STOHA bulletin

najaarseditie 2005

inhoudsopgave

3 Korte damwanden en andere innovatieve dijkversterkingtechnieken
7 Redactioneel
8 Uitbreiding Luchthaven Frankfurt-Hahn
10 Van de voorzitter
11 In memoriam: Rien Segaar
12 Na je HTS doorstuderen aan de universiteit
14 Een kijkje in de keuken van INHOLLAND
17 Donateurs aan het werk!
18 Even voorstellen: Stefan Bakker
19 Hoe recht is krom

Werving, selectie en detachering van middelbaar en hoger opgeleide technici

•

Bouwkunde & Civiele techniek & Werktuigbouw & Elektrotechniek & Ondergrondse infra & Maritieme techniek & HVAC

Engenius is een intermediair op de arbeidsmarkt die werkgevers en werknemers in de techniek op een persoonlijke manier bij elkaar brengt, én houdt.

Engenius

ONDERDEEL VAN DE MENHIRGROEP

Wij zijn gespecialiseerd in het bemiddelen van middelbaar en hoger opgeleid technisch personeel op verschillende functioneringsniveaus.
Onze mensen werken aan (deel)projecten in diverse vakgebieden en op verschillende locaties. De projecten variëren in omvang en complexiteit.
Voor meer informatie over wie wij zijn en hoe wij ons werk doen, kijkt u op www.engenius.nl

Of bel of mail ons, onze specialisten staan u graag te woord
engenius@engenius.nl
(023) 567 00 22

Korte damwanden en andere innovatieve dijkversterkingtechnieken

Leuk hoor een nieuwe collega op kantoor. Nog leuker als blijkt dat deze jongeman ook op de "HTS" in Alkmaar heeft gezeten. Leuk bijpraten over de docenten en over gebeurtenissen in het verleden en heden natuurlijk. Allemaal leuk totdat blijkt dat deze Erik Vastenburg in de redactie van het Stoha-bulletin zit en vraagt of ik niet een leuk artikeltje wil schrijven. Na enige aarzeling van mijn kant en een "maar waar moet het dan over gaan?", volgt het antwoord "dat mag je zelf weten als het maar interessant is voor de doelgroep". Na akkoord te zijn gegaan, zit ik te broeden op een geschikt en leuk onderwerp. Even later heb ik een technisch onderwerp verzonnen wat natuurlijk nauw samenhangt met het vakgebied waar ik zelf in verzeild ben geraakt, de Geotechniek.
Later die week sprak ik mijn goede vriend die ook aan het vakgebied van de civiele techniek verknocht is geraakt en gebleven, en bovendien destijds ook (van) de "HTS" in Alkmaar genoten heeft.
"Je gaat het toch niet over techniek hebben, hé", hoor ik hem nog zeggen. "Natuurlijk wel" zeg ik, "dat is toch interessant, je moet het alleen goed brengen". "En dan zeker over geotechniek?" zegt ie! "Dat is veel te ingewikkeld en daar zie je ook nog eens niets van, alles verdwijnt onder de grond". Na toch enigszins te zijn gezwicht voor zijn argumenten beloof ik het dan technisch niet ál te diepgaand te maken én het ook over geld te gaan hebben. Nu zie ik een lichte sprankeling in zijn ogen waardoor ik weet dat ik een gevoelige snaar heb geraakt. Hij is het vervolgens met mij eens.
Dus een verhaal over geotechniek en geld waarbij ik jullie naar Erik Vastenburg en …. (nee ik zal zijn naam maar niet noemen) verwijs als je wilt klagen over de inhoud.

P.S. *Ik kan het toch niet laten om bij deze aan te kondigen dat ik mijn goede vriend, overigens jaargenoot, in principe heb overgehaald een volgende keer een artikeltje te schrijven.*

Inleiding

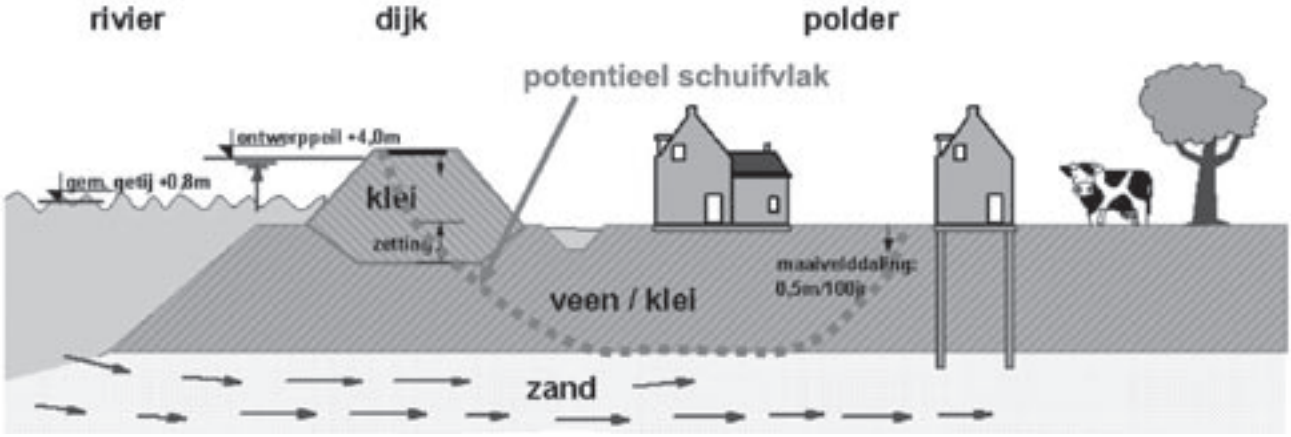
Dijkversterking in Nederland is al bijna zo oud als de weg naar Rome. We deden en doen dit liefst door gebruik te maken van grond als constructiemateriaal. Over het algemeen is dit de goedkoopste manier van versterken. Daarnaast is het hetzelfde materiaal met bijna dezelfde eigenschappen als het materiaal waar het oorspronkelijke dijklichaam de en ondergrond uit bestaat (met name de vervormings- en sterkte-eigenschappen zijn dan van belang).
Er zijn echter tal van dijken waar door veel lintbebouwing versterking in grond nauwelijks mogelijk is. Door het benodigde ruimtebeslag zouden veel huizen moeten worden gesloopt hetgeen maatschappelijk al lang niet meer als acceptabel wordt gezien. Het waterkeringbelang staat echter hoog in het vaandel, waardoor hier soms van (moet) worden afgeweken. Met name bij dijken in Zuid-Holland, en dan denk ik bijvoorbeeld aan de dijken langs de Lek in zowel de Alblasserwaard als de Krimpenerwaard, is lintbebouwing eerder regel dan uitzondering. Maar ja, wat moet je dan om je dijk op sterkte te krijgen?

Arno Rozing wie is dat?

Maar voor dat ik jullie daarover uitgebreid verslag doe eerst, zoals dat denk ik gebruikelijk is, even iets over mijzelf.
Na met veel plezier de MTS in Alkmaar te hebben doorlopen, begon ik mijn studie civiele techniek op de toenmalige HTS is Alkmaar. Na een leuke stage en het afstuderen was ik in 1987 klaar en werd ik opgeroepen om mijn dienstplicht te vervullen. Eind 1988 (goh zeg, wat

Problematiek grond/constructie interactie

Het goed kunnen beschrijven van de interactie tussen de (onder)grond en de constructie is belangrijk omdat het samenspel de totale sterkte van de waterkering bepaald. Als klein voorbeeld zal ik iets vertellen over een damwand die in de binnenzijde van de dijk wordt geplaatst om de dijk te versterken. De dijk zelf (het grondlichaam) is niet sterk genoeg om de hoge waterstanden op de rivier met voldoende zekerheid tegen te kunnen houden . Tijdens Hoogwater op de rivier wordt de dijk belast en als gevolg hiervan vervormd de dijk. Door deze vervorming wordt de nodige schuifsterkte gemobiliseerd. Als de maximale schuifsterkte wordt overschreden bezwijkt de dijk (bijvoorbeeld langs het glijvlak zoals in de figuur weergegeven). Als er echter nog net evenwicht is zal de dijk, die met name in Zuid-Holland is gefundeerd op een vrij slappe ondergrond (zie navolgende figuur van een principe dwarsdoorsnede over een rivierdijk in Zuid-Holland) aanzienlijk kunnen vervormen waarbij gedacht kan worden aan decimeters. Door toepassing van de damwand in de binnenteen wordt als het ware extra sterkte toegevoegd. De maximale sterkte van deze damwand wordt mogelijk ontwikkeld bij veel minder grote vervormingen. De damwand zal bezwijken als de grond nog niet eens aan zijn maximale sterkte toekomt.



is dat alweer een tijd geleden) kon ik bij GeoDelft beginnen als projectingenieur binnen de afdeling grondconstructies, waar ik mij vanaf het begin al met dijken en kaden bezighield. Na promotie van projectingenieur tot projectleider en vervolgens tot adviseur ben ik sinds 2003 in mijn huidige functie als projectgroepmanager (ja, ja, al die tijd binnen GeoDelft) voor het marktteam waterkeringen werkzaam. In deze functie ben ik onder andere verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het marktteam waterkeringen. Het dagelijks algemeen capaciteitsbeheer, unitgerichte organisatorische of inhoudelijke aandachtsgebieden, acquisitie en ook coaching van medewerkers behoren tot mijn taak. Daarnaast hou ik mij als adviseur ook technisch inhoudelijk bezig met alles wat met waterkeringen heeft te maken.

Dijkversterkingmethoden met constructieve elementen

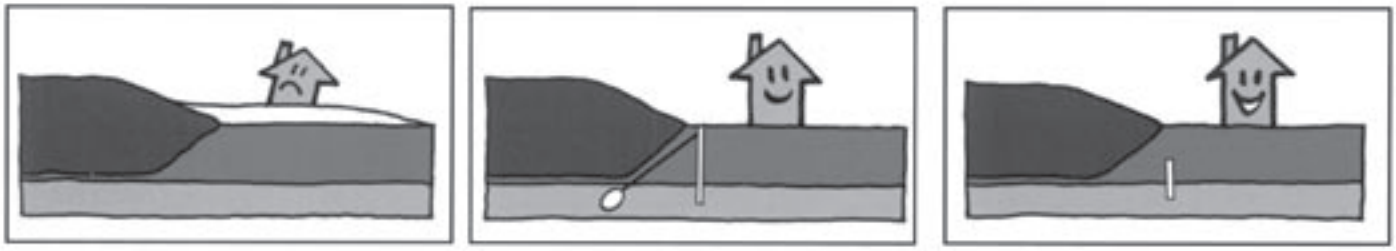
Natuurlijk zijn we als dijkenbouwend land al decennia bezig met dijkversterking met behulp van constructieve elementen als je geen ruimte hebt om de dijk in grond te kunnen versteken. Toch kun je wel stellen dat dit ten opzichte van dijkversterking in grond min of meer slechts lokaal wordt toegepast. Bij deze "traditionele" dijkversterking met constructieve elementen moet je denken aan stalen damwanden, kistdammen, diepwanden, keermuren etc.

Tja, lokaal toepassen, maar dat geldt dan niet voor de nu in voorbereiding zijnde dijkversterking van de Lekdijk in de Krimpenerwaard (zie situatieschets). Langs naar schatting 80% van het totale traject van 5,5 km is de bebouwing zo intensief dat versterking in grond niet mogelijk is zonder grootschalige sloop van panden. Buitenwaarts (richting de rivier) versterken dan? Hoewel buitendijks geen sprake is van lintbebouwing wordt dit hier ook niet als oplossing gezien. De rivier willen (moeten) we de ruimte geven omin de toekomst in te kunnen spelen op o.a. hogere rivierafvoeren en zeespiegelstijging. Het ruimtebeslag beperken door toepassing van constructieve elementen is hier dus de oplossing. Omdat constructies op grote schaal noodzakelijk zijn en erg veel geld kosten is het zaak deze constructies zo optimaal mogelijk te ontwerpen en toe te passen.

Er zijn in het recente verleden veel dijkversterkingmethoden met behulp van constructiever elementen verzonnen en er zijn er nog veel meer te verzinnen. Het zijn veelal echter complexe constructies vanwege de lastige grond/constructie interactie (zie kader). *Dit laatste doet me denken aan een "deskundige" die tijdens de hoogwaterproblematiek in het rivierengebied in 1995 tijdens een nieuwsuitzending verkondigde niet te begrijpen waarom die rivierdijken in Nederland nog steeds niet op orde waren. Het was toch zo simpel zei hij. "Je zet gewoon een stalen damwand in de kruin van de dijk die het water tegenhoudt en het probleem is opgelost". Deze beste man had in feite wel gelijk maar hij ging er volledig aan voorbij dat dit een toch wel forse damwand zou moeten zijn en dat je als je deze constructies overal zou toepassen waar de dijken niet aan de gestelde normen voldoet, hier toch wel een paar miljard euro voor moet uittrekken.*

Traditionele en innovatieve constructies

Teneinde het risico op natte voeten betaalbaar en binnen de norm houden, is al eerder aangegeven dat het belangrijk is dergelijke constructies optimaal te ontwerpen.
Toen ik een paar jaar geleden in opdracht van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard als geotechnisch adviseur werd geconfronteerd met deze problematiek concludeerden we (o.a. binnen GeoDelft) dat innovatie op dit vlak op zijn plaats zou zijn. Dit heeft o.a geleid tot de ontwikkeling van een dijkversterkingtechniek waarbij zogenaamde korte damwanden worden toegepast. De korte damwand is een innovatieve en kansrijke dijkversterkingtechniek als alternatief voor een lange damwand met verankering. (zie navolgende figuren). In het Zuid-Hollandse is een lange damwand met een lengte van meer dan 15 m geen uitzondering.
Deze korte damwand wordt weliswaar tot in het pleistocene zand geheid maar loopt niet door tot aan het maaiveld. Daardoor blijft de lengte beperkt en is ook geen kostbare verankering nodig. Met name als de instabiliteit van de dijk voortkomt uit het zogenaamde opdrijfmechanisme levert de korte damwand een forse bijdrage aan de sterkte van de dijk. Het opdrijfmechanisme is een bezwijkmechanisme dat wordt veroorzaakt door hoge waterdrukken in het pleistocene zand als gevolg van hoge waterstanden op de rivier. In de figuur bij het kader "problematiek grond/constructie interactie" is dit aangegeven. De waterdrukken in het zand kunnen onder en achter de dijk zo hoog worden dat het achter de dijk gelegen pakket slappe grondlagen (klei/veen met een dikte van meer dan 10 m) wordt opgedrukt. Deze grondlagen zijn dan niet meer in staat horizontale tegendruk tegen de dijk te geven waardoor een diep glijvlak kan ontstaan (zie potentieel glijvlak) waardoor de dijk bezwijkt. De korte damwand voorkomt het ontstaan van dit glijvlak. Om dit aan te tonen is in samenwerking met andere partijen onderzoek verricht. Er is onder andere een Plaxis rekenmodel ontwikkeld en in de geocentrifuge bij GeoDelft zijn verificatieproeven uitgevoerd.
Voor het eerder genoemde dijkversterkingproject in Zuid Holland zal deze methode naar alle waarschijnlijkheid worden toegepast voor een lengte van circa 1 km. De besparing is becijferd op circa € 800.000,- per km dijk hetgeen voor de komende dijkversterking in geheel Zuid Holland neerkomt op een besparing van circa 10 miljoen euro.



oplossing in grond | oplossing met lange verankerde damwand | oplossing met korte damwand

De korte damwand, in feite een relatief eenvoudige innovatieve oplossing, is slechts een van de potentiële oplossingen voor dijkversterking. In het kader van het pilotproject INSIDE is de afgelopen jaren ook hard gewerkt aan innovatieve technieken als Mixed In Place, Expanding Columns en Dijkvernageling. Ik zou je ook hier graag meer over vertellen. Meer hierover kun je echter lezen op de internet site van RWS www.waterinnovatiebron.nl Overigens kun je op de site van GeoDelft www.geodelft.nl meer info vinden over de korte damwand.

Laat ik tot slot concluderen dat de enorme kosten voor dijkversterking nu en in de toekomst m.i. de ontwikkeling van innovatieve technieken in Nederland noodzaakt.

Arno Rozing, afstudeerjaar 1987

Nooit meer zoeken

Tien keer per jaar verschijnt Betoniek. Een vakblad dat elke keer een ander aspect van beton behandelt. In Betoniek vindt u bijvoorbeeld alle informatie over de nieuwste betonsoorten. Maar ook het overzicht van alle cementen uit de norm NEN-EN 197-1. En Betoniek informeert u over uitvoeringsaspecten zoals schoon beton.

Op veel vragen over beton, betontechnologie en betonuitvoering geeft Betoniek een duidelijk en praktisch antwoord. Betoniek biedt de lezer een aantrekkelijke service met een handige verzamelband voor drie jaargangen en een perfecte cd-rom, waarop de inhoud van alle eerder verschenen banden staat met alle zoekmogelijkheden die u zich maar kunt wensen. Kortom, Betoniek is ook een prima naslagwerk.

Als u bij wilt blijven met de ontwikkelingen op betongebied, neem dan nu een abonnement.

Begin 2004 is Betoniek zowel inhoudelijk als qua uiterlijk vernieuwd en zijn de verzamelband en de nieuwe cd-rom verschenen.

Een abonnement op dat alles kost u nu maar € 30,–.

Ondergetekende: _____

Bedrijfsnaam: _____

Verzendadres: _____

Postcode: _____ Plaats: _____

BTW-nr: _____

wenst tot wederopzegging een abonnement te ontvangen op het vakblad Betoniek inclusief de nieuwe verzamelband en cd-rom.

Datum: _____ Handtekening: _____

Ik wacht met betalen tot ik van u een acceptgiro ontvang.

Deze bon sturen naar:
Betoniek, Antwoordnummer 168, 5200 VB 's-Hertogenbosch
Faxen kan ook: (073) 640 12 84
U kunt bovenstaande gegevens ook mailen naar: encimedia@enci.nl

stoha

Betoniek
VAKBLAD VOOR
BOUWEN MET BETON

Antwoordnummer 168
5200 VB 's-Hertogenbosch
Fax: (073) 640 12 84

Betoniek
VAKBLAD VOOR
BOUWEN MET BETON

REDACTIONEEL

Voor jullie ligt alweer een nieuw STOHA bulletin, het najaarsnummer. Dit keer aan mij de eer om het redactionele voorwoord te schrijven. Zoals jullie in de voorjaarseditie van het STOHA bulletin hebben kunnen lezen neemt Wim Engel afscheid van de redactie. Voor het schijven van stukken en het houden van interviews voor het bulletin neem ik de fakkel van hem over. Graag maak ik van deze gelegenheid gebruik om Wim namens het gehele redactieteam te bedanken voor zijn inzet en de bijdrage die hij geleverd heeft.

Nog niet zo heel lang geleden ben ik zelf eens geïnterviewd voor een universiteitsblad. Het ging over vrouwen in de techniek en door de vrouw die mij interviewde werden allerlei vragen gesteld. Nu zit ik zelf aan de andere kant en mag interviews houden met mensen en allemaal leuke, interessante, moeilijke en grappige vragen stellen. Hopelijk vinden jullie het allemaal leuke stukken om te lezen. Mochten jullie ideeën, onderwerpen en/ of tips hebben voor het schrijven van artikelen, dan hoor ik het graag. Het blad is immers voor- en door oud-studenten van de hogeschool Alkmaar, dus plaatsen wij graag jullie verhalen over projecten, of gebeurtenissen die jullie meemaken tijdens jullie dagelijkse werkzaamheden.

Verder vinden jullie deze keer in het bulletin onder andere een artikel over het doorstuderen aan de TU en een rapportage over INHOLLAND.
Nu rest mij nog één ding ..... veel lees plezier!

Esther Dekker - de Kleijn

gezocht webmaster m/v

Wij zoeken nu een nieuwe webmaster bij de STOHA web commissie. Deze enthousiaste donateur zal samen met Onno het technische deel van de website gaan beheren. Wij zoeken iemand met kennis van HTML taal. Vaardigheden in bijvoorbeeld Macromedia en kennis van PHP zijn mooi mee-genomen.
De webmaster neemt, samen met Mark Brattinga, Peter de Vries en Onno Witvliet, deel in de STOHA web commissie, het webteam. Je bijdrage bestaat uit één keer in de drie maanden aanwezig zijn bij een overleg, het uitwerken van de afspraken, het tussentijds uitvoeren van kleine aanpassingen (als uitvloeisel van e-mailberichten) en het verder bouwen aan de website.

Voor aanmelding, vragen, opmerkingen en/of reacties kunnen jullie terecht op ons e-mailadres, webredactie@stoha.nl

Uitbreiding Luchthaven Frankfurt-Hahn

Inleiding

Na een jaar onder hoogspanning te hebben gestaan hebben wij op 29 juni 2005 de STOHA-award in ontvangst mogen nemen. Hierbij werd tevens het verzoek gedaan om een artikel te schrijven over ons afstudeerproject, wat wij een jaar eerder hebben afgerond. Wij voelen ons dan ook zeer vereerd dat wij niet alleen voor het jaar 2004 maar tevens voor het jaar 2005 genomineerd waren.

Naar aanleiding van een gastcollege van NACO b.v. (welke gespecialiseerd is in het ontwerpen van vliegvelden wereldwijd) op de hogeschool hebben wij geïnformeerd naar de mogelijkheden van het uitvoeren van een afstudeeropdracht binnen NACO. Vervolgens gaf NACO ons de gelegenheid om onderzoek te doen naar de uitbreiding van een luchthaven in Duitsland.

Het project

Het project betreft de uitbreiding van de luchthaven Frankfurt-Hahn, gelegen ongeveer 150 km ten westen van Frankfurt. Om in de toekomst de verwachte groei van vliegbewegingen en zwaardere vliegtuigen te kunnen verwerken, waren uitbreidingen vereist. De luchthaven diende oorspronkelijk als militair vliegveld en is in 1953 aangelegd door het Amerikaanse leger. Als gevolg van het vertrek van de Amerikanen veertig jaar later, werd besloten de luchthaven te privatiseren. Dankzij de komst van o.a. prijsvechters zoals Ryanair, zijn uitbreidingen vereist om aan de snelgroeiende vraag te kunnen voldoen. Dit wordt mede veroorzaakt door de beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de nabij gelegen luchthaven Frankfurt Main.

De start- en landingsbaan zal verlengd worden tot 3800 m zodat het ook voor de grootste categorie vliegtuigen mogelijk is om met een maximaal startgewicht de luchthaven te verlaten. Hierbij is rekening gehouden met de (verwachte) toekomstige ontwikkelingen c.q. groei van de luchthaven. Aan de hand van geregistreerde vliegbewegingen tot 2002 zijn verschillende groeiprognoses opgesteld tot en met het jaar 2030. In deze prognose zijn de vliegtuigen ingedeeld in verschillende categorieën, afhankelijk van het gewicht en de relatieve schade die ze aan de verhardingen aanbrengen. Vervolgens is het maatgevende ontwerpvliegtuig bepaald (Boeing 777-300ER) en zijn de vertrekken van alle vliegtuigen omgerekend naar het aantal equivalente vertrekken van het ontwerpvliegtuig voor de komende 25 jaar.

Deze gegevens hebben de basis gevormd voor de verschillende persoonlijke vervolgstudies en bijbehorende ontwerpen. Op basis van bestaande informatie is het totale uitbreidingsplan opgedeeld in vier deelfasen. Aan de hand van deze gegevens zijn capaciteitsberekeningen gemaakt van de start- en landingsbaan en de aprons (vliegtuig standplaatsen) in de huidige en in verschillende situaties na de uitbreidings-werkzaamheden. Hierdoor is bekend wanneer de beschikbare capaciteit wordt bereikt en wanneer de vier deelfasen uitgevoerd dienen te worden. Daarnaast is gekeken wat de invloed is van de uitbreidingswerkzaamheden op onder andere navigatiehulpmiddelen, restricties m.b.t. het startgewicht van vliegtuigen en het volstaan van de taxibanen bij zwaardere lasten. Tevens is een risicoanalyse opgesteld met betrekking tot de uitvoeringswerkzaamheden van de aprons.

In het ontwerp zijn asfalt- en betonconstructies toegepast. Hierbij zijn asfaltconstructies toegepast op de start- en landingsbaan en de taxibanen, aangezien vliegtuigen hier niet langdurig stilstaan. Dit in tegenstelling tot de betonverhardingen die zijn gesitueerd ten plaatse van de aprons, brandstofvoorzieningen en de de-icingsplatformen. De asfaltverhardingsconstructies zijn ontworpen met behulp van verschillende ontwerpmethoden. De constructies zijn allereerst met behulp van de CBR-methode bepaald, waarna de algehele levensduur van deze constructies en enkele varianten hierop met de dimensioneringsprogramma's LEDFAA en Circly zijn doorberekend. De betonverhardingen zijn eveneens bepaald met de CBR-methode, waarna de uiteindelijke constructies met behulp van het dimensioneringsprogramma UECSLAB zijn vastgesteld.
Voor alle nieuw aan te leggen verhardingen is een afwateringssysteem ontworpen, dat loost op zogenaamde waterbuffers waarin regenwater kan infiltreren danwel doorstromen. Daarnaast is een studie gedaan naar de mogelijkheid van ingebruikname van de parallelle taxibaan als emergency runway ten tijde van calamiteiten of (ond erhouds)werkzaamheden.

Door de verlenging van de start- en landingsbaan dient de bestaande infrastructuur ook gereconstrueerd te worden, waarbij nadruk is gelegd op een autoweg die nabij de luchthaven loopt. Na het opstellen van een variantenstudie is de definitieve reconstructie ontworpen met het driedimensionale ontwerpprogramma MX, waarbij allereerst een zogenaamd terreinmodel aan de hand van hoogtekaarten is vervaardigd. De uiteindelijke verhardingsconstructie is voortgekomen uit een variantenstudie; met het dimensioneringsprogramma CARE is in overleg met Rijkswaterstaat tevens gekeken naar de verschillende asfalteigenschappen bij diverse temperaturen.

Uiteindelijk is voor de gehele uitbreiding van de luchthaven, inclusief reconstructie van de infrastructuur, een kostenraming opgesteld. Dit heeft geresulteerd in een totale kostenraming van circa 106 miljoen euro. Momenteel zijn de werkzaamheden met betrekking tot de eerste fase in volle gang.

Slotwoord

Via deze weg willen wij de STOHA nogmaals hartelijk danken voor de prijs en de uitgesproken waardering voor ons afstudeerproject. Met genoegen zien wij overigens een (dubbele) vermelding op het 'STOHA afstudeerprijs'-bord in de gang van de afdeling Civiele Techniek tegemoet.

Met veel plezier kijken wij terug op deze afstudeerperiode en de legendarische vliegreis naar de luchthaven.

Tschüss,

AERO Airport Design:
Stefan Bakker, Dave Groot, Bernard Smit, Luke van der Steen, afstudeerjaar 2004

VAN DE VOORZITTER

De zomervakantie is achter de rug en dus is tijd om de dagelijkse dingen weer op te pakken. Waar ons land zich (volgens de kranten) deze zomer druk maakte over het slechte weer en de almaar stijgende brandstofprijzen staat nu de nasleep van de orkaan Katrina volop in de belangstelling. De omvang van de schade relativeert de dagelijkse zorgen over het zomerweer en de benzineprijzen.

Wat betreft de STOHA gaan we verder in het intensiveren van de contacten met de Hogeschool Inholland en met onze oud-studenten. Inmiddels heeft iedere STOHA-donateur een code ontvangen om zijn of haar gegevens, zoals in het adressenbestand verzameld, te controleren. Hierbij nogmaals het verzoek voor diegenen die dat niet hebben gedaan, om dit alsnog te doen. Als jaarcommissaris van het jaar 1987 kan ik vaststellen dat wat dit jaar betreft er nog maar drie jaargenoten van deze mogelijkheid gebruik hebben gemaakt. Dus... op naar www.stoha.nl
Hier staan ook de aankondigingen van de excursies en laatste nieuwtjes, hoewel die niet altijd even vrolijk van aard zijn, zoals het plotselinge overlijden van Rien Segaar dit voorjaar. In dit bulletin is een "in memoriam" over Rien opgenomen.

De jaarcommissarissen hebben op uitnodiging van Henk Nelissen van Hogeschool Inholland een bezoek gebracht aan het volledig gerenoveerde laboratoriumblok van de school aan de Bergerweg. Tevens heeft Henk Nelissen een uiteenzetting gegeven over het "Competentiegericht Onderwijs". Zijn uiteenzetting heeft bij mij een deel van de scepsis weggenomen. De tijd zal gaan uitwijzen of alle hedendaagse leerlingen inderdaad zo zelfstandig zijn dat ze in een vroegtijdig stadium keuzes kunnen maken die ze ook moeten maken.

Marten Kingma, voorzitter

We vinden nieuwe wegen

Ondernemen in infrastructuur. Dat is nieuwe wegen vinden waar anderen ze niet verwachten. Innoveren om tot verrassende totaaloplossingen te komen.

Daarom gaat Dura Vermeer verder dan het aanleggen van wegen, het ontwikkelen van bedrijfsterreinen of het bouwen van sport- en recreatieparken.

Zo ontwikkelt Dura Vermeer duurzame en geluidsarme asfaltproducten, integrale vervoerssystemen en dienstverlening op het gebied van mobiliteit. En dat doen we vaak risicodragend en altijd met verbeeldingskracht die gekoppeld is aan jarenlange ervaring.

Daarom maken we een wereld van verschil.

DURA VERMEER

Dura Vermeer Infrastructuur BV
Noord-Holland-Noord
Zuiddijk 12
1483 MA De Rijp
T (0299) 39 33 99
www.duravermeerinfrastructuur.nl

in memoriam

Rien Segaar

Onderweg naar de Solingkampioenschappen in Italië is Rien Segaar in de nacht van 19 op 20 mei 2005 plotseling overleden. Bij zijn uitvaartplechtigheid heb ik namens de STOHA het woord gevoerd.

Bij het afscheid van Rien Segaar, Westerveld, 25 mei 2005

Introductie
Ik spreek hier namens de Stichting Oud HTS-studenten Alkmaar, kortweg de STOHA en put dan uit mijn eigen ervaringen als oud-student van deze opleiding die ik bezocht van 1982 tot 1987 en waar ik Rien Segaar van nabij heb meegemaakt.
De toenmalige HTS was een overzichtelijke organisatie met veel bewegingsruimte.
En bewegingsruimte..... dat had Rien Segaar nodig.

Wij, en dat zijn dan mijn jaargenoten en andere collega oud-studenten, maakten Rien voor het eerst mee tijdens de lessen tekenen van Sandstra, waar hij als secundant bij aanwezig was. In het tweede semester van het eerste jaar kregen we les van Rien in het vak Grondmechanica, en dit vak doceerde hij tot en met het einde van de opleiding.
Van alle techniek die hij doceerde kan ik mij niet zoveel meer herinneren, maar wel dat de lessen nog wel eens wat chaotisch verliepen en dat kwam niet in de laatste plaats door Rien. Hij geneerde zich er niet voor om op een tafel te springen om op een inzichtelijke wijze duidelijk te maken wat er zich in de ondergrond afspeelde of zich zou gaan afspelen. Zijn lessen waren allerminst saai.
Op tentamens kon hij soms net zo voorspelbaar zijn als de ondergrond waarover hij doceerde. Hij had er ook een bepaald genoegen in om de studenten dan op het verkeerde been te zetten.

Zijn grote interesse lag evenwel in het zeilen en dicht bij dat zeilen lag de betonkanorace. Samen met Boomsma was hij de initiatiefnemer om met een aantal studenten van de afdeling weg- en waterbouw toch weer elk jaar een kano in elkaar te smeren en mee te doen aan de jaarlijkse Internationale Betonkanorace. Een en ander onder auspiciën van de Betonvereniging georganiseerd door een HTS ergens in Nederland of België. Rien was dol op improviseren en was altijd in om “iets te regelen” binnen de HTS of met aannemers als “De Moel”of “de Ballast” . En met iets regelen bedoel ik dan geld of een Pick-up-bus om kano’s te vervoeren. Als dit niet lukte dan zette hij zijn gele Simca 1100, met een trekhaak aan de voorkant, voor een aanhanger en reed met een voor die auto veel te zware aanhanger van Oostende naar Alkmaar. Dan had hij naar zijn vrouw Frouk wel een mooi verhaaltje waarom het volgens hem wel kon. Op deze manier leerden wij ook Frouk kennen en dat kwam goed van pas want zij hield misschien nog wel meer van regelen. Zo namen jullie in 1984 zelf een groot deel van de organisatie voor jullie rekening voor het houden van de Internationale Betonkanorace op het Geestmerambacht, ... op 19 mei.....
Hij kon acteren, maar als hij acteerde, dan was hij toch zichzelf. Hij deed zich niet groter voor dan hij was. Hij hield er van om risico te nemen en had plezier in de dingen die hij deed. Misschien is dat wel het belangrijkste dat hij probeerde over te brengen: lol hebben in de dingen die je moet doen.

Marten Kingma (Voorzitter)

Na je HTS doorstuderen aan de universiteit

Na mijn afstuderen in juli 2002 stond ik, zoals iedere afgestudeerde student, voor de keuze welke weg in te slaan. Velen stappen dan het bedrijfsleven in of kiezen ervoor om een tijd in het buitenland te gaan zwerven. Met mijn 21 jaar besloot ik om me eens dieper in de civiele techniek te gaan storten door aan de TU Delft door te gaan studeren. Ik had voor mezelf het idee dit wel aan te kunnen en had vooral behoefte aan meer kennis. De HTS vond ik wat dat betreft nog een beetje te oppervlakkig.
In dit stuk wil ik mijn ervaringen, opgedaan aan de universiteit, graag overbrengen. Ik heb het idee dat er best veel onduidelijkheden bestaan over deze overstap naar de universiteit en ik wil deze graag wegnemen. Daarnaast zal ik een beetje uitweiden over de activiteiten die je in Delft erg makkelijk worden gemaakt.

Universiteit

De universiteit Delft heeft een speciale stroming speciaal voor post-HTS studenten. Je krijgt dan eerst een half jaar vakken die je nodig hebt om de overbrugging mogelijk te maken. Na dit half jaar stroom je de Master fase in. Dit eerste half jaar is vrij zwaar en zit vol met wiskunde en dynamica vakken. Het is wel erg leuk dat je tussen de HTS studenten uit verschillende uithoeken van Nederland komt. Je volgt de vakken dat half jaar met steeds dezelfde kleine club mensen en leert dan ook snel veel medestudenten kennen. Na dat half jaar doorbikkelen krijg je gelukkig de leukere vakken die je verder specialiseren in een bepaalde richting. Ik ben gegaan voor de richting Waterbouwkunde en heb me verder gespecialiseerd in de kustwaterbouwkunde.
Nu, na bijna 3 jaar studeren in Delft, ben ik bezig met de laatste maanden van mijn afstudeerscriptie. Al terugkijkend kan ik iedereen die na zijn HTS toch nog denkt verder te willen van harte enthousiasmeren dit gewoon te gaan doen. Veel gehoorde kreten als te moeilijk en te theoretisch zijn niet helemaal waar. Natuurlijk is de wiskunde lastig maar daar hebben zelfs de normale TU studenten last mee. Het is ook wat theoretischer maar juist met de praktische achtergrondkennis van je HTS opleiding kan je vele problemen juist heel goed oplossen. De kennis van theorie en praktijk maakt je een erg waardevolle persoon voor het bedrijfsleven later. Niet voor niets worden voornamelijk oud HTS-ers gevraagd voor bijbaantjes als assistent van een professor.

Van de Chinese Muur tot Zuid-Afrika

Op een universiteit lijkt het wel of de deuren van bedrijven allemaal wat meer open staan. In tegenstelling tot de HTS is het veel makkelijker om sponsors voor projecten of reizen te werven. Zo ben ik 2 keer op een buitenlandse studiereis geweest en heb ik een keer een buitenlands project gedaan. Door de sponsoring door bedrijven zijn deze erg goedkoop. Tijdens zo' n reis ga je dagelijks allerlei civieltechnische projecten af en is er daarnaast vaak nog tijd over om van het nachtleven en de cultuurverschillen te proeven. Zo heb ik enorme stuwdammen en nieuw aangelegde havens bezocht in Zuid-Afrika. Heb ik daar met enorme Zuid-Afrikaanse Bigmama's staan dansen op de Afrikaanse beat. Ben ik in China in één van de hoogste gebouwen van de wereld geweest en heb ik met de magneetzweeftrein de Maglef 430 km/uur gereden. Daarnaast heb ik onderzocht waarom de Chinese muur zo groot is, terwijl de chinezen zo klein zijn.
In Brazilië heb ik samen met 3 andere studenten onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een strandsuppletie. Een erg smal strand dat in de zomermaanden bevolkt wordt door massa's toeristen moet worden opgehoogd en verbreed. Aan ons de vraag of dit zou kunnen en hoe lang het zand zou blijven liggen. U begrijpt het al: om een beetje meer bij het project betrokken te raken, is op het strand zelf menig uurtje denkwerk verricht.

Een minpunt tijdens deze reizen was echter dat ik in China als grote vriendelijk reus meer dan 100 keer op de foto sta en dat veel chinezen nu met mijn handtekening op hun pet of T-shirt rondlopen! En dan heb ik het nog niet gehad over de loempia's tijdens het ontbijt die ik na 20 dagen toch echt wel een keertje zat was!

Brazilië

Een deel van mijn afstudeerwerk ben ik in Brazilië gaan doen. Via een contactpersoon van de universiteit ben ik met een universiteit in Itajai, Brazilië in contact gekomen. Ik kon daar helpen bij het voorspellen van het gedrag van een inlet (riviermonding) nadat daar 2 strekdammen ter stabilisatie waren aangelegd.
De riviermonding schuift nu per jaar 100 meter naar het noorden op als gevolg van zandtransport langs de kust. De plaatselijke autoriteiten willen dit verhinderen door in de monding 2 strekdammen aan te leggen. Deze zijn nodig om in de toekomst een jachthaven in het meer aan te kunnen leggen.

Ik ben nu, na 4 maanden in Brazilië te hebben gezeten, in Delft met behulp van het numerieke model Delft 3D de inlet aan het modelleren. Ik probeer nu het gedrag van verschillende processen zoals golven, getij, zandtransport, rivierafvoer, dichtheid en morfologie zo in het computermodel te krijgen dat deze de processen hetzelfde laat bewegen zoals in praktijk gebeurt. Wat het programma kort gezegd doet, is over de inlet een grid leggen en dan per gridcel verschillende processen als stroming, waterstand en diepte uitrekenen. Als het model goed gekalibreerd is (de werkelijkheid goed nabootst), kan ik de 2 strekdammen in mijn model implementeren en zo dus gaan simuleren wat er met de inlet gaat gebeuren. Aan de hand van de voorspelde gevolgen kan dan feedback gegeven worden aan de autoriteiten. Ik hoop dat de uitkomsten van het model zodanig zijn dat van de bouw van de 2 strekdammen wordt afgestapt. Dit schitterende stuk natuur kan dan gered worden van de geld ruikende mens.

Ik hoop dat het door mijn enthousiasme niet teveel een verkooppraatje voor de universiteit is geworden. Ik heb voor mezelf gewoon een erg leuke en leerzame tijd gehad en wil dan ook iedereen, die de kans nog heeft, aanmoedigen om ook deze tijd mee te maken. Ik zeg altijd maar, "werken kan je altijd nog" en, "als ik het kan dan moet iedereen het kunnen!"

Luutze Perk, afstudeerjaar 2002

Bijeenkomst van STOHA jaarcommissarissen
Een kijkje in de keuken van INHOLLAND

Wanneer ik aan kom lopen bij de hogeschool voelt het meteen vertrouwd, met al die studenten die in- en uitlopen. Als vanouds staat een grote groep op de volgende bus te wachten. Het lijkt nog zo kort geleden dat ik hier de school uitliep met het diploma in mijn handen en toch is het alweer twee jaar geleden. Voor de meeste onder ons zal het al een tijdje langer geleden zijn. Zelfs in de twee jaar dat ik de school verlaten heb, is in de hogeschool veel veranderd. Niet alleen het uiterlijk van de school heeft inmiddels een grote opknapbeurt gekregen, ook de naam is veranderd van het vertrouwde Hogeschool Alkmaar in Hogeschool INHOLLAND.

De school heeft een gehele metamorfose ondergaan met al die gele, groene, oranje en roze neonkleurige lampen. Wanneer ik arriveer kan ik mijn nieuwsgierigheid niet bedwingen om even snel langs het oude vertrouwde L-gebouw te lopen. Wat is het hier veranderd zeg!

Waar is het grote lab gebleven met het water-, beton- en asfaltgedeelte? Ook het gedeelte van elektrotechniek is niet bespaard gebleven. Wat je hier nu aantreft is een grote kantine en de repro is op een geheel ander plaats gesitueerd. Het ziet er allemaal heel modern uit met al die koelvakken, rijen met tafels, stoelen en natuurlijk de kassa. Op de bovenste verdieping zijn projectlokalen gemaakt, waar studenten in groepen samen kunnen werken om hun projecten te realiseren. Ook is er een heuse internetlounge waar rijen met computers staan, zelfs de lounge stoelen zijn niet vergeten. In de hoek staat een grote platte televisie waar een muziekzender op te zien is. Al met al geeft het een gezellige indruk.

Onderwijsontwikkelingen

Vandaag 1 juli is de bijeenkomst voor de STOHA jaar–commissarissen en 'oud' docenten, om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen binnen de opleiding Civiele Techniek. Langzaamaan is iedereen gearriveerd. Bekende en ook onbekende gezichten, van oude maar ook nieuwe leraren. Toen het gezelschap compleet was en iedereen voorzien was van een hapje en een drankje, opende Henk Nelissen de bijeenkomst met een presentatie over de nieuwe onderwijsontwikkelingen.

Hoe wordt nu les gegeven, waar moeten de studenten aan voldoen als ze de hogeschool verlaten? Welke eisen en streefbeelden zijn/ leven binnen de HBO opleiding Civiele Techniek? Het waren stuk voor stuk onderwerpen die aan de orde kwamen tijdens de presentatie. Niet alleen werd naar het heden gekeken ook werd gekeken waar de opleiding in de toekomst naar toe wil. De opleiding moet een optimale combinatie zijn van theorie en praktijk, met een goede afstemming op het bedrijfsleven. Dit wil de school bereiken door het geven van projecten. In groepsverband dienen de studenten de geleerde theorie in praktijk te brengen. Daarnaast worden twee stages gelopen van ieder een half jaar. Het laatste jaar is bestemd voor het afstuderen. In het afstudeerproject dient de opgedane kennis en nieuw verworven kennis verwerkt te worden. Een groot verschil met de lessen van een tijd geleden is dat de studenten tegenwoordig een loopbaan moeten uitstippelen, met daarin een aantal verplichte onderdelen en een aantal vrije keuzes. Zo kunnen lessen gevolgd worden op het gebied van economie of planologie bij een andere opleiding. De student krijgt een grote verantwoordelijkheid over zijn/ haar eigen opleiding. Hoewel ze in het eerste jaar niet meteen in het diepe gegooid worden, moeten de studenten voor een groot gedeelte zelfstandig aan de slag.

Theorie

Na de presentatie was ruimte voor een discussie. Hieruit kwam, vooral bij de iets oudere generatie, naar voren dat tijdens de lessen de theorie steeds meer naar de achtergrond verschuift en management een belangrijkere rol speelt. Hierdoor zijn de studenten bij het verlaten van de school theoretisch niet meer voldoende onderlegd. De opleiding richt zich steeds meer op management en dit is op een gegeven ogenblik doorgeslagen. Daar probeert de opleiding nu een balans in te vinden. Als conclusie kan gesteld worden dat de opleiding op de goede weg is. Wat vandaag de dag voldoende is, is morgen alweer anders. Een balans moet worden gevonden tussen theorie en praktijk. Waarbij gelet moet worden op de vraag uit het bedrijfsleven. Hiermee werd de discussie gesloten en was er nog even tijd om rond te lopen in de nieuwe laboratoria, die nu aan de andere kant van de gang gesitueerd zijn.

Aan het begin van de avond loop ik het school gebouw weer uit, nog helemaal onder de indruk van alles wat ik gehoord en gezien heb. De ontwikkelingen gaan gewoon, door ook op de hogeschool. Ik ben benieuwd wat de toekomst zal brengen.

Esther Dekker de Kleijn, afstudeerjaar 2003

Gewoon mensenwerk

Ons v

vervangen. Alle infrastructurele opdrachten worden ter plaatse uitgevoerd. Daarom moeten wij flexibel en inventief kunnen inspelen op alle uitdagingen die wij tegenkomen. Dat vraagt om mensen met kennis, kunde en ervaring. Kortom: vakmensen die uw stad en streek kennen. Zulke infrastructuurbouwers vindt u onder één naam: KWS, Koninklijke Wegenbouw Stevin.

KWS

KWS Noord-Holland, W.M. Dudokweg 19, Postbus 330, 1700 AH Heerhugowaard, tel. 072-5719744, fax 072-5744063, e-mail heerhugowaard@kws.nl, www.kws.nl

Chr. Hoogendorp & Zonen b.v.

Nieuwerkerkerstraat 12 - 1175 KT Lijnden
tel. 023-5551262 - fax 023-5552227 - info@hoogendorp.nl

U moet bij ons zijn voor

Sloopwerk
bouwwerken
renovatie
ijzer sloopwerk
springwerk

Verhuur
draadkranen
hydraulische kranen
minikranen
shovels

Sanering:
asbest
bodem

Bouwkundig: t.b.v. sloopwerk

Melle Ketting - Jaarcommissaris 2001

Melle Ketting is, na een aantal jaar te hebben gewerkt op verschillende projecten, als projectcoördinator aan de slag gegaan bij Engenius. Engenius is hoofdsponsor van de Stoha. Hoog tijd om iets meer te weten te komen over Melle, zijn werk en over Engenius.

Melle, wat voor werk deed je voor je bij Engenius in dienst trad?
"Na mijn studie ben ik begonnen op het project 'Reconstructie A9', nabij het Kooimeerplein in Alkmaar. Ik heb daar gewerkt als UCA-medewerker en assistent-uitvoerder. Na het voltooien van dit project, startte ik bij stadsdeel Amsterdam-Zuidoost als tekenaar/werkvoorbereider. Nadat ik dit werk bijna een jaar met veel plezier had gedaan, deed zich de gelegenheid voor om dezelfde werkzaamheden uit te voeren bij Grontmij Alkmaar. Een stuk dichter bij huis! De periode bij Grontmij was een erg leerzame periode. Ik ben heel blij dat zij mij de kans gaven om een rol te spelen in de werkvoorbereiding op een aantal projecten in Beverwijk en Langedijk."

Was je bij Grontmij in dienst?
"Nee, ik was gedetacheerd bij Grontmij door Engenius. Dat beviel mij erg goed, het is een leuke club. Toen het project afliep, ben ik begin dit jaar zelfs intern gestart; als projectcoördinator Bouw en Civiel."

Wat doet Engenius?
"Engenius is de intermediair op de arbeidsmarkt die werkgevers en werknemers in de techniek op een persoonlijke manier bij elkaar brengt, én houdt. Wij zijn gespecialiseerd in het bemiddelen van middelbaar en hoger opgeleid technisch personeel en werkzaam in alle mogelijke technische vakdisciplines, zoals: Civiele Techniek, Bouwkunde, Milieutechniek, Werktuigbouwkunde, Piping, AC/CV, Scheepsbouw, Elektrotechniek, Elektronica, Technische Bedrijfskunde, Off-Shore etc. Wij 'matchen' in een breed scala van vakdisciplines en functioneringsniveaus. Wat betreft functies kun je denken aan werkvoorbereider, uitvoerder, opzichter, tekenaar, projectleider, bedrijfsleider, systeembeheerder, programmeur en dergelijke."

Waarom werk je graag voor Engenius?
"Wij vinden intensieve begeleiding van onze kandidaten en onze opdrachtgevers heel belangrijk. Dat zorgt ervoor dat ik nauw betrokken blijf bij ons vakgebied. Het onderhouden van persoonlijk contact is een belangrijke factor in het bedrijf, en dat is nu juist wat mij aanspreekt."

Wil je de andere Stoha-ers nog iets meedelen?
"Je weet maar nooit of we iets voor elkaar kunnen betekenen. Daarom nodig ik jullie graag uit voor een kennismakingsgesprek. Wellicht vind ik een nieuwe uitdaging voor je!
Je kunt me bellen of mailen: (023) 567 00 22,
m.ketting@engenius.nl."

STOHA donateurs aan het werk!

Stefan Bakker

Al ruim anderhalf jaar geleden kwam Bert Kuipers naar me toe met de vraag of ik misschien jaarcommissaris wilde worden. Jaarcommissaris 2004 van de STOHA. En daarom wil ik me graag bij deze aan jullie voorstellen. Mijn naam is Stefan Bakker, ik ben een kleine 22 jaar geleden geboren en getogen in het pittoreske dorpje Wieringerwaard, gelegen in de gemeente Anna Paulowna. Hier ben ik ook mijn eerste schoolcarrière begonnen op de plaatselijke basisschool, waarna de middelbare school in Schagen (HAVO) volgde. Het was tegen het examenjaar nog niet bekend welke studie ik na de middelbare school wilde gaan volgen. Na vele gesprekken met de decaan en enkele open dagen op diverse hogescholen, heb ik uiteindelijk gekozen voor de opleiding Civiele Techniek. Want dat leek me wel wat. Ik hoorde tevens alle indrukwekkende verhalen van mijn broer, die de opleiding reeds volgde. En zodoende begon ik eind augustus 2000 aan mijn studie aan de toen nog Hogeschool Alkmaar. Mijn eerste stage heb ik gelopen namens de KWS op de vijfde baan Schiphol en mijn tweede bij de Vries & van de Wiel te Schagen.

Mijn afstudeerproject betrof de uitbereiding van de Luchthaven Frankfurt-Hahn te Duitsland. Met drie studiegenoten ben ik druk aan de gang gegaan, met dit voor ons toch wel bijzondere project. In eerste instantie betrof het project alleen de verlenging van de start- en landingsbaan. Maar toen we ons, na verloop van tijd, steeds meer in het project verdiepten, bleek dat de omringende infrastructuur ook drastisch gewijzigd diende te worden. En met deze probleemstelling heb ik me voor het grootste gedeelte bezig gehouden. Met behulp van het ontwerpprogramma MX heb ik onder andere een ontwerp gemaakt voor een reconstructie van een autoweg. Het geheel resulteerde uiteindelijk in het winnen van de STOHA-award 2004.

Na mijn studie echter was de drang om me in het drukke bedrijfsleven te storten, niet zo direct aanwezig. Omdat ik al mijn hele leven graag te wintersport ga, heb ik de keuze gemaakt om skileraar te worden. Hiervoor diende ik echter eerst nog wel een diploma te halen. Een vervolgstudie, zullen we maar zeggen. Deze vervolgstudie heb ik afgelopen oktober in het Oostenrijkse plaatsje Kaprun succesvol gevolgd. Afgelopen winter ben ik in het Zillertal Arena te Oostenrijk werkzaam geweest als beroepsskileraar en heb daar een hele leuke tijd gehad.

Op dit moment ben ik werkzaam bij Aannemingsbedrijf Schadenberg bv. te Hem. Hier werk ik op de afdeling calculatie en werkvoorbereiding, waar ik het zeer naar mijn zin heb.

COLUMN

HOE RECHT IS KROM?

In deze bijdrage aan het STOHA-bulletin zal ik aandacht besteden aan twee actuele onderwerpen met betrekking tot het aanbestedingsrecht, te weten de nieuwe wetgeving ten aanzien van Europese aanbesteding en de vraag of een ziekenhuis wordt beschouwd als aanbestedende dienst.

Nieuwe wetgeving Europese aanbestedingen

Op 30 april 2004 is een nieuwe Europese richtlijn in werking getreden (2004/18/EC). Deze richtlijn geeft regels voor de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten. Veel blijft in de nieuwe richtlijn bij het oude (onder meer de bepalingen met betrekking tot onderwerpen als drempels, percelenregeling en termijnvoorschriften). In de nieuwe richtlijn worden echter diverse in het oog springende nieuwe zaken geregeld. Hieronder zal ik een aantal daarvan kort behandelen.

In het vervolg dienen aanbestedende diensten, ook bij overheidsopdrachten die onder de drempelwaarde liggen, de beginselen van non-discriminatie, gelijke behandeling en transparantie te eerbiedigen. Deze nieuwe regeling vloeit voort uit jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie en is thans gecodificeerd.

Tevens zijn in de nieuwe richtlijn een aantal nieuwe uitsluitingsgronden opgenomen, die aanbestedende diensten verplicht zijn toe te passen. Deze nieuwe uitsluitingsgronden betreffen veroordelingen vanwege deelneming aan een criminele organisatie, omkoping, fraude of het witwassen van geld.

Daarnaast is nieuw dat ten aanzien van het gunningcriterium "economisch meest voordelige aanbieding" het relatieve gewicht daarvan vooraf bekend moet worden gemaakt. Indien een en ander om aantoonbare redenen niet mogelijk is, is het voldoende de volgorde van belangrijkheid te vermelden.

De nieuwe richtlijn vermeldt thans ook typische niet-economisch gerelateerde gunningcriteria, zoals criteria vanwege sociale of milieudoelstellingen.

De nieuwe richtlijn voorziet in een regime voor elektronisch aanbesteden (veilen) van overheidsopdrachten, waarbij verkorte termijnen gelden. Een en ander was niet afdoende geregeld in de bestaande richtlijnen. Van de mogelijkheid van elektronisch aanbesteden kan slechts gebruik worden gemaakt indien de specificaties van een opdracht voldoende vaststaan. Dit is onder meer het geval bij terugkerende opdrachten (raamovereenkomsten).

De nieuwe richtlijn geeft verder nieuwe regels voor het aanbesteden van raamovereenkomsten en de wijze van gunning van hieruit voortvloeiende opdrachten. In de richtlijn wordt een onderscheid gemaakt tussen raamovereenkomsten met één opdrachtgever en raamovereenkomsten met meerdere opdrachtgevers. In de richtlijn is bepaald dat de looptijd van raamovereenkomsten in beginsel niet langer mag zijn dan vier jaar.

In de nieuwe richtlijn wordt tevens een nieuwe aanbestedingsprocedure geïntroduceerd: de "competitive dialogue". Deze nieuwe procedure is speciaal in het leven geroepen voor bijzonder complexe opdrachten en komt in beeld wanneer het niet mogelijk is om volgens een openbare of niet-openbare procedure aan te besteden. Het bijzondere van deze procedure is dat er een pre-selectiefase wordt ingelast. In deze fase wordt een dialoog geopend met gegadigden waarna op basis van de aldaar verkregen informatie een definitief programma van eisen wordt opgesteld, waarop kan worden ingeschreven.

De Europese lidstaten dienen de nieuwe richtlijn uiterlijk 31 januari 2006 te hebben geïmplementeerd. Tot die tijd gelden nog de bestaande afzonderlijke richtlijnen voor werken, leveringen en diensten.

Ziekenhuis als aanbestedende dienst?

De vraag is of een ziekenhuis een aanbestedende dienst is in de zin van Europese aanbestedingsrichtlijnen.

De Rechtbank Arnhem heeft in een kort gedingvonnis bepaald dat dit inderdaad het geval is. In deze zaak maakte een onderneming bezwaar tegen het voornemen van een stichting, die ondermeer een ziekenhuis exploiteert, een opdracht voor het management van parkeerfaciliteiten van het ziekenhuis aan een andere onderneming te gunnen. De reden voor het bezwaar was dat de opdracht niet was aanbesteed krachtens de richtlijn Diensten. De rechter kwam tot het oordeel dat het ziekenhuis een publiekrechtelijke instelling is als bedoeld in de richtlijn Diensten. Om die reden had het ziekenhuis de opdracht niet aan de betreffende onderneming mogen gunnen. De opdracht diende daarom alsnog Europees te worden aanbesteed.

Teneinde te worden gekwalificeerd als een publiekrechtelijke instelling ingevolge de richtlijn Diensten is het vereist dat de activiteiten van de instelling in hoofdzaak door de overheid worden gefinancierd dan wel dat het beheer daarvan is onderworpen aan toezicht door de overheid. De rechter was van oordeel dat de activiteiten van het ziekenhuis inderdaad in hoofdzaak van overheidswege werden gefinancierd, aangezien gelden die bijeen zijn gebracht door de afdracht van premies ingevolge de Ziekenfondswet voor de toepassing van de richtlijn Diensten moeten worden gelijkgesteld met overheidsgeld. De rechter kwam tot deze conclusie aangezien de verzekering uit hoofde van de Ziekenfondswet verplicht is en de premievaststelling wordt gekenmerkt door beginselen van solidariteit. Daarnaast was de rechter van oordeel dat er in niet onbelangrijke mate sprake was van overheidstoezicht op het beheer van het ziekenhuis.

Ook de Rechtbank Breda heeft geoordeeld dat een ziekenhuis kwalificeert als een publiekrechtelijke instelling als bedoeld in de richtlijn Diensten. Volgens de rechter was er in casu sprake van "toezicht op het beheer" (volgend uit diverse wetgeving) en een "taak van algemeen belang" (slechts beperkte mogelijkheid tot concurrentie op prijs). Bij dit laatste argument wordt nog de kanttekening gemaakt dat het bestaan van concurrentie slechts een aanwijzing is voor het aanwezig zijn van een commercieel belang.

Deze uitspraken bieden kansen voor marktpartijen om op te komen tegen opdrachten verstrekt door ziekenhuizen, die niet zijn aanbesteed volgens één van de procedures van de Richtlijnen (voor zover deze de toepasselijke drempelwaarde halen).

Tegen deze uitspraken is hoger beroep ingesteld. In hoger beroep zullen waarschijnlijk prejudiciële vragen gesteld worden aan het Europese Hof van Justitie. Een definitief oordeel over deze kwestie laat dan ook nog even op zich wachten.

Mr. ing. J.J. van de Vijver
Advocaat Simmons & Simmons

HOE RECHT IS KROM?

LIJST MET JAARCOMMISSARISSEN

1975	Theo Lammerts	Ruygekroft 14	1935 CB	EGMOND-BINNEN	072-5066856	theo.lammerts@quicknet.nl	
1976	Ben Hoedjes	Daalmeerpad 5	1834 AV	SINT PANCRAS	072-5641554	B.Hoedjes@12move.nl	Afstudeerprijs
1977	Peter de Vries	Winkelwaard 466	1824 HW	ALKMAAR	072-5621625	pend.devries@planet.nl	STOHAweb
1978	Peter Donckerwolcke	Westerblokker 107A	1695 AC	BLOKKER	0229-246227	p.donckerwolcke@planet.nl	Penningmeester
1979	Jan Jorna	Ewisweg 48	1852 EL	HEILOO	072-5336812	janjorna@planet.nl	STOHA-plus
1980	Kees-Jan Groot	Graaf van Aremberglaan 17	1964 JL	HEEMSKERK	0251-248172	feakeesgroot@wanadoo.nl	Open dagen
1981	Roel Korf	Ganimedesstraat 54	1562 ZM	KROMMENIE	075-6285780	rkorf@kws.nl	Open dagen
1982	Piet Warnaar	Slotlaan 29	1693 KV	WERVERSHOOF	0228-581076	pwarnaar@freeler.nl	Kas
1983	Rob Niele	Sabine v. Beierenlaan 17	1934 GZ	EGMOND AAN DEN HOEF	072-5066037	rob.niele@xs4all.nl	STOHA-plus
1984	Wim Engel	Laan van Duurzaamheid 49	3824 DZ	AMERSFOORT	033-4559563	wimengel@hetnet.nl	Bestuurslid, STOHAbulletin
1985	Jan Tromp	Zuiddijk 18	1483 MA	DE RIJP	0299-671659	j.tromp1@quicknet.nl	
1986	Ron Oudeman	Bovenweg 314	1834 CS	SINT PANCRAS	072-5618910	roudeman@kws.nl	Afstudeerprijs
1987	Marten Kingma	G.A. Holzm¸ller-Teengsstr 16	1827 PK	ALKMAAR	072-5620025	marten_kingma@hotmail.com	Voorzitter
1988	Fred Doodeman	Geesterland 15	1645 RX	URSEM	072-5128772	f.doodeman@wxs.nl	Kas
1989	Jeroen van Leusen	Bordewijkstraat 12	1822 JB	ALKMAAR	072-5611476	j.v.leusen@hetnet.nl	
1990	Richard Leijen	PC Boutensstraat 67	1822 KH	ALKMAAR	072-5600246	corine_richard@wish.nl	STOHAweb
1991	Rian Duinmeijer	Biesboschstraat 98	1823 WG	ALKMAAR	072-5157550	Rian.Duinmeijer@INHOLLAND.nl	STOHA-plus
1992	Mark Brattinga	Lepelaarstraat 26	1823 AT	ALKMAAR	072-5625020	m.brattinga@hccnet.nl	Bestuurslid, STOHAweb
1993	Annemieke Smit-Edelman	Blankvoorn 12	1562 LE	KROMMENIE	075-6704042	smit.edelman@worldonline.nl	Secretaris
1994	Eduard Dijker	Heemskerckstraat 2	1792 AB	OUDESCHILD	0222-320623	dijker@devriesvdwiel.nl	
1995	Germaine de Baar-Greefkes					g.greefkes@hhnk.nl	
1996	Bert-Jan de Bruin	Laan van Albertshoeve 164	1902 PT	CASTRICUM	0251-657245	bert-jan.debruin@bkingenieurs.nl	
1997	Sandra van Vuuren-Smit	Globdijk 3B	1484 ES	GRAFT	0299-674807	agsmit75@hotmail.com	
1998	Marc Koks	Harriet Freezerstraat 4	1963 BR	HEEMSKERK	0251-244142	marc_koks@hotmail.com	
1999	Jeroen Tishauser	Nw. Leuvenaarstraat 154	4811 MK	BREDA	076-5147005	opatis@xs4all.nl	
2000	Hans van Twisk	Pijlenburg 5	1462 VL	MIDDENBEEMSTER	0299-683312	hvantwisk@hotmail.com	
2001	Melle Ketting	Nieuwpoortslaan 39	1815 LK	ALKMAAR	06-51163477	m.ketting@engenius.nl	
2002	Erik Vastenburg	Van Hallstraat 266	1051 HM	AMSTERDAM	06-52593009	erikvastenburg@hotmail.com	STOHAbulletin
2003	Esther Dekker - de Kleijn	Boterbloem 34	1911 PJ	UITGEEST	0251-313545	ekleijn@alkmaar.nl	STOHAbulletin
2004	Stefan Bakker	Wilgenlaan 21	1766 JK	WIERINGERWAARD	0224-223925	stefan_bakker@hotmail.com	
2005	Freek Poldervaart	de Omloop 11	1744 LA	SINT MAARTEN	0224-561995	freek.poldervaart@xs4all.nl	

COLOFON

Het STOHA bulletin is een halfjaarlijks gratis informatieblad voor alle afgestudeerden aan de Hogeschool INHOLLAND te Alkmaar (voorheen respectievelijk HTS-Alkmaar, Hogeschool Alkmaar), studierichting Built and Environment, specialisatie Civiele Techniek. Behalve het geven van algemene informatie wil het STOHA bulletin het medium zijn om in onderling contact met elkaar te blijven op zowel het persoonlijk als zakelijk vlak en om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen op Hogeschool INHOLLAND.

STOHA
Postbus 9309, 1800 GH Alkmaar
www.stoha.nl
Donaties op gironummer: 3103616 t.n.v. STOHA

Hoofdsponsor
&Genius te Hoofdorp

Sponsoren
Ballast Nedam te Nieuwegein, Betoniek te 's Hertogenbosch, Dura Vermeer te De Rijp, Chr. Hoogendorp en Zonen te de Lijnden en KWS te Heerhugowaard.

Redactie
Erik Vastenburg, Esther Dekker-de Kleijn, Wim Engel en Mathijs Altena (grafische vormgeving). E-mail: redactie@stoha.nl

Kopij
Kopij vanuit elk afstudeerjaar is altijd van harte welkom. Dit kan gemakkelijk verwerkt worden indien aangeleverd op schijf of per e-mail in elk willekeurig Windows of Mac compatibel formaat. Foto's kunt u per post sturen naar de redactie (gelieve niet zelf te scannen). Voor vragen over te schrijven artikelen kunt u altijd contact opnemen met een van de redactieleden. De redactie is vrij om aanpassingen aan te brengen.

Adverteren
Het 2-jaarlijks verschijnen van dit gratis bulletin (in binnen- en buitenland) is mede mogelijk door het adverteren van branche-eigen bedrijven. Voor plaatsing van een advertentie kunt u contact opnemen met de redactie.

Oplage: 975 stuks

STOHA RULES!!!

Nog weer even een opfrisser voordat wij weer verder gaan met de dagelijks gang van zaken. De doelstelling van de STOHA is hieronder vermeld. Wij weten toch nog wel wat STOHA betekent, voor degene die het zijn vergeten, nog even ter herinnering: Stichting Oud HTS studenten Alkmaar. Met al die veranderingen kan je afvragen waar onze HTS Alkmaar is gebleven!

Doelstelling van de Stoha
Het bevorderen van de contacten tussen oud-studenten van de HTS Civiele Techniek Alkmaar onderling en de contacten tussen school en oud-studenten.

De taken van een jaarcommissaris
Het onderhouden van contacten met mede jaargenoten;
Het bijhouden van het adressenbestand zowel privé als zakelijk;
Het initiëren van adressenbestanden zowel privé als zakelijk;
Het organiseren van activiteiten in het kader van de doelstelling, zoals het maken van het bulletin, het organiseren van excursie, etc.;
Het vaststellen van de jaarstukken en de financiële begroting voor het komend jaar.

alt&a
grafische vormgeving
www.opmaken.nl