

Zorg over bundelen projecten

Kamerleden komen op voor kleine aannemers

Thomas van Belzen

Den Haag - CDA en VVD vrezen dat minister Eurlings (verkeer) te vaak projecten bundelt en daarbij het lot van kleine aannemers over het hoofd ziet.

Het samenvoegen van bouwprojecten lijkt een trend te worden. Bij de wegverbredingen in het kader van

de Spoedwet gebeurt het, maar al langer bij beheer- en onderhoudscontracten van wegen door Rijkswaterstaat.

Dat de overheidsdienst in mei 2009 de bouw van negen ecoducten in vier verschillende provincies aan één aannemerscombinatie gunde, is de druppel die de emmer voor Kamerleden Antoinette Vietsch (CDA) en Ton Elias (VVD) doet overlopen. Van de minister willen ze weten waarom en wanneer projecten worden gebundeld. "Voor je het weet blijven er enkele monopolisten over en is er helemaal geen concurrentie meer", licht Vietsch toe.

Als het samenvoegen van 'kleinere'

projecten inderdaad willekeurig gebeurt, is dat volgens haar een slechte zaak. "Dat zorgt alleen maar voor een extra schakel in het proces, waardoor kleine aannemers nog meer worden uitgeknepen, omdat ze vaak wel het werk uitvoeren."

Vietsch ziet de grote meerwaarde van gecombineerde projecten niet. "Minder administratieve lasten? Ik neem aan dat het telkens om eenzelfde aantal bestekken gaat. Controle moet je ook altijd per project uitvoeren."

Projecten helemaal nooit meer bundelen gaat haar te ver. "Maar er moeten wel criteria zijn wanneer je projecten samenvoegt en wanneer niet."

Vietsch constateert dat de verschillende belangen van aannemers vaker ten onrechte op één hoop worden gegooid. Als voorbeeld noemt ze de Bouwpluim die tijdens het Bouwgala begin 2009 aan Heijmans en Rijkswaterstaat werd uitgereikt omdat de aannemer het beheer van het wegennet in Zeeland tot 2012 gegund had gekregen. "Dat was merkwaardig. Lokale aannemers waren daar verbolgen over, terwijl de ander er een pluim voor geeft." Rijkswaterstaat wil niet reageren voordat minister Eurlings de Kamervragen heeft beantwoord.

> PAGINA 2: VOORDELEN ECODUCTENBUNDEL ONDUIDELIJK

tonmengseis en het isoleren van de bekisting. "De betoncentrale moet verwarmd zijn en met warm water kunnen werken." Hij wijst op de maatregelen die worden genoemd in de Betonpocket 2009. Daarin staat onder meer dat bij weersfase 6 (overdag lager dan 0 graden en 's nachts lager dan -10) het werk moet plaatsvinden in een omhulde ruimte bij ten minste 8 graden.

ADVERTENTIE



Reuzenföhn tegen hardnekkig ijs

Ad Tissink

Putten - Met een straalmotor op een bestelwagen maakt Liberty Gasturbine Nederlandse wegen ijsvrij. Waar sneeuwschuiver en strooizout het laten afweten, komen de uitlaatgassen met een temperatuur van 550 graden Celsius goed van pas.

Heijmans zette de reusachtige föhn in op de A58 bij Etten-Leur. Daar vonden binnen een paar uur tijd zes ongevallen plaats. Boosdoener was een strook van een meter aan de linkerkant van de linkerrijstrook waar zich een 2 centimeter dikke laag ijs had opgehoopt. De sneeuwschuiver stuurde af op het bevroren water en omdat de strook weinig werd bereden sorteerte strooizout ook geen effect. Liberty Gasturbine ontwikkelde de föhn vijf jaar terug om taxibanen en

vliegtuigopstelplaatsen op Schiphol snel ijsvrij te maken. Het bedrijf gebruikte daarvoor een gereviseerde straalmotor uit de luchtvaart. Door inzet van een slimme besturings-eenheid en aanpassingen van de motor wist het de temperaturen van de uitlaatgassen met zo'n 150 graden op te schroeven en tegelijkertijd de stuwkracht terug te brengen. Het is immers niet de bedoeling dat het voertuig met de SurfaceJet er met hoge snelheid vandoor gaat.

Hechtlagen

Vanaf Schiphol waaierden de toepassingen snel uit naar de wegenbouw. Dura Vermeer gebruikte het principe om een nieuw asfalttype aan te brengen, BAM zette het in voor hechtlagen op natte kunstwerken. Voordeel van hete lucht is volgens directeur

Michel Kooij van Liberty Gasturbines dat bitumen minder snel wordt aangetast dan bij systemen met een vlam. De SurfaceJet is uitgerust met sensoren die de temperatuur van het asfalt in de gaten houden en op tijd waarschuwen.

Op de A58 werd de föhn voor het eerst ingezet voor bestrijding van sneeuwoverlast op wegen. Kooij verwacht dat aannemers komende weken vaker een beroep op hem zullen doen. De vorst houdt immers aan. De ultieme oplossing voor het bereikbaar houden van wegen is het echter niet. Even de snelweg tussen Zwolle en Assen ijsvrij maken is er niet bij. Er is enorm veel energie nodig om ijs te laten smelten. Voor het 5 kilometer lange tracé bij Etten-Leur had het bedrijf vier uur nodig. Als er een zuigwagen achter de föhn aan



De reuzenföhn maakt de A58 ijsvrij. Foto: Remco de Ruijter

was gereden was het volgens Kooij waarschijnlijk wat sneller gegaan, maar die was zo snel niet beschikbaar. Nu moesten zijn bedrijf en Heij-

mans drie keer over elke plek heen om het dooiwater compleet te laten verdampen, zodat het niet iets verderop opnieuw zou bevriezen.