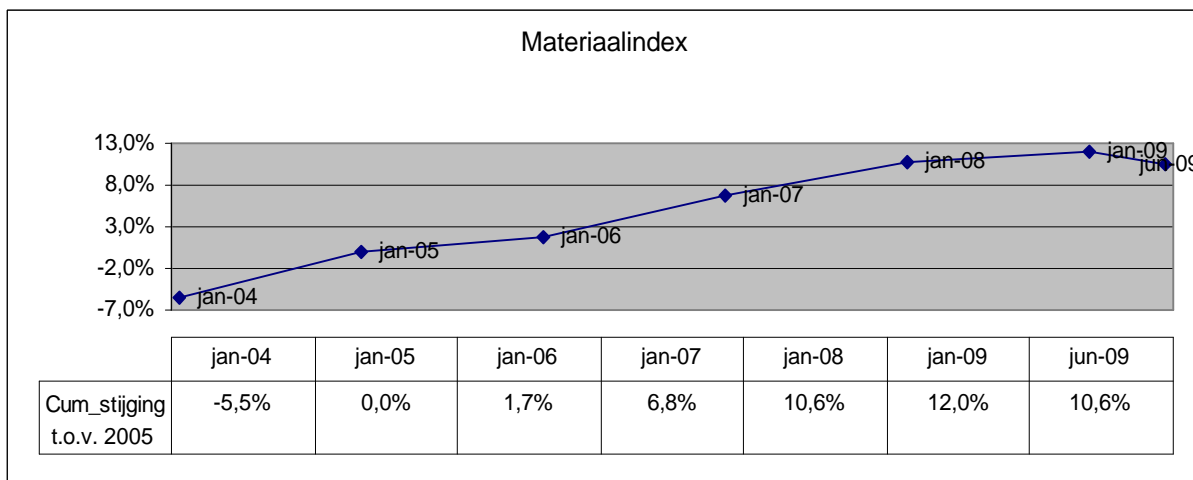
Bijlage B – Toelichting prijspeilontwikkeling

In het kader van het Defensie Materieel Proces (DMP) wordt de Kamer op bepaalde momenten geïnformeerd over het benodigde investeringsbudget voor een project. Dan wordt de beste raming van dat moment gegeven. In de behoeftestellingsfase en de eerste fasen daarna wordt vaak nog gewerkt met aannames. Indien het een bestaand product betreft, zijn ramingen van vergelijkbare projecten bruikbaar. Indien het echter een ontwikkelingsproject betreft, zal noodgedwongen in de eerste fase met zo goed mogelijke schattingen worden gewerkt, die in de loop van het ontwikkelingstraject steeds nauwkeuriger worden. In de tussentijd is er een autonome prijsontwikkeling als gevolg van inflatie en marktontwikkelingen. Daarnaast kunnen er andere ontwikkelingen zijn bij het gewenste product die van invloed zijn op de prijs. In het algemeen gesproken neemt de betrouwbaarheid van de schatting van het projectvolume toe naarmate de DMP-procedure vordert. Dit geldt ook bij scheepsnieuwbouwprojecten.

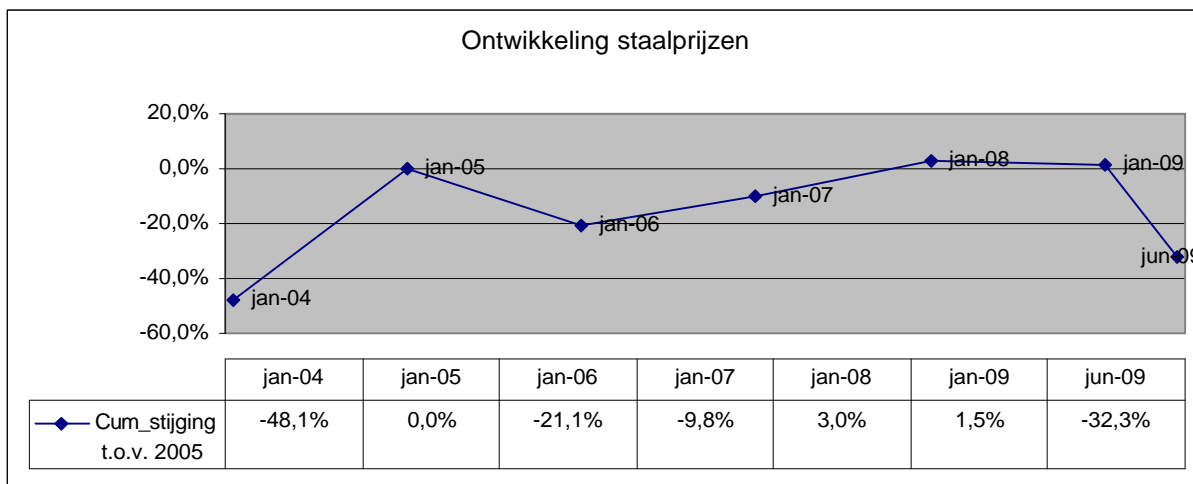
Het budget voor het project JSS is in aanloop naar de Marinestudie in 2004 voor het eerst geraamd en later in 2005, bij de behandeling van de Marinestudie, gesteld op €265 miljoen. Met de brief 'Behoeftestellingen Marinestudie 2005' van 18 mei 2006 (Kamerstuk 30 300X, nr. 95) is het budget ongewijzigd gebleven. Nu, vier jaar later, is het projectbudget voor het JSS vastgesteld op €363,5 miljoen (prijspeil 2009).

De ontwikkelingen bij lonen en materialen zijn sinds de eerste ramingen zoveel mogelijk gevolgd aan de hand van cijfers van onafhankelijke bureaus, zoals het CBS, of waar dit niet mogelijk is van prijzen op de wereldmarkt, zoals de staalprijzen. In de berekende €46 miljoen als gevolg van de aanpassing van het projectbudget naar prijspeil 2009 hebben de diverse indices geen gelijke weging. Zo is bijvoorbeeld het aandeel van materialen ongeveer vijf keer groter dan het aandeel 'staal' in het project en is het aandeel van de loonkosten in Nederland ongeveer 2,5 keer groter dan het aandeel van de uurtarieven in Roemenië. Een prijspeilwijziging op de onderdelen 'overige materialen' en 'loonkosten Nederland' hebben dan ook meer effect op de totale stijging van projectkosten dan een stijging bij andere onderdelen. De loonkosten in Nederland volgen de gebruikelijke cao-lonen (metaal en elektrotechnische industrie, CBS nr. 27-35). Deze zijn sinds 2005 met ongeveer 11 procent gestegen. Voor de uurtarieven van de werf in Roemenië is de indexering vastgesteld aan de hand van de reële uurtarieven van de gehele werf. De totale capaciteit van de werf is enkele malen groter dan de werklast voor de bouw van het JSS-platform. De ADD acht deze benadering gezien de afwezigheid van statistische informatie in Roemenië voldoende betrouwbaar. De uurtarieven bij DSGa in Roemenië zijn, uitgedrukt in euros, sinds 2005 met ongeveer 49 procent gestegen.

In de onderstaande tabellen is de prijsontwikkeling weergegeven van enkele onderdelen van het project JSS. Deze betreffen de index voor overige materialen en de index voor staal. In de grafieken is de correctie in 2009 voor de prijs van materialen en vooral voor staal duidelijk zichtbaar. In de berekende prijspeilstijging zijn alle stijgingen en dalingen verwerkt.



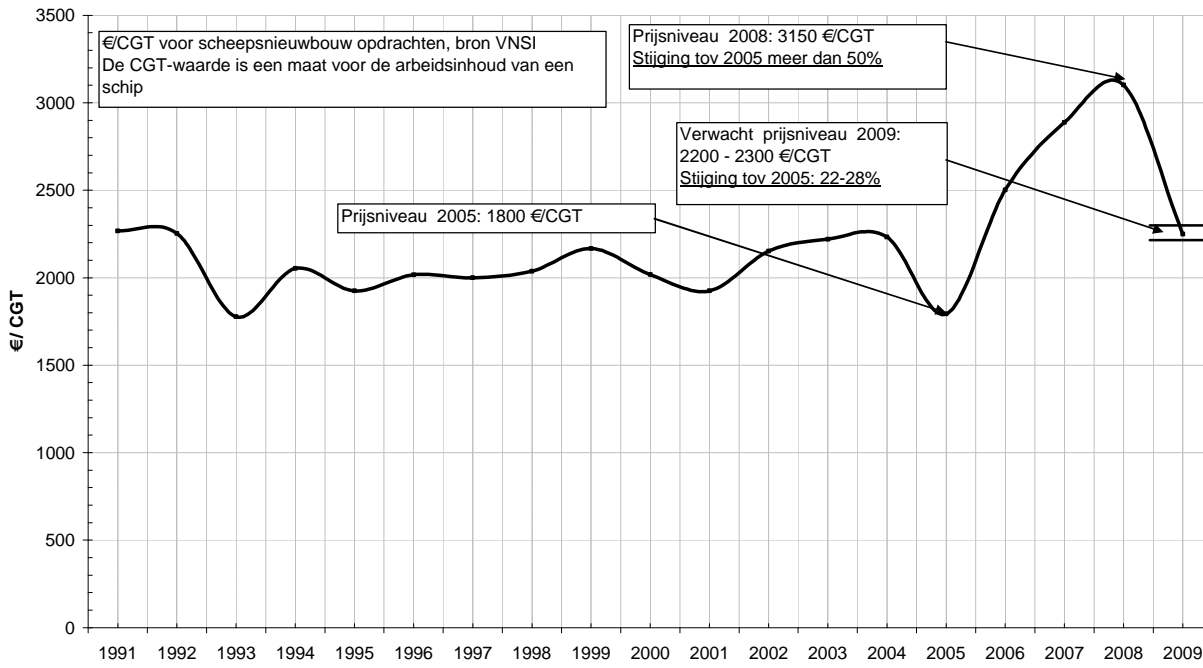
Bron: Dit is een combinatie van de volgende indexcijfers van het CBS: nr. 24 (basismetaal), nr. 25 (metaalproductenindustrie), nr. 26 (elektrotechnische industrie), nr. 27 (elektrische apparaten industrie) en nr. 28 (machine industrie).



Bron: Steel Business Briefings, flat products, S-Europe.

Commerciële factoren en ontwikkelingen op de scheepsbouwmarkt als geheel zorgen nog voor afwijkingen ten opzichte van de prijspeilontwikkeling in het JSS-project. De genoemde stijging van €12 miljoen als gevolg van marktspecifieke ontwikkelingen kan dan ook niet worden berekend aan de hand van de indexcijfers. Uit cijfers van de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) kan worden afgeleid dat de prijzen op de scheepsbouwmarkt in Nederland in de laatste jaren aanzienlijk zijn gestegen. Het onderstaande diagram laat zien dat de gemiddelde prijs per schip als gevolg van prijs- en marktontwikkelingen is gestegen ten opzichte van 2005. In 2008 was dit zelfs meer dan 50 procent. De gemiddelde prijs per ton scheepsinhoud voor 2009 is nu nog niet bekend, maar er wordt een daling ten opzichte van 2008 verwacht. Defensie gaat voor het JSS uit van een stijging van 2005 tot 2009 van ongeveer 22 tot 28 procent. De daling van prijzen en levertermijnen ten opzichte van 2008 compenseert echter slechts een deel van de stijging in de afgelopen jaren. Dit is dan ook de reden geweest dat tijdens de onderhandelingen in 2009 een nieuwe offerte voor de materialen is gevraagd aan DSNS. Mede hierdoor heeft DSNS een lagere prijs aangeboden.

**Euro's per Compensated Gross Tonnage (CGT)
in de Nederlandse scheepsbouwindustrie
(gemiddelde prijsniveau over het jaar)**



Bron: VNSI