



Onderbouwing agendapunt

- Betreft agendering van:** Brieven van d.d. 18-8-2011 en 16-9-2011 van Dhr. Pieter Muijzert
- Geagendeerd door:** PVV fractie
- Vergadering:** Statencommissie OGB
- Datum vergadering:** 26 oktober 2011
- Motivatie voor agendering:** Dhr. Muijzert heeft een reeks voorstellen gedaan inzake de aanleg van de verdubbeling van het tracé van de N33 tussen Gieten en Zuidbroek. Deze laatste 2 brieven zijn een noodkreet mede omdat het onderwerp onder meer een mogelijke besparing van tientallen miljoenen betreft en de lokale wegebouwers hiermee gesteund kunnen worden maar hij zich door de provinciale politiek genegeerd voelt. Wij vinden de door Dhr. Muijzert aangevoerde argumenten (zeker de hierboven weergegeven) voldoende reden om e.a. grondig aan de orde te stellen des te meer daar zijn argumentatie door de VVD fractie in de 2^e kamer bij monde van Dhr. Aptroot gesteund lijkt te worden.
- Visie van de fractie** De PVV fractie is van mening dat grondig onderzocht dient te worden welke mogelijkheden er door de provincie(s) gevonden kunnen worden om gefaseerde uitvoer van de tracéverdubbeling mogelijk te maken om zodoende kosten te besparen en om het lokale bedrijfsleven in de opdrachten te laten delen.
- Vragen aan de overige fracties:**
1. Hoe denken de overige fracties over de door Dhr. Muijzert aangevoerde mogelijkheden?
 2. Zou deze insteek geen brede politieke steun verdienen?
- Vragen aan het college van GS:**
1. Bestaat de mogelijkheid dat de Provincies Groningen en Drenthe zelf de tracéverdubbeling van de N33 als opdrachtgever ter hand nemen?
 2. Zoja, is de Provincie Drenthe daartoe evnt. bereid?
 3. Zonee, waarom is dit niet mogelijk?
 4. Ziet GS ook de voordelen van gefaseerde realisatie in?
 5. Welke andere bezwaren zou GS kunnen hebben tegen gefaseerde realisatie?

6. Samenwerking met de prov. Groningen is uiteraard belangrijk bij gefaseerde realisatie. Ziet de provincie wat dat betreft problemen?
7. Wat is de brede visie van GS op deze voorstellen?

Namens de PVV fractie Drenthe

Bert Vorenkamp
Ad van Berkel

Statengriffie - FW: Vaste kamer commissie I&M betreft verdubbeling N 33 Assen-Zuidbroek (> Eemhaven)

Van: pieter muijzert <pietercj2009@hotmail.com>
Aan: <statengriffie@drenthe.nl>, <statengriffie@provinciegroningen.nl>
Datum: 18-8-2011 11:35
Onderwerp: FW: Vaste kamer commissie I&M betreft verdubbeling N 33 Assen-Zuidbroek (> Eemhaven)
Bijlagen: 9 Nieuw DBFM project voor N 33 001.jpg; 10 grote infra projecten opknippen inbehapbare delen 001.jpg; 6 Rijksdienst mag discussie niet frustreren 001.jpg

Geachte Statenleden der Provincies Drenthe en Groningen,

Mijn gevecht tegen het machtige RWS en het machteloze PWS der provincies en jullie als

Statenleden die alles maar naast zich neerleggen/brieven ter kennisgeving aannemen.

Het geld van de burgers over de boeg gooien.

Ik ben genoodzaakt het ook in de Tweede Kamer en de politieke partijen aldaar onder de

aandacht te brengen.

De N 33 is weer met 1,5 jaar uitgesteld daar de grondaankopen /uitkopen/schadeloosstellingen

er nog niets aan gedaan is,het kan ook niet daar het Trace(weghelftkeuze) nog niet vast staat.

Wanneer nemen jullie mij serieus ??????

Geachte Tweede Kamerleden ,

**Dhr Aptroot vraagt om mijn opmerkingen
bertreft „aanbestedingsvormen“**

de grotere projecten > 30-40milj op te delen in stukken

**Bijgaand in het attachment kunt ook van belangrijke derden de
mening/opvatting lezen.**

Nederland kent 6 grote machtige wegebouwers !

- 1. BAM**
- 2. Volker Stevin (KWS)**
- 3. Heymans**
- 4. Ballast**
- 5. Dura Vermeer**
- 6. MNO Vervat (het oude Koop concern) dat samen gaat met Bos
Kalis.**
- 7. Mourik Groot Ammers**

Deze 7 bedrijven zijn bedrijven met een omzet van 1 miljard en meer !

**Bij werken groter dan 30 a 40 miljoen komen terecht bij deze 7
grote aannemers.**

**Laat staan werken van 250 miljoen(A12/A20) of 500 miljoen(A12) of
1 miljard(A15) of 4 miljard (A9/A1/A6)**

De gehele kleinere wegebouwers worden hierdoor uitgesloten

**Onder deze klenere wegebouwers zijn koninklijk wegebouwers
(familie bedrijven) met een grote ervaring.**

**In de eerst attachment ziet U het nieuwe DBFM contract die door de
een of ander persoon is uitgedacht.**

**RWS wil pas beginnen met een werk indien de gehele voorbereiding
klaar is. (het werkt vertragend)**

**RWS wil in deze DBFM contracten 3 aannemers uitnodigen , die het
werk mogen begroten en een werkomschrijving te geven.**

RWS gaat op het persoonlijke vlak kiezen.

Dus niet op punt qua kosten !

Deel de grote werken in delen van 30 miljoen en groter !

Je krijgt dan geen 7 aannemers maar 20 of meer aannemers die willen inschrijven.

Gevolg scherpere prijzen.

De grotere aannemers (7 st) kleden de kleinere niet uit ! gevolg geen faillissementen en verlies van arbeids plaatsen

In het geval van grote werken wil I&M(V&W) en RWS dat je moet aantonen of je werken gemaakt hebt van 200 miljoen

In Nederland (Groningen/Drenthe/Friesland/Overijssel) komen nooit werken van 200 miljoen voor.

Dus alle plaatselijke/regionale aannemers worden direct uitgesloten.!

Het werk N 33 Assen-Gieten-Veendam-Zuidbroek (later door naar de Eemshaven) is voor Noord Nederland het grootste project

dat er over 1 1/2 a 2 jaar zit aan te komen.

Op de Zuidelijke ringweg van Groningen 700 miljoen na het 2 e grootste project.

Ik vraag jullie om een persoonlijk onderhoud .

Ik vraag jullie om de N 33 in 8 delen te hakken.

Het gevolg zal zijn, dat enkele delen kunnen direct met de uitvoering gestart worden.

Wij hebben in Noord/Oost Nederland werk nodig en de mogelijkheid tot betere toekomst voor deze regio.

Ik ben het oud ex TA (technische advieslid) N 33 benoemd door de gedeputeerden Rob Bats (VVD Drenthe en Henk Bleeker

CDA nu staatssecretaris landbouw)

Ik hoop m'n 41 ste jaar in de beton-spoor-grond-weg-en waterbouw te mogen werken.

Ik heb aan vele grote projecten mogen deelnemen (leidinggevend)

**Meerdere Dijkverzwaringen Betuwe/zeedijk Groningen/Markermeer.
Verdubbeling spoorwegtunnel Schiphol
HSL 4 Drechtse Steden (Zwijndrecht-Breda)**

**HSL 1 Hollandse Meren + A 4 (Hoofddorp-tot boortunnel Groene hart)
A44/A12/A20/A2**

Ik heb zelf een betonwaren fabriek gehad te Winschoten en vecht voor de regio voor behoud van werk gelegenheid en toekomst.

Jullie geven RWS een te grootte vrijheid.

Gevolg dat alle werken minimaal 30 % overschreden worden.

**Schiphol tunnel 700 milj uiteindelijk 1,3 miljard
HSL 4 raming 1,7 miljard uiteindelijk 2.3 miljard (16,6 km
spoorbaan)**

**Mijn verwachting N 33 geen 193 miljoen maar 250 miljoen(inclusief
klaverblad Zuidbroek)**

**RWS moet flexibeler worden met z'n regeltjes ! Zo niet dan lopen alle
werken over de scheef.**

Ik wacht op jullie uitnodiging.

Afz. Pieter C.J.Muijzert

From: Ch.Aptroot@tweedekamer.nl
To: pietercj2009@hotmail.com
CC: r.leegte@tweedekamer.nl; J.Snijder@tweedekamer.nl; m.huizing@tweedekamer.nl;
t.ponjee@tweedekamer.nl; i.dcaluwe@tweedekamer.nl; secretariaat.Aptroot@tweedekamer.nl



Nationaal Wegencongres 2009



Datum: 24-09-2009 09:00 tot 24-09-2009 17:00
Locatie: Hotel Okura Amsterdam F. Bolstraat 333 1072 LH Amsterdam Tel: 020 – 6 787 111
Evenement: Evenement
Organisatie: Nederlands Instituut voor de Bouw (NIB) en Cobouw
Contact: Nancy Kager Congresadviseur tel. 040 - 297 27 74 n.kager@bouw-instituut.nl
www.wegencongres.nl

Het grootste en meest actuele overzicht van nieuwe projecten voor weg en spoor!

Programmapunten:

- Verspreide projecten; aanpak en gevolgen
- **Nieuwe FPS** en DBFM projecten, met o.a. A6/A9, A4 MD, N33
- **Vermeuwingen** en impuls voor spoorwegen
- **Ministerie van Financiën** over nieuwe infrafonds
- **WVb over bouwcombinaties** en toezicht
- **Parallelsessies** met: projecten, spoorontwikkelingen, contractvormen, regionale en lokale
- **algemene ontwikkelingen**
- **En alles over nieuwe marktbenadering!**

www.wegencongres.nl

NOOR ~~www~~ www.cobouw.nl

*eruit halen
in 8 delen*

Infrastructuurprojecten opknippen in benapbare delen

■ door HARRY VAN GELDER

AMSTERDAM - De overheid moet infrastructurele projecten veel meer in kleinere, behapbare brokken gaan aanbesteden. Dat vergroot namelijk de kans op ervaren buitenlandse spelers en de mogelijkheid dat middelgrote Nederlandse aannemers ook mee kunnen dingen. Dat zegt directeur René Teunissen van adviesbureau Strukturion.

Teunissen, voormalig directeur van ingenieursbureau Oranjewoud en bij bouwreus BAM, vindt dat de markt op slot dreigt te raken. De markt voor infrastructuur is de laatste jaren sterk in beweging. Steeds meer wegen, tunnels en spoorlijnen worden in één

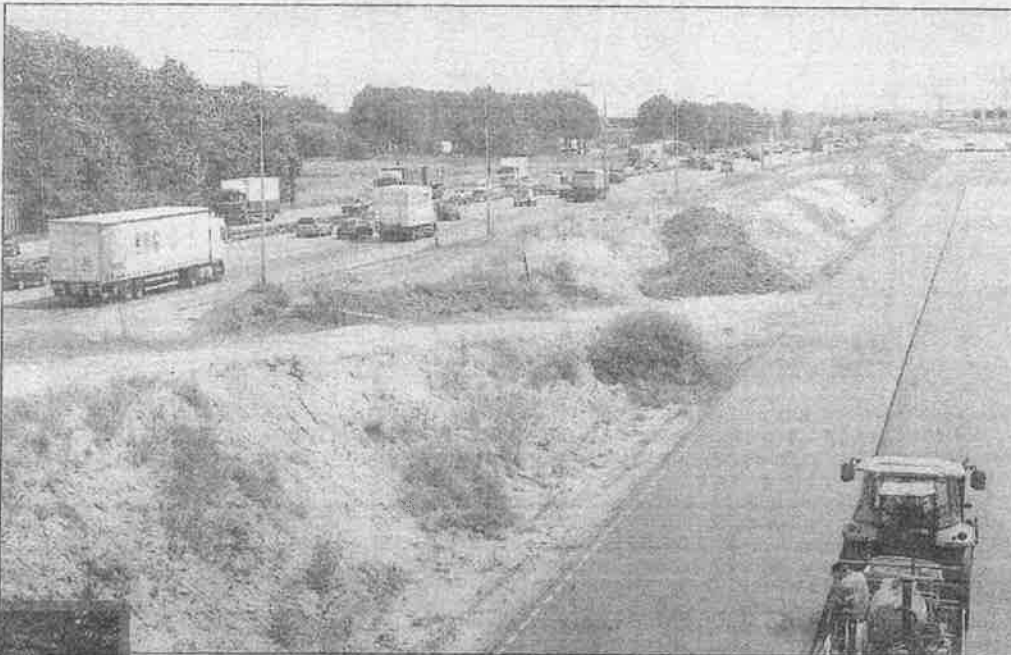
contract uitbesteed aan het bedrijfsleven. Niet langer bouwt een firma alleen maar een weg of spoorlijn, tegenwoordig wordt de aanleg, de financiering en het onderhoud regelmatig in één overeenkomst gevat. Voor het beheer, dat 30 tot 40 jaar duurt, wordt door de overheid ieder kwartaal een vaste vergoeding betaald.

Deze vorm van aanbesteding moet bedrijven prikkelen zichzelf te overtreffen in creativiteit, financiën en aanpak. Maar door de enorme schaal van de projecten doen meestal slechts vier, maximaal vijf, combinaties mee. En dat zijn dan ook nog eens steeds dezelfde. De markt lijkt daardoor slechts door een handjevol spelers te worden gedomineerd, zegt Teunissen (41).

Hij pleit er daarom voor dat ook buitenlandse partijen worden aangezocht en dat ook combinaties van kleinere spelers - „waar heel veel expertise zit” - kunnen meedingen.

De lopende projecten zijn de A15 bij de Maasvlakte en de A12 tussen Utrecht en Veenendaal. De eerste aanbesteding betreft € 1,5 à 2 miljard en de tweede zo rond de € 400 miljoen. Teunissen vindt die bedragen te groot en zou liever € 50 à € 100 miljoen zien.

Weliswaar zal in de genoemde projecten niet meer geknipt kunnen worden, maar Teunissen hoopt dat de overheid dat



• Strukturion-directeur René Teunissen (inzet) wil ook buitenlandse partijen en combinaties van kleinere spelers laten meedingen.

FOTO: RONALD BAKKER

wel zal doen bij bijvoorbeeld de verbinding tussen Almere en Amsterdam.

Meer spelers in de markt vergroot volgens hem de creativiteit en de scherpte van de spelers. Ook kan dan buitenlands kapitaal worden aangeboord.

Zelf wil hij dolgraag helpen met de bundeling van middelgrote aannemers of het aantrekken van buitenlandse partijen. Voor de Nederlandse en Belgische markt is hij daarvoor een exclusieve samenwerking aangegaan met het Engelse WSP, één van de grootste mondiaal opererende ingenieurs- en adviesbureaus op dit gebied.

Teunissen is een groot voorstander van het integraal aanbesteden, omdat alle partijen

er volgens hem bij te winnen hebben. De beleggers weten, als de bedrijven de risico's weten uit te sluiten, zeker dat ze hun geld krijgen omdat de overheid betaalt. En de bouwbedrijven worden alerter en scherper.

Teunissen is er zeker van dat de kwaliteit van de projecten omhooggaat, omdat aannemers die ook verantwoordelijk voor het onderhoud zijn, veel meer zorg aan de dag zullen leggen. Een boete voor de aannemer als de weg niet beschikbaar is, is bijvoorbeeld een goede prikkel.

„Als je een malus inbouwt bij het niet beschikbaar zijn van de weg, dan zal die weg niet lang gesloten zijn”, zo be-

toogt de topman. Volgens Teunissen moet er veel meer werk komen. „Nu gaat het met enorme pieken en dalen. Als er een enorm project is pieken de bedrijven, maar daarna is het weer een tijd stil.”

De bouwbedrijven kunnen zo geen expertise opbouwen, meent Teunissen. „Bovendien zijn de aanbestedingen duur. Je bent zo een paar miljoen kwijt. Dat is veel geld, als

je een paar keer naast een project grijpt.”

Door de immense infrastructurele werken op te knippen, komt er genoeg volume in de markt om het voor bouwbedrijven aantrekkelijker te maken, vindt Teunissen. „Nederland is dan zeker niet te klein, er is genoeg werk.”

‘De overheid kan tot 20% besparen’

Rijksdienst mag discussie N33 niet frustreren

Provinciale staten eisen onderzoek naar aanleg volledige autosnelweg

Door Johan de Veer

WIDBROEK ■ Rijkswaterstaat mag achter de schermen geen veto uitspreken over de aanleg van een autosnelweg tussen Zuidbroek en Assen. Een weg waar 120 kilometer per uur kan worden gereden en die is voorzien van vluchtstroken.

Provinciale staten van Groningen willen de mogelijkheid van een autosnelweg met alles erop en eraan officieel onderzocht zien. De fracties zijn gevormd door de Pekelderweg- en waterbouwkundige Piet Muijzert, die beweert dat er voor hetzelfde geld een autosnelweg met vluchtstroken kan komen.

Al enige tijd hamert Rijkswaterstaat intern op het oorspronkelijke plan. Het wil de politiek houden aan het afge-

sproken traject met vier rijbanen, waar een maximum snelheid geldt van honderd kilometer per uur. Volgens Rijkswaterstaat is het financieel onmogelijk om een autosnelweg met ook nog vluchtstroken te bekostigen van de maximaal binnen te halen 152 miljoen euro.

Het heeft inmiddels een bureau gevraagd een tracé te ontwerpen en te kijken naar de milieueffecten. Provinciale staten vinden dat deze op-

dracht moet worden verruimd. De Socialistische Partij (SP) gaat het verst. Zij wil dat een onafhankelijk bureau heel specifiek onderzoekt of er voor hetzelfde geld niet toch een volledige autosnelweg kan worden aangelegd.

Volgens Muijzert, die deel uitmaakt van een adviesgroep N33, komt het Noorden met een slimme aanbesteding en een effectief ontwerp een heel eind. De afgelopen maanden trok hij de aandacht van de

Tweede Kamer en minister Camiel Eurlings. Zij houden de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten.

"Als je nu een verkeerd besluit neemt, is er straks geen weg terug meer", zegt VVD-statenlid Henri Kruithof. "Er lijkt een formele blokkade te liggen van Rijkswaterstaat. Dat kan niet de bedoeling zijn." Ge-deputeerde Henk Bleker ontkent de blokkade. "De mensen van Rijkswaterstaat zijn als was in onze handen."

De noordelijke overheden steken 50 miljoen in de N33. "Dus pikken we het niet als Rijkswaterstaat bepaalt wat er gebeurt. Maar we moeten wel nuchter zijn. We gaan voor een maximaal verkeerskundige oplossing. En die zoeken we tot op de bodem uit", aldus de Bleker, voorzitter van de stuurgroep N33.

Mooie woorden, maar SP-fractievoorzitter Kees Swagerman en Muijzert vinden dat Bleker een verruiming van de

opdracht zwart-op-wit moet zetten, voorzien van zijn krabbel. Zolang er nog wordt gestudeerd op de verdubbeling van de N33, lijkt het hen beter dat de reconstructie van de rotonde Gieten wordt uitgesteld.

Bleker is zich hiervan bewust. "Ik heb intern al gezegd dat als er ook maar één euro over de balk wordt gegooid, we als politiek een groot probleem hebben. Als Rijkswaterstaat ons dat filkt, hebben we

■ REGIONALE BIJDRAGE

De verdubbelde N33 moet in 2010 worden aanbesteed. De oplevering is in 2014. Het rijk legt 90 miljoen op tafel, de regio betaalt 50 miljoen. Gezocht wordt naar financiële bronnen voor de resterende 12 miljoen euro.

een gigaprobleem. We zijn nu honderden heren gewaarschuwd. Nee, we zitten niet te slapen."

H. Bleker,
Wij de Staten zijn
honderden heren gewaarschuwd.

Date: Tue, 16 Aug 2011 14:43:04 +0200

Subject: RE: Vaste kamer commissie I&M betreft verdubbeling N 33 Assen-Zuidbroek

Geachte heer Muijzert,

Dank voor uw mail.

Ik waardeer het zeer dat u ons wilt informeren.

In het algemeen ben ik voorstander van het aanbesteden in kleine delen, zoals u voorstelt.

Dan kunnen veel meer bedrijven meedingen en dat kan inderdaad voor de kosten en de oplevering gunstig uitpakken.

Ik wil echter nu niet specifiek over de N 33 met u spreken, het past een Kamerlid niet lopende de aanbesteding zich er mee te bemoeien.

Het lijkt mij ook voor u niet goed, nadat u er eerder bij betrokken was.

Ik zou het zeer waarderen indien u nog iets uitgebreider uw mening over aanbesteden op papier wilt zetten, waarna wij er eventueel over kunnen praten.

Bent u bereid uw aanbestedingsaanbevelingen op papier te zetten, ik hoor dat graag van u.

Met vriendelijke groet,

Charlie Aptroot

Lid VVD fractie

Tweede Kamer der Staten-Generaal

www.charlieaptroot.nl

Er zijn regelmatig wijzigingen in de agenda van de Tweede Kamer. Daarom is het soms noodzakelijk dat gemaakte afspraken moeten worden gewijzigd. Het komt voor dat dit ook op zeer korte termijn moet geschieden. Onder dit voorbehoud worden de afspraken opgenomen in mijn agenda.

Van: pieter muijzert [mailto:pietercj2009@hotmail.com]

Verzonden: maandag 15 augustus 2011 11:35

Aan: Ponjee T.; Leegte R.; Aptroot C.B.; Snijder-Hazelhoff J.F.; Huizing M.

Onderwerp: RE: Vaste kamer commissie I&M betreft verdubbeling N 33 Assen-Zuidbroek

Geachte VVD leden,

Ik ben vanaf het begin startend in 2004 betrokken bij de ontwikkeling van de verbreding /verdubbeling van de N 33 Assen-Zuidbroek > Eemshaven .

Ik heb vanaf het eerste moment met VVD Pieter Hofstra en de gedeputeerden Rob Bats(VVD) en Henk Bleeker CDA (nu staatsecretaris)

en benoemd door laatste 2 in de TA technische advies commissie voor de N 33

Ik heb vanuit mijn hoedanigheid en vakkennis in 40 jaar wegebouw opgedaan gekeken hoe het goedkoper en beter kan.

Er zijn op dit moment 45 a 50 % van mijn voorstellen overgenomen.

Ik hoor deze regering (ben zelf VVDer) maar steeds roepen er moet bezuinigd worden.

Waarom kijken jullie niet naar de wegebouw projecten(voorstellen) van RWS ?

Het grote probleem zowel in de Tweede Kamer als in de Staten is dat jullie geen Civiele achtergrond hebben.

Zoals Pieter Hofstra civiel TU Delft zei samen met ex Tweede Kamerlid Rikus Jager (CDA) we zeggen overal ja tegen en accepteren en achteraf

blijkt er geld te kort te zijn en moeten we wel toegeven.

Ik draag bij de N 33 heel veel voorstellen voor.

Henk Bleeker zei wanneer we nu na 6 jaar nog steeds niet luisteren naar dhr Muijzert dan kunnen we met z'n allen opstappen.

Het grote probleem zit bij de politiek t.o.v. RWS !

Jullie geven RWS de vrije hand.

Ik geef aan waar nu de knelpunten nog liggen.

Volg m'n voorstellen en we kunnen beginnen en komen gegarandeerd goed uit.

Heb zelf het stuk N33 Appingedam-Spijk gedaan als hoedanigheid van uitvoerder KWS en opzichter v.d.Wal Prov.Groningen(PWS)

1. geen DBFM contract met 1 aannemer

2. het beste is beide Provincies de weg te laten maken

3. Het aanbesteden in 8 delen veel koedkoper en beter voor de regionale werkgelegenheid (werkloosheid)

4. de werktijd gaat van 4 a 5 jaar terug naar 2 a 2,5 jaar

5.direct kunnen starten met het project op die delen waar geen geschilpunten bestaan.

6. RWS wil niet eerder starten dan dat het gehele project in voorbereiding klaar is en dat kan nog wel 5 a 10 jaar duren.

Ik wil jullie als onafhankelijk persoon graag voorlichten . Geef me 1 a 1,5 uur om jullie goed in te lichten en nodig me uit

naar de commissie te komen.

Afwachtend : Pieter C.J.Muijzert , Parklaan 7 , 9665 HB , Oude Pekela

tel : 0597 67 29 69

zak tel. 06-44 69 16 58

mail : pietercj2009@hotmail.com

Van: pieter muijzert [mailto:pietercj2009@hotmail.com]

Verzonden: zondag 14 augustus 2011 18:05

Aan: Leegte R.

Onderwerp: FW: Vaste kamer commissie I&M betreft verdubbeling N 33 Assen-Zuidbroek

Geachte vaste Tweede Kamer commissie I&M (oude V&W).

Ik heb u juist voor de vakantie 16 juni 2011 benaderd en van enkele

kanten vanuit de Tweede Kamer partijen is gevraagd

om vlak voor het nieuwe seizoen opnieuw jullie te helpen herinneren waar het omgaat.

De N 33 gaat 193 miljoen kosten waar nog bijkomt kosten van geluidschermen/bossen die niet mee gerekend zijn.

Van deze 193 mil. is 55 % ten koste voor het rijk

Van deze 193 mil. is 45 % voor de 2 betreffende Provincies en regio en gemeenten.

Van deze 45 %= 86,85 mil. is 70 % voor Groningen is 60,795 mil en 26,055 mil voor Drenthe

Nu heeft RWS een voorstel liggen waar ze beginnen bij Assen en te weinig geld hebben om aan het eind voor een klaverblad

te Zuidbroek om te kunnen aanleggen.

Ze willen van de Provincie Groningen alsnog 16-23 miljoen extra op te laten draaien.

RWS verspeelt zoveel geld onderweg dat dit extra geld niet nodig is.

Er kan 35-48 miljoen bespaard worden, zodat dit klaverblad binnen de begroting gemaakt kan worden.

RWS moet afzien van het zogenaamde D B F M contract dit moet van tafel.

De weg moet in 8 delen worden aanbesteed en niet in 1x aan EEN aannemer.

Dit project is voor Noord/Oost Nederland het grootste werk.

Ik denk aan de werk gelegenheid hier ter plaatse en in 8 delen is de weg in 2 1/2 jaar klaar en anders in 4 a 5 jaar !

RWS wil nu niet eerder beginnen dan alvorens het gehele werk qua voor bereiding gereed is.

Ik wil jullie als commissie inlichten/toelichten hoe het wel kan.

Ik ben door Henk Bleeker als Technisch Advies commissielid benoemd

voor de N 33

Ben daar uit gestapt, daar ik niet in het openbaar mocht spreken. Met andere woorden mond dood gemaakt werd, door Henk

Bleeker .

Jullie willen besparen en er moet bespaard worden !

Waarom laten jullie RWS in Nederland toch steeds hun vrije gang gaan ??????????????????

Zoals Rikus Jager(ex Tweede Kamerlid CDA, nu burgemeester van het Drentsche Westerveld)) het 2 week geleden nog tegen mij

zei : Piet ze zouden jouw als onafhankelijk persoon voor de vaste commissie I&M voor dit soort projecten moeten gebruiken.

Dan wordt er veel geld bespaard.

Nu zit ik vanaf 10 juni werkloos thuis.

Ik mis al 8 weken 50 % van mijn salaris.

Ik doe mijn best voor jullie allen geld te besparen en wordt bestraft dat ik niet aan het werk kan.

Ik vermoed op de zwarte lijst van de grote 6 aannemers te staan !!!!!!!!!!!!!!!

Het gaat zover dat ik failliet ga. Gestraft worden om te waken voor gemeenschapsgeld.

Afwachtend Pieter C.J.Muijzert (ex T.A. lid N 33)

Parklaan 7, 9665 HB ,Oude Pekela (Gr.)

Informatie uit de Tweede Kamer gecombineerd met achtergrond dossiers en het laatste politieke nieuws.

Informatie ter oriëntatie op een bezoek, uitleg over hoe wetten tot stand komen en een rondgang door de geschiedenis van de Staten-Generaal.

Kijk nu op www.tweedekamer.nl

Disclaimer

Indien u de link niet kunt openen, neemt u dan contact op met telefoonnummer 070-3182211. Meer informatie vindt u op de website www.tweedekamer.nl

If you are unable to access the link, please dial +31 70 3182211.

Additional information is available on the website www.tweedekamer.nl and www.houseofrepresentatives.nl

Informatie uit de Tweede Kamer gecombineerd met achtergrond dossiers en het laatste politieke nieuws.

Informatie ter oriëntatie op een bezoek, uitleg over hoe wetten tot stand komen en een rondgang door de geschiedenis van de Staten-Generaal.