STOHA bulletin

Jaargang 00 - 1 juli 2000

Even voorstellen

Even voorstellen: Willem van Twisk

Krijg je een nieuwe collega; blijkt deze jaarcommissaris te zijn van de STOHA; verzoekt om een artikel in ons bulletin. Tot zo ver OORZAAK en GEVOLG.

Ik moest wel even opzoeken wat precies mijn afstudeerjaar is geweest, want daar ben ik na al die jaren niet echt meer mee bezig. Het was 1975 en wel de allereerste lichting van onze splinternieuwe school aan de Bergerweg in Alkmaar. Toen nog "gewoon" HTS Alkmaar.
Wat is er zoal in deze afgelopen 25 jaar met deze "oud"-student gebeurt?
Na het bewuste afstuderen, samen met Cees Koning, met als project de Omlegging van het Noord-Hollands kanaal om St. Pancras en het uitbreidingsplan Alkmaar-Noord, de aannemerij ingedoken. Bij De Ruiter Verenigde bedrijven in Halfweg. Als iemand die van school komt, met de gedachte dan ook alles wel te weten. In de praktijk al heel snel geconstateerd dat zeer veel vakkennis in de G.W.W.-sector op de werkvloer wordt opgedaan. Kijken, luisteren en doen.
Van assistent-uitvoerder tot uitvoerder bij de afdelingen Boringen en Bemalingen, daarna bij de afdeling Kabel en Buisleidingen en vervolgens bij Waterwerken in heel Nederland. Veel geleerd en gezien op werken in alle uithoeken van Nederland, zoals Grondboringen op Neeltje Jans in Zeeland, Zinkerwerken in Maastricht, NAM- en Gasunie transportleidingen in Groningen en Noord-Holland, 150 KV Gasdruk Hoogspanningsleidingen in Arnhem, Enschede en Bergen op Zoom, Rioleringswerken in Roermond, enz.
Het was een veelzijdig bedrijf, dat tegenwoordig onder de vlag van de BAM opereert.

In 1982 de overstap gemaakt naar de opdrachtgevers kant en wel het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, in de functie Inspecteur Onderhoud Amsterdamse haven. Begrotingen, ramingen, onderzoeksrapportages, opdracht geven aan "huis"-aannemers, meerjaren planningen enz. waren de werkaamheden bij dit boeiende en levendig bedrijf.

Toch stroomde er meer aannemers bloed door mijn aderen, zodat de beslissing op een verzoek in 1989 van Wegenbouwbedrijf Heijmans uit Rosmalen om bedrijfsleider te worden, bij het pas overgenomen wegenmarkeerbedrijf Mels uit Hoorn, niet zo moeilijk was. Markeringen in de noordelijke provincies aanbrengen, acquisitie, bedrijfsculturen van Mels en Heijmans harmoniseren,

Twee generaties Civiele Techniek

In dit nummer:

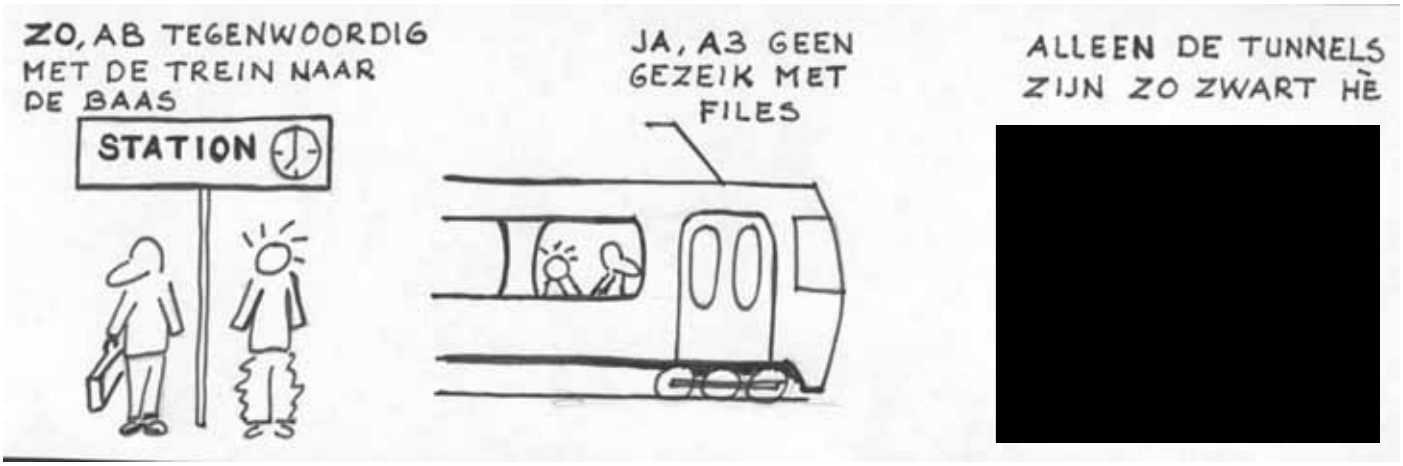
	blz.
Even voorstellen	1
STOHA strip	2
Redactioneel	3
Hogeschool nieuwtjes	3
Van de Penningmeester	3
Van de voorzitter	4
Advertentie	5
Waterschapshuis West Friesland	6
Even voorstellen/ Agenda	8
Werken in een familiebedrijf...	9
Bargoens voor de bouw	11
Financieel jaarverslag	12
Advertentie	13
Genomineerde afstudeerprojecten	14
Uit de oude doos	15
Nieuwbouw Simon Loos	16
Hogeschool nieuwtjes	18

aanbestedingen, vernieuwen machinepark waren zoal de opdrachten die ik vanuit het Brabantse meekreeg.
Intussen was het volgende bedrijf overgenomen (het zgn. “Kralen-rijgen” van Heijmans).
Het was Aannemersbedrijf Ad de Lange in de Haarlemmermeer, werkzaam in de G.W.W.-sector. Ook hier werd ik als bedrijfsleider aangesteld, zodat het vakgebied en het werkgebied uitgebreid werd. Werkzaamheden waren zoal bouw- en woonrijp maken, wegreconstructies, rioolrenovaties, sportvelden aanleg en onderhoud en later de grotere werken samen met andere rayons en werkmaatschappijen van Heijmans, zoals de aanleg van de Westelijke ringspoorlijn voor de metro in Amsterdam.

Aannemingsbedrijf W. Woestenburg uit De Rijp kwam op mijn weg aan het eind van 1995. Een thuiswedstrijd; kantoor op 5 minuten van woonplaats Middenbeemster en werkgebied Noord-Holland Noord (boven Noordzeekanaal).
Een prachtig bedrijf, veelzijdig, dat alles in huis heeft en het liefst van oudsher met 105 eigen en vakkundige personeelsleden de G.W.W. werkzaamheden uitvoert.
Vanuit de hoofdvestiging in De Rijp en een nevenvestiging in Opmeer zijn we werkzaam bij gemeenten, provincie, waterschappen projectontwikkelaars, bouwers en particulieren. Het leveren van een goede kwaliteit van het werk, op een aanvaardbaar prijsniveau zorgt nog steeds voor een goed gevulde orderportefeuille.
Eind 1999 is ook ons bedrijf overgenomen door een “groot-bedrijf” en wel door Vermeer Infrastructuur uit Hoofddorp in de Haarlemmermeer, onderdeel van DURAVERMEER.
De vele mogelijkheden die dit bedrijf ons geeft, zoals onder andere het leveren en aanbrengen van asfalt, geven ons een sterkere positie in de markt, waardoor wij een nog completer dienstenpakket kunnen aanbieden.
Het werkgebied voor Woestenburg blijft ook in de nieuwe situatie Noord Holland Noord.
In dit STOHA bulletin staat ook een personeelsadvertentie voor jonge afgestudeerden van onze HTS Alkmaar (tegenwoordig dus hogeschool van Alkmaar), welke kunnen solliciteren bij ons bedrijf. Heeft u hierover nog vragen of wilt u een nadere toelichting, vraag dan gerust naar je schoolgenoot: W.J van Twisk, bedrijfsleider bij Woestenbug b.v.

(Naschrift van de in de eerste alinea genoemde collega: Aardige bijkomstigheid bij bovenstaand stukje is dat Willem van Twisk twee zoons heeft, Bob en Hans. Bob heeft vorig schooljaar zijn afstudeeropdracht op de Hogeschool afgerond en Hans is daar nu mee bezig. Volgens mij is dit de eerste familie die een

STOHA strip



Redactioneel

Het voorjaar is weer voorbij gevlogen. Met alle drukke werkzaamheden en hiernaast nog wat feestdagen, kijken we al weer uit naar het zomerverlof of gewoon de bouwvak. Dit betekent dat tussen de voetbalperikelen, Wimbledon en Tour de France er nog zorg moet worden gedragen voor een interessant Bulletin.

Mede door een goede aanlevering van artikelen, is het voor ons een stuk eenvoudiger te realiseren. Dus onze dank is hier op zijn plaats. Zo hebben we een interviews, advertenties van bedrijven, het afstudeergebeuren, de strip, diverse artikelen en een nieuw rubriek: uit de oude doos. Kortom teveel om even op te noemen.

Binnen de redactie is er door de jaren heen alweer een aardige routine opgebouwd in het produceren van een Bulletin. Ondanks het feit dat we niet dichtbij elkaar wonen, lukt het ons met behulp van enig enthousiasme en huidige computertechniek de klus redelijk snel te klaren. Zo zijn we laatst ook nog even met alle partners, overigens op eigen kosten, een avond uit geweest. Het was erg gezellig.

Verder blijven alle tips of aanmerkingen welkom voor ons. Dit houdt ons ook scherp en fris voor een volgend Bulletin. Langs deze weg wil ik de mede redactieleden bedanken voor de inzet. Verder wensen wij dhr. Borggreve een mooie tijd toe als zijnde: niet-meer-werkend. Geniet ervan.
Alle STOHA-donateurs ook een goede vakantie toegewenst met veel leesplezier.

Hogeschool Nieuwtjes

Met ingang van het nieuwe studie-jaar (2000/2001) gaat de heer Borggreve genieten van een welverdiende rust. Als afsluiting van een zeer actieve periode als docent nam hij op 5 juli afscheid van ons.
Bij die gelegenheid heeft de heer Jansen hem een bloemlezing aan geboden met anekdotes/voorvallen/ indrukken/ervaringen/ herinneringen van studenten en afgestudeerden.
Voor een zo markante persoonlijkheid, die zulke "droge" vakken gaf als staal, beton en hout en er een heel eigen soort van humor op na hield, was het niet moeilijk een paar rake bewoordingen of enkele korte zinnetjes een typering neer te zetten van de docent/persoon/ constructeur/beton- en staalboer die Borggreve is.

Van de penningmeester

Het begrotingsjaar 2000 is alweer bijna halverwege.

In de laatste bijeenkomst van de jaarcommissarissen is het verslag van 1999 en de begroting van 2000 behandeld en goedgekeurd. Aangezien er een aantal inkomsten en uitgaven, die in 1998 zouden moeten gebeuren, pas in 1999 afgerekend werden zijn er een aantal verschillen in de verslagen opgetreden. Dit waren echter uitsluitend verschuivingen in tijd. Sterk afwijkende patronen in inkomsten en uitgaven zijn niet aan de orde.

Twee jaar terug is in een vergadering van de raad besloten reserveringen op te nemen voor te organiseren reünies en symposia. Onze huidige inkomsten dekken echter op dit moment echter net zo'n beetje de huidige uitgaven. Als stichting hoeven we natuurlijk niet op een pot geld te zitten maar aangezien we niet afhankelijk willen worden van de advertentie inkomsten roep ik toch alle donateurs op de betrokkenheid met de STOHA te tonen d.m.v. een geldelijke ondersteuning in het tweede halfjaar. Zodoende houden wij voldoende financiële basis om leuke en leerzame (willekeurige volgorde) activiteiten te organiseren voor onze achterban.

Peter Donckerwolcke
(penningmeester)

Financieel verslag 1999 en begroting 2000 op bladzijde 12 in dit bulletin.

Van de voorzitter

Materiaal in de hoek

Hoe vaak staan we echt stil bij de materialen waarmee we dagelijks werken? De samenleving maakt gebruik van high tech materialen. Materialen ontwikkeld vanuit een behoefte ontstaan in tot de verbeelding sprekende vakgebieden. Ooit beseft dat orthopedische hulpmiddelen worden gemaakt van materialen die voor een groot deel voor de ruimtevaart zijn ontwikkeld? Kijk eens uit welke materialen je auto bestaat, één grote hybride constructie opgebouwd uit voornamelijk staal, aluminium en kunststof. Wie staat er bij stil dat ook het gebit voor de meeste volwassenen een hybride constructie is? Dankzij de kennis van materialen worden de gaatjes in ons gebit duurzaam gevuld en kunnen we pijnloos genieten van warme chocolademelk of een koel glas bier.
Ooit geweten dat zand of kwarts, of nog beter silicium, onmisbaar is bij de vervaardiging van microchips. Zand is echter ook een basismateriaal voor de weg- en waterbouwer. Maar zand en zand is twee. De civiel ingenieur moet kiezen met wat voor zand hij wil werken afhankelijk van de toepassing; ophoogzand, fijn zand en grof zand, rivierzand, wadzand, duinzand, flugzand, brekerzand, straatzand, metselzand, recyclingzand, betonzand,…….. Weg-en waterbouw betekent werken met materialen als zand, water, asfalt, staal en beton.
Aha, beton, een stokpaardje van me. Beton is een niet meer weg te denken bouwmateriaal. Ooit wel eens gerealiseerd hoe veelzijdig beton als bouwmateriaal is ? Een echte civiel ingenieur verbaast zich niet meer over welke impact het materiaal beton heeft op ons dagelijks leven. Het huis waar hij woont of het gebouw waar hij werkt, is gefundeerd op betonnen palen en balken. Wanden en vloeren zijn van beton en weersinvloeden worden buitengesloten dankzij betonnen dakpannen. Onze infrastructuur kan niet zonder beton; van voetpaden en wegen tot bruggen, tunnels en viaducten. Maar denk ook eens aan de nutsvoorzieningen; Het water vindt zijn weg naar de consument via betonnen leidingen, drinkwaterreservoirs en reinwaterkelders. Na gebruik, zowel huishoudelijk als industrieel, voeren we het water weer af door betonnen rioolsystemen naar zuiveringsinstallaties. Grote hoeveelheden beton vormen de fundamenten voor de elektriciteitscentrales, zijn toegepast in koeltorens, schoorstenen, verdeelstations, transformatorhuisjes of als fundering voor hoogspanningsmasten.
Dikke, zware en massieve betonwanden worden in ziekenhuizen toegepast om het medisch personeel te beschermen tegen een schadelijk stralingsniveau afkomstig van scanners en röntgenapparatuur.
Innovaties in de bouw vragen om ontwikkelingen in de technologie; beton met hoge sterkte of verdichtingsvrij beton maken het voor de constructeur mogelijk om de grenzen te verleggen.
Interessant en uitdagend zou je zeggen en mogelijkheden genoeg voor het onderwijs om jonge mensen op te leiden zodat ze voldoende gewapend zijn om met nieuwe kennis de huidige mogelijkheden optimaal te benutten en wellicht ook over de grenzen heen te kijken.
Kennis van en inzicht in de mogelijkheden materialen, of het nu gaat om beton , of om asfalt, of staal, of hout, of gewoon water en zand, is hierbij onontbeerlijk.

Maar helaas het tegenovergestelde is waar; Materiaalkunde in het onderwijs is ***uit!***. Ook in de eindtermen van het mbo is de kennis van materialen niet meer terug te vinden. Dus niet in het examen betekent geen plaats, geen tijd en geen ruimte in de lesroosters. Deze tijd en ruimte wordt ingevuld door andere “behoeften”. De moderne techneut moet blijkbaar andere (sociale) vaardigheden worden aangeleerd; hij moet kunnen vergaderen, een bouwproces kunnen managen en zijn weg weten in de Informatie Technologie. En de kennis van- en over de materialen dan? Die vindt hij wel op internet.
En hier gaat het dus fout. Kennis en inzicht over materialen moeten worden overgedragen van “Meester op Gezel” en die pluk je niet zomaar vanaf “het net”. Managen van bouwprocessen terwijl fundamentele kennis over het gedrag van materialen niet meer aanwezig is, zal leiden tot

W. Woestenburg B.V. De Rijp

Werken bij een landelijk opererend bedrijf en toch werken in een rayon dicht bij huis, dat kan.
W. Woestenburg B.V. is een aannemingsbedrijf in de sector grond-, water- en wegenbouw en is een onderdeel van VERMEER INFRASTRUCTUUR. Het bedrijf heeft een vaste kern van ca. 110 medewerkers en het werkgebied is Noord-Holland noord.

Wij kunnen bieden:

* **Stageplaatsen voor MTS en HTS studenten**

In verband met uitbreiding van activiteiten zijn wij op zoek naar:

* **Ervaren uitvoerder GWW**, opleiding op MTS/HTS niveau

* **Assistent uitvoerder GWW**, opleiding op MTS/HTS niveau, dit mag ook een schoolverlater zijn.

* **Jonge energieke medewerkers,** ter versterking van onze bestaande ploegen.

Algemene functie-eisen:
* Kandidaten dienen te beschikken over goede communicatieve-/contactuele vaardigheden en het vermogen goed te functioneren in een teamverband.

Wij bieden U:
* Een afwisselende baan in een prettige werksfeer
* Een passend salaris en goede secundaire arbeidsvoorwaarden
* Mogelijkheden voor studie

Telefonische inlichtingen omtrent bovengenoemde stageplaatsen of functies op werkdagen tussen 14.00 en 16.30 uur, tel. 0299-673451 Mw. Ria Verweij (PZ)

Belangstellenden verzoeken wij hun schriftelijke sollicitatie te sturen naar:

Aannemingsbedrijf W. Woestenburg B.V. Postbus 17, 1483 ZG De Rijp
Uiteraard wordt uw sollicitatie strikt vertrouwelijk behandeld.

Waterschapshuis West Friesland

In 1999 heeft het waterschap West Friesland zijn nieuwe onderkomen betrokken aan de Willemsweg in Hoorn.
Het ontwerp is van de architect Jan Rietvink, die al menig gebouw in Noord-Holland neerzette.

Het nieuwe waterschapshuis ligt aan het water en tegen een kunstmatig opgeworpen dijk, wat volop associaties wekt met de oude watershapshuizen in de polder, waar dijkgraaf, ingelanden en boeren met de

lieslaarzen aan vergaderde. Ook nu wordt er weer driftig gedebateerd over waterpeil en dijkkwaliteit en zal -naar goed Noord-Hollands waterschapsgebruik- na de werkvergadering een maaltijd genuttigd worden en door de meest waardevolle ingezetene uit de hensbeker genipt worden. Maar overnacht, zoals vroeger wordt er op het waterschapshuis niet meer. Het nieuwe waterschapshuis in Hoorn is een huis met drie gezichten:
de voorgevel oogt sober en robuust, aan de linker zijde ziet men een met lijnen doorkruiste bijna abstracte entree en aan de rechter kant komt een halfronde glasgevel in het zicht..

Het staat op de brede kop van een driehoekig perceel grond. De overkapping van de entree is het begin van een lange vleugel die de achteringang, de garage, fietsenstalling en bergruimte afdekt. De zinken luifel van 85 meter en het parallel liggende aarden dijklichaam van ongeveer gelijke lengte verbinden het huis met de rest van de strook grond. Het gebouw moest als een soort baken verrijzen. Langs de belangrijke afslag van de provinciale weg naar het centrum van Hoorn, introduceert Rietvink zijn geesteskind: ik wilde het sober houden en ik wilde ook eerlijke materialen. Geen gemoffeld aluminium maar zink en baksteen, beton, glas en aarde. De onderbouw moest in zwarte bakstenen worden uitgevoerd en de kantoor verdiepingen in paarsbruine steen. Ik was niet van plan het gebouw op te leuken met gekleurde gevelplaten of iets dergelijks. De plastiek van het gebouw moet het doen. Dat staat in het groen aan het water en dat moet je niet overschreeuwen door er kleur aan toe te voegen. Soberheid maakt een gebouw tijdloos.

De invloed van Rietvink op de vormgeving strekte verder dan de voordeur. Tevens het interieur ontwierp Rietvink waar beukenhout en zilvergrijs metaal domineren. Het geraamte waar het gebouw op rust is in de gevel en in de zalen zichtbaar. Buiten zijn de dikke palen betongrijs gebleven maar binnen zijn ze in een zachte tint geschilderd en staan in het zicht.

Het imposante trappenhuis wordt overstroomd met daglicht. Door de enorme glazen pui zien we de

trap omhooggaan. Vijfentwintig meter gewentelde grijs metalen treden hangen ogenschijnlijk aan twee trekstangetjes. Jan Rietvink: De smid zei dat alleen al de stijfheid van de trap zou waarborgen dat ie blijft staan. Als ik het een constructeur laat uitrekenen zegt hij dit moet zwaarder en dat moet sterker Zo'n technicus bekijkt het per onderdeel houdt rekening met extreme situaties.
U-profielen waarop de trap steunt worden brutaal in het zicht vastgehouden door forse bouten en moeren. Niets is verhuld duidelijker kan de constructie niet aanwezig zijn. Ook het mechaniek van de lift is door de open glazen schacht goed af te lezen. Ik hou ervan om constructies helder te maken meldt Rietvink.

Die openheid sluit mooi aan bij de bouwtraditie van de waterschappen : bij gemalen kun je vaak de pompen aan de buitenkant zien.

Door de hoge glazen gevel is aan de voorkant van het gebouw het interieur zichtbaar. Achter dat glas heb ik de openbare ruimtes van het gebouw gesitueerd.
Jan Rietvink woont in Hoorn maar heeft zijn bureau in Purmerend. Hij begon daar vijf jaar geleden voor zichzelf nadat hij, bij de gerenomeerde bouwmeester Herman Herztberger in de leer was geweest. Als zelfstandige architect moest hij meedingen via de onvermijdelijke prijsvragen en schoot meteen raak. Na diverse scholen in Noord-Holland en een woningbouwproject in Purmerend zag hij zich gesteld voor een deel van het project Karperkuil in Hoorn. Als regionaal architect stond ik temidden van een topteam van ontwerpers die dat project hebben ingevuld. De Karperkuil leidde weer tot een project in de binnenstad van Enkhuizen, het gebied dat op zijn broodnuchtere West-Fries Waaigat/Vette Knol was gedoopt. Een soort doorbraak waar de westenwind doorheen trekt zegt Rietvink die er trots op is dat hij in Hoorn zowel als in Enkhuizen beeldbepalende delen van de stadsplannen mocht neerzetten. De overgang van de oude stad naar het nieuwe plan Karperkuil is goed gelukt, het sluit mooi aan bij de oude monumenten.
Voor het ontwerp van het nieuwe Waterschapshuis werd geen prijsvraag uitgeschreven. Het schap had een lijst van twintig architecten en ging uiteindelijk van zes van hen projecten bekijken. Rietvinks huis op de kop van de haven in Medemblik, geassocieerd op vuurtorens en scheepvaart maakte grote indruk en Rietvink bleef na stemming onder het personeel met twee andere bouwmeesters in de race. Het schap wilde een architect bij wie ze invloed konden hebben op het werk; ze wilden het proces zelf sturen en invullen. Ik vind het zelf leuk om met mensen te werken en nieuwe ontwikkelingen om te gaan. Ik had de plek geanalyseerd maar nog geen enkele potloodkrabbel meegenomen. Ik wilde eerst het programma van eisen kennen voordat ik me zou verdiepen in de opdracht. Nog voor ik een tekening had gemaakt was ik geselecteerd.
Het waterschap is het oudste bestuurlijke orgaan dat Nederland kent, het stamt uit de 13^{e} eeuw. De achterban is door de eeuwen heen zo'n beetje gelijk gebleven: ingelanden,boeren en andere leden van de heemraden maken er deel van uit. Als je over een nieuw gebouw praat komen mensen met heel verschillende opvattingen . Als deze ver uiteen liggen, kun je geen compromis bereiken. Dat voordeel had ik, ik kon zelf aan de slag.
De eerste schetsjes maakte hij in oktober '96. De waterschappen verbieden iedereen in Noord-Holland om in het water te bouwen.

Niks geen poepelegein, geen Venetie in West-Friesland, dus werd Rietvinks impulsieve eerste idee om het Waterschapsgebouw in het water neer te zetten van tafel geveegd.

Onvervaard liet Rietvink zich andermaal inspireren door de beeldende elementen van wegen, dijken, sluizen en gemalen en lijnenspel dat zij teweeg brengen in het landschap.

Als water, dijk, wegen en hun perspectief allemaal zaken die in het landschap zijn waar te nemen, samenvallen met de ideeen die ook in het gebouw gestopt zijn, merk je dat de mensen voor wie het bestemd is ineens zien: he die ideeen zijn allemaal geinspireerd op de elementen van ons werk. En dat is van belang want met alleen schetsen of een maquette trek je een opdrachtgever niet over de streep.
De maquette werkt ondersteunend bij het verhaal dat je te vertellen hebt. Ik had heel duidelijke opvattingen over wat ik wildde neerzetten en die opvattingen

Even voorstellen

Naam: Frank Hierck
Studierichting: Weg- en waterbouwkunde (Civiele Bouwkunde)
Afgestudeerd: 1990
Beroep: Projectleider
Werkzaam: Architectenbureau

Omdat vanuit mijn stageperiode al vrij snel duidelijk werd dat werken op een constructiebureau of in de aannemerij niet mijn interesse bleek te hebben, ben ik na mijn afstuderen enige jaren gaan werken via een detacheringbureau. Dit bleek een goede mogelijkheid om me te oriënteren op de diverse mogelijkheden van de arbeidsmarkt. Op deze manier kun je namelijk vrij gemakkelijk bij de diverse bedrijven een kijkje nemen omdat je vaak op projectbasis wordt binnengehaald. Nadeel is echter dat er van een “carrièreplanning” weinig terechtkomt. Via enkele grote architectenbureaus de Architecten Cie. (met o.a. Pi de Bruin, Carel Weber en Frits van Dongen) en van Berkel en Bos (nu UN Studio met o.a. Ben van Berkel) ben ik uiteindelijk terechtgekomen op een middelgroot architectenbureau in Haarlem. Daar ben ik nu sinds enige tijd projectleider.

Dit bureau houdt zich voornamelijk bezig met stedenbouwkundige planontwikkeling, woningbouw, (zowel eengezinswoningen, gestapelde bouw, al of niet voor een bepaalde doelgroep), het (ver)bouwen van ziekenhuizen, af en toe wat utiliteitsbouw of een prijsvraag.

Ik ben daar nu sinds enige tijd werkzaam als projectleider en houdt mij, als intermediair tussen opdrachtgever en architect enerzijds en aannemer, adviseurs en nutsbedrijven anderzijds, bezig met het uitzetten van procesplanningen, kostenbewaking, coördinatie van het tekenwerk, controleren van bouwplannen aan gestelde eisen, het maken van Veiligheids- en gezondheidsplannen, het voeren van directie en het aanvragen van de, voor het desbetreffende project, benodigde vergunningen.

Het blijkt dat Nederland zo

langzamerhand bol gaat staan van allerlei wet- en regelgeving zoals bijv. het Bouwbesluit, het Politiekeurmerk, Aanpasbaar Bouwen, Het Seniorenlabel en Duurzaam bouwen.

Vooral het Duurzaam Bouwen (DUBO) heeft de laatste tijd een vlucht genomen omdat de overheid zich als doel heeft gesteld om naar een zo laag mogelijk energieverbruik van fossiele brandstoffen en het toepassen van zo min mogelijk milieubelastende bouwstoffen te streven.
Stelt het Bouwbesluit o.a. als wettelijke eis dat de energieprestatiecoëfficient (E.P.C.) tegenwoordig 1.0 dient te zijn, er zijn nu verregaande plannen om bouwprojecten te gaan realiseren met een E.P.C. van 0.6. Dit is alleen te realiseren als bijv. passieve zonne-energie, warmteterugwinning, regulatie van de (regenwater)huishouding en/of het toepassen van een warmtepomp. Aan deze toepassingen hangt echter een behoorlijk prijskaartje wat de stichtingskosten van een bouwplan behoorlijk kan opjagen en zo langzamerhand wordt de vraag gerechtvaardigd of al deze

STOHA agenda

Excursie

In het najaar staat weer een excursie gepland.
De commissie STOHA-plus is druk bezig met de invulling van deze trip.

De twee mogelijkheden zijn:

Drinkwatervoorziening Noord-Holland (PWN)

Totale bouwactiviteiten nu en in de toekomst in de Haarlemmermeer.

Meer volgt in een aparte brief.

Werken in een familiebedrijf, Werken in de funderingstechnieken

Na mijn studie civiele bouwkunde aan de HTS te Alkmaar, afstudeerjaar 1990, heb ik 2 jaar gewerkt bij constructieburo Tentij in Castricum, mijn eerdere stage adres.
Opgegroeid in het bedrijf van mijn vader, Vroom funderingstechnieken, en diens twee broers kon ik vervolgens hier als constructeur aan de slag. Het bedrijf besteedde vooralsnog constructieve werkzaamheden uit aan een externe constructeur, met name door groei en adequaat reageren werd dit een interne aangelegenheid. De constructieve berekeningen zijn met name noodzakelijk voor het dimensioneren van in de grond gevormde palen, zowel grondmechanisch als paaltechnisch.

In de jaren 1990 tot 1994 zijn eveneens mijn twee broers en neven bij Vroom in dienst gegaan. Voor de senioren Vroom was dit het moment om over de bedrijfsopvolging te gaan praten. Een en ander geschiedde vervolgens in 1995, enigszins versneld na het overlijden van een der senioren. Alle junioren Vroom zijn hierbij evenveel aandeelhouder geworden, maar hebben niet evenveel zeggenschap. De structuur is alsvolgt:
-algemeen directeur Peter Vroom
-adjunct directeur Cajo Vroom
-bedrijfsleiders:- Jeroen. Vroom
- Randy Vroom
- Rene Vroom

Even voorstellen

Vroom funderingstechnieken is verdeeld in een vijftal werkmaatschappijen welke allen hun eigen discipline en verantwoordelijkheid hebben.

Dagelijks worden door Vroom met ca. 50 funderingsmachines funderingswerkzaamheden uitgevoerd. In totaal zijn bij Vroom ca. 150 mensen werkzaam. In 1999 bedroeg de omzet ca. 100 miljoen..
Vroom funderingstechnieken kan binnen het eigen vakgebied in Nederland tot een van de grootste funderingsbedrijven worden gerekend. Het familiebedrijf gevestigd in Oosthuizen is in heel Nederland operationeel en zo nu en dan in Duitsland of Belgie. Vroom funderingstechnieken is breed georienteerd en voert nagenoeg alle traditionele aangevuld met enkele specialistische funderingstechnieken uit. Zo worden heiwerken uitgevoerd met een heimachine, THW 1400, die bij U in de huiskamer past tot heiwerken met een Hitachi KH300GLS waarbij palen tot ca. 45 meter lang in de grond gevormd worden.

Zoals al aangegeven voert Vroom naast de traditionele technieken specialistische funderingstechnieken uit. Deze technieken zijn met name grondverdringende schroefpalen en vibrocombipalen. Onderstaand worden per werkmaatschappij de activiteiten nader uiteen gezet.

Handelmaatschappij Vroom BV (HMV)
HMV voert de meest traditionele funderingssystemen uit als funderingswerkzaamheden, (leveren en aanbrengen) van houten palen, prefab betonpalen en stalenbuispalen. Daarnaast worden ook damwanden onder deze werkmaatschappij aangebracht. Door het grote aantal funderingsmachines is Vroom in staat grote aantallen palen te verwerken. Zo werd begin dit jaar een distributieloods waaronder ca. 6000 palen uitgevoerd. Eveneens werden begin dit jaar de nieuwbouw graansilo's in het IJ te Amsterdam uitgevoerd, waarbij prefab palen #500 lang ca. 21.00 m de grond ingeslagen zijn.

Alle afmetingen prefab betonpalen kunnen door ons aangebracht worden. De kleine afmetingen palen worden tegenwoordig nagenoeg allemaal met hydraulische heiblokken aangebracht, de grotere afmetingen, waarbij zwaar heiwerk met dieselhamers.

Stalenbuispalen worden met valblok aangebracht. De stalenbuispalen worden voornamelijk bij beperkte werkruimte toegepast.

Hydro- Boring en funderingstechnieken BV (HBF)
HBF vervaardigd in de grond gevormde palen. Met name de vibropalen hebben de laatste 10 jaar een ongekende ontwikkeling doorgemaakt. Momenteel worden dagelijks met ca. 20 funderingmachines vibropalen vervaardigd. Voordeel van de vibropaal is de flexibiliteit, levertijd, produktiesnelheid en natuurlijk de prijs (ten opzichte van een bepaald aantal en afmeting prefab paal). De vibropalen worden vervaardigd in lengtes van ca. 2.00 m (zeer incidenteel) tot maximaal ca. 45 meter. De schachtafmetingen van 273 mm tot 608 mm. Per jaar zet Vroom ca. 150.000 m3 beton om in in de grond gevormde palen.

Enkele aansprekende projecten:
Distributieloods Ridderkerk ca. 4000 palen.
Woningbouw Weidevenne Purmerend ca. 6000 palen. afmeting 300 mm lang 18.00 tot 26.00 m.
Woningen Maanplein Den Haagca. 3000 palen afmeting 323 mm tot 456 mm lang 25.00 m.
Diverse hoogbouwprojecten als:afmeting tot 556 mm lang 30 m
Zalmhavens Rotterdam
Queens Tower Amsterdam
Christaltower Amsterdam.
Waterstadtorens Rotterdam

Naast de vibropalen vervaardigt Vroom ook specialistische vibrocombipalen. Hierbij wordt na het inheien van de schacht een prefab kern afgehangen en de schacht aangevuld met grout. Met name in de tunnelbouw en bij ondergrondse parkeergarages wordt dit paaltype toegepast.

Projekten:
Beneluxlijn Rotterdam ca. 1500 palen afmeting 556 mm lang ca. 30.00 m
Woningbouw Boterdiep Rotterdam ca. 250 palen afmeting 456 mm lang 22.00 m

HBF voert ook grondverwijderende betonschroefpalen en buisschroefpalen uit. Deze schroefpalen worden trillingvrij uitgevoerd.

Projecten:
Kennedy Bussiness Center Eindhoven ca. 1500 buisschroefpalen
afmeting 600 mm lang ca. 26. m
Paleis van Justitie Den Haag ca. 300 buischroefpalen afmeting 900 mm lang 24.00 m

Drilling Push Aside BV (DPA)
De werkmaatschappij voor in de grondgevormde grondverdringende schroefpalen. De DPA paal is ontwikkeld in Belgie. Vroom heeft een licentie voor het vervaardigen van dit type paal in Nederland. Een DPA paal wordt trillingsvrij grondverdringend ingeschroefd. De paal is met name geschikt nabij kwetsbare belendingen, bijvoorbeeld in steden. Ook in verband met nabij het projekt in gebruik zijnde computerapparatuur of in verband met geluidsbelasting kan voor deze paal gekozen worden.

Vroom heeft onder andere de volgende projekten uitgevoerd met DPA palen:
Koole tankopslag Rotterdam ca. 800 palen afmeting 460 mm lang 20.00 tot 30.00 m
Div. projekten NAM Rotterdamca. 200 palen afmeting 410 mm lang tot 30.00 m

Nieuwbouw PC Hooftstraat Amsterdam ca. 200 palen afmeting 460 mm lang 22.00 m

Naast de DPA paal voert Vroom ook de VGS paal. De VGS paal wordt eveneens grondverdringend ingeschroefd. De VGS paal kenmerkt zich door een stalenbuis voorzien van een speciale schroefvoet.

Vroom betonbouw BV (VBB)
Vroom beton bouw is de jongste BV. Deze werkmaatschappij levert funderingen in horizontale richting, ofwel balkfunderingen. Voornamelijk wordt gewerkt met prefab funderingsbalken welke in een fabriek vervaardigd worden. Met behulp van een telekraan worden de balken in snel tempo over de reeds ingeslagen palen gelegd en kan de opdrachtgever zijn werk vervolgen.

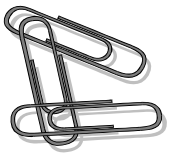
Het leveren van palen en funderingsbalken betekent het leveren van een complete fundering. Bij betrokkenheid van Vroom in het ontwerpstadium kan zo voor de meest economische fundering gekozen worden.

Materieel beheer BV (MBV)
Vroom heeft een eigen materieeldienst welke materieel verhuurt aan bovengenoemde BV's. De materieeldienst verzorgt en onderhoud alle materieel met eigen transportmiddelen op de bouwplaats.

Nieuwe ontwikkelingen
Om van enige betekenis te zijn in de funderingsmarkt moet er continue ontwikkeld en geinvesteerd worden.

Vroom heeft de afgelopen jaren de volgende ontwikkelingen ondergaan:
- Behalen VCA** certificaat
- Behalen ISO9002 certificaat
- Ontwikkeling geluidsmantel tbv vibropalen
- Ontwikkeling grondverdringende schroefpalen
- Investeringen in zwaar heimaterieel
- Investeringen in flexibelmiddelzwaar heimaterieel

Informatie
In mijn werk heb ik met nog slechts enkele klasgenoten te maken. Het betreft dan klasgenoten welke bij een aannemer of bij een constructie/ adviesburo werkzaam zijn. Verder heb ik met veel constructie/adviesburo's constructief overleg omtrent het toepasbare paalsysteem of afmeting van de palen.



Voor nadere informatie kunt U ons ook bezoeken op onze website: www.vroom.nl

Bargoens voor de bouw:

Kent u de volgende bouwkundige termen?

Adobe
Steen gemaakt van vochtige aarde en gedroogd in de zon (zonsteen)
Term van Spaans-Arabische oorsprong. Vooral toegepast in subtropische en tropische streken (Mesopotamie, Peru, zuidelijke staten van de Verenigde Staten). Ook in Noord-Brabant werden in de zon gedroogde stenen gemaakt, geschikt voor binnenmuren.

Fooi
Omgang, (toren)trans met balustraden, orgelgalerij (en vroeger ook) opengewerkte rand. In Zeeland schouwvooi: lijst om schoorsteenboezem.

Gemak
Privaat, primitief toilet.

Kajuit
Dakkapel (friesland)

Uidak
Toerendak in de vorm van een met onderkant naar boven gekeerde ui. Vooral in Zuid-Duitsland en Oostenrijk

STOHA Financieel verslag 1999 en begroting 2000

	Begroting 1999	Verslag 1999	Begroting 2000
Saldo rekening courant 1 januari	1.000,00	935,04	5.850,00
Saldo spaarrekening 1 januari	5.000,00	5.050,77	5.150,00
Totaal op rekening per 1 januari	**6.000,00**	**5.985,81**	**11.000,00**
INKOMSTEN			
Rente diverse rekeningen	150,00	142,42	150,00
Donaties	11.000,00	12.252,48	6.000,00
Advertentie inkomsten	2.000,00	1.250,00	1.000,00
Bijdrage afstudeerprijs	---	---	---
Reserveringen			
Reunie 2004	1.000	---	---
Themamiddagen / symposia	1.000	---	---
Subtotaal inkomsten	**15.150,00**	**13.644,90**	**7.150,00**
Subtotaal saldo	21.150,00	19.630,71	18.150,00
UITGAVEN			
Kosten PTT-postbus	250,00	100,00	250,00
Bankkosten / omzetprovisie	---	---	---
Debetrente	---	---	---
Excursies / STOHA-plus / mailings	1.000,00	1.160,00	1.000,00
Onkosten accept-girokaarten	500,00	924,61	500,00
STOHA-bulletin	1.750,00	4.455,21	3.000,00
Verzendkosten bulletin	1.000,00	1.334,25	1.500,00
Kamer van koophandel	100,00	95,84	100,00
Themamiddagen / symposium	1.000,00	---	---
Reservering reunie 2004	1.000,00	---	---
Onkosten DB en RvC	50,00	20,00	50,00
Automatisering HTS	---	---	---
STOHA-afstudeerprijs	500,00	500,00	500,00
Subtotaal uitgaven	**7.150,00**	**8.589,91**	**6.900,00**
Exploitatiesaldo	14.000,00	11.040,80	11.250,00
Reservering reunie 2004		2.000,00	3.000,00
Reservering themamiddag / symposia		2.000,00	3.000,00
Vrije reserve		**7.040,80**	**5.250,00**
Ontwikkeling eigen vermogen, incl. reserveringen	**+ 8.000,00**	**+ 5.054,99**	**+ 250,00**

Vroom Funderingstechnieken

0900-BELVROOM

http://www.vroom.nl

Genomineerde afstudeerprojecten 2000

Studenten:
Casper Bebelaar, Hans Mooij
Project:
Geotubes

Het onderzoeken van de methode van aanleg van geotubes, welke gebruikt worden als grondlichaam in waterkeringen. Bij de aanleg wordt de geotube (100 m lang) eerst gevuld met water, waarna een zand-watermengsel in de geotube wordt geperst. Het zand blijft in de geotube achter en het water vloeit af. Weinig is nog bekend omtrent dit proces. Gekeken moet worden naar vulprocessen, sterkte van de geotubes, positionering voor en tijdens het vullen, stabiliteit zowel tijdens als na het vulproces en zettingen. Doel van het onderzoek is het verkrijgen van meer inzicht in het gedrag van de geotubes tijdens en na aanleg.

Studenten:
Daan Los, Rene Thijssen, Hans vaan Twisk
Project:
Verkeersveiligheid Noord Holland

De opdracht omvat het ontwerp van een kruispuntreconstructie N249/Molenvaart/Kerkweg in de gemeente Anna Paulowna, het maken van een bestek en begroting, evenals het verzorgen van de planologische procedures. Het kruispunt behoort tot de top 20 van onveilige kruispunten. Naast het ontwerp van de rotonde wordt ten behoeve van het fietsverkeer de reeds bestaande beweegbare brug aangepast. Het project zal geschieden volgens het principe Design & Construct, waarbij de provincie Noord Holland als opdrachtgever fungeert.

Student:
Ezra Swolfs
Project:
Nieuw bemalingsregime Krommenieer Woudpolder

Het maken van een model van de Krommenie-er Woudpolder in SOBEK (Rainfall Runoff Module) of DUFLOW. Aan de hand van het model moet een oplossing worden gevonden voor het opwaaiingsprobleem in de polder. Dit zou mogelijk moeten worden door het realiseren van een nieuw bemalingsregime binnen het gebied.

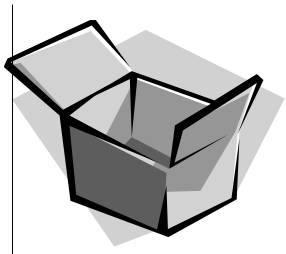
Studenten:
Ben Castricum, Martijn E. Groen, Ruud van 't Hek
Project:
Aquaduct kruising Gaasperdammerweg- Gaasp

Het ontwerpen en dimensioneren van een aquaduct ter vervanging van de brug in de Gaasperdammerweg (rijksweg A9 tussen A1 en A2) over het water de Gaasp. Dit is nodig vanwege de toenemende verkeersdrukte en de hieruit volgende overlast. Een van de probleemstellingen is dat vanwege de geringe ruimte t.p.v. de kruising, de bouw van het aquaduct niet in een keer zal kunnen plaatsvinden. Daarom zal gekozen worden voor een ontwerp waarbij de bouw vab het aquaduct in twee fasen zal geschieden. Tevens zal het verloop van de dijken van de Gaasp doorlopen in het ontwerp.

Studenten:
Tim van Lochem, Gerben de Wit
Project:
Overdekte IJsbaan

Het ontwerpen van een overdekte ijsbaan met daarbij behoend complex. Het complex biedt naast de ijsbaan zelf ook tribunes, vergaderruimten, kantine(s) en andere ruimten behorend bij een ijsstadion. Hierbij speelt het onderzoek van gehele overkappingen, klimatologie en het benutten van de vrije midderuimte binnenin de ijsbaan een belangrijke rol. Met het ontwerpen wordt bedoeld het uitwerken van het programma van eisen van de opdrachtgever naar het definitief ontwerp. Hiertoe behoren ook bestektekeningen, werkvoorbereiding en een

Uit de “oude”….



Reactie op de foto “uit de oude doos” in bulletin december 1999

Volgens mij staan op de foto een aantal ww-ers uit het afstudeerjaar 1979. Ik denk dat de foto gemaakt is in het tweede leerjaar bij het maken van grondboringen. Ikzelf heb die, met een paar andere klasgenoten, uitgevoerd bij Egmond.
Ik denk dat de meest linkse persoon Martin Nap is, de tweede persoon Peter (maar zijn achternaam ben ik vergeten), de derde persoon lijkt heel veel op Ed Freriks en de vierde persoon herken ik niet. Als ik het goed heb dan kan Jan Jorna wel meer vertellen, want die trok veel met deze jongens op.

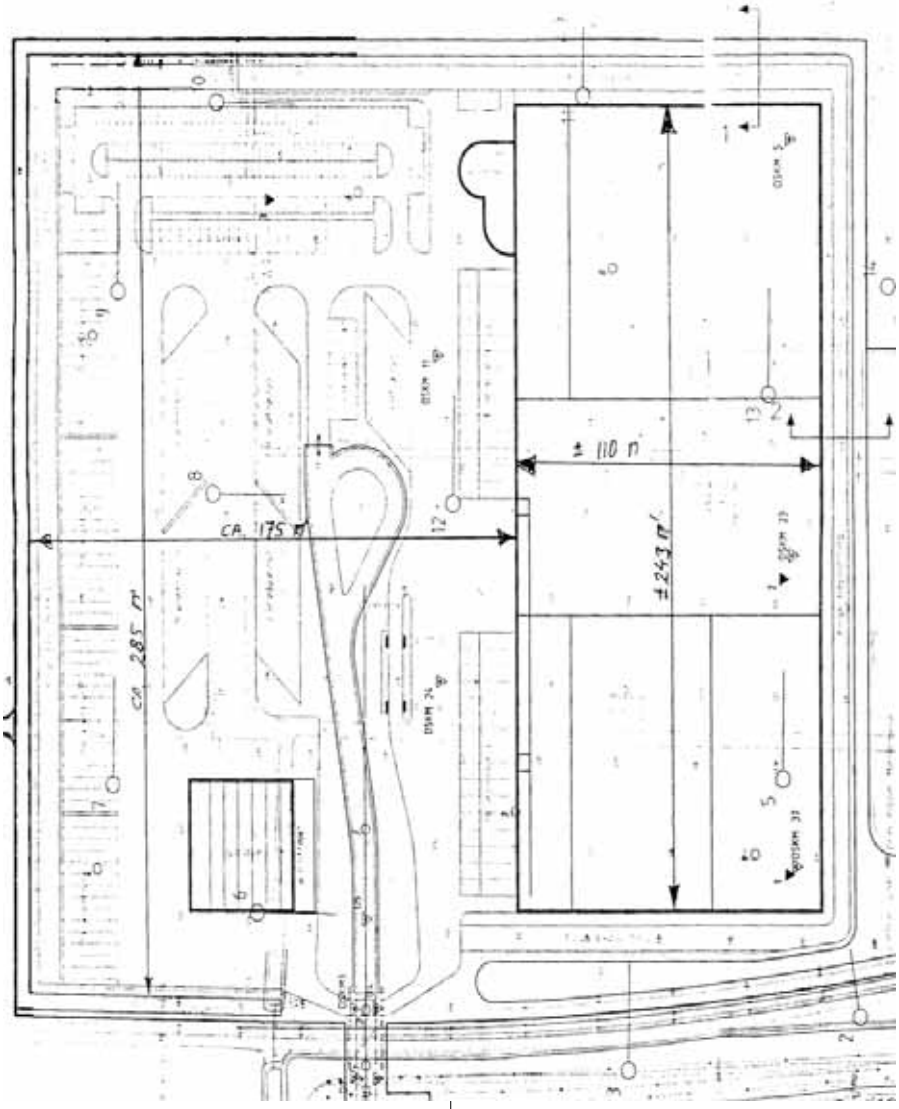
Kees Schouten (1979)

Nieuwbouw distributiecentrum voor transportbedrijf Simon Loos bv te Wognum.

“Wat kost een viaduct ?”. Dit was het eerste contact van ondergetekende met directeur P. Loos van Simon Loos Beheer bv. Hiermee was het contact gelegd en werd VBK Hoorn bv betrokken bij een nog globaal plan van het transportbedrijf om uit te breiden en eventueel van locatie te veranderen.
Vanwege de grote decentralisatie binnen transportbedrijf Simon Loos b.v. is er een plan ontwikkeld voor de bouw van een nieuw distributiecentrum. De gemeente Opmeer, waar het huidige hoofdkantoor is gevestigd kon alleen ruimte aanbieden op een industrieterrein maar prijzen van bouwrijpe grond liggen nu eenmaal veel hoger dan eventueel zelf aan te kopen grond van agrariërs. Bouwrijpmaken dient dan zelf gefinancierd te worden.

Een nieuwbouwlocatie nabij de A7 biedt een transportbedrijf natuurlijk meer voordelen dan een locatie op ca. 10 km afstand hiervan dit kan omgeslagen worden naar exploitatiekosten per m2 bouwgrond ter vergelijking van kosten.
Loos kocht in Nibbixwoud grond van een aantal boeren onder voorbehoud van wijziging van het bestemmingsplan. De gemeente en provincie gaven aan dat middels diverse procedures het bestemmingsplan aangepast zou kunnen worden. Hierdoor werd de gekozen locatie, ondanks het extra viaduct, toch aantrekkelijker.

De toekomstige bedrijfslocatie bevindt zich ter hoogte van de bestaande op- en afrit bij Wognum, ten oosten van de rijksweg A7. Direct naast deze rijksweg ligt tevens de recreatieve spoorlijn tussen Hoorn en Medemblik. De zuidzijde van het te ontwikkelen gebied grenst aan de bestaande bebouwing aan de Wijzend, Nibbixwoud. De locatie heeft ongeveer tien meter. Aan een zijde van het gebouw worden doc- shelters gebouwd zodat er meerdere vrachtauto’s gelijk kunnen laden en lossen. Een kantoor van 3 verdiepingen zal worden gebouwd, evenals een garage, een eigen wasstraat en tankplaats voor vrachtauto’s.
Het terrein zal zodanig ingericht worden dat er voldoende ruimte is om vrachtauto’s en



een totaaloppervlak van ongeveer 9 ha.

Het nieuwe distributiecentrum zal bestaan uit een loods met een oppervlakte van meer dan drie voetbalvelden en een hoogte van personenauto’s te kunnen parkeren.

De bouw van het viaduct en alle civiele werkzaamheden worden uitgevoerd door VBK Hoorn. Voor de engineering van het civiele werk is Grontmij Advies

& Techniek te Alkmaar ingeschakeld. De voorbereidingen resulteerde in een viaduct gemaakt van prefab kokerliggers dat gefundeerd is op stalen kokerpalen. Na het verkrijgen van alle vergunningen en het treffen van veiligheidsmaatregelen is het project in uitvoering gegaan.

Gedurende de totale voorbereidende periode van ca. 3 jaar raakte de onderlinge relatie tussen opdrachtgever Loos, bouwkundige architect Nieuweboer, Grontmij en VBK zo vertrouwd dat ook het bouwkundige werk aan het distributiecentrum grotendeels ondergebracht werd bij VBK Hoorn. De garage wordt gebouwd door N.J. Groot bv.
Daar de te voeren procedures wat meer tijd vergden dan voorzien was en de contractuele verplichtingen van de opdrachtgever met leveranciers en klanten vaststonden is het grootste dilemma de overgebleven tijd om dit totale project te realiseren. In ca. 9 maanden tijd moet het totale project uit de grond gestampt worden en zal ter plaatse een distributiecentrum gemaakt worden volgens de modernste wensen en eisen van zowel opdrachtgever als belanghebbenden.
Daar de tijdsdruk zeer groot is worden de onderweg ontstane problemen zoveel mogelijk in bouwteamverband opgelost en wordt het ontwerp indien nodig direct aangepast aan de oplossingen zoals overeengekomen op de werkvloer. Dit is een goed voorbeeld van hoe een team van diverse belanghebbende partijen zoveel mogelijk in één richting blijven denken. Wekelijks zitten opdrachtgever, architect, adviseurs, hoofdaannemer en onderaannemers aan één tafel om zaken door te spreken. Zo blijven de lijnen kort en oplossingen praktisch.

In bovengenoemd team blijken diverse voormalige studenten van Hogeschool Alkmaar samen

E-mail adressen

Verzoek aan een ieder:

Als je een e-mail adres hebt, geef deze dan door aan je jaarcommissaris. Op die manier kunnen we elkaar makkelijker en sneller bereiken.

(e-mail adressen zie lijst jaarcommissarissen)

Mutatieformulier STOHA-Adressenbestand

Persoonsgegevens

Naam: _____
Voorletters: _____
Adres: _____
Postcode: _____
Woonplaats: _____
Land: _____
Telefoon: _____
Telefax: _____
Geboortedatum: _____
Afstudeerjaar: _____
E-mailadres: _____

Afstudeerrichting:

O Civiele Bouwkunde
O Milieu Techniek / Water en bodembeheer
O Wegenbouwkunde / Verkeersbouwkunde
O Constructie Techniek
O Waterbouwkunde
O Bouwmanagement

Werkzoekend: O ja O Nee

Bedrijfsgegevens:

Naam Bedrijf: _____
Afdeling: _____
Adres: _____
Postcode: _____
Vestigingsplaats: _____
Telefoon: _____
Telefax: _____
Functie: _____
Werkzaam sedert: _____

Datum: Handtekening:

(sturen naar de STOHA postbus, zie colofon en jaarcommissaris per post of E-mail)

Hogeschool Nieuwtjes

Betonkano race

Zoals iedereen weet, zo niet dan weet je het nu, organiseert de Nederlandse Betonvereniging elk jaar samen met een Hogeschool of een Universiteit de Betonkanorace. De kano's moet je zelf maken en ze moeten uiteraard van beton zijn. Dit jaar werden de races gehouden in het Belgische Mechelen, wat tussen Antwerpen en Brussel ligt. Onze school, opleiding Civiele Techniek, deed dit jaar ook weer mee. Onder de bezielende leiding van Danny Zwart werden de kano's gebouwd in de catacomben van gebouw B. De kano's worden elk jaar weer uit dezelfde antieke mal getrokken. Om er voor te zorgen dat de kano's niet spontaan uit elkaar vallen wordt er een wapening van glasvezelmatten aangebracht. Voor de niet-CT'ers, beton kan wel drukkracht opnemen maar geen trekkracht. Dit jaar week een van de kano's af van het traditionele alkmaarse model. Deze kano had namelijk een verlaagde verzwaarde punt. Dit om de waterlijn beter te snijden en bij e.v.t. aanvaring er goed

van af te komen. Om dit hele circus mogelijk te maken hebben dit jaar Grontmij en KWS zich als hoofdsponsors geprofileerd. Na maanden van bouwen, bieren, nadenken en nogmaals bieren waren de betonnen kano's af. Met die twee kano's op de aanhanger vetrokken we op vrijdag 12 mei in colonne naar Mechelen met 3 busjes. Na een file van anderhalf uur (CT'ers doe er wat aan) waren we ter plaatse en konden de kano's gewogen worden. Helaas hadden we niet de lichtste

of de zwaarste, daar waren namelijk ook prijzen voor, maar we hielden de moed erin. De volgende teams waren van tevoren samengesteld. Het damesteam, Annika Huys en Kim van Beek. Het eerste herenteam, Mark Roelofsen en Wouter Koning. Het tweede herenteam, Reinier van der Weij en Stefan Deen. Op het recreatiepark mochten wij onze tenten opslaan om de nacht door te brengen. Wij hadden 2 grote legertenten mee, eentje van Omnivas en de ander van het BG. Hierin zouden de 30 HSA-studenten de nacht doorbrengen na een studentenfeestje. Het feest ging tot diep in de nacht door. Dit was door het organiserende Nayer Instituut goed uitgedacht, want hier was al te zien welke teams er zouden gaan verliezen. De volgende ochtend moesten we om zeven uur eruit. Dat werd niet door iedereen gehaald, vanwege de nacht daarvoor. Om 9.45 moest het eerste team van de Hogeschool Alkmaar aantreden. Tot onze verbazing werd de eerste race met straatlengte voorsprong door ons gewonnen. Ook ons andere herenteam en ons vrouwenteam wonnen de eerste race. Na nog twee races zaten de dames al in de halve finale en het eerste herenteam in de kwartfinale. Het tweede herenteam won de herkansingen, met enige moeite, want één van de roeiers was uitgeschakeld door een kater. Toen hij weer wakker was dacht hij gelukkig alleen nog maar aan winnen en dat deden ze dus ook. Helaas werd het tweede herenteam in de kwartfinales uitgeschakeld. Maar de pijn werd nog een beetje verzacht omdat deze heren in dezelfde race een andere kano door de midden hadden gevaren. Het eerste herenteam kwam wel terecht in de halve finale. Toen begonnen de roeiers ook meer een oorlogshouding aan te nemen en hadden de sterkste kano's de meeste kans om te winnen. Maar ook de halve finale werd gewonnen door het herenteam. Helaas zag het damesteam geen kans om zich te plaatsen voor de finale, maar voordat ze het strijdtoneel verlieten zagen ze nog kans een andere kano te molesteren. In de finale ging het er hectisch aan toe. Eén Belgische kano, kwam dwars voor alle andere kano's te liggen. Maar het andere Belgische team zag kans om aan de buitenkant om de andere kano's heen te varen. Ons eerste herenteam kwam als eerste uit de kluts, maar was toen al te laat om de Belgische kano in te halen. Desondanks waren wij zeer tevreden met de tweede plaats. Omdat we voor de nacht van zaterdag op zondag niet meer op het terrein konden blijven gingen we in Mechelen een slaapplaats zoeken. Gelukkig wisten Jan-Theo Hoefakker en Matthijs Koper, na lang zoeken, een slaapplaats te vinden op het terrein van een voormalige abdij. Maar voordat we naar bed zouden gaan moesten we weten hoe het was om in België op zaterdagavond uit te gaan was. We hadden al van te voren gevraagd waar het leuk was uitgaan aan jongelui. "Je moet in Lier zijn",hadden ze gezegd. Wij daar heen. Aangekomen in het centrum van de stad Lier zagen we alleen maar volle terrasjes en lege kroegen. Wij er naar toe en vroegen wat er nog meer te doen was in Lier. We werden uitgelachen, met andere woorden van vind je dit dan niet leuk?! We konden wel met zijn alle een kroeg vullen, maar drankjes bestellen aan een bar kan niet, je moet het aan de serveerster doorgeven. Rare mensen die Belgen. Zondagochtend vertrokken we

Lijst van Jaarcommissarissen STOHA

1975	Hidde Bekkering 0229 - 573002	Koppenhoeve 36 1687 VC Wognum	
1976	Ben Hoedjes 072 - 5641554	Daalmeerpad 5 1834 AV Sint-Pancras	**Afstudeerprijs**
1977	Peter de Vries 072 - 5621625	Winkelwaard 466 1824 HW Alkmaar	**Voorzitter** pdevries@enci.nl
1978	Peter Donckerwolcke 0229 - 246227	Westerblokker 107a 1695 AC Blokker	**Penningmeester** nlcz2437@capitolonline.nl
1979	Jan Jorna 072 - 5336812	Ewisweg 48 1852 EL Heiloo	**STOHA-plus** jan.jorna@planet.nl
1980	Cees-Jan Groot 0251 - 248172	Gr. v. Aremberglaan 17 1964 JL Heemskerk	**Open dagen**
1981	Roel Korf 075 - 6285780	Ganimedesstraat 54 1562 ZM Krommenie	**Open dagen** r.korf@kws.nl
1982	Piet Warnaar 0228 - 581076	Slotlaan 29 1693 KV Wervershoof	
1983	Rob Niele 072 - 5066037	S. van Beierenlaan 17 1934 GZ Egmond a/d Hoef	**STOHA-plus** rob.niele@grontmij.nl
1984	Wim Engel 033 - 4559563	Laan van Duurzaamheid 49 3824 DZ Amersfoort	**Kas** wimengel@hetnet.nl
1985	Niek Bolten 072 - 5116218	Groeneweg 78 1817 MP Alkmaar	
1986	Ron Oudeman 072 - 5618910	Bovenweg 312 1834 CS Sint-Pancras	**Afstudeerprijs** roudeman@kws.nl
1987	Marten Kingma 072 - 5620025	Holzmüller-Teengsstraat 16 1827 PK Alkmaar	king.asma@multiweb.nl
1988	Fred Doodeman 072 - 5128772	Kon. Frederikastraat 8 1814 GT Alkmaar	**Kas** doodemanfpc@bngw.ballast-nedam.com
1989	Marc Hoogland 010 - 4562931	Gaastmeer 30 3068 PS Rotterdam	**Open dagen**
1990	Richard Leijen 072 - 5600246	Karveelstraat 89 1826 EJ Alkmaar	webrl@ushn.nl
1991	Rian Duinmeijer 072 - 5157550	Biesboschstraat 98 1823 WG Alkmaar	**Secretaris** dodmr@tc.hsa.nl
1992	Mark Brattinga 072 - 5625020	Hovenierstraat 109 1825 AP Alkmaar	**STOHA bulletin** promb@ushn.nl
1993	Annemieke Smit-Edelman 075 - 6704042	Vincent van Goghweg 69 1506 JB Zaandam	**STOHA bulletin** smit.edelman@worldonline.nl
1994	Eduard Dijker 0222 - 310692	Heemskerckstraat 2 1792 AB Oudeschild	**STOHA bulletin** eduard.ingeborg@wxs.nl
1995	Cindy de Ruijter 020 - 6817158	Willem de Zwijgerlaan 364-3 1055 RD Amsterdam	**Afstudeerprijs** cindy.deruiter@grontmij.nl
1996	Bert-Jan de Bruin 0251-657245	Laan van Albertshoeve 164 1902 PT Castricum	bjbruin@euronet.nl
1997	Sandra Smit 0299-671387	Globdijk 3a 1484 ES Graft	
1998	Marc Koks 010-4779919/ 072-5715268	Nieuwe Binnenweg 464 3023 EL Rotterdam	marc_koks@hotmail.com
1999	Jeroen Tishouser 0224-215081	Essenlaan 40 1741 VN Schagen	opatis@hotmail.com

Overige Functionarissen

Bert Kuipers 072 - 5612212	Brandgansstraat 9 1826 GM Alkmaar	dokps@tc.hsa.nl
Onno Witvliet 072 - 5183419	Systeembeheerder Hogeschool Alkmaar	onno@tc.hsa.nl

Informatie over Civiele Techniek Alkmaar:
Internet site .....www.hsa.nl/tc/ct

Colofon

Het STOHA bulletin is een halfjaarlijks gratis informatieblad voor alle afgestudeerden aan de Hogeschool Alkmaar, studierichting 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 de Hogeschool Alkmaar.

Advertenties: het halfjaarlijks verschijnen van dit gratis bulletin (in binnen- en buitenland) is mede mogelijk door middel van advertenties door branche-eigen bedrijven.
Voor plaatsing van reclame kunt u contact opnemen met de redactie.

Redactie: Mark Brattinga, Eduard Dijker, Annemieke Smit-Edelman
E-mail: *mark.brattinga@zonnet.nl*
Fax: 075-6120475

Adres: STOHA
Postbus 9309, 1800 GH Alkmaar

Drukkerij: Huisdrukkerij Hogeschool Alkmaar: Fred Niesten

Adressenbestand: Onno Witvliet
E-mail: *onno@tc.hsa.nl*

Donaties t.n.v. STOHA:
Gironummer: Postgiro 3103616

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 IBM compatibel formaat. 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.

Oplage: 775 stuks