

Mei 2009

N 33 verdubbeling Assen-Gieten-Veendam-Zuidbroek

Geachte leden der gemeenteraden en Statenleden/statengriffie en gedeputeerden en 2^e kamerleden.

Ik probeer nogmaals uw aandacht te trekken betreft deze verdubbeling. Zover U weet ben ik daar nog steeds bij betrokken.

Dit najaar zal de MER / OTB openbaar worden en bij de gemeenten, bibliotheken, Provinciehuizen ter visie gelegd gaan worden.

Ik wil u ernog maals op attenderen dat we ernog niet het optimale eruit hebben gehaald.

Er zijn nog verschillen betreft „Het Tracé ” /oplossingen knooppunten

1. oplossing knooppunt Assen N 33 met A 28
2. stuk Gieten ten oosten van de rotonde
3. ligging nieuwe weghelft vanaf 2 km ten oosten Gieten tot Bareveld.
4. Voorstel bij Veendam verkwisting van kapitaal(+/- 15 miljoen)
5. 500 meter ten zuiden van spoorlijn „Zuidbroek-Scheemda” tot Klaverblad Zuidbroek N 33 met A 7

De opdracht die ik van de Statenleden meekreeg was :

„kunnen wij het voorstel RWS voor de 140 miljoen maken ”

Mijn antwoord was : NEE

Het voorstel RWS van heden zal op 162 miljoen uitkomen waarbij Assen en Gieten niet bij dit bedrag in zitten !!!!

Verklaring bovenliggende 4 punten :

1.

In Assen ligt een voorstel „ fly over ” van Rolde > Beilen.

(het is geen Leidschendam A4 / A12 en Ridderkerk A16 / A 15) maar Prestige object stadsarchitect Assen weg omhoog /gevolg veel meer lawaai over Assen

Hier zal de raming +/- 45 miljoen worden.

Voorstel Muijzert +/- 8 miljoen (oplossend vermogen net zo groot)

2.

Hier het verdiept doortrekken van de N 33 waardoor veel minder geluidsoverlast voor de Gieterbaren/schoner/landschappelijker (zie uitspraak minister Eurlings) zie copy

3.

De nieuwe weghelft van 3 km buiten Gieten > Bareveld staat bij RWS nu aan de zuid/oostzijde en bij Muijzert aan de noord/west zijde

De 2 tunnels die onder de weg doorgaan zijn zo gebouwd dat de weg(Muijzert) zo zonder veranderingen aan de beide tunnels gelegd kan worden. Bij RWS dienen beide tunnels aan gepast te worden

4.

Voorstel om de N 33 bij Veendam de as 100 meter naar het oosten om te leggen waardoor extra geld van Provincie Groningen en Veendam 15 miljoen nodig is. Verkwisting van geld !!! Muijzert heeft hier een beter voorstel neer gelegd maar wordt niet in gesprekken met RWS mee / door genomen

5.

De laatste 500 meter voor de zuidzijde spoorbrug Zuidbroek-Scheemda tot aan klaverblad Zuidbroek staat bij RWS aan de oostzijde van de weg geprojecteerd. Grote gevolgen voor de spoorlijn en de aansluiting op het klaverblad.

**Voorstel Muijzert : leg de weg hier aan de westzijde dan hoeft de spoorlijn maar 1 weekend dicht en kom je exact voor het klaverblad uit
Grote financiële gevolgen RWS veel duurder !!!**

RWS geeft in de onderlinge gesprekken wel toe dat ze zaken van mij overnemen maar komt er niet voor uit welke dat zijn.
Vaagheid troef !!!

Tevens roep ik U allen op om deze weg in gedeeltes aan te besteden vanwege de werk gelegenheid in onze regio !!! (zie copy)

Als het aan RWS Leeuwarden ligt, wordt het in 1 x aanbesteed waarbij de 5 grote wegenbouwbedrijven in aanmerking komen.
Zoals KWS / M.N.O. / BAM / Heymans / Ballast/eventueel buitenland
Vanwege Europese aanbesteding

Deze zullen de kleinere plaatselijke aannemers uit knijpen met catastrofale gevolgen vandien.

Jullie Statenleden zijn daarin de sleutel. Bij het in delen aanbesteden zal de prijs 20-30 % zaken

De delen zijn :

1. Klaverblad Assen
2. Assen – Gieten
3. Ronde Gieten met het verdiepte gedeelte
4. Gieten – Bareveld
6. Bareveld – Veendam (N 366)
7. Knooppunt Veendam
8. Veendam – tot 500 meter voor Spoorviaduct Zuidbroek-Scheemda
9. Spoorviaduct en brug Winschoterdiep
10. Klaverblad Zuidbroek

Het kan op de zelfde dag en moment onder dezelfde voorwaarden.

Op deze manier zullen we uitkomen met het geld, dat ervoor handen is.

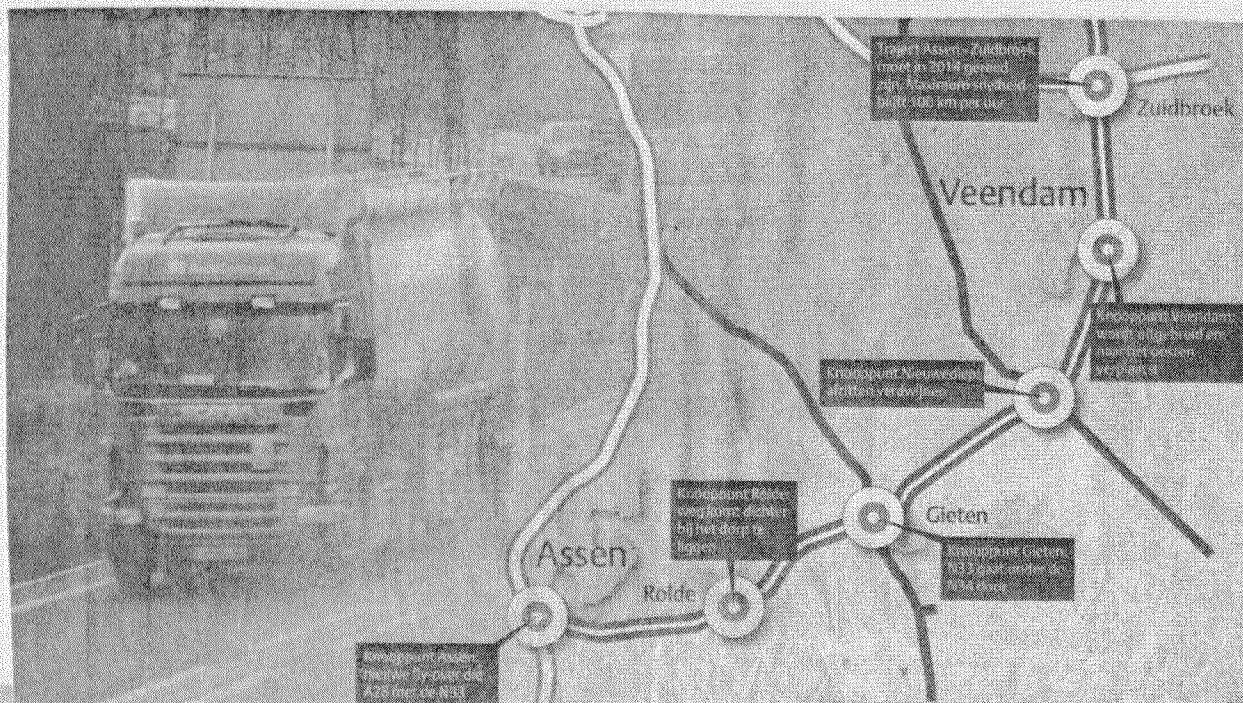
Ik hoop, dat jullie mij steunen in mijn strijd tegen een log lichaam als RWS

Jullie zijn allen gewaarschuwd vooraf en zeg niet achteraf we hebben dit niet geweten !!!

Een gewaarschuwd mens telt voor 2.

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

Zak telefoon : 06 – 38 18 12 97e-mail : p.muijzert@hotmail.com



Rijkswaterstaat praat met Pekelder lastpost

Door Johan de Veer

CROWINCEN/ASSEN » Rijkswaterstaat Noord-Nederland heeft het helemaal gehad met "lastige tegenstander" Piet Muijzert uit Oude Pekela.

Toch heeft de dienst de weg- en waterbouwkundige die tot in

Den Haag ten strijde trekt tegen delen van het plan voor de verdubbeling van de N33, uitgenodigd voor een gesprek. Op tafel komen de aanpak van de rotonde bij Gieten en de nieuwe fly-over naar de A28 bij Assen.

Muijzert steunt dorpsbewoners die vinden dat de N33 bij Gieten al op enige afstand van



Muijzert

de rotonde verdiept moet worden aangelegd. Dat scheelt een geluidswal, waardoor delen van het bos behouden blijven.

Volgens Rijkswaterstaat verstoort die verdiepte ligging de ecologische balans en de waterhuishouding in het gebied. Om dat aan te tonen wordt onderzoek verricht

Muijzert: "Ik ben ervan overtuigd dat die geluidswal niet nodig is. Het onderzoek zal dat aantonen."

Ook bij de fly-over bij Assen-Zuid zet de Pekelder vraagtekens: "De weg gaat daar 12 meter de lucht in. Als de windrichting ongunstig is, zullen heel wat inwoners in Assen lawaai overlast ondervinden. Beter is het om ook deze weg juist verdiept aan te leggen. Dat

kan. Ik heb dat precies uitgezocht."

Muijzert blijft Rijkswaterstaat voorzien van (on)gevraagde adviezen. Hij houdt vol dat er goedkopere en betere oplossingen zijn dan nu worden voorgesteld. Onlangs zegde minister Camiel Eurlings van verkeer en waterstaat tijdens een bezoek aan Stadskanaal hem een onderhoud toe.

'Infraprojecten opknippen in behapbare 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 Maarsvlakte 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 doigraag 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 inhoudt bij het niet beschikbaar zijn van de weg, dan zal die weg niet lang gesloten zijn”, zo be-

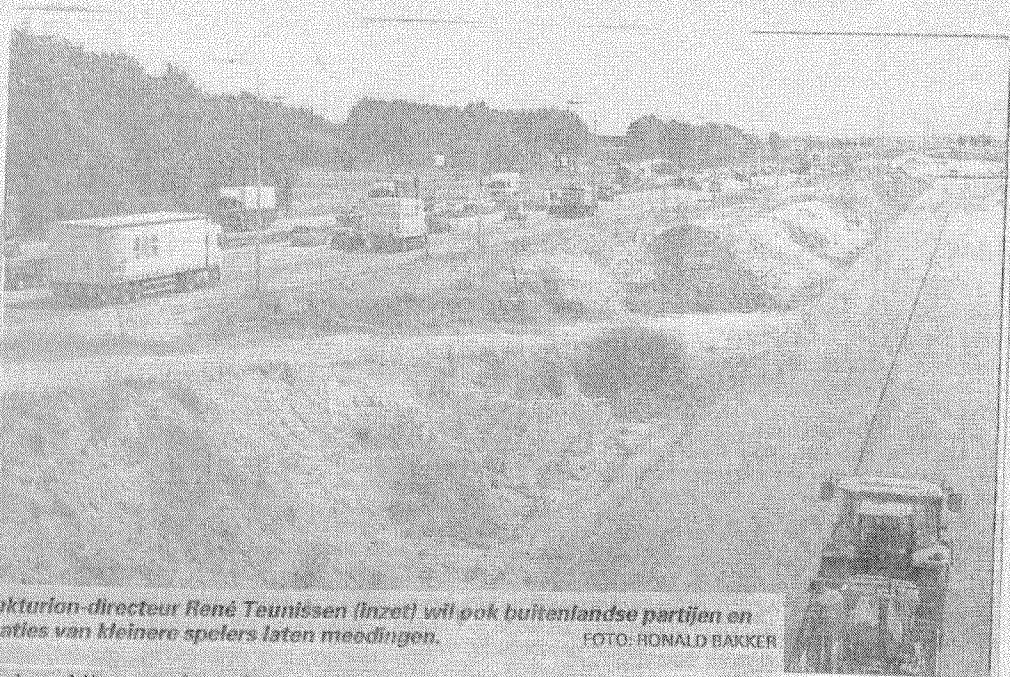
toogt de topman. Volgens Teunissen moet er veel meer werk komen. „Nu gaat het met enorme pieken en dalen. Als er een enorm project is pieken de bedrijven, maar daarna is het weer een tijd stil.”

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'

Knelpunt A4 deze zomer aangepakt

Van onze parlementaire redactie
DEN HAAG, woensdag
De langverwachte verbreding van de snelweg A4 bij Leiden, die twee jaar geleden nog werd getorpedeerd door Milieudefensie, start komende zomer.



• Minister Eurlings
...„symbolisch“...

Volgende maand beginnen de voorbereidende werkzaamheden. Na de bouwvak moet daadwerkelijk de eerste schop in de grond. „Ik ben hier heel erg blij mee”, zegt minister Eurlings (Verkeer), die het tracébesluit voor de A4 heeft getekend. „Nog maar twee maanden geleden keurde de Eerste Kamer de Spoedwet Wegverbreding goed, en nu kunnen we al aan de slag.”

Het herwonnen tempo is belangrijk om de gewraakte flessenhals bij Leiden, waar de A4 over enkele kilometers versmalt van 2x3 naar 2x2 banen, zo snel mogelijk te verwijderen. De A4 bij Burgerveen scoort al jaren hoog in de ergste files van Nederland.

Omwonenden klagen over geluidsoverlast.

Tempo

Eurlings: „Dit besluit tot verbreding van de A4 heeft symbolische betekenis. Juist de vernietiging van het vorige tracébesluit door de Raad van State was voor mij de aanleiding om de hele besluitvorming rond wegen tegen het licht te houden. De adviezen van de commissie-Elverding hebben we toegepast en daarom kunnen we nu tempo maken.”

Vanaf 2012 rijden de eerste automobilisten door een verdiept aangelegde snelweg. Dat scheelt enorm veel herrie en ontziet de Leidse wijken Doeshaven en Roomburg. Ook wordt een aquaduct aangelegd en worden extra hoge geluidschermen geplaatst.

De A4 Burgerveen is het eerste van de dertig projecten uit de Spoedwet Wegverbreding. Voor het einde van deze kabinetsperiode moeten die allemaal zijn gestart en deels opgeleverd.

Eurlings verwacht snel andere tracébesluiten te tekenen. „Dit smaakt naar meer.”