

Even voorstellen

Mijn eerste stageplek was bij de aannemingsmaatschappij Seignette, waar ik in de uitvoering zat bij de renovatie van de Johan Huizingalaan, te Amsterdam. Daarna heb ik stage gelopen bij Recycling Maatschappij Feniks (Ballast Nedam). Hier kreeg ik een unieke mogelijkheid om mijn tweede stageperiode in te vullen met de ontwikkeling van een nieuw product, namelijk de Infiltratiebol. Na mijn afstuderen in juni 2001, ben ik gaan werken bij de KWS, district Noord-Holland.

Tijdens mijn stage bij Recycling Maatschappij Feniks, ben ik erg onder de indruk geraakt van de Infiltratiebol. Omdat de Infiltratiebol een relatief nieuw en daardoor onbekend product is, zal ik uiteenzetten wat de Infiltratiebol precies is en wat haar toepassingsmogelijkheden zijn. Tevens zal ik wat meer vertellen over projecten, die ik heb mogen begeleiden.

Infiltratiebollen zijn holle bolvormige elementen, vervaardigd uit gerecycled kunststof (ABS, hard en zacht PVC) en geproduceerd met het spuitgietprocédé. Elke Infiltratiebol is samengesteld uit twee helften, welke thermisch aan elkaar zijn gelast. De bollen hebben een diameter van 330 mm, een wanddikte van ca. 6 mm en zijn voorzien van 32 gaten Ø 25 mm.

Door Infiltratiebollen in de bodem aan te brengen kan een buffer

worden verkregen. Deze buffers worden omhuld met een weefsel. Afhankelijk van het soort weefsel dat wordt gebruikt, verkrijgt de buffer zijn functie. Bij toepassing van een filterdoek kan de buffer worden gebruikt voor het tijdelijk opslaan van regenwater van waaruit het water kan infiltreren in de bodem. Met deze voorzieningen wordt onder andere gestreefd naar verhoging van de grondwaterstand, om uitdroging van de ondergrond tegen te gaan en het ontlasten van de rioolwaterzuivering. Indien waterdicht folie wordt toegepast ontstaat een reservoir voor opslag van water, dat bijvoorbeeld kan

worden gebruikt voor besproeiing in de kassenbouw of als brandblusvoorziening.

Vele andere toepassingen zijn mogelijk, zoals tijdelijke bergingsvoorzieningen bij verhoogd polderpeil, bescherming van gaspijpen in stortplaatsen, beluchting van boomwortels, terwijl constructies voor drinkwater en het grijswatercircuit in ontwikkeling



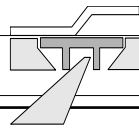
In dit nummer:

	blz.
Even voorstellen Martijn Keegel	1
Redactioneel	2
Even voorstellen nieuwe Redactie (Wim en Theo)	2
Van de voorzitter	3
Kernkwaliteiten	3
Even voorstellen Melle Ketting	4
Hogeschool nieuwtjes	5
Stoha agenda	6
Laatste ontwikkelingen GWW kostenramingen	6
Stoha excursie	9
Even voorstellen Jan Bakelaar	10
Stoha notulen	17
Colofon	20

zijn. Om achter de sterkte van de Infiltratiebol te komen heeft TNO de Infiltratiebol aan een aantal drukproeven onderworpen. Nadat de resultaten van deze proeven theoretisch waren vertaald naar Verkeersklasse 60, is dit in de praktijk getest. Er zijn op een zandtransportweg (200 verkeersvrachten per dag) een viertal ondergrondse bollenvelden aangebracht. Aan het einde van de proeftijd, die twee maanden duurde, bleek geen van de bollenvelden te zijn bezweken. De bollen konden de dynamische belastingen van de vrachtauto's prima verdragen.

Een ander project was het aanleggen van een buffer op het Spuiplein in Den Haag. Er bevond zich namelijk op het Spuiplein een fontein die niet naar behoren functioneerde. Het aanleggen van een buffer met een overslagput zou dit disfunctioneren

(Vervolg op pagina 2)



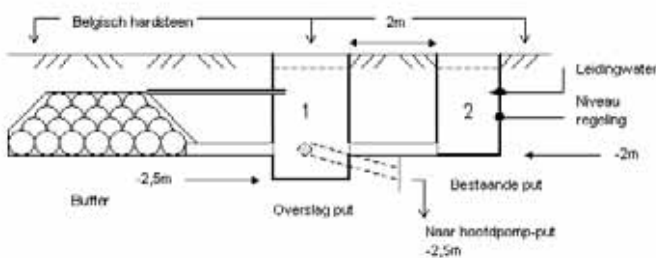
(Vervolg van pagina 1)

verhelpen. De uitvoering van de buffer verliep voorspoedig en de fontein werkt nu inderdaad weer goed.

Meer informatie over de Infiltratiebol kunt u vinden op www.waterbuffer.nl.

Martijn Keegel
Afstudeerjaar 2001

Hieronder een schetsje van het werk



STOHA goes digital. www.stoha.nl is de link naar onze website.

De elektronica heeft in de vorige eeuw een enorme vlucht genomen. Telefoon hadden mijn ouders niet toen ik geboren werd in 1950. Mijn vader stuurde een telegram naar Friesland, waar mijn opa en oma woonden. Op de HTS maakten we onze berekeningen op een rekenmachine ter grootte van een forse typemachine. Dat ding had maar liefst 9 geheugen plaatsen! In het laboratorium natuurkunde hadden we een vaste opstelling van een laserstraal, een noviteit in 1972. Wij leerden in die tijd dat de grondslag in Nederland het niet toelaat om hangbruggen te bouwen, gezien de enorme trekkrachten die op de bodem worden uitgeoefend..... Tunnels boren in onze bodem? Nee dus. De werkelijkheid is inmiddels anders.

De ontwikkelingen lijken kwadratisch te versnellen. Ik schrijf maar niet op hoe het nu gaat, want als jij het bulletin in de bus krijgt gaat het alweer anders.

Een website is een logische ontwikkeling in deze tijdgeest. De vraag is of wij ons bulletin op papier blijven uitgeven met een oplage van (slechts) 800 stuks. Zal de website www.stoha.nl met een oneindig bereik op het world wide web het papieren exemplaar vervangen en zo ja wanneer?

Het STOHA bulletin blijft voorlopig op papier verschijnen. Het is immers veel prettiger een stuk papier in je ene hand

te hebben en in die andere hand een lekker gevuld glas? Of heb jij je boeken die je wilt lezen in de vakantie opgeslagen in je laptop? Het blad is een paar weken onderweg van redactie naar drukker en dan gezellig met en paar mensen vouwen en wikkels plakken. Tante post heeft ook een paar dagen nodig om de boel rond te brengen. Heel romantisch allemaal. Als je toevallig in het buitenland zit dan komt daar al gauw een weekje bij. Je had dit ook al op 11 november kunnen lezen, waar ook ter wereld. We hadden dan 800 e-mailtjes verstuurd dat er nieuws te lezen was op www.stoha.nl.

Het zal niet lang meer duren en vrijwel iedereen heeft e-mail adres en een internet aansluiting. Stuur daarom je e-mail adres even per e-mail.



Even voorstellen

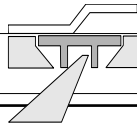
Een redactielid stelt zich voor. Tijdens de laatste vergadering heb ik mij laten strikken om de gelederen van de reactie te versterken. Samen met Mark Brattinga en Wim Engel zullen we de komende drie jaren iets leuks proberen te maken van ons STOHA bulletin. Drie jaar??? Ja, want dan zal één van jullie het van ons over gaan nemen. In de komende jaren kan je dus van mij, Mark of Wim een telefoontje verwachten om een bijdrage te leveren aan ons bulletin, hetzij om een stukje te schrijven of om een advertentie te plaatsen van het bedrijf waar je werkt.

In het vorige bulletin heb ik mij voorgesteld en iets verteld over het rondje IJsselmeer dat ik gemaakt heb sinds het verlaten van de HTS-Alkmaar. Ik heb toen verteld dat ik werkzaam was bij de nieuwe gemeente Bergen (Noord-Holland), kantoor houdend naast de Hoge School Alkmaar. Inmiddels ben ik overgestapt naar mijn 7^e werkgever. Sinds 1 november werk als waarnemend hoofd van de afdeling Openbare Werken van de gemeente Harenkarspel; de gemeente waar ik 51 jaar gelden geboren ben...wat is toeval.

Theo Lammerts (1975)

Een tweede redactielid stelt zich voor: Naast Theo heb ook ik mij weer opgegeven om zitting te nemen in de redactie van ons STOHA bulletin. Het is inmiddels al weer 6 jaar geleden dat ik samen met Rian Duijnmeijer en Peter de Vries in de redactie zat. In die jaren hebben een aantal jongere jaarcommissarissen

(Vervolg op pagina 3)



(Vervolg van pagina 2)

goed werk verricht. Ik wil bij deze dan jullie ook bedanken voor jullie enthousiasme. Mark, Theo en ik gaan de komende jaren dus de redactie-kar trekken. Wij hebben afgesproken dat Theo en ik de termijn van drie jaar willen volmaken en dat Mark er eerder uit mag. Als hij dat wil.

Wij hebben op 9 november jl. een vergadering bij Mark thuis gehad. Wij werden gastvrij ontvangen en hebben een aantal leuke ideeën bedacht. Wij zullen met een aantal terugkerende rubrieken komen die door onze buitenlandse correspondent Eduard Dijker (voormalig bulletin lid) en de reizende reporter Wim Engel worden geschreven.

Mochten jullie zelf nog suggesties

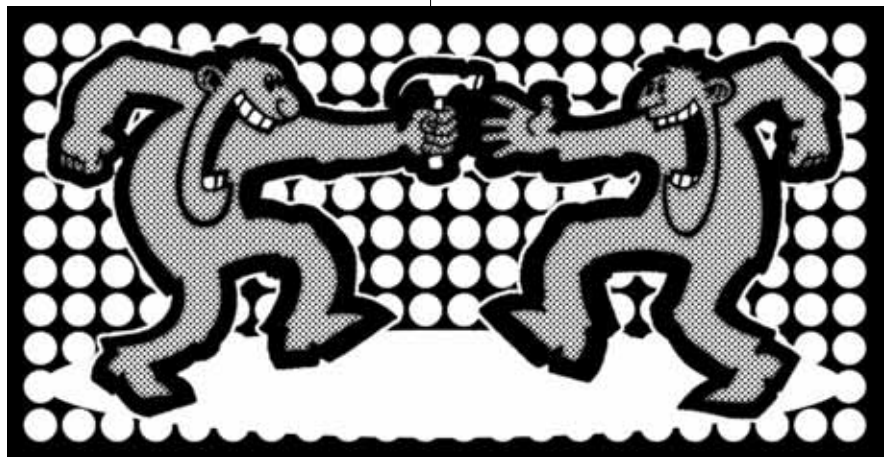
Van de voorzitter

Tijdens de laatste vergadering van de Raad van Commissarissen is de samenstelling van het dagelijks bestuur van de STOHA gewijzigd. Een jaarcommissaris kan maximaal zes jaar (twee periodes) aaneengesloten deel uit maken van het Dagelijks Bestuur. Zo is dat in 1983 vastgelegd in de Statuten van onze Stichting. Zowel de voorzitter (Peter de Vries) als de secretaris (Rian Duinmeijer) hadden hun diensttijd er op zitten en werden dus gezocht naar opvolgers. Het secretariaat is overgenomen door Annemieke Smit-Edelman en het voorzitterschap berust thans bij ondergetekende. Om te beginnen wil ik hierbij onze voorgangers bedanken voor hun inzet. Niet dat deze ten einde is gekomen. Zij blijven deel uit maken van de Raad van Commissarissen. Deze Raad

bestaat inmiddels uit zo'n 28 jaargangen en daardoor kunnen taken goed worden verdeeld. De exacte taakverdeling kun je vinden op de achterzijde van het bulletin. De verschillende commissies waarmee wij ongeveer tien jaar geleden zijn begonnen functioneren goed en kunnen hun werk autonoom uitvoeren. De jongste commissie is de "commissie Website". Momenteel wordt nog gesleuteld aan de site die inmiddels gedeeltelijk operationeel is. Vooralsnog ligt de nadruk op het maken van een juiste omgeving en het organiseren van het beheer. De verwachting is, dat dit medium oud-studenten die contact willen leggen met elkaar ook beter in staat stelt om die contacten te leggen. De Raad van Jaarcommissarissen zal zich de komende tijd buigen over de kwestie hoe om te gaan met de toegankelijkheid en bescherming van de persoons- en adresgegevens op de website.

De commissie Excursies heeft binnenkort weer een excursie op het programma staan en het werk van de commissie Bulletin ligt thans voor je. Ik wens iedereen veel leesgenoegen, alvast een goed nieuwjaar en wellicht tot ziens bij een van de excursies of andere bijeenkomsten.

Nieuwe voorzitter....



Getekend door Hans Klaver

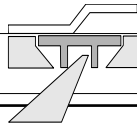
Kernkwaliteiten

En zomaar ben je dan weer **voorzitter af**. Natuurlijk gaat dit niet echt zomaar van het ene op het andere moment. Je weet immers dat statutair de functie is begrensd tot 2 termijnen van 3 jaar. Maar toch... De laatste vergadering van Jaarcommissarissen breekt aan, bewust heb je de bestuurswisseling als één van de laatste agendapunten opgevoerd. Een hand, een fles wijn en een paar vleierende woorden van de nieuwe voorzitter en het is over, het boek "voorzitter van de STOHA" is dicht.

Als ik deze eerste zinnen zo terug lees, lijkt het alsof ik nu in een zwart gat gevallen ben. Niets is gelukkig minder waar. Ik heb meer dan voldoende leuke dingen om handen om mijzelf bezig te houden. Maar toch... voorzitter zijn van de STOHA betekent iets. Je bent immers het boegbeeld, de spreekbuis, het aanspreekpunt voor een stichting die uniek genoemd mag worden in Nederland.

Het is niet ongebruikelijk om bij het einde van een periode terug te blikken. Soms wordt dat zelfs van je verwacht, getuige het telefoontje van de redactie om toch vooral niet

(Vervolg op pagina 4)



(Vervolg van pagina 3)

“het stukje van de (ex)-voorzitter” te vergeten.

Hoe kijk ik nu terug op de afgelopen zes jaar? Wat heeft de STOHA nu eigenlijk aan mij gehad? En wat heb ik eigenlijk zelf aan de STOHA gehad? Het antwoord ligt besloten in wie je bent. Het vervullen van een bepaalde functie binnen een organisatie heeft te maken met je eigen persoonlijkheid. En de vraag: wie ben ik eigenlijk? Iedereen die wel eens een managementtraining heeft gevolgd weet dat er diverse technieken bestaan om jezelf beter te leren kennen. Eén van die technieken heeft mij geleerd dat ik een pragmaticus ben, die alleen kan werken vanuit zekerheden. Met hart en ziel wil ik mij inzetten voor concrete zaken die de doelstelling, van bijvoorbeeld de STOHA, onderschrijven. Maar ik ben allergisch voor zweverige plannen en passiviteit.

Ik sta wel open voor nieuwe ideeën maar dan moeten ze wel helder en uitvoerbaar zijn.

Creativiteit en innovatie zijn voor mij kwaliteiten die minder ontwikkeld zijn, het zou een uitdaging moeten zijn om daar verder aan te werken.

Met bovengenoemde kwaliteiten heb ik zes jaar de vergadering van de Raad van Jaarcommissarissen voorgezeten, hebben we een prachtig 20-jarig STOHA-lustrum gevierd, hebben we een heus HAL-symposium georganiseerd, hebben we een vacaturebank geprobeerd, zijn er vele excursies georganiseerd, heeft het STOHA-Bulletin een echte “smoel” gekregen en is STOHA via het World Wide Web bereikbaar. Mijn dank is dan ook op zijn plaats voor de commissies binnen de Raad van Jaarcommissarissen die bovengenoemde activiteiten hebben gerealiseerd.

En wat krijg je als voorzitter hiervoor terug? Ik denk vooral het

plezier in het doen van de dingen die van je verwacht worden. Het voorzitten van vergaderingen, het toespreken van een zaal met pas afgestudeerde-, en dus verse STOHA-donateurs, de vriendschappelijke contacten binnen het Dagelijks Bestuur, het schrijven van de bijdrage aan het STOHA-Bulletin, het gevoel van de spin in het web. Kortom het opzoeken van de belangstelling van anderen. Dat riekt naar ijdelheid. Dat past misschien ook wel bij me. Daarom ben ik wellicht ook op mijn plaats als Technisch Voorlichter van ENCI; het doen van de dingen die je leuk vindt, waar je goed in bent en waar je waardering voor krijgt. Het zijn voor mij belangrijke drijfveren.

Ten slotte; ik denk dat ik een voorzitter ben geweest die netjes op de winkel heeft gepast, maar ook niet meer dan dat. De tijd is dan ook rijp voor vers bloed en een creatieve geest die vooral de ontwikkelingen rondom de Hogeschool kritisch moet blijven volgen. Wat voor kansen of bedreigingen dit voor de STOHA met zich mee zal brengen ligt in de toekomst verborgen.

Ik wens vanaf deze plaats dat Marten zijn taak als kartrekker vooral met plezier zal kunnen uitvoeren. Als jaarcommissaris zal ik dat van zeer nabij mogen meemaken.



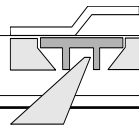
Even voorstellen

Als jaarcommissaris van het afstudeerjaar 2001 wil ik me even voorstellen:

Mijn naam is Melle Ketting, ik ben 24 jaar oud en woon in Alkmaar. Mijn hart lag al vroeg bij dit vakgebied want als klein jongetje riep al dat ik “dijkenbouwer” wilde worden. Voordat ik in 1996 startte met de opleiding Civiele Techniek heb ik mijn VWO diploma behaald aan de RSG te Enkhuizen. In die tijd bleek dat de HTS Alkmaar een erg goede naam had, vandaar dat ik in Alkmaar ben beland. Na een half jaar op en neer reizen naar Enkhuizen, kon ik een kamer in een studentenhuis krijgen en ik woon sindsdien in Alkmaar. Tijdens de opleiding heb ik 3 volledige stages doorlopen: NBM Noord-West, HBW en HAM Dredging and Marinecontractors. Deze keuze heb ik genomen om meer van de praktijk mee te maken alvorens af te studeren. Breed inzetbaar op civiel technisch gebied wil ik zijn, vandaar de “algemene richting” tijdens het laatste jaar van de opleiding. Mijn afstudeerproject bestond uit het ontwerpen van een jachthaven in de Oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder en het geven van een advies omtrent de vervuilde baggerspecie ter plekke. Ik heb in juni mijn diploma ontvangen.

Ik ben sinds augustus werkzaam bij YACHT Technology BV, een detacheringsbureau. Het grote pluspunt van YACHT Technology is dat we beschikken over een interactief kennisnetwerk, The Engine. Alle 1800 werknemers van YACHT Technology kunnen elkaar via dit netwerk bereiken en elkaar

(Vervolg op pagina 5)



(Vervolg van pagina 4)

helpen met vraagstukken of problemen. Dit kan ook voordeel opleveren voor de opdrachtgevers. Ik ben gedetacheerd bij Gebroeders van Kessel Wegenbouw BV op het project "reconstructie van de A9 nabij Alkmaar" en UCA-medewerker is mijn functie. Mijn voornaamste taak is het administreren van de "buiten" verwerkte hoeveelheden en deze indienen bij de opdrachtgever, Rijkswaterstaat. Het is een mooie beginfunctie bij een mooi en aansprekend project.

Naast mijn werk, ben ik dit schooljaar begonnen met de deeltijdopleiding Technische Bedrijfskunde, tevens aan de Hogeschool Alkmaar. Door deze opleiding te doorlopen denk ik nog "allrounder" te worden.

De STOHA zie ik als een goede link tussen de opleiding en het bedrijfsleven. Controle op het lesprogramma en het bijhouden van actuele (praktijk)ontwikkelingen en deze verwerken in de vakken zijn belangrijke aspecten. Een voorbeeld zou zijn het (facultatief) geven van de cursus VCA 1 in de eerste twee jaar van de opleiding. Hierdoor kunnen de studenten "veiliger" de stages doorlopen.

Groet,

Melle Ketting



Hogeschool Nieuwtjes

Civiele Techniek: *De opleiding die werkt*

Vanaf augustus 2001 zijn in Alkmaar de opleidingen Bouwkunde en Civiele Techniek van start gegaan. De opleiding Bouwkunde is nieuw en bestaat uit 55 studenten. Voor de opleiding Civiele techniek hebben zich 45 studenten aangemeld (10 % minder dan 2000) maar dat was verwacht omdat nu ook bouwkunde gevolgd kan worden in Alkmaar. Voor ondersteuning van deze nieuwe opleiding en om de studenten in de regio Alkmaar en Haarlem te laten studeren zijn de Hogescholen van Alkmaar en Haarlem een samenwerking overeengekomen. Een andere reden is dat Hogeschool Amsterdam door zijn beleid veel studenten werft. Wij zijn van mening dat door het opzetten van een leuke en gedegen opleiding de studenten voor onze opleiding zal kiezen en niet voor die van Hogeschool van Amsterdam. Onze nieuwe opleidingen hebben de titel "**De opleiding die werkt**" gekregen. Wij zetten de student centraal in de rol van werknemer binnen een bedrijf. Dit wordt hieronder toegelicht.

Rian Duinmeijer

De vernieuwde opleidingen Bouwkunde en Civiele Techniek Van de Hogescholen Alkmaar en Haarlem

In de gezamenlijke opleidingen Bouwkunde en Civiele Techniek ontwikkelen studenten zich tot technisch gekwalificeerde zelfbewuste professionals. De afgestudeerde levert een bijdrage

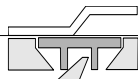
aan het ontwerpen, uitvoeren en onderhouden van bouwwerken en constructies die een bijdrage leveren aan een duurzame samenleving. Hij is in staat zijn beroepsmatig handelen te plaatsen in een maatschappelijk kader en over dit handelen verantwoording af te leggen. Gedurende diens opleiding maakt de student zich die beroepscompetenties eigen die het in staat stellen te functioneren in professionele organisaties. Dit vraagt om praktijkgerichte vorming waarin de student zich een goed beeld kan vormen van beroepssituaties; de opleiding fungeert daarbij als een proeftuin voor het oefenen van beroepsrollen.

De vernieuwde opleidingen zijn met drie uitspraken te typeren:

1. *De opleiding verschijnt als een beschermde werkomgeving*
Aan de hand van levensechte opdrachten leert een student projectmatig te werken als een professional in het bedrijfsleven. Deze opdrachten vergen in het begin van de studie ongeveer de helft van de totale studietijd, later groeit dat deel voortdurend. De docenten bieden allerlei vormen van hulp en ondersteuning bij het uitvoeren van deze opdrachten. De studenten leren op deze manier, net als later in hun beroepspraktijk, hun kennis te ontwikkelen in een projectmatige context.

2. *De wijze van toetsen en feedback geven is ontleend aan de beroepspraktijk*
In de vernieuwde opleiding betekent toetsen vooral leren: studenten onderzoeken de mate waarin ze zich de competenties hebben eigen gemaakt en dus in staat zijn de volgende stap in de opleiding te zetten. Dit gebeurt op een aantal verschillende manieren; soms legt een student verantwoording af aan de opdrachtgever over de kwaliteit

(Vervolg op pagina 6)



(Vervolg van pagina 5)

van het geleverde product soms laat een student aan de hand van beroepsechte casus zien welke kennis en vaardigheden hij onder de knie heeft gekregen. Toetsing lijkt daarom nog het meest op solliciteren.

Daarnaast is van belang dat de student gedurende zijn studie een aantal fasen doorloopt; deze kunnen we als volgt omschrijven.

- Proeftijd
- Vaste aanstelling (na propedeuse diploma)
- Wisseling van beroepssituaties
- Voorbereiden van carrièresprong

De student dient per fase bewijsmateriaal te kunnen overleggen dat hij eraan toe is om aan de volgende fase te beginnen.

3. *We werken kennisproductief en ontwikkelingsgericht*

Studenten maken zich gedurende de studie stap voor stap nieuwe competenties eigen" de opbouw van het programma is zodanig dat de student steeds duidelijker de projectleider van zijn eigen studie wordt en dat hij steeds beter in staat is kennis en vaardigheden zelfstandig te integreren. Studenten worden daarmee tot professionals die hun eigen loopbaanontwikkeling - ook na hun studie- in de hand houden.



STOHA agenda

Een paar belangrijke agendapunten voor het jaar 2002:

- Vergadering raad van jaarcommissarissen 5 april 2002 om 20.00 uur
- Stoha excursie Naviduct op 12 april 2002
- Kopij voor het bulletin 1-02 voor 1 juli 2002
- Vergadering raad van jaarcommissarissen 11 oktober 2002 om 20.00 uur
- Kopij voor het bulletin 2-

De laatste ontwikkelingen op het gebied van kostenramingen in de GWW.

Op het vlak van kostenramingen in de grond, weg en waterbouw sector is de laatste jaren veel van doen geweest. Er is een toegenomen behoefte om reeds in een vroeg stadium te weten waar je financieel aan toe bent en er zijn in de uitwerking van projecten andere spelers actief geworden dan voorheen. Denk daarbij aan de Design & Construct contracten.

Op initiatief van de CROW is in 1997 gestart met de uitwerking van een standaard systematiek voor kostenramingen. Doel van deze systematiek is om de spraakverwarringen rond kostenramingen te verminderen en het volgen van de raming in de tijd beter mogelijk te maken. Dit heeft

geresulteerd in een publicatie in 1999 (publicatie 137; "Wat kost dat?") Hierin zijn de grote lijnen uitgezet van hoe een raming in de initiatiefase en de verdere uitwerking naar voorontwerp en definitief ontwerp opgepakt moet worden. Momenteel (eind 2001) zijn de resultaten uit deze publicatie nader onderbouwd, gepreciseerd en aangevuld. Voorjaar 2002 wordt de nieuwe stand van zaken gepresenteerd in een nieuwe publicatie.

Waarom deze informatie in een STOHA bulletin? En wat zijn dan de laatste nieuwtjes?

Om de eerste vraag te beantwoorden is het goed om te vertellen dat ondergetekende

- a) intensief betrokken is bij deze ontwikkeling (maar dat had je al begrepen anders schrijf je zo'n stukkie niet),
- b) al meer dan 15 jaar met kostenramingen z'n boterham verdient (ze zijn goed belegd...)
- c) dit een uitgelezen mogelijkheid is om iets wat mij lief is uit te dragen onder vakgenoten.

In het kort iets over mij zelf:

- afgestudeerd aan de HTS Alkmaar in 1984;
- enkele jaren aan de ringweg A10 Amsterdam gewerkt voor Rijkswaterstaat met wat los/vast contractjes (ondersteuning directievoering en ontwerpwerkzaamheden), gewoon gemazzeld in de tijd dat er nog 200 man reageerde op één vacature;
- enkele jaren als kostendeskundige gewerkt bij RWS-NH in Haarlem (voornamelijk bestekken van wegen en dijken geraamd),
- 2 jaar als cost engineer bij

(Vervolg op pagina 8)

Chr. Hoogendorp & Zonen b.v.

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



Project:

U moet bij ons zijn voor:

Sloopwerk: bouwwerken
renovatie
ijzer sloopwerk
springwerk

Verhuur: draadkranen
hydraulische kranen
minikranen
shovels

Sanering: asbest
bodem

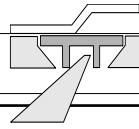
Bouwkundig: t.b.v. sloopwerk



SBC-SL157



RvA-278



(Vervolg van pagina 6)

Solay-Duphar in Weesp gewerkt buiten de civiele techniek. Met heimwee naar het vak daar vertrokken;

- inmiddels al weer 10 jaar bij DHV milieu en infrastructuur in dienst. Bij dit ingenieursbureau is in de loop van de jaren een echte vakgroep kostenmanagement ontstaan, waarbij ik als senior specialist samen met momenteel nog 4 kostendeskundigen ramingen en risicoanalyses verzorg voor vele opdrachtgevers en voor vele soorten infrastructuur projecten. Zo ben ik intensief betrokken geweest bij de voorbereiding van de HSL-Zuid (van 1991 tot 1998), de trajectnota / MER voor het project CRAAG (corridor regio Amsterdam, Almere en het Gooi), de verbreding van de A12 tussen Veenendaal en de Duitse grens, de voorbereiding van de A73 in Limburg, de plannen voor "rondje randstad", de onderbouwingen Duurzaam Veilig plannen van vele weg reconstructies voor Rijk, Provincie en gemeenten, uitbreidingsplannen van de gemeenten Lelystad, Zeist, Middelharnis en vele andere, aanleg van busbanen, vliegvelden, boortunnels, rotondes, kademuren, aquaducten, bruggen, pleinen, fietspaden, onderhoud van wegen en riolen, kortom de volledige breedte van het vakgebied.
- sinds 1997 als werkgroep lid (en sinds 1999 als voorzitter van deze werkgroep) betrokken bij het CROW project SSK (standaard systematiek voor kostenramingen)

De laatste nieuwtjes wat betreft de

ontwikkelingen van kostenramingen.

In het voorjaar van 2002 zal de nieuwe publicatie het licht zien. In deze publicatie wordt ingegaan op de volgende zaken

- De raming in de organisatorische context, waarbij ingegaan wordt op de interactie met ontwerpen, projectbeheersing, opdracht geven en financieren.
- Het uniforme raamwerk voor project opdeling, of wel, hoe een project benaderd moet worden, wat de structuur zou moeten zijn en hoe de onderbouwing vorm kan krijgen.
- De uniforme ramingsopbouw, de indeling in kostensoorten en kostencategorieën, de rekenkundige opzet en de presentatie van de raming.
- Richtlijnen omtrent de wijze waarop risico's en onzekerheden moeten worden verwerkt in de raming in geval van een deterministische of een probabilistische raming.
- Wat een objecten bibliotheek is en wat de meerwaarde is voor het ontwerpproces en daarvan afgeleid het ramingsproces (de uitwerking van een GWW objecten bibliotheek is een separaat project).
- De definiëring van de begrippen (zoals onvoorzien, bandbreedte, etc.).

De theorie wordt uitvoerig belicht, de reken methodiek wordt in detail inzichtelijk gemaakt en er worden talrijke handreikingen gegeven om het ramingsproces goed te laten verlopen en aan te laten sluiten op de externe vraag naar de cijfers.

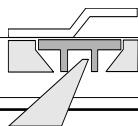
Onderdeel van de publicatie is een werkboek waarin, aan de hand van een voorbeeld, alle stappen naar de praktijk zijn vertaald.

Kern van publicatie:

- 1) De raming is wezenlijk wat anders dan het bedrag dat de opdrachtgever opvoert als "budget". De kostendeskundige zal de investeringskosten moeten bepalen en daarbij aangeven wat de onzekerheden zijn. De opdrachtgever zal aan de hand van het voor hem acceptabel risicoprofiel moeten beslissen of en zo ja hoeveel hij, op basis van de raming en de onzekerheden, als "budget" vaststelt.
- 2) De raming is meer dan een lijst met cijfers. Een raming is een communicatie middel. Naast de cijfers dient ook aangegeven te worden wat de scope inhoud, wat de aannames zijn die ten grondslag liggen aan de raming, welke hoeveelheden er gehanteerd worden en hoe deze zijn samengesteld, wat de oorzaak is van de spreiding in de cijfers en hoe de investeringskosten in de tijd uitgegeven zullen gaan worden.
- 3) Om een raming te kunnen begrijpen en snel gegevens uit te kunnen wisselen, is het nuttig als iedereen hetzelfde bedoeld en het sommetje op dezelfde wijze maakt.
- 4) De oorzaken en gevolgen kant van de risico's en onzekerheden zijn uit elkaar getrokken. Er zijn duidelijke handreikingen gedaan hoe je hiermee om moet gaan.

Tot zover een kort resumé van een bijzonder boeiend vakgebied en wat daar zoal speelt. Ik verwijs graag naar de genoemde literatuur voor de details. Vanzelfsprekend ben ik bereid, indien er nog vragen of opmerkingen zijn, hier nader op in te





STOHA – EXCURSIE 12 April 2002. Naviduct Enkhuizen



Het is de commissie STOHA – PLUS helaas niet gelukt om in het afgelopen jaar 2001 een excursie te organiseren. Om deze traditie en het succes van dit jaarlijks evenement hoog te houden, hebben we besloten om het komende jaar 2002 al vroeg in het voorjaar een excursie te laten plaatsvinden.

Wij hebben in samenwerking met Aannemingsmaatschappij VBK Hoorn bv op 12 April a.s een excursie georganiseerd naar de bouw van het Naviduct te Enkhuizen.

De meeste lezers zullen vast wel eens iets gehoord of gelezen hebben over dit bijzondere project, maar toch in het kort wat informatie.

In april 1999 is de bouw gestart van een voor Nederland uniek project: het Naviduct.

Door het aanleggen van het Naviduct wil Rijkswaterstaat het knelpunt bij de Krabbersgatsluis oplossen. Een Naviduct is vrijwel hetzelfde als een aquaduct. Het verschil is dat het Naviduct ook dienst doet als sluis. Het is dus een sluis met een onderdoorgang voor het wegverkeer.

Omdat het een bijzonder project is, voor zover bekend bestaan nog nergens aquaducten met sluisdeuren, heeft men een nieuwe naam bedacht voor dit kunstwerk: "Naviduct". Letterlijk betekent dit "schepengeleider". Het Naviduct wordt gebouwd aan de Markermeerzijde van de Houtribdijk, te Enkhuizen (aan het begin van de dijk Enkhuizen – Lelystad).

Enige hoeveelheden:

- **1.450.000 m³** baggerspecie uit de vaargeulen,
- **1.100.000 m³** zand voor grondverbeteringen en aanvullingen,
- **375.000 m²** kraag- en zinkstukken voor dammen en oeverbescherming,
- **170.000 ton** breuksteen,
- **20.000 m³** beton voor pompkelder, onderdoorgang en sluis,
- **6.000 ton** stalen damwand met lengtes tot 28 m,
- **9.000 ton** ongebonden fundering,
- **10.000 ton** asfaltbeton,
- **200.000 stuks** betonstraatstenen.

Het werk wordt uitgevoerd door de aannemerscombinatie CNK (Combinatie Naviduct Krabbersgat), bestaande uit VBK Hoorn bv, Van Laere nv (Belgie) en Boskalis bv. De totale aannemingsom bedraagt € 45 miljoen waarvan Boskalis voor € 19 miljoen voornamelijk grondwerkzaamheden, baggerwerk en zandopspuitingen verricht; van de resterende € 26 miljoen nemen VBK en Van Laere ieder 50 % voor hun rekening voor de bouwwerkzaamheden en het wegenwerk.

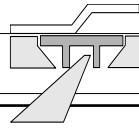
Het programma voor deze excursie op vrijdag 12 April 2002 is als volgt:

- 12.30 uur Ontvangst in de stationsrestaurant van het NS – station te Enkhuizen, waar een lunch wordt geserveerd welke ons wordt aangeboden door VBK.
- 13.30 uur Vertrek per bus naar het Informatiecentrum Naviduct, welke is gesitueerd bij het parkeerterrein van het Zuiderzeemuseum.
- 14.30 uur Vertrek per bus naar en bezoek aan de bouwplaats van het Naviduct.
- 16.00 uur Einde van de excursie en per bus terug naar de stationsrestaurant te Enkhuizen. In de nabijheid van NS – station Enkhuizen zullen we onder het genot van drankje en hapje nog enige gezellige uurtjes doorbrengen.

Heb je belangstelling om bij deze middag aanwezig te zijn **meldt je dan aan bij een van de onderstaande personen**, uiterlijk 24 Maart 2002. I.v.m. organisatorische redenen (lunch, bus, borrel, etc.) is aanmelding vooraf verplicht.

Jan Jorna
Ewisweg 48
1852 EL Heiloo
Telefoon 072 – 5336812
Mobiel 06 – 51245372

Rob Niele
S. van Beierenlaan 17
1934 GZ Egmond a.d. Hoef
Telefoon 072 - 5066037
Mobiel 06 – 51547332



Even voorstellen

Als jaarcommissaris van het afstudeerjaar 1975 was ik op zoek naar onder andere Jan Bakelaar. Adres gegevens en werkkring waren niet bekend. Niet zo gek als je zijn verhaal leest. Via via hoorde ik dat hij weer boven water was en ik heb contact met hem gezocht en gevonden. Hieronder zijn verhaal en op mijn verzoek een verhaal van een techneut dat niet technisch mocht zijn. Een techneut die Arabisch, Frans, Duits en Engels spreekt.
 Theo Lammerts

Jan Bakelaar

Na vele jaren van afwezigheid bij de Stoha ben ik weer in de rijen van deze vereniging van HTS-(ex) studenten teruggekeerd. 'Ik': is Jan Bakelaar HTS afstudeerjaar 1975. Wij waren met een man of 25(?); de eerste lichter die de weg- en waterbouwrichting op de HTS Alkmaar als pas afgestudeerd ing.'s verlieten om onze "kunsten" in de werkende maatschappij te vertonen.

Het jaar 1975 was voor het verkrijgen van een baan nog een gunstige tijd; vóór het afstuderen kreeg ik al aanbiedingen voor drie verschillende betrekkingen. De wapenrok was in die tijd nog een verplicht onderdeel, dus na enige maanden wachten eerst 18 maanden dienstplicht vervullen. Na deze twee jaar was de tijd volledig veranderd. Het kostte moeite om een betrekking te vinden! Na meerdere teleurstellingen bij sollicitaties begon ik bij Stevin Baggeren op een afdeling die z'n bezigheden geheel in het buitenland had. Eerst heb ik toen een poosje op kantoor de werkvoorbereiding, nacalculatie en calculatie verricht.

Egypte

Op een gegeven moment was er ergens een uitvoerder nodig als vervanger voor op verlof gaande uitvoerders en het oog viel op mijn persoon. Dit resulteerde in een project voor 'drie' maanden Suez, Egypte. Opmerking van de baas: "Goh dat treft, er is daar toevallig huisvesting voor een stel zonder kinderen vrij. Je bent net getrouwd, dus als je vrouw nu drie maanden onbetaald verlof zou kunnen nemen dan kan ze mee. Vakantie voor haar en het vliegticket wordt door ons betaald". Dus zo gezegd, zo gedaan, zo'n kans kun je toch niet laten lopen. Twee weken later zaten we in het vliegtuig richting Caïro. Buurvrouw geeft de planten water, katten voor deze tijd even bij schoonvader ondergebracht. Drie maanden is tenslotte te overzien, nietwaar!

Na een avontuurlijke nachtelijke zelfmoordrit, in een Egyptische taxi door de woestijn, op de bouwplaats aangekomen. De eerste vraag van de Site manager: "Wanneer komt jullie kist met huisraad, want je blijft hier tot het einde van het project. Oh, wisten jullie dat niet? Nou ja, vandaar dat je vrouw wel op kosten van de firma mee mocht". Een aantal weken en flinke discussies later, toch voor elkaar gekregen dat wij voor een aantal dagen naar Nederland terug konden om het een en ander te regelen voor een langer verblijf in het buitenland.

Men had zich deze kosten en wederzijdse ergernis kunnen besparen door gewoon te vragen of ik iets voor deze functie voelde. Plannen om ooit een project in het buitenland te gaan doen, waren altijd al aanwezig geweest.

Zo begon "het werken in het buitenland" dus toch anders dan ik me had voorgesteld. Maar tegenwoordig zouden er toch wel enige bellen gaan rinkelen als men aan zou bieden dat de vrouw op

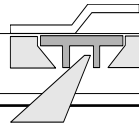
kosten van de firma mee zou mogen.

Op het project in Egypte werd ik ingezet als uitvoerder (shiftleader) in een steengroeve. Ik was verantwoordelijk voor de gang van zaken bij het boren, springen, zeven/sorteren en transporteren van de benodigde rotskwalificaties voor de bouw van twee "breakwaters" aan de omleiding van het nieuwe Suez-kanaal rond Port Said. De werknemers in de steengroeve waren Egyptenaren. Jammer genoeg sprak slechts één chauffeur een paar woorden Engels. Uit bittere noodzaak kon ik dus binnen 6 maanden in het Arabisch over van alles en nog wat spreken.

Visa

Na enige tijd behoorde het verlengen en verzorgen van de visa van onze Philippino's op de sleepboten ook tot mijn taken. Hierbij merk je dat de klok iets anders loopt in de Arabische wereld. Na de diverse sessies voor het verkrijgen van de benodigde stempels (wat uren wachten in een, in onze ogen, chaotisch kantoor betekende), veranderde ik de strategie door kennis te maken met de leidende generaal van de immigratiedienst in Suez. Deze heer werd een "goede kennis" (voor zover dat daar gaat). Dit gaf als resultaat dat ik direct tot hem toegelaten werd als ik iets nodig had. Relaxed keuvelend over van alles en nog wat (behalve over de benodigde stempels), onderuit hangend en "genietend" van Egyptische thee (sjai) werd dan bij het scheiden van de markt nog even de aandacht op de visa stempels gebracht. De baas gaf dan een autoritaire brul naar zijn voor de deur staande soldaat. Deze verdween op een draffe met mijn paspoorten. Binnen vijf minuten kwam hij terug met de paspoorten gestempeld en well!

(Vervolg op pagina 11)



(Vervolg van pagina 10)

Overplaatsing

Na ongeveer acht maanden volgde overplaatsing en verhuizing naar de andere kant van het project; het bouwen van de breakwaters in Port Said.

Het wonen was daar prettiger. We kregen een normaal huis. Een hele verbetering na de stacaravan op een strandje nabij Suez. Weliswaar een, naar onze begrippen, zeer mooie stek in een soort villawijk van Port Said, met als burens de toenmalige president Sadat. Ons huis lag aan hetzelfde park als zijn zomerresidentie. Vanaf ons terras was het strand te zien.

Echter.....van dit strand konden onze vrouwen geen gebruik maken. De in onze ogen gefrustreerde Arabische heren zagen onze echtgenotes als objecten die gevoeld en betast mochten worden. En dit terwijl de dames toch echt geen aanstoot gaven voor wat betreft kleding of gedrag. Bijzonder frustrerend voor een Europese die zich probeert aan te passen aan de cultuur van het land.

Enige kennis van de Arabische taal en de Arabische telling was uiterst handig bij het doen van inkopen. Belangrijk te weten hoe het een en ander in het Arabisch heet en nog belangrijker te weten wat iets kost, zodat je niet de twee- tot driedubbele prijs hoeft te betalen. Ook leuk om te kunnen verstaan wat de mensen om je heen over je zeggen in de veronderstelling dat een 'witte' toch geen Arabisch verstaat of spreekt.

Autorijden in Egypte

Het werk was hier voor mij interessanter dan in Suez.

Waterwerk, deels op zee, en niet zo heet als in de woestijn bij Suez.

Hier hoorde ook bij het reizen naar kantoor, dat halverwege Port Said en Suez lag, en het zoeken/inkopen van de benodigde bouwmaterialen. Dit alles op een aantal uren autorijden

afstand. Autorijden, zonder locale chauffeur, was al een belevenis op zich. Per auto onderweg zijn in Egypte is dan ook spelen met je leven!

Een wel heel vreemde gewoonte van de locale chauffeurs was om bij pech onderweg i.p.v. een gevarendriehoek een paar, net te tillen, stenen op de weg te leggen en die vervolgens vergeten weg te halen als de pech hersteld was. Dan nog het risico dat je loopt als je een ongeval krijgt of eigenlijk vooral het risico dat je loopt ná een ongeluk, zoals ook mij overkwam. Ik was onderweg van een bespreking op ons kantoor in Ismailia met zo'n 35.000,= Egyptische ponden (was ca. 100.000,= gulden) in mijn handschoenenkastje. Met dit, zeker voor locale begrippen, vermogen aan boord reed ik met zeer matige snelheid, gelukkig in gezelschap van enige locale uitvoerders, door één van de plattelandsdorpjes. Hier schepte ik een jongen van een jaar of zestien die tussen het aanwezige volk op de weg ineens vóór de auto wilde oversteken. Het gevolg was dat hij tegen het spatbord rende en met een naar mijn mening gebroken been naast de auto lag. In 'no time' verzamelde de gehele aanwezige locale bevolking zich om de auto. Bij het zien van een blanke (= geld!!) begonnen ze zeer dreigend met hun kromme dolken op de auto te tikken. De locale uitvoerders, met zweetpareltjes op hun hoofd (en niet van de warmte) probeerden de menigte tot kalmte te manen, wat in een licht handgemeen resulteerde. Ik wist dat op het platteland de regel gold "oog om oog, tand om tand" (gelukkig voor mij leefde de jongeman nog). Ik werd door op onze hand zijnde getuigen uit het gekrakeel gehaald en buiten het zicht gehouden. Na enige tijd ging de menigte naar het huis van het slachtoffer om de ernst van de verwonding te bekijken.

Ikzelf werd met de uitvoerders door onze beschermers naar mijn nog altijd niet afgesloten auto gebracht (met de 35.000,= ponden er nog steeds gewoon in). Ons werd aangeraden, niet bij de lokale politie langs te gaan (die sluiten je namelijk meteen op) en direct naar Port Said te vertrekken.

Teruggekeerd op het werk heb ik direct een voorman uit het betreffende dorp met geld op weg gestuurd om de zaak te regelen. Hiermee voorkomend dat ze je op komen zoeken met alle gevolgen van dien.

In dergelijke gevallen is het meestal het beste dezelfde avond je spullen te pakken en zo spoedig mogelijk het land te verlaten. Dit onder het motto "wegwezen".

De daarop volgende maanden meed ik op weg naar het hoofdkantoor zorgvuldig het betreffende dorp.

Algerije

Terug in Nederland was er al weer een volgend project in het vooruitzicht: een stuwdam in Nigeria.

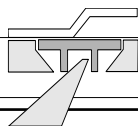
Dit veranderde echter in een project van twee jaar in Algerije. Het aanleggen van een stuwdam met de bijbehorende wegenbouw.

Op zich is Algerije een mooi land, voor een deel echter met uiterst moeilijke mensen die de Europeanen totaal konden minachten en zeer dreigend konden zijn.

Ook hier de typisch Arabische inslag; alles wat de Fransen na het verlaten van het land hadden achtergelaten aan gebouwen en industrie was totaal niet onderhouden en geheel vervallen. De meeste Arabische mensen die ik lokaal in de verschillende landen heb 'mogen' meemaken stellen duidelijk andere prioriteiten aan het leven dan wij.

In die tijd heerste er een gespannen sfeer en de mensen vernielden opzettelijk heel veel. Ook werden

(Vervolg op pagina 12)



de Vries & van de Wiel

aannemingsbedrijf grond-, weg- en waterbouw,
baggerwerken, bodemsanering en milieuadviezen

Schagen

(0224) 211 211

Gespecialiseerd
in
veelzijdigheid

Harmenkaag 9, 1741 LA Schagen
Postbus 218, 1740 AE Schagen
Tel. (0224) 211 211
Fax (0224) 211 299

info@devriesvdwiel.nl
www.devriesvdwiel.nl
NEN-EN-ISO 9001
VCA**

(Vervolg van pagina 11)

de niet Algerijnen fysiek bedreigd. Zo'n 40 cm wapeningstaal Ø 28 naast de stoel in de auto, voor het geval dat, diende alleen voor je eigen gemoedsrust als je midden in de nacht ergens op het werk was. Dat zou in geval van nood niets helpen omdat je altijd alléén tegenover een overmacht zou staan; zonder overmacht deden ze namelijk toch niets. Gelukkig was ik daar vóór de opkomst van de fundamentalisten.

Na een aanwezigheid van ruim 2 jaar, waarin ik ook technisch veel geleerd heb, ben ik door één van de Duitse combinanten op het werk, de firma Dyckerhoff & Widmann (Dywidag) gevraagd voor hen te komen werken en wel met betrekking tot de bouw van een stuwdam op Sri Lanka. Door de in 1983 toch niet zo rooskleurige situatie op de Nederlandse civiele bouwmarkt ben ik overgestapt naar deze firma.

Sri Lanka

En hup, na zo'n maandje regelen in Holland en heen en weer vliegen naar München zat ik dus in Sri Lanka.

Een zeer mooi land met voor ons Europeanen een heel vriendelijke bevolking. Na twee maanden begon hier in augustus 1983 een openlijke burgeroorlog tussen de Sigalesen en Tamilen. Daarbij speelden zich vreselijke dingen af, die je normaal gesproken alleen op de televisie ziet.

In deze toch wel spannende tijden, was het nodig verschillende scenario's klaar te hebben liggen, om vanaf het midden van het eiland waar wij zaten, zo snel mogelijk het land te kunnen ontvluchten.

Ondanks dat konden wij het werk toch door laten gaan.

Afgezien van bovengenoemde was het soms of je in een grote diertuin liep. Om je heen loslopende en rondkruipende dieren

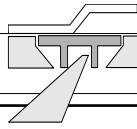
die je in Artis achter tralies ziet. Olifanten die bij mijn wegebouwonderdeel 's nachts vernielden wat de mannen overdag gebouwd hadden of zelfs overdag ineens op de dam verdwaald waren omdat wij gingen bouwen in het dal waar zij altijd doorheen gelopen hadden. De ontelbare soorten slangen, apen, tropische vogels die je in het oerwoud tegenkwam, krokodillen in de riviertjes enz., enz.. In één woord "prachtig".

De mensen hebben door hun boedistische geloof grote eerbied voor alles wat leeft. Als er b.v. een cobra over de weg kruipt wordt er geremd of gestopt tot het dier overgestoken is.

Bedreigingen

De onderlinge vete tussen de bevolkingsgroepen strekte zich niet uit tot de buitenlanders. We konden in de eerste jaren ondanks de

(Vervolg op pagina 13)



(Vervolg van pagina 12)

burgeroorlog toch in de weekends naar het dichtst bijzijnde strand (alsof je in de Bounty-reclame zat) zonder bedreigd te worden.

Hoewel.....

In een strandhotel in Trincomalé, aan de oostkust in Tamilengebied, stond 's nachts ineens een groep Tamil-tijgers om ons heen met geweren en pistolen op ons gericht (zij waarschijnlijk nog nerveuzer dan wij, dus levensgevaarlijk). Ondertussen bleek een ander deel van de groep alle etensvoorraden van het hotel op een tractor met kar te laden. De volgende ochtend bleek dat ze voor ons net genoeg eten hadden achtergelaten (toch wel attent van ze).

Een ander voorval: een collega werd onderweg aangehouden door een groep rebellen met het vriendelijke verzoek de sleutels van zijn 4-wheeler drive in te leveren omdat ze die nodig hadden in de bush. De collega moest, zonder één haar gekrenkt te zijn, maar weer zorgen dat hij thuis kwam.

Sri Lanka was voor ons als gezin heel leerzaam. De prachtige natuur, de vrijheid, het heerlijke klimaat, heeft ons allen nog eens duidelijk gemaakt hoe belangrijk het is te leren van andere culturen en de natuur en bovenal deze te respecteren.

De ligging van Sri Lanka is relatief gezien vlakbij Z-O-Azië, de Malediven enz.. Gedurende een kort verlof werden deze reismogelijkheden met het gezin en/of met collega's dan ook zo veel mogelijk benut.

Na vier mooie en natuurlijk óók minder mooie jaren ging het weer terug voor ca 3 maanden naar hoofdkantoor in München, terwijl mijn gezin in Nederland woonde. Behalve vakinhoudelijke calculaties deed ik nog wat ander rekenwerk, en kwam ik tot de ontdekking dat het

hotel waar ik was ondergebracht duurder was dan een weekendretour München–Amsterdam. Dus , maandag eerste vlucht naar München en vrijdag weer op het vliegtuig, terug naar Amsterdam.

Ghana

Het volgende project dat zich ineens aandeed was de "rehabilitation" (het weer goed functioneel maken) van de haven van Takoradi, de tweede havenstad van Ghana. 's Avond uit München weg naar Amsterdam met een koffer met tekeningen van het project plus de eigen koffer en op zak een "power of attorney" om als gemachtigde van de firma in Ghana op te kunnen treden, thuis één koffer wisselen + slapen en 's morgens op het vliegtuig naar Accra, Ghana.

Op zich weer interessant om een werk op te zetten en te gaan maken. De interessante dingen spelen zich echter ook vaak naast het directe bouwen af. Met de "grote" baas uit München naar de hoofdstad Accra en met taxi's de stad in. Sommige van deze volledig gammele bakjes waren zelfs zónder achterbank! We zaten in deze "sedan" op aardappelkistjes op de kale vloer in een verder totaal gestripte auto en werden zo door de stad gekoetsierd.

Biertje?

Of neem de keer dat we onderkomen gezocht hadden in het Interconti-hotel waar we na een dag regelen en zweten in Accra 's avonds nog even een koel biertje aan de bar wilden drinken. Een hotel met ***Klasse; dus een bar bij het restaurant binnen en tevens een bar buiten op het terras; kan niet mis gaan zou je denken. Máár bij bestelling van twee flesjes bier op het terras was het antwoord: "Sorry sir, I have cold beer enough but no glasses and it's forbidden by the management to serve the beer

without a glass". Geen probleem dachten wij, want bij de bar binnen hadden we genoeg glazen gezien. Dus daar even snel glazen halen, dachten wij. Maar dáár was het antwoord: "Sorry sir, it's not allowed by the management to give the glasses to the other bar".

Alles was op iedere werkplek geteld om diefstal te voorkomen en een ieder was verantwoordelijk voor zijn eigen hoeveelheden. Nou ja, dan binnen maar een pilsje. Te simpel gedacht! "Sorry sir, I don't have any beer in this bar at the moment"!!

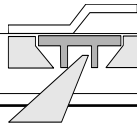
Door het in staatshanden zijn van dingen interesseert het management en het personeel zich nergens voor. Ze zitten hun werktijd uit en hoe minder werk hoe beter! Geld verdienen voor de baas is totaal onbelangrijk.

Koffers met geld

Het geld (de Cedi) had zo weinig waarde dat je voor grotere inkopen altijd met twee attaché-koffertjes op weg was; de ene voor de normale papieren en de andere voor het noodzakelijke geld; betalen met betaalkaarten van de locale rekening was nergens mogelijk. De mensen op de bouw werden natuurlijk nog contant uitbetaald en dat vraagt voor elk loonzakje gepast geld. Door de geringe waarde werd dit al gauw een hele stapel geld dat tijdig bij de bank besteld moest worden. Voor de uitbetaling ging de boekhouder/betaalmeester met enige mensen met een open pick-up naar de bank en laadde het in dozen verpakte geld op de laadvloer om zo weer naar het werk te gaan. Waanzin ten top!

Een extra moeilijkheid was toen – eind 1986- de communicatie. Ik had geen telefoon (van mobiele telefoons hadden we nog nooit gehoord) en de fax bestond ook nog

(Vervolg op pagina 14)



(Vervolg van pagina 13)

niet. Op afstand communiceren ging alleen via de telex, die ik bij een houtexporteur per minuut kon huren. Het probleem begint dan als een tekening gemaakt op de thuisbasis München niet klopt met de situatie ter plaatse. Het is dan moeilijk om simpelweg met een paar woorden in een telexbericht aan te duiden wat waar niet klopt en hoe dat te veranderen. Een grote vereenvoudiging kwam toen ik op de nieuwe tekeningen een 'grid' had laten plaatsen zodat je in coördinaten kon aanduiden waar wat gewijzigd moest worden.

Op dergelijke simpele oplossingen zou je hier helemaal niet komen, met alle hulpmiddelen die wij tot onze beschikking hebben.

Kameroen

Toen we echt konden beginnen met de werkzaamheden kwam er een brief van het hoofdkantoor dat er een nieuw project in Kameroen was aangenomen met veel civieltechnisch werk en groot grondverzet. Men wilde dat ik daar op grond van mijn opleiding en ervaring heen zou gaan. Het gezin dat op het punt stond over te komen naar Ghana en de zoekst net wilde versturen was vooruitlopend alvast vanuit het hoofdkantoor geïnformeerd om alles terug te draaien en de blik op Kameroen te richten. Ik moest vervolgens met mijn surveyor via de wegverbinding vanuit Takoradi, Ghana naar Abidjan, Ivoorkust om te proberen het vereiste visum voor Kameroen te krijgen. Na twee dagen hadden we de noodzakelijke stempels bij elkaar en een vlucht geboekt. Bij vertrek uit Abidjan maakten we weer iets mee, wat je normaal gesproken alleen in films ziet. Tijdens onze inkoop in de 'duty free' was er ineens paniek. Iedereen naar buiten het rolveld op en we zien op dat moment de vlammen al uit het dak van de vertrekhal slaan. Een hypermodern blusvoertuig voor

vliegtuigen enz. kwam aanzetten met allemaal zeer druk-doende donkere medemensen erop, eraan en erin. Iedereen zat aan alle handels te duwen en te trekken, maar na zo'n vijf minuten nog steeds geen bluswater: 'verdomde techniek toch moeilijker dan het eruit ziet zeker!'. Eén van de toekijkende passagiers gaat er naartoe en zie daar, binnen no time bluswater uit het juiste gat. Tja, 'gewuift wie' zoals de Oosterburen zeggen.

Het project in Kameroen hield in: Maak van 400 hectare regenwoud incl. moerasgebied bij de hoofdstad Yaoundé een compleet vliegveld met alles erop en eraan, zodat een Boeing 747 daar kan landen.

Hordes

Een reusachtige klus en zeer mooi om aan mee te mogen werken. Maar het gaat hier even niet om de techniek van ons werk vertelde Theo Lammerts mij bij de vraag om eens iets over mijn ervaringen te schrijven, maar om dat wat men daar omheen zoal beleefd. Nou vooruit dan: het begon hier meteen al bij aankomst in Douala, Kameroen.

Ik kwam dus als Nederlander vanuit Ghana met een visum uitgegeven in Abidjan, Ivoorkust aan in Douala, Kameroen. Nou, dat kan dus niet goed zijn dacht de immigratie-stempelaar en Jan kwam er dus niet in. Als Nederlander had ik een visum vanuit Nederland moeten hebben dacht hij. Zijn baas erbij, discussies: volgende baas erbij, nog meer discussies. En dat dan allemaal in het Frans, wat er gelukkig in de jaren Algerije al aardig in gestampt was. Ze dachten er toch serieus over na om mij terug te sturen naar Nederland om daar een visum te halen, zoals het betaamt. Na zeker anderhalf uur discussiëren konden ze toch overtuigd worden van de geldigheid van een visum, afgegeven door hun eigen ambassade in Abidjan. De eerste horde was weer genomen!

Compensatie problematiek

Andere problemen deden zich voor nadat na terrein- en geologisch onderzoek besloten was waar we de steengroeve zouden situeren. Zoiets is voor de omgeving een ingrijpende verandering. Je zoekt

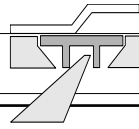
(Vervolg op pagina 15)

STOHA strip

Budgetoverschrijding
Betuwelijk..... of
was is het de HSL?



Getekend door Hans Klaver



(Vervolg van pagina 14)

ergens, zomogelijk niet te ver van de bouwplaats, in het oerwoud een heuvel met onder de afdekkende grond een rotssoort die geschikt is voor het breken van beton- en asfalttoeslagstoffen en andere benodigde grindsoorten.

De er bovenop liggende plantages van de lokale bevolking moesten dus afgekocht worden, en wel door de regering in ons geval. Die willen hiervoor echter niets betalen, dus vertragen (lees: frustreren) ze het aankoopproces, in de hoop dat die 'rijke' buitenlandse firma wel zal betalen, want die houden niet van die grote vertragingen. In ons geval viel het project onder een soort ontwikkelingswerk, waarbij de betalingen direct via Europese banken was geregeld (anders verdwijnt er te veel geld als sneeuw voor de zon indien het via het betalingsysteem van het betreffende land loopt). Vanuit die pot werd dus de betaling op poten gezet. Ik werd als verantwoordelijke voor het civieltechnische werk (incl. steengroeve) daarbij ook betrokken.

Alle betreffende dorpelingen die uitbetaald moesten worden kwamen door de voordeur van het huis van het stamhoofd binnen, in de 'kamer'. De prefect, politiemensen en andere regeringsmensen zaten daar met de boeken, waarin vermeld stond wat per persoon uitbetaald moest worden. De uitbetaalde personen verlieten vervolgens het huis door de achterdeur. Op het eerste gezicht alles zoals het hoort. Toen ik echter om het huis heen liep naar de achteruitgang bleken daar ook mensen met boeken te zitten. De bevolking moest het zojuist uitbetaalde weer voor een flink deel inleveren als een soort belasting (!?) zullen we maar zeggen. Mijn ontdekking van deze gang van zaken en zodoende mijn aanwezigheid hierbij werd absoluut niet op prijs gesteld, waarna de politie mij dan ook met zachte

dwang verwijderde. Dit was naar hun zeggen een 'interne zaak'. Maar ach, zo lopen veel van deze zaken nu eenmaal in deze landen. Wel jammer intussen dat de mensen die het eigenlijk toekomt het minst krijgen.

Gevaar voor eigen leven

Een gevolg van deze praktijken is, dat de lokale bevolking de mensen die in hun ogen de veranderingen veroorzaken als schuldigen aanwijzen. Omdat ik, voor alles wat er uitgevoerd werd, voor de firma het gezicht naar buiten was, werd ik dan ook voor deze negatieve dingen verantwoordelijk gehouden. Het gevolg was, dat ik via mijn informanten onder de bevolking, gewaarschuwd werd om voor een tijdje bij bepaalde dorpen in de bush uit de buurt te blijven en zeker niet alleen de bush in te gaan, daar sommige mensen rancuneuze gevoelens jegens mij hadden. Na, zo mogelijk, een gesprek met het dorpshoofd op neutraal terrein, waaide na enige tijd het gevaar weer over.

Een ander effect van dit soort dingen en beschuldigingen van dorpelingen naar 'boven' was dat je ook 'in gezaghebbende kringen' een bepaalde naamsbekendheid kreeg die niet altijd gunstig was. De eerste keer dat ik met jaarverlof wilde, had ik tot kort voor de geboekte vlucht nog steeds mij paspoort met uitreis visum niet terug. Na enig aandringen werd het paspoort me via één van onze lokale kantoormensen toch nog gebracht, waarbij deze wel zeker wilde weten of ik terug kwam na het verlof. Na enig doorvragen bleek dat er een door het hoogste gezag getekende brief lag waarin ik beticht werd van illegale praktijken en het land niet mocht verlaten. De medewerker stond nu borg voor mijn terugkomst. Zoiets geeft bij vertrek toch een geladen gevoel.

Scherpe bushmessen

Een ander voorval wat me ook goed bij is gebleven, was de keer dat één van mijn lokale onderaannemers ineens met zo'n bushmes in mijn kantoor stond en niet eerder wilde vertrekken dan vóóordat hij al het geld gekregen had waarop hij nog recht meende te hebben.

Zijn probleem was echter dat hij op te grote voet had geleefd van het geld voor de werkzaamheden, zonder voldoende rekening te houden met de lonen die hij zelf nog aan zijn mensen moest betalen en die mensen zaten hem nu op zijn huid. Het is dan niet eenvoudig om met praten zo iemand weer tot rede te brengen zonder dat er ongelukken gebeuren; het is een zeer onaangenaam gevoel tegenover zo'n grote, met een hakmes in z'n hand staande, neger te zitten die volledig over zijn toeren is. Die bushmessen zijn meestal akelig scherp.

Achternvolging

Andere onaangename steeds terug komende dingen waren de door de politie opgerichte road-blocks of gewone controles in de stad. De, naar hun mening, gevonden onvolkomenheden met de auto of de papieren moest je dan afkopen. Afhankelijk van de situatie was het soms effectiever de naam van invloedrijke mensen te laten vallen,

(Vervolg op pagina 16)

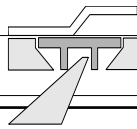
"Heeft u als u een feestje organiseert ook wel eens het gevoel dat er iets ontbreekt?"

"Dat klopt, dat ben ik:"

**Hans Klaver,
Karikaturist/
Illustrator."
023-5515313**



hans.klaver@wanadoo.nl



(Vervolg van pagina 15)

als zijnde je kennissen, en hen dan te vertellen dat je je over hen zou gaan beklagen.

Het onbewust negeren van een stopteken heeft me in Youndé eens een achtervolging opgeleverd door bewapende agenten in een door hen geconfiscerde taxi. Ik kon ontkomen omdat ik een snellere Pajero had en gelukkig de weg goedkende. Het resulteerde erin dat ik op de bouwplaats meteen mijn auto geruild heb met een auto van een collega die nooit in de stad hoefde te zijn.

Al met al maak je in andere landen en culturen, buiten de vaak grote en zeer interessante werken, ook wel eens andere zaken mee, die in mijn geval gelukkig altijd zonder lichamelijke problemen zijn afgelopen. Dat kan zeker niet iedereen zeggen zoals b.v. één van mijn uitvoerders die altijd zeer hulpvaardig en menselijk met zijn locale medewerkers omging. Deze man werd tegen het einde van het project door een grote overmacht van mensen, die het niet eens waren met hun ontslag, volledig in elkaar geslagen. Hij werd ontzet door één enkele collega-uitvoerder, waarvoor de localen groot respect hadden en zelfs bang voor waren, omdat hij ze altijd aanpakte als ze de normale regels hadden overtreden.

Bij veel van deze mensen wordt goedheid altijd nog als zwakte gezien en iemand krijgt alleen respect door keihard te zijn; zoals men jammer genoeg nog steeds ziet in dictatoriaal bestuurde landen in Afrika waar de grootste boosdoeners vereerd worden.

Duitsland en dan.....Vries en van der Wiel

Na meerdere van dergelijke belevenissen, ben ik in 1992 weer in Europa begonnen en wel in Duitsland (ik werkte tenslotte bij een Duitse firma).

Hier heb ik diverse ‘droge’ bouwwerken uitgevoerd in Düsseldorf en in Nederland. Ik werd vestigingsleider van de Duitse firma in Nederland. Door reorganisaties van de bedrijven werd de Nederlandse vestiging op een bepaald moment gesloten en Nederland vanuit Düsseldorf bestreken. Hierbij kreeg ik de onaangename taak de Nederlandse vestiging te sluiten, waardoor ik een tijdlang veel met juristen en accountants heb gewerkt. Aansluitend weer civiele bouw zoals bouwputten in Berlijn met speciale civieltechnische technieken, 30 mtr. diepe schachten m.b.v. diepwand technieken in Essen en tenslotte in Nederland als deelnemer in één van de grotere combinaties van Duitse en Nederlandse firma's voor het tunnelboren in Nederland. Na de calculatie van het tunnelboor gedeelte en de bijbehorende start- en ontvangtschachten gedaan te hebben, werd dit project door onze combinatie aangenomen en werd ik projectleider op dit als één van de eerste met de tunnelboormachine (TBM) uitgevoerde tunnelboorprojecten in Nederland (Rotterdam).

Hierna moest ik weer naar Berlijn voor een groot project. Omdat mijn vaste woonplaats nog steeds in Nederland was werkte ik eigenlijk vanuit Nederland, waarbij voor de langer lopende projecten of standplaatsen steeds voor enige maanden een appartement gehuurd werd. Verder zat ik veel in hotels. Voor Berlijn betekende dit; maandagmorgen om 07.00 op het vliegtuig in Amsterdam stappen, van maandag t/m vrijdag in een mooi appartement in Berlijn, vrijdagnamiddag weer op het vliegtuig naar Amsterdam en dan vrijdagavond ca. 20.00 uur weer thuis in Nederland. In dat weekend moest er van alles thuis geregeld worden, klusjes gedaan en dingen

afgehandeld worden.

Dit was toch wel een druk leven met weinig vrije tijd; zodat ik in Nederland maar eens visjes uit ben gaan gooien. Hieruit volgden twee aanbiedingen waaruit ik kon kiezen.

Bij een gesprek met een medereiziger onderweg in het vliegtuig kwam de firma ‘de Vries en van de Wiel’ uit Schagen in beeld, met voor mij interessante werkzaamheden.

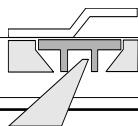
Het toeval hierbij was dat ik toevallig ook nog steeds in Schagen ‘woonde’.

Vries en van der Wiel

Nu ben ik bij de Vries en van de Wiel als regio manager voor Amsterdam en omstreken in dienst sinds september 2000.

Onze werkzaamheden liggen in de GWW-sector, zandwinning en





STOHA notulen

Samenvatting van de notulen van de vergadering van de Raad van Jaarcommissarissen van 5 oktober 2001.

aanwezig:

Theo Lammerts (75), Peter de Vries (77) **voorzitter**, Peter Donckerwolcke (78) **penningmeester**, Jan Jorna (1979), Kees-Jan Groot (80), Roel Korf (81), Wim Engel (84), Ron Oudeman (86), Marten Kingma (87), Fred Doodeman (88), Rian Duinmeijer (91) **secretaris**, Mark Brattinga (92), Marieke Klaver (94), Bert-Jan de Bruin (96),

Agenda:

1. Opening
2. Mededelingen en ingekomen stukken
3. Notulen 00-1
4. Financieel jaarverslag
5. Periodiek
6. Website
7. Stoha-plus
8. Afstudeerprijs
9. Ontwikkelingen HTS (hogeschool Alkmaar)
10. Bestuurswisseling
11. Rondvraag
12. Sluiting en volgende vergadering(en)

1. Opening

Peter de Vries opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom en speciaal voor Marieke Klaver voor het afstudeerjaar 1994. Marieke vervangt Eduard Dijker die in het buitenland is gaan werken.

2. Mededelingen en ingekomen stukken

Mededelingen:

Annemiek is in blijde verwachting en staat (ligt) op het punt te bevallen.

3. Notulen 00-1

Wim Engel informeert naar de belangstelling van het DB naar de club van Hogeschool van Amsterdam. Door het DB is hierin nog geen actie ondernomen.

4. Financieel jaarverslag

De acceptgiro's van "buitenlanden" bij volgend bulletin. Het betaalgedrag donatie 2000 uitgereikt en besproken. Hieruit blijkt dat verschillende jaren een laag percentage hebben aan betalers, de jaarcommissarissen worden gevraagd hierin actie te ondernemen.

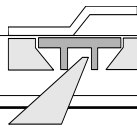
5. Commissie Periodiek

De commissie Periodiek wordt versterkt door de volgende personen:

Theo Lammerts en Wim Engel.

6. Website Stoha

Als iemand opmerkingen c.q. suggesties heeft over bepaalde gegevens die op de site moeten staan dan dient hij/zij zelf met de commissie contact op te nemen.



Wim Engel stelt voor dat de commissies Periodiek en Website met voorstellen moeten komen over de invulling van de website. Fred Doodeman deelt dit mee aan de rest van de commissie Website **actie Fred Doodeman en Wim Engel**.

7. Stoha plus

Begin zomer is VBK niet doorgedaan en is verplaatst naar het voorjaar van 2002 (eind februari/begin maart). **Actie Stoha plus**

Verzoek van Ron Oudeman om eind oktober 2002 de excursie nogmaals te laten plaatsvinden (A5, vijfde baan)

8. Afstudeerprijs

Een aantal dagen voorafgaand aan deze vergadering heeft het DB getracht om samen met de commissie Afstudeerprijs tot een standpunt te komen. Dat is niet gelukt en hopen vanavond op beter resultaat.

Binnen de opleiding Civiele Techniek worden twee momenten aangeboden om af te studeren, namelijk in januari en in juni. Gegeven is dat:

- De studenten die aan het laatste jaar (afstuderen) beginnen als een groep wordt gezien;
- Start laatste jaar in augustus bv 2001;
- In juni 2002 vindt wel een getuigschrift uitreiking plaats.
- Het DB van de STOHA presenteert de stichting zowel in juni als in januari.

De stoha prijs wordt 1 keer per jaar uitgereikt en wel in januari.

9. Ontwikkelingen HTS (hogeschool Alkmaar)

Rian meldt het volgende:

- Opleiding Bouwkunde van start: 55 studenten
- Opleiding Civiele Techniek: 45 studenten (10 % minder)
- Henk Nelissen nieuwe docent civiele techniek (komt van GeoDelft), zal o.a. ondergronds bouwen opzetten.
- Melle Ketting is de nieuwe Jaarcommissaris van 2001
- Rian meldt dat door de opleiding Civiele Techniek een beroepenveld commissie wordt opgesteld die de opleiding toetst aan de wensen/ontwikkelingen van het bedrijfsleven. Wim Engel is hierin geïnteresseerd omdat hij vraagtekens zet bij de huidige ontwikkelingen binnen het hoger onderwijs (waaronder projectonderwijs). Rian meldt de interesse van Wim aan de instituutsdirecteur Dolf Knippen.

10. Bestuurswisseling

- De voorzitter Peter de Vries en de secretaris Rian Duinmeijer treden af.
- Het nieuwe bestuur bestaat uit:

Voorzitter	Marten Kingma
Secretaris	Annemiek Smit Edelman
Penningmeester	Peter Donckerwolcke

Marten neemt de voorzittershamer van Peter over en bedankt Peter en Rian voor hun inzet de afgelopen jaren.

Beide ontvangen van Marten iets lekkers ("Het was een lekker wijntje hoor, Marten bij deze bedankt")

11. Rondvraag

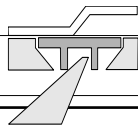
Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

12. Sluiting en volgende vergadering

De voorzitter bedankt de aanwezigen en sluit de vergadering

Datum volgende vergaderingen:

5 April 2002 om 20:00 en **11 oktober 2002** om 20:00



Nog enkele afbeeldingen van het verhaal van Martijn (blz 1 en 2):



Spuiplein Den Haag.



Detail van de infiltratiebollen.

Reclame
hoofdschap



Een oproep om nog eens te adverteren in dit bulletin. Het is 2-ledig, het blad wordt hoofdzakelijk gelezen door een

selectieve groep technici en managers in de civiele bouw. Daarmee is het effectief in de regio. Tevens kunnen we hierdoor de kosten van het bulletin drukken. Is er weer meer geld beschikbaar voor andere leuke dingen. Voor informatie kun je altijd contact met ons opnemen.

De redactie

Mutatieformulier STOHA-Adressenbestand

Persoonsgegevens

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

Afstudeerrichting:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Civiele Bouwkunde | <input type="checkbox"/> Constructie Techniek |
| <input type="checkbox"/> Milieu Techniek / Water en bodembeheer | <input type="checkbox"/> Waterbouwkunde |
| <input type="checkbox"/> Wegenbouwkunde / Verkeersbouwkunde | <input type="checkbox"/> Bouwmanagement |

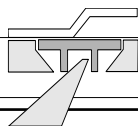
Werkzoekend: _____ ja Nee

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)



Lijst van Jaarcommissarissen STOHA

1975	Theo Lammerts 072 - 5066856	Kruiskroft 6 1935 AP Egmond Binnen	STOHA bulletin theolammerts@zonnet.nl
1976	Ben Hoedjes 072 - 5641554	Daalmeerpad 5 1834 AV Sint-Pancras	Afstudeerprijs ben.hoedjes@12move.nl
1977	Peter de Vries 072 - 5621625	Winkelwaard 466 1824 HW Alkmaar	pdevries@enci.nl
1978	Peter Donckerwolcke 0229 - 246227	Westerblokker 107a 1695 AC Blokker	Penningmeester p.donckerwolcke@planet.nl
1979	Jan Jorna 072 - 5336812	Ewisweg 48 1852 EL Heiloo	STOHA-plus jjorna@kws.nl
1980	Kees-Jan Groot 0251 - 248172	Gr. v. Aremberglaan 17 1964 JL Heemskerk	Open dagen fea.kees.groot@compaonet.nl
1981	Roel Korf 075 - 6285780	Ganimedesstraat 54 1562 ZM Krommenie	Open dagen rkorf@kws.nl
1982	Piet Warnaar 0228 - 581076	Slotlaan 29 1693 KV Wervershoof	pwarnaar@freeler.nl
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	STOHA bulletin & Kas wimengel@hetnet.nl
1985	Niek Bolten 072 - 5116218	Groeneweg 78 1817 MP Alkmaar	info@bolten.net
1986	Ron Oudeman 072 - 5618910	Bovenweg 312 1834 CS Sint-Pancras	Afstudeerprijs roudeman@kws.nl
1987	Marten Kingma 072 - 5620025	Holz Müller-Teengsstraat 16 1827 PK Alkmaar	Voorzitter king.asma@multiweb.nl
1988	Fred Doodeman 072 - 5128772	Kon. Frederikastraat 8 1814 GT Alkmaar	Kas f.doodeman@ballast-nedam.nl
1989	Marc Hoogland 010 - 4562931	Gaastmeer 30 3068 PS Rotterdam	Open dagen
1990	Richard Leijen 072 - 5600246	Karveelstraat 89 1826 EJ Alkmaar	r.leijen@ushn.nl
1991	Rian Duinmeijer 072 - 5157550	Biesboschstraat 98 1823 WG Alkmaar	a.p.c.duinmeijer@tc.hsa.nl
1992	Mark Brattinga 072 - 5625020	Lepelaarstraat 26 1823 AT Alkmaar	STOHA bulletin m.brattinga@ushn.nl
1993	Annemieke Smit-Edelman 075 - 6704042	Blankvoorn 12 1562 LE Krommenie	Secretaris smit.edelman@worldonline.nl
1994	Marieke Klaver 072-5615261	St. Jorisstraat 6 1811 PD Alkmaar	m.c.j.klaver@arcadis.nl
1995	Cindy de Ruijter 020 - 6817158	Willem de Zwijgerlaan 364-3 1055 RD Amsterdam	Afstudeerprijs cindy.deruijter@grontmij.nl
1996	Bert-Jan de Bruin 0251-657245	Laan van Albertshoeve 164 1902 PT Castricum	bjbdebruin@avecodebondt.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 Tishauser 0224-215081	Essenlaan 40 1741 VN Schagen	info@stoha.nl of opatis@hotmail.com
2000	Hans van Twisk 0299-683312	Pijlenburg 5 1462 VL Middenbeemster	hpvt@hotmail.com
2001	Melle Ketting		melle.ketting@nl.yachtgroup.com

Overige Functionarissen

Bert Kuipers
072 - 5612212
Brandgansstraat 9
1826 GM Alkmaar
b.kuipers@tc.hsa.nl

Onno Witvliet
072 - 5183419
Systeembeheerder
Hogeschool Alkmaar
onno@tc.hsa.nl

Internetsite STOHA
Internet site Hogeschool
www.stoha.nl
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.

Reclame: het 2-jaarlijks verschijnen van dit gratis bulletin (in binnen- en buitenland) is mede mogelijk door middel van reclame door branche-eigen bedrijven.

Voor plaatsing van reclame kunt u contact opnemen met de redactie.

Redactie: Theo Lammerts, Wim Engel en Mark Brattinga.
E-mail: zie de lijst op afstudeerjaar: 1975, 1984, 1992

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: 800 stuks

