

Lijst met jaarcommissarissen

jaar	naam	adres	postcode	plaats	telefoon	email	functie
1975	Theo Lammerts	Kruiskroft 6	1935 AP	Egmond Binnen	072 - 5066856	theolammerts@zonnet.nl	STOHAbulletin
1976	Ben Hoedjes	Daalmeerpad 5	1834 AV	Sint-Pancras	072 - 5641554	ben.hoedjes@12move.nl	Afstudeerprijs
1977	Peter de Vries	Winkelwaard 466	1824 HW	Alkmaar	072 - 5621625	pdevries@enci.nl	
1978	Peter Donckerwolcke	Westerblokker 107a	1695 AC	Blokker	0229 - 246227	p.donckerwolcke@planet.nl	Penningmeester
1979	Jan Jorna	Ewisweg 48	1852 EL	Heiloo	072 - 5336812	janjorna@planet.nl	STOHA-plus
1980	Kees-Jan Groot	Gr. v. Aremberglaan 17	1964 JL	Heemskerk	0251 - 248172	fea.kees.groot@compaqnet.nl	Open dagen
1981	Roel Korf	Ganimesstraat 54	1562 ZM	Krommenie	075 - 6285780	rkorf@kws.nl	Open dagen
1982	Piet Warnaar	Slotlaan 29	1693 KV	Wervershoof	0228 - 581076	pwarnaar@freeler.nl	
1983	Rob Niele	S. van Beierenlaan 17	1934 GZ	Egmond a/d Hoef	072 - 5066037	rob.niele@grontmij.nl	STOHA-plus
1984	Wim Engel	Laan van Duurzaamheid 49	3824 DZ	Amersfoort	033 - 4559563	wimengel@hetnet.nl	STOHAbulletin & Kas
1985	Niek Bolten	Groeneweg 78	1817 MP	Alkmaar	072 - 5116218	info@bolten.net	
1986	Ron Oudemans	Bovenweg 312	1834 CS	Sint-Pancras	072 - 5618910	roudemans@kws.nl	Afstudeerprijs
1987	Marten Kingma	Holz Müller-Teengsstraat 16	1827 PK	Alkmaar	072 - 5620025	king.asma@tiscali.nl	Voorzitter
1988	Fred Doodeman	Kon. Frederikastraat 8	1814 GT	Alkmaar	072 - 5128772	f.doodeman@ballast-nedam.nl	Kas
1989	Marc Hoogland	Gaastmeer 30	3068 PS	Rotterdam	010 - 4562931		Open dagen
1990	Richard Leijen	Karveelstraat 89	1826 EJ	Alkmaar	072 - 5600246	r.leijen@ushn.nl	
1991	Rian Duinmeijer	Biesboschstraat 98	1823 WG	Alkmaar	072 - 5157550	a.p.c.duinmeijer@tm.hsa.nl	
1992	Mark Brattinga	Lepelaarstraat 26	1823 AT	Alkmaar	072 - 5625020	m.brattinga@ushn.nl	STOHAbulletin
1993	Annemieke Smit-Edelman	Kervelstraat 13	1562 AA	Krommenie	075 - 6704042	smit.edelman@worldonline.nl	Secretaris
1994	Marieke Klaver	St. Jorisstraat 6	1811 PD	Alkmaar	072 - 5615261	m.c.j.klaver@arcadis.nl	
1995	Cindy de Ruijter	Opaal 24	1703 CB	Heerhugowaard	072 - 5745808	cindy.deruijter@grontmij.nl	Afstudeerprijs
1996	Bert-Jan de Bruin	Laan van Albertshoeve 164	1902 PT	Castricum	0251 - 657245	bjbdebruin@avecodebondt.nl	
1997	Sandra Smit	Globdijk 3B	1484 ES	Graft	0299 - 671387	ssmit@velzen.nl	
1998	Marc Koks	Nieuwe Binnenweg 464	3023 EL	Rotterdam	010 - 4779919/ 072 - 5715268	marc_koks@hotmail.com	
1999	Jeroen Tishauer	Essenlaan 40	1741 VN	Schagen	0224 - 215081	info@stoha.nl of opatis@hotmail.com	
2000	Hans van Twisk	Pijlenburg 5	1462 VL	Middenbeemster	0299 - 683312	hpvt@hotmail.com	
2001	Melle Ketting	Arkplein 46	1826 DJ	Alkmaar	06 - 22541440	melle.ketting@nl.yachtgroup.com	

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.

STOHA

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

Redactie

Theo Lammerts, Wim Engel, Mark Brattinga en Mathijs Altena.
E-mail: stoharedactie@opmaken.nl

Kopij

Kopij vanuit elk afstudeerjaar is altijd van harte welkom. Dit kan gemakkelijk verwerkt worden indien aangeleverd op schijf of per E-mail in elk willekeurig IBM of Mac 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.

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.

Grafische vormgeving

Alt & A - grafische vormgeving, www.opmaken.nl

Drukkerij

Hogeschool INHOLLAND Alkmaar: Fred Niesten

Adressenbestand

Onno Witvliet (e-mail: onno@tc.hsa.nl)

Oplage: 900 stuks

STOHAagenda

01-02-2002

Deadline inleveren kopij STOHAbulletin

alt & a
grafische vormgeving

www.opmaken.nl
072 - 52 09 056

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

“Dat klopt, dat ben ik:
Hans Klaver!”

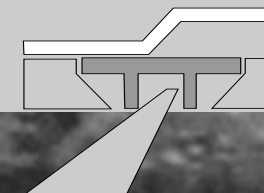
Karikaturist, Illustrator

☎ 023 5515313

e hans.klaver@wanadoo.nl



STOHAbulletin



TOM NEGENMAN OVER MAPUTO

Inhoudsopgave

- | | | | |
|---|---|----|--------------------------------|
| 2 | Redactioneel | 10 | Collage Inholland Alkmaar |
| 3 | Tom Negenman over Maputo | 11 | Vijfde baan Schiphol |
| 5 | Afstuderen | 14 | Van de voorzitter: onthaasten! |
| 6 | Opdrachtgeversrol verteld door Dirk Versluis | 15 | Notulen jaarvergadering |
| 8 | Interview Leon Berger - Het contact is gebleven | 16 | STOHAagenda |
| | | 16 | Lijst met jaarcommissarissen |

Redactioneel

De vernieuwing

Een nieuwe redactie. Nieuwe ideeën, een hoop ambities en een flinke dosis enthousiasme. Daar tekenden Wim Engel, Mathijs Altena en ondergetekende voor.

Inmiddels zijn we weer op aarde teruggekeerd en met twee benen in de klei geland. De ideeën waren goed, echter niet realiseerbaar in de tijd die wij er voor hadden.

Een welgemeend excuus is op zijn plaats voor de late verschijningsdatum van dit nummer en in het bijzonder aan allen die hun bijdrage (op tijd) hebben geleverd. Dit jaar moeten we het derhalve met één in plaats van twee nummers doen.

Naar onze mening is de nieuwe opzet en vooral de lay-out het wachten waard geweest. Ik hoop dat jullie er ook zo over denken.

e-mail en vakantie

Ik heb vakantie gehad. Heerlijk! Drie hele weken. Wij (mijn vrouw en ik) zijn naar Frankrijk geweest met onze vouwwagen. De zon, het mooie landschap, een goed glas wijn... wat wil een mens nog meer?

Uitgerust en wel verscheen ik weer op mijn werk. Een schoon bureau. Alle post keurig verwerkt. En mijn afdeling hard aan het werk. De complimenten aan mijn medewerkers en waarnemers.

Echter toen ik mijn PC op mijn werk aanzette schrok ik toch wel even. Wat een mailtjes... (ongeveer 200), gek werd ik daarvan.

- De lichten branden nog van auto met het kenteken ... die zijn nu wel uit.
- Fietsleuteltje gevonden... ik rij op een motor...
- Vandaag even niet inloggen op ... ik was toen op vakantie.
- Allerlei besprekingsverslagen ... etc.

Wil ik dat allemaal weten? Ik ben niet het type dat alle oude kranten gaat lezen als hij thuis komt. Als het echt belangrijk is dan hoor ik het evengoed wel.

De volgende keer machtig ik een medewerker mijn agenda schoon te houden en ook mijn elektronische post te verwerken. Dan doe ik weer ouderwets mijn rondje langs mijn collega's, directeur etc om te horen wat de echt belangrijke gebeurtenissen zijn geweest, die voor mij van belang zijn.

Toch is e-mail een prachtig medium. Ik ben een paar jaar geleden betrokken geweest bij een internationaal project. Dat zou een debacle zijn geworden als er geen e-mail geweest zou zijn.

Een oud studiegenoot, Ton Negenman, werkt bij het ministerie van Buitenlandse Zaken in Maputo (Mozambique). Ik heb hem via e-mail gevraagd iets te schrijven over zijn ervaringen aldaar. Binnen 24 uur kreeg ik een antwoord van hem. Tanteupos doet iets langer over ca. 9500 km enkele reis.

Toen ik dit opschreef vroeg ik mij af hoe lang internet en e-mail nu eigenlijk bestaan. Zoekend op internet kwam ik tegen, dat het idee van een World Wide Web dateert uit 1962. Het werd toen "Galactic Network" genoemd. (Hoe zo science fiction?). De eerste e-mail werd in 1971 verzonden door Ray Tomlinson. Hij slaagde er in om een boodschap te versturen van de ene naar de andere computer. Hij gebruikte het @ teken om aan te geven dat de boodschap naar een andere computer moest worden gestuurd. Het verbaasde mij, dat pas in 1989 de eerste aansluiting op Internet in Nederland een feit was.

Verder las ik dat door de digitale media er een totale omwenteling plaats zal vinden, die zijn weerslag zal hebben op alle aspecten van het maatschappelijk leven. Deze omwenteling zal tot stand gebracht worden door de generatie jongeren die in het jaar 2000 tussen de 2 en 20 jaar waren. Zij zijn de eersten die digitale media met de paplepel kregen ingegoten en zullen onder invloed daarvan andere, nieuwe gemeenschappen creëren. Deze nieuwe generatie weet meer van deze technologie dan de oudere generatie. Studenten zijn beter ingevoerd in cyber-onderwerpen dan hun leraren en bedrijven vragen zich af wat ze van deze kinderen kunnen verwachten als ze straks als werknemers de arbeidsmarkt betreden. Want deze generatie heeft op een andere manier dan de oudere generatie geleerd te werken, samen te werken en te creëren.

Er is geen onderwerp zo belangrijk voor ouders, leraren, beleidsmakers, marketeers, werkgevers, redactieleden van het STOHA bulletin en activisten dan het begrijpen van deze jonge generatie en wat ze van plan is te doen met haar digitale expertise.

theo.lammerts@freeler.nl

Even voorstellen Mathijs Altena



Hallo oud CT-ers,

Nooit gedacht dat ik ooit nog eens een "even voorstellen"-stukje voor het Stoha-bulletin zou schrijven. Om maar direct met de deur in huis te vallen: Ik ben Mathijs Altena en sinds kort de vormgever van het bulletin.

Hoe ik ooit bij CT ben beland? 't Was de leukste technische studie die ik in Alkmaar in 1993 kon vinden.

Wanneer ik ben afgestudeerd? In 1999 ben ik, mede dankzij Frans Vonck en Rian Duinmeijer,

afgestudeerd. Dat deed ik naast mijn werk als IT-er bij Yacht.

Wat ik nu doe? Ik ben spoorontwerper bij ARCADIS Infra in Amersfoort.

Hoe en waarom ik bij het bulletin verzeild ben geraakt? Hoe? Door te bellen met een van de redactieleden.

Waarom? Omdat ik al er een tijdje zin in had om het bulletin te restylen.

Of ik jaarcommissaris ben? Nee. Maar je hoeft ook geen jaarcommissaris te zijn om actief STOHA-lid te zijn.

Vragen? Mail me maar via mathijs@opmaken.nl

Notulen van de raad van jaarcommissarissen - 5 april 2002, Heerhugowaard

Aanwezig:

Ben Hoedjes(1976), Peter de Vries(1977), Peter Donckerwolcke(1978), Jan Jorna(1979), Kees-Jan Groot(1980), Roel Korf(1981), Piet Warnaar(1982), Rob Niele(1983), Gerard Stet(plv.1984), Ron Oudeman(1986), Marten Kingma(1987), Fred Doodeman(1988), Richard Leijen(1990), Rian Duinmeijer(1991), Mark Brattinga(1992), Annemieke Smit-Edelman(1993), Marieke Klaver(1994), Sandra Smit en Carl Stotefalk(1997), Jeroen Tishouser(1999), Rene Thijssen(plv.2000), Melle Ketting(2001)

Afwezig met afbericht:

Theo Lammert(1975), Wim Engel(1984), Niek Bolten(1985), Germaine Greefkes(1995), Bert-Jan de Bruin(1996), Marc Koks(1998)

Afwezig:

Marc Hoogland(1989), Bert Kuipers

Agenda:

1. Opening
2. Mededelingen en ingekomen stukken
3. Notulen 01-2
4. Financieel jaarverslag
5. Periodiek
6. Website
7. Stoha plus
8. Afstudeerprijs
9. Ontwikkelingen HTS
10. Rondvraag
11. Sluiting

Rond 19.50 lopen de jc's het pand binnen, eerst een bak koffie om vervolgens niet op tijd de vergadering te beginnen. Het Db heeft een vaste plek aan het hoofd van de ovale tafel, de rest schuift aan. Met deze massale opkomst zou het slimmer geweest zijn om in het midden te gaan zitten zodat de voorzitter niet zo hard hoeft te schreeuwen om de jc's in het gareel te houden.

1. Opening

Marten heet alle aanwezigen welkom en overhandigt Annemieke een cadeautje voor de gezinsuitbreiding (red. dank van een trotse moeder en dochter Nienke)

2. Mededelingen en ingekomen stukken

Peter de Vries komt later
Overleg met de Hogeschool Amsterdam wordt in klein comitè gevoerd. Cindy de Ruiter is vervangen door Germaine Greekens. Melle Ketting is de nieuwe jaarcommissaris voor 2001, hij is werkzaam via Yacht bij de gebr. Kessel bij de reconstructie Kooimeer.

Peter de Vries komt later en verstoort de vergadering door uitgebreid de naambordjes uit te delen.

3. Notulen 2001-2

Geen opmerkingen vanuit de groep.

4. Financieel jaarverslag

De kascommissie (Fred en Wim) hebben de stukken gecontroleerd en geen onvolkomenheden gevonden en de stukken ondertekend.

De Donaties lopen wederom terug ondanks dat het aantal donateurs toeneemt, dringend verzoek om weer eens een belronde voor je jaar te doen, jaarlijsten worden aan de commissarissen toegezonden.

De begroting 2002 is door de raad vastgesteld.

Het financiële verslag staat op het internet: www.stoha.nl

5. Periodiek

Complimenten voor het afgelopen bulletin. De bulletins zijn verstuurd voor de Kerst, maar de post heeft er lang over gedaan. Verzoek tot aanleveren advertenties. Mark maakt nog een bulletin en stelt zijn plaats in de commissie beschikbaar

6. Website

De site bestaat uit een paar pagina's, er zijn 550 bezoekers geregistreerd, waarvan 130 terugkerend.

De commissie is nog niet bij elkaar geweest om de site verder op te tuigen, na de vergadering wordt een afspraak gemaakt. Er dient nagedacht te worden over bescherming van persoonsgegevens, als alle afgestudeerden op de site geplaatst worden met hun huidige werkgever, zal daar bescherming voor moeten komen, bijvoorbeeld allen de jc te benaderen die een code kan verstrekken. Er dient nagedacht te worden over bescherming van persoonsgegevens, als alle afgestudeerden op de site geplaatst worden met hun huidige werkgever, zal daar bescherming voor moeten komen, bijvoorbeeld allen de jc te benaderen die een code kan verstrekken.

De voorgaande drie agenda punten leverde inhoudelijk veel discussie op waaruit weer zeer goede ideeën naar voren zijn gekomen, wij zijn toe aan een drankje, maar de voorzitter wil geen pauze inlassen.

7. Stoha-plus

Het programma van de excursie van 12 april is gewijzigd, het laatste onderdeel (hapje en drankje) vindt plaats op de Schuttevaer. Dit schip is van een donateur er stelt deze gratis ter beschikking. De drankjes worden normaal verrekend

Er is nog geen concreet plan voor de volgende excursie. Suggesties zijn welkom.

8. Afstudeerprijs

De prijs is uitgereikt eind januari, er was 1 genomineerde groep. Dit jaar waren er zeer hoge cijfers, zelfs een 10! Melle neemt de plek van Cindy over voor de commissie afstudeerprijs. Melle vraagt of sponsoring van bedrijven van de prijs bespreekbaar is, er hebben reeds meer bedrijven interesse getoond. Db wacht voorstellen af.

9. Ontwikkelingen HTS

Beroepenveld:
Vanaf het 1e jaar worden studenten gemotiveerd om zelf kennis te vergaren, zelf zaken ontdekken, waarbij voor de helft van de tijd lessen worden gegeven en voor de helft gewerkt wordt aan projecten. De school onderzoekt nog het aan de projecten diepgang gegeven kan worden. Er is een fusie gaande tussen Alkmaar, Haarlem, Delft en Diemen tot de Hogeschool in Holland.

10. Rondvraag

Geen zaken

11. Sluiting

Marten dankt alle aanwezigen.
De volgende vergadering is op 11 oktober 2002 te KWS, Heerhugowaard.

Biertje?

Herfsttijd: onthaasten !

De afgelopen periode zullen velen genoten hebben van hun zomervakantie. Een vakantie waarin je wat meer afstand hebt kunnen nemen van de drukte van het dagelijks bestaan en zo weer nieuwe energie hebt op gedaan om de komende periode er weer fris tegenaan te gaan.

Margreet de Boer, Minister van Sociale Zaken in het eerste kabinet Kok, introduceerde in één van haar nieuwjaars-toespraken voor haar personeel het begrip "onthaasten". In de maanden na deze toespraak kreeg het begrip veel aandacht in de pers en zoals normaal te doen gebruikelijk is, horen en lezen we er niet(s) meer over. Betekent dit dat iedereen ook inderdaad haar advies ter harte heeft genomen? Ik denk van niet. Kijk maar eens naar het bekende televisieprogramma "Blik op de weg". Hier zie je elke uitzending automobilisten met haast.

Het gevoel van onthaasten bekruipt mij stevast in de vakantie, zeker in de zonnige vakantieoorden. Voor mij een reden om drie jaar geleden na de zomervakantie bij mijn werkgever een vierdaagse werkweek voor te stellen. Hierdoor kreeg ik weer wat extra tijd voor andere dingen. Zo heb ik bijvoorbeeld de afgelopen twee jaren zitting genomen in onze commissie STOHA-afstudeerprijs.

De commissie STOHA-afstudeerprijs buigt zich in korte tijd over een aantal, door de Hogeschool genomineerde,

afstudeerprojecten en woont waar mogelijk de presentaties bij. De technische mogelijkheden voor de presentatie zijn, sinds mijn eigen studietijd, behoorlijk gemoderniseerd en maken in ieder geval een professionele indruk. De commissie kijkt echter niet alleen naar de voorkant van het rapport en de mooie plaatjes, maar ook zeker naar de uitvoerbaarheid. Ondanks de mogelijkheid die de Hogeschool Alkmaar biedt om tegenwoordig twee keer per schooljaar af te studeren, heeft de STOHA besloten om één keer per jaar de afstudeerprijs uit te reiken. Dit gebeurt tijdens de uitreiking van de getuigschriften in januari van het jaar daar opvolgend. Voor afstudeerjaar 2002 dus in januari 2003.

Op 12 april jl. werd een excursie gehouden naar het Naviduct in Enkhuizen. Het doet me genoeg om, naast een zekere vaste kern van excursiegangers elke keer weer nieuwe gezichten te zien. Na afloop van de excursie werd, zoals gebruikelijk, geborreld. Dit maal aan boord van de "Schuttevaer" in de haven van Enkhuizen. De gemaakte foto's van excursie en borrel zijn te zien op onze Website www.stoha.nl

Tot slot wens ik iedereen een onthaastende werkperiode toe.



Vanmorgen vroeg om zes uur opgestaan, na even naar de BBC wereldomroep geluisterd te hebben. De Afrikaanse winter houdt nu huis in Maputo en de zon is net op. 's Morgens is het heilig hier omdat we dicht aan de kust zitten, het is kil en de auto is nat en beslagen van de condens. Jinga de hond blaft naar de eerste voorbijgangers in de zijstraat langs ons hoekhuis: de schoolkinderen, huisbedienden, en huiswachters, die vele kilometers moeten lopen door de cementen stad naar hun school of werk; zelf wonen ze in de rieten stad. Openbaar vervoer is er nauwelijks en de minibuses zijn duur: 5.000 Meticais (1/4 Euro). Ik maan mijn vrouw en onze 10-jarige dochter om op te staan en haast te maken. Gisteren waren we ook al te laat op school.

Het ontbijt is vandaag eenvoudig en snel, wat brood met kaas (het laatste stukje van de Edammer die mijn zus had meegenomen uit Nederland toen ze hier op bezoek was) in de bijkeuken en niet buiten op het terras, het is te kil.

Even over zevenen rijden mijn dochter en ik naar de Maputo International School waar ze in groep 6 zit (de school volgt het Cambridge systeem en groep 6 is hetzelfde als groep 8 in Nederland). De afgelopen dagen heeft ze de Cito entree toets gedaan op de Nederlandse School Maputo, waar ze 's middags naar toe gaat, en daar is ze, hoewel het heel goed ging, nog niet echt van bijgekomen.

Om half acht loop ik de Ambassade binnen. Collega's die ook kinderen op school hebben, zijn reeds aanwezig.

Vandaag ben ik van plan om de laatste ruk te geven aan het beoordelingsdocument om begrotingssteun te gaan geven aan de water en sanitatie sector in Mozambique. De bedoeling

is om de Mozambikanen veel meer sturingskracht te geven in het uitvoeren van hun eigen sector beleid.

De water sector van Mozambique bestaat uit drie subsectoren: waterbeheer, stedelijke drinkwater voorziening en sanitatie, en rurale drinkwatervoorziening en sanitatie. De infrastructuur hiervoor is sinds het vertrek van de Portugezen in 1975 nauwelijks vernieuwd of bijgehouden. Economisch en technisch is het meeste afgeschreven, maar in de praktijk moeten er verdubbelde prestaties door geleverd worden. Dat gaat dus niet. Massieve investeringen vinden er nu plaats om de boel ten minste op te kalefateren, te vernieuwen en er voor te zorgen dat de absolute armen in Mozambique tenminste een menswaardig bestaan hebben. Vele donoren, waaronder Nederland, dragen hieraan bij door middel van de ontwikkelingssamenwerking.

Studie en buitenland

Na mijn studie civiele techniek aan de HTS Alkmaar afgerond te hebben in 1975 ben ik direct doorgegaan aan de TU Delft. Daar ben ik geïnteresseerd geraakt in de gezondheidstechniek en met name de drinkwater voorziening op basis van grondwater. Ontwikkelingslanden trokken daarbij mijn speciale aandacht.

Mijn professionele carrière ben ik toen begonnen, eind 1981, bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken als assistent-deskundige in het Hydrologie Project Mozambique. Daarna ben ik gaan werken voor het Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen TNO in Sudan, Yemen en Nederland (Delft) als projectleider en Hoofd van de Sectie



STOHA strip

door Hans Klaver

STOHA bulletin

ook op internet

www.stoha.nl

Grondwater Internationale Samenwerking. Het buitenland fascineert mij. De verschillende culturen, de natuur, en de uitdaging om je kennis over te dragen en de mogelijkheden om in mensen te investeren. Wanneer je me vraagt welke van de landen waar ik gewerkt heb ik het leukste vind, kan ik alleen maar zeggen dat ieder land op zich een unieke ervaring is geweest, ook het weer terug zijn in Nederland voor 6 jaar.



De Sudanese collega's waren uitstekend opgeleide erudiete mensen die ik niets hoefde wijs te maken, alleen maar te assisteren. Het begroetingsceremonieel was iedere morgen weer uitgebreid en complex en je ging met veel respect met elkaar om. Dat was ook in Yemen zo, hoewel de Yemenieten veel directer waren en minder opgeleid. Vrienden worden was belangrijker dan collega zijn, en je kon pas een goede collega worden wanneer je vrienden was: je deed tenslotte alleen zaken met een vriend!

Terugkomen in Nederland was een omgekeerde cultuur schok: de drukte, de werkdruk, het haasten en de over-optimalisatie in de techniek: het perfecte als vijand van het goede. De koele bekeken Hollander: de homo economicus.

Mozambique

De Mozambikanen zijn hele aardige mensen. En ik ben blij om hier na 14 jaar weer terug te zijn. Mijn functie op de Ambassade te Maputo is Thema Deskundige Water en Sanitatie in de rang van Eerste Ambassade Secretaris. Na het Tweede Wereld Water Forum in Den Haag in 2000 kwamen er meer fondsen vrij voor water en sanitatie in de ontwikkelingslanden. Buitenlandse Zaken was toen op zoek

naar een aantal specialisten om in de landen te plaatsen die water als sleutel sector hadden gekozen. Toen heb ik de overstap gemaakt van TNO naar Buitenlandse Zaken.

Mijn Portugees is vloeiend en dat helpt in de intensieve dialoog die we als Ambassade hebben met de Mozambikanen over het organiseren van de sector hulp. Daar Nederland al meer dan 20 jaar samenwerkt met Mozambique hebben we een vertrouwensrelatie, dat helpt. Het is veel

moeiler om met de vele donoren samen te werken! Mijn wens is dat we met het nieuwe samenwerkingsprogramma echt een verschil gaan maken en dat we de hervormingen in de sector kunnen versnellen. Belangrijk is daarbij dat we echt de armste groepen mensen in de rurale gebieden kunnen bereiken. Daar heeft Mozambique een heleboel goed opgeleide technische mensen voor nodig op verschillende niveau's.

Na een lange dag is het me gelukt om dit stukje er nog even uit te persen voor STOHA. Het STOHA bloed kruipt waar het niet gaan kan! Theo Lammerts had ook nog gevraagd om een foto. Nu is Mozambique één fantastische grote veranda die uitkijkt over de Indische Oceaan (2300 km kust) die moeilijk in een foto te vangen is. Dus dat moeten we maar niet proberen. Natuurlijk willen we enige infrastructuur zien.

Ik sluit een aantal foto's bij van de Maccaretane stuw in en de dijken langs de Limpopo rivier die met Nederlandse hulp na de overstromingen in 2000 gereconstrueerd zijn. De foto's zijn gemaakt tijdens het bezoek van Prins Willem Alexander aan Mozambique in oktober 2000. De Prins werd begeleid door de Mozambikaanse minister van Publieke Werken en Huisvesting.



vervangen dient te worden.

Na aanbrengen van de deklaag wordt de baan voorzien van een anti-skid laag, zodat de baan stroef genoeg is voor landende en opstijgende vliegtuigen. Tenslotte worden de belijning, de armaturen en de navigatiehulpmiddelen aangebracht.

Het rijbaanstelsel

De rijbanen zijn 23 meter breed met aan weerszijden een verharde shoulder van 7,5 meter breed. Het verharde oppervlakte heeft daarmee een totale breedte van 38 meter.

De twee 'de-icing' platforms kunnen ieder plaats bieden aan twee vliegtuigen of één toekomstige Super Jumbo. Ook voor de bouw van het rijbaanstelsel worden er eerst randsloten gegraven en een werkweg aangelegd. In verband met de betere grondgesteldheid ter plaatse van de rijbanen wordt er geen gebruik gemaakt van de IFCO-methode. Bij de rijbanen wordt er gebruik gemaakt van traditionele voorbelasting met een overhoogte van zand, de volledige zetting is hiermee na ca. zes maanden bereikt. Het zand uit de voorbelasting is binnen het werkerrein hergebruikt.

De rijbanen en de platforms kennen een zelfde constructieopbouw als de start- en landingsbaan.

De hoofdrijbaan zal de Zwanenburgbaan kruisen, deze kruispunten worden in luchtvaartjargon 'oversteken' genoemd. De meest noordelijke overstek wordt in het tweede kwartaal 2002 door CMS aangelegd. Hiervoor zal de Zwanenburgbaan dan ongeveer twee weken (deels) buiten gebruik worden gesteld. In totaal zijn voor het taxiënd vliegverkeer vier oversteken gepland. De overige drie behoren niet meer tot het werk van CMS en deze zullen in 2003 worden aangelegd.

Viaduct over Hoofdvaart

De aanleg van de viaducten over de Hoofdvaart is aanbesteed aan de aannemerscombinatie Welling en Bögl. Het vliegtuigviaduct over de Hoofdvaart krijgt flauwe hellingen,

omdat vliegtuigen niet over een 'steile' hoek kunnen taxiën. Ook mag het zicht vanuit de verkeerstoren niet gehinderd worden. Daarom worden de Hoofdweg West en Oost, de fietspaden en de voetpaden, verlaagd in een bakconstructie gelegd. Bij het bepalen van de hoogte van het viaduct moest ook rekening worden gehouden met doorgang voor varend verkeer op de Hoofdvaart, volgens de eisen van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer. Naast het viaduct voor vliegtuigen wordt ook een viaduct voor de dienstweg aangelegd. Wanneer de vijfde baan in gebruik genomen is, wordt deze weg gebruikt voor het operationele verkeer van en naar de luchthaven, zoals brandweer- en onderhoudsvoertuigen.

Viaduct over A5

De taxibaan van de Zwanenburgbaan naar de vijfde baan zal ook de A5, die momenteel aangelegd wordt door Rijkswaterstaat, kruisen. Hiervoor wordt ook een viaduct aangelegd. Deze bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat. Waar de hoofdrijbaan de A5 kruist wordt over een lengte van 900 meter een verdiepte bak aangelegd. Het wegverkeer rijdt straks onder de taxibaan door. Het viaduct

voor de rijbaan is medio maart 2001 gereed gekomen, zodat er voor CMS nog voldoende tijd overblijft om de rijbaan op het viaduct aan te leggen en de aansluiting met de Zwanenburgbaan mogelijk te maken. De A5 wordt in 2003 voor verkeer opengesteld.

Tot slot

Uit voorgaande blijkt toch wel dat de bouw van een landingsbaan wat meer inhoud dan de aanleg van een breed fietspad.

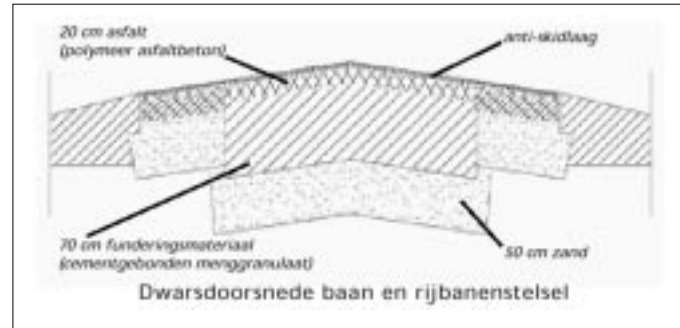
Ik ben dan ook heel blij dat ik van de KWS de mogelijkheid heb gekregen om aan dit project mee te werken. Verder hoop ik dat u op deze manier een goede indruk heeft gekregen van de werkzaamheden benodigd voor het project de Vijfde Baan.

Jurriaan Heistek.

Jheistek@kws.nl



De baan krijgt een lengte van 3.800 meter. Het verharde gedeelte is in totaal 75 meter breed. Voor de vijfde baan, inclusief taxibaan, rijbanen, groenstroken en watergangen is ongeveer 500 hectare grond benodigd.



Aanbesteding

In de aanbesteding van de bouwwerkzaamheden is onderscheid gemaakt tussen de aanleg van baan en rijbanenstelsel en de bouw van het kunstwerk over de Hoofdvaart. De aanleg van de baan en het rijbanenstelsel met alle bijkomende werkzaamheden is na verschillende onderhandelingen gegund aan de Combinatie Mainport Schiphol. De opdracht voor de bouw van het kunstwerk over de Hoofdvaart is verstrekt aan de combinatie Welling Didam en Max Bögl.

Verder wordt door Rijkswaterstaat de bouw verzorgd van het kunstwerk over de A5; dit wordt uitgevoerd door de combinatie A5.

Wat kost de vijfde baan?

- ca. 140 miljoen gulden - voor grondaankopen.
- ca. 85 miljoen gulden - voor voorbereidende werkzaamheden buiten de vijfde baan.
- ca. 375 miljoen gulden voor aanleg baan, rijbanenstelsel en bijbehorend werk.
- ca. 40 miljoen gulden - voor bouw viaducten en bijbehorend werk.
- ca. 60 miljoen gulden voor andere kunstwerken en aanpassingen, waaronder viaduct over A5.

Totaal ca. 700 miljoen gulden.

Deze bedragen zijn inclusief studies, voorbereiding, vergunningen, projectmanagement e.d..

De bouw van de vijfde baan

September 2000 werd er gestart met de werkzaamheden van de vijfde baan. Er werd begonnen met de graafwerkzaamheden van de randsloten. Deze graafwerkzaamheden konden niet direct volledig uitgevoerd worden, aangezien er ten behoeve van de vergunning nog enkele opbarstberekeringen gemaakt dienden te worden. Na goedkeuring konden de randsloten, die de omtrek volgen van het toekomstige airside gebied en de waterhuishouding waarborgen, gegraven

worden. Gelijktijdig werd er gestart met de aanleg van een werkweg en de dienstwegen. De dienstwegen worden in eerste instantie tevens gebruikt als werkwegen.

Voordat het cunet gegraven wordt, worden de diepdrains van de IFCO-methode aangebracht. In verband met de zeer hoge eisen die gesteld worden aan de restzetting, de uiteindelijke vlakheid en de snelheid van zetting is er door de opdrachtgever gekozen voor het toepassen van IFCO (Intensief Forcerend Consolideren van de Ondergrond). Door deze drains wordt het aanwezige water en lucht uit de grond gepompt en wordt de grond min of meer vacuüm getrokken. Met deze methode was het de bedoeling om in drie maanden tijd de grond voldoende te laten inklinken; dit is echter niet overal gelukt derhalve was er op een aantal plaatsen een langere zettingstijd benodigd.

Na het aanbrengen van de diepdrains wordt het cunet ontgraven en het cunetzand aangebracht, ten behoeve van de zetting wordt er tevens een afsluitende folie en een laag voorbelastingzand aangebracht. De IFCO wordt in vakken van ca. 200 m¹ aangebracht om een ideale 'trein' van werkzaamheden te bewerkstelligen. Ter voorkoming van aanzuiging van de zijkant van de baan is er, om de gehele baan heen, een bentonietscherm aangebracht.

Na het bereiken van de volledige zetting van de ondergrond is er medio 2001 gestart met het aanbrengen van de verschillende funderingslagen waaruit de baan is opgebouwd. Het verharde gedeelte van de baan is totaal 75 meter breed. In het midden is de totale constructiehoogte van de baan ca. 1,40 m¹, naar weerszijde loopt de constructiehoogte af naar ca. 0,80 m¹ bij de shoulders. De shoulders zijn in totaal 15 meter breed, zodat de baan zelf 60 meter breed is.

De eerste laag wordt gevormd door 0,50 m¹ zand, de tweede laag wordt gevormd door 0,70 m¹ cementgebonden funderingsmateriaal. De grote hoeveelheden zand en funderingsmateriaal zijn per as aangevoerd.

Wellicht heeft u in de krant gelezen dat deze transporten in eerste instantie door Zwanenburg heen gingen, hier kwam de gemeente echter vrij snel tegen in opstand, wat resulteerde in een langere transportroute via het knooppunt Rottepolderplein.

Vervolgens worden op deze funderingslagen vier lagen asfalt aangebracht. Bij het aanbrengen van het asfalt wordt rekening gehouden met de kabels en de armaturen die nodig zijn voor de baanverlichting en de systemen van de luchtverkeersleiding. Deze kabels worden namelijk reeds in de tweede laag asfalt ingezaagd en aangebracht, dit wordt ook wel 'Brussel-variant' genoemd. Dit wordt gedaan zodat de bedrading niet opnieuw aangebracht hoeft te worden als de deklaag in de toekomst

afstudeerproject

Ontsluiting Vathorst - A28

Afstudeerteam 2.2 (sep. 2001 / jan.2002): Vathorst-HTS

Teamleden: Jan Blankendaal, Paul Dekker, Ivar Rood, Gina de Rooij, Jeroen van Velzen

Vathorst is de naam van het nieuwe stadsdeel van Amersfoort dat tussen 2000 en 2012 zal worden gerealiseerd. Het zal gerealiseerd worden tussen Amersfoort en Nijkerk, ten Noordwesten van knooppunt Hoevelaken. Het gaat om een stadsdeel van formaat met straks bijna 11.000 woningen en alle daarbij behorende voorzieningen in omvang vergelijkbaar met plaatsen als Leusden, Baarn en Nijkerk stad. Naast woningen komt er ook een kantorenterrein en een bedrijventerrein. De VINEX-locatie Vathorst moet worden ontsloten door de ringweg van de woonwijk te verbinden met de omliggende autosnelwegen (A1 en A28). Afstudeerteam Vathorst-HTS heeft een ontwerp voor de ontsluitingsweg met de A28 gemaakt. Het project is opgebouwd uit vijf deelprojecten, ieder teamlid heeft één deel uitgewerkt. Voor alle onderdelen waaruit het project is opgebouwd is een alternatievenstudie gedaan. Na het bepalen van het "beste" alternatief zijn de



onderdelen verder gedetailleerd. Van de kunstwerken zijn ontwerpberekeningen gemaakt. Hieronder zijn de verschillende onderdelen genoemd:

Het tracé van de ontsluitingsweg is bepaald met behulp van de nieuwe richtlijnen volgens het "Duurzaam veilig" principe. Tevens zijn geluidswerende voorzieningen, zoals geluidssarme asfaltconstructies, geluidskerende constructies en het grondlichaam van de geluidswal onderzocht. Voor de aansluiting met de rijksweg A28 wordt een half klaverblad toegepast. De kruisingen zijn uitgevoerd met rotondes. Los hiervan is onderzocht of een warmtewisselingsysteem in de ontsluitingsweg haalbaar is. Het viaduct over de A28 bestaat uit vier

overspanningen; de totale lengte van het kunstwerk is ca. 85 m. Uitgangspunt hierbij is de toekomstige 4x2 situatie van de A28. De kruising met de Domstraat is een ter plaatse gestorte betonnen onderdoorgang. Ter plaatse van deze kruising wordt een geluidsscherm geplaatst zodat de geluidswerende voorziening niet onderbroken wordt. De kruising met de spoorlijn Amersfoort - Zwolle is uitgevoerd als een scheve kruising. Het kunstwerk heeft een totale lengte van ca. 80 meter en bestaat uit drie overspanningen.

Het afstudeerproject is uitgevoerd binnen ingenieursbureau DHV Milieu en Infrastructuur te Amersfoort. Het afstudeerproject benaderde de opzet van een project organisatie. Er werden regelmatig besprekingen gehouden (hierbij werden ook notulen bijgehouden) zodat iedereen het overzicht behield en wist waar een ieder mee bezig was. Er werd gewerkt alsof er een opdrachtgever (gemeente Amersfoort) aanwezig was. Tijdens de uitvoering van het project kwamen we in aanraking met vele partijen vanwege de verschillende soorten kruisingen (spoor, rijksweg en met bestaande infrastructuur) en het overschrijden van gemeentegrenzen.



Opdrachtgeversrol

verteld door Dirk Versluis

Dirk studeerde in 1986 af aan de HTS Alkmaar en begon zijn loopbaan na z'n Militaire Dienst en z'n reis door Zuid Amerika, bij de firma Groot uit De Woude. Hiermee stapte hij in de voetsporen van opa Dirk en vader Rien Versluis die ook bij de firma Groot hebben gewerkt.

In 1991 stapte Dirk over naar de gemeente Amsterdam. Momenteel werkt Dirk als projectmanager aan grootschalige infrastructurele projecten zoals de reconstructie van de Westerdoksdijk, onderdeel van de herinrichting van het Westerdokseiland. Het Westerdokseiland is één van de eilanden op de Zuidelijke IJ-oever die ontwikkeld worden. Er komen ca. 900 woningen, een hotel, een parkeergarage en kantorenruimte.

Dirk en ik kennen elkaar van het project Westerdokseiland en



spreken elkaar regelmatig. Op een gegeven moment kwam ons verleden ter sprake en het bleek dat wij beiden op de HTS Alkmaar hadden gezeten. Ik stelde voor om hem te interviewen over zijn werk als opdrachtgever. Dirk was enthousiast en gaf te kennen het over de opdrachtgeversrol te willen hebben. Op 23 april 2002 was het dan zover. Ik werd op kantoor van dIVV in Amsterdam ontvangen door de altijd belangstellende en vriendelijke Dirk. Na het nuttigen van een kop koffie in het bedrijfsrestaurant en bijgepraat te hebben over het werk, kon het daadwerkelijke interview van start gaan.

HTS

Het begon dus allemaal op de HTS te Alkmaar. In het stagejaar verbleef Dirk in Qatar, een arabisch emiraat gelegen aan de

Persische Golf met als buurland Saoedi Arabië. Dirk was assistent uitvoerder en hij heeft er twee leuke projecten meegemaakt.

Het eerste project was het bouwen van een paleis in de hoofdstad Doha voor de sjeik van Qatar. Het paleis werd opgebouwd uit prefab betonelementen met graniet uit Noorwegen. Door dit graniet lag het paleis letterlijk te schitteren in de zon.

Het tweede project was het uitbaggeren van de haven Al Ghor ten behoeve van de garnalenvissers. Het was een lastig project, met name het verwijderen van de stenen op de zeebodem. Klachten van de garnalenvissers hadden aan het licht gebracht dat de aannemer iets te vrij was geweest in het bepalen van een stortplaats voor het vrijgekomen gesteente.

Zijn tweede stage was Dirk werkzaam bij Oranjewoud in Schermerhorn als tekenaar en toezichthouder.

Dirk is als constructeur samen met Clemens van Kemenade, Joris Jan de Vries en Bart Winter afgestudeerd aan het project "Open Zeehaven – Balgzandkanaal" te Den Helder.

Loopbaan

Dirk begon zijn loopbaan dus bij de firma Groot in De Woude. Dirk was inmiddels met zijn studie Economie begonnen, maar dit was na verloop van tijd niet meer met zijn werk te combineren. In 1991 is Dirk naar de gemeente Amsterdam overgestapt. Vanaf dat moment heeft hij zijn studie weer opgepakt en na 2,5 jaar studeerde hij af.

Van 1994 tot 1997 was Dirk hoofd van de afdeling



"Een nieuwe baan op oude klei"

In september 2000 is het project de "Vijfde Baan" van start gegaan. Maar voordat de vliegtuigen van deze baan gebruik kunnen maken, is er en dient er nog heel wat te gebeuren. Er wordt ook wel eens geroepen: "Zo moeilijk is het toch niet, het is gewoon een breed fietspad", maar uit eigen ervaring kan ik zeggen dat het toch wel iets meer is dan dat.

Ik ben Jurriaan Heistek, afgestudeerd in 1997 aan de HTS Alkmaar. Na mijn afstuderen ben ik bij de Koninklijke Wegenbouw Stevin (KWS) gaan werken. Voor de KWS ben ik gedetacheerd bij de Combinatie Mainport Schiphol (CMS). De Combinatie Mainport Schiphol bestaat uit de aannemingsbedrijven Vermeer, Ballast Nedam, Heijmans en KWS. Vanaf het begin van de werkzaamheden ben ik bij dit project betrokken. Voor CMS doe ik alle voorkomende bedrijfsbureau werkzaamheden, zoals accorderen, projectadministratie, inkoop, calculatie, afhandelen meer- en minderwerk e.d..

Algemeen

De Vijfde baan komt op 2.100 m1 afstand ten noordwesten van de Zwanenburgbaan te liggen. De baan krijgt een lengte van 3.800 m1 en het verhardingsgedeelte is totaal 75 m1 breed. De officiële benaming van de vijfde baan is 18-36, omdat de geografische ligging bijna exact Noord - Zuid is. De

ene kant van de baan ligt op de kompasroos op 180 graden en de andere kant op 360 graden. De vijfde baan ligt hiermee vrijwel parallel met de Zwanenburgbaan (01L-19R) en de Aalsmeerbaan (01R-19L).

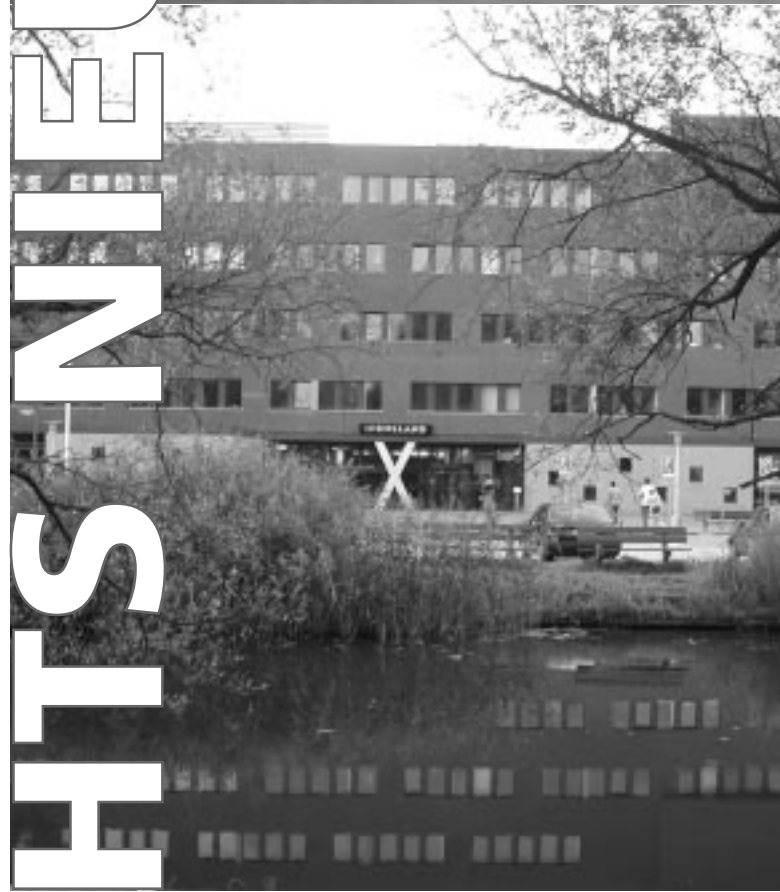
Om de vliegtuigen die op de vijfde baan landen en starten van en naar de terminal te laten taxiën, wordt een rijbanenstelsel aangelegd. Dit rijbanenstelsel bestaat uit een hoofd-rijbaan en rijbanen die dienen als toe- en afritten van de vijfde baan. Naast de hoofd-rijbaan worden twee "de-icing" platforms aangelegd, om de vliegtuigen voor de start van ijsvorming te ontdoen. De hoofd-rijbaan verbindt de vijfde baan met de Zwanenburgbaan en kruist de in aanleg zijnde A5 en de Hoofdvaart.

Om bij calamiteiten snel te kunnen reageren, wordt aan de oostkant van de baan een brandweerkazerne aangelegd. Langs de Vijfhuizerweg wordt door de Luchtverkeersleiding Nederland een grondradar geplaatst, die bij slecht weer als een extra set ogen voor de verkeersleiders in de verkeerstoren zal fungeren.

Enige hoeveelheden

Om enig inzicht te geven in de grootte van het werk, volgt hieronder een kort overzicht van enkele hoeveelheden.

Frezen grasmat	circa	23.800	are
Grond ontgraven, vervoeren en verwerken	circa	545.000	m3
Verwerken en leveren (drain-)zand	circa	800.000	m3
Aanbrengen beschoeiing	circa	25.000	m1
Aanbrengen drainage (cunet-, veld- en IFCO drainage)	circa	306.700	m1
Aanbrengen betonriool	circa	1.770	m1
Aanbrengen kunststofriool	circa	21.660	m1
Aanbrengen goten langs baan en rijbaan	circa	17.400	m1
Aanbrengen funderingsmateriaal	circa	745.000	ton
Aanbrengen asfalt	circa	250.000	ton
Aanbrengen brug	circa	4	stuks
Aanbrengen betondeuker	circa	500	m1
Aanbrengen oppervlak behandeling	circa	253.000	m2



Vorbereiding en Ondersteuning bij de afdeling Infrastructuur van de dienst Stedelijk Beheer. In 1997 is de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer opgericht. De afdeling Infrastructuur is in zijn geheel overgegaan naar deze nieuwe dienst. Vanaf 1998 werkt Dirk als projectmanager op de afdeling Projecten bij de dienst IVV.

Opdrachtgeversrol

Als projectmanager bij de opdrachtgever moet je je afvragen welke rol je wilt vervullen. Het gaat om de opdrachtgeversrol in relatie tot de opdrachtnemer, zo vertelt Dirk. In 2001 is binnen dIVV door de projectmanagers een training gevolgd betreffende hoe vorm te geven aan de te vervullen opdrachtgeversrol.

Hierin zijn drie rollen te onderscheiden:

1. Kan-rol
2. Zal-rol
3. Doe-rol

De opdrachtgever vervult in principe de kan-rol, dit betekent de noodzakelijke randvoorwaarden scheppen en eisen formuleren. Denk bijvoorbeeld aan het zorgdragen voor de besluitvorming, vergunningen en afstemming met de omgeving. De projectmanager zal in zijn kan-rol initiëren, op hoofdlijnen sturen, randvoorwaarden scheppen en uitgangspunten bepalen voor het beoogde resultaat.

De zal-rol, vervuld door b.v. een ingenieursbureau, zal de realisatie van het project moeten verwezenlijken binnen de bovengenoemde randvoorwaarden. Hiervoor is een gedegen voorbereiding nodig, een goede planning en een goede aansturing en monitoring van de aannemer die de doe-rol heeft.

Deze rollen kunnen ook binnen een organisatie bestaan. De projectmanager vervult dan de kan-rol, de adviseur de zal-rol en de werkvoorbereider en de secretaresse de doe-rol.

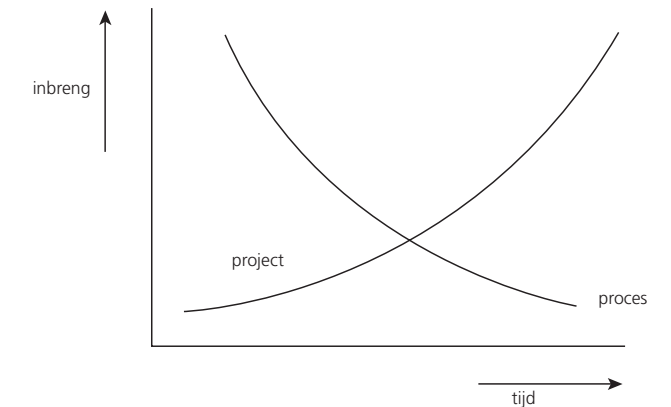
De adviseur kan uit eigen organisatie of van een extern bureau zijn. Er is ook een mogelijkheid de externe adviseur in te huren. Deze rolverdeling is zeer goed toe te passen in een projectmatige omgeving. In Amsterdam wordt voor de meeste Infrastructurele projecten gebruik gemaakt van het PBI (Planfase Besluit Infrastructuur) of een fasering die hier op lijkt.

Het PBI kent de volgende fasen:

1. Idee
2. Initiatief
3. Haalbaarheid
4. Ontwerp (Voorontwerp, Definitief Ontwerp en Bestek)
5. Realisatie
6. Beheer

De proces- c.q. projectmatige aanpak hangt af van de fase (tijd) waarin het project zich bevindt (zie grafiek hieronder). De procesmanager kan dezelfde persoon zijn als de

projectmanager maar er zijn ook voorbeelden dat dit door verschillende personen wordt gedaan. Een procesmanager geeft sturing, zorgt voor afstemming en draagvlak en kiest voor een meer beleidsmatige benadering, terwijl een projectmanager meer resultaatgericht, inhoudelijk, controlerend en afgebakend opereert. Zowel proces- als projectsturing vindt plaats in alle fasen maar de nadruk op het procesmanagement is groter in de beginfase. In de uitvoering is het projectmanagement dominant.



De tijdbalk wordt verdeeld in de zes bovengenoemde fasen. De fasen vallen onder verantwoordelijkheid van verschillende afdelingen binnen dIVV. Het streven is dat binnen dIVV er één persoon is die een project in alle fasen trekt. Dit zal niet altijd mogelijk zijn omdat het bij sommige projecten 10 tot 20 jaar duurt voordat een idee wordt uitgevoerd, b.v. de NoordZuid lijn

Fase 1 t/m 3	: Strategie	-> beleid
Fase 4 en 5	: Projecten	-> maatregelen
Fase 6	: Beheer	-> beheer

Wanneer worden de rollen nu naar behoren vervuld? Oftewel wanneer ben je nu een professionele opdrachtgever? De opdrachtgever zal het resultaat dat hij wil bereiken goed moeten omschrijven. De opdrachtnemer moet de opdracht goed begrijpen en moet deskundig zijn anders wordt het beoogde resultaat niet gerealiseerd. Om het resultaat te kunnen beoordelen zal de opdrachtgever na elke fase het resultaat moeten toetsen. Hiervoor heeft hij kennis van zaken nodig. Indien dit niet het geval is kan er een second opinion worden gevraagd aan een deskundige.

Hoe ervaart Dirk zijn kan-rol binnen dIVV?

Het is lastig om tegelijk project- en procesmanager te zijn, maar Dirk vindt beide rollen erg interessant. Het is elke keer weer een uitdaging om voor elkaar te krijgen wat je van tevoren hebt bedacht. Een valkuil is om te inhoudelijk in te gaan op details. Het kost hem erg veel energie om door iemand wat gedaan te krijgen en wederzijds begrip te krijgen voor de verschillende rollen.

Het interview is gehouden op 23 april 2002 door Wim Engel.

Afgelopen winter heb ik Leon Berger gevraagd of hij het leuk zou vinden om door mij voor het STOHA bulletin geïnterviewd te worden. Hij zei ja, en na het verzetten van de eerste afspraak vond de tweede afspraak plaats op 10 april jl. in restaurant L'Hirondelle in Hoofddorp. Ik had nog een lunch van Leon tegoe sinds 1996.

We zijn elkaar tegen het lijf gelopen in de eerste klas van de HTS, in 1980. Leon is na een omweg via de TH op de HTS beland en in 1985 afgestudeerd.

Interview Leon Berger

Het contact is gebleven



Stage

Tijdens zijn eerste stage in 1983 werkte Leon eerst bij De Rooy Bouw als assistent uitvoerder c.q. uitzetter. Het was in die stageperiode vooral warm. Zelfs zo warm dat een brug vanwege onvoldoende bereikte betonsterkte moest worden afgebroken. Het was de bekende manasje-van-alles stage, waarbij het één keer bijna mis ging. Uitzetten doe je natuurlijk met de tekening erbij, maar als die nog een brug verder in de keet ligt kan je het wel uit je hoofd. Helaas was het geen 14.37 meter maar 17.34 (na al die jaren zijn die getallen nog ingesleten in het geheugen). Gelukkig was de fout nogal zichtbaar. Het is maar een keer echt fout gegaan. Een in spiegelbeeld gelezen kaart zette Amsterdam-Noord 3 uur zonder telefoon.

De tweede stage (1984) was vooral koud (-20 graden). Deze stage was bij Zanen-Verstoep, 5 weken in Ramsgate (Engeland) en van maart t/m augustus in Malmö (Zweden). Het betrof in beide gevallen het uitbaggeren van een haven. Engeland was vooral een kleren-probleem, de bedoeling was één week en dat werden er uiteindelijk vijf. Daar was de koffer niet op berekend. In Zweden was het grootste probleem de hardheid van de uit te baggeren grondlagen. Het kostte de aannemer dan ook veel moeite om te voldoen aan het gevraagde. In de hardste lagen moesten de tanden van de cutterzuiger elke acht minuten vervangen worden. Ook de transportbuizen waren nogal onderhevig aan slijtage, m.n. de bochten. Het was de taak van Leon om periodiek de

wanddikte van de buizen op te meten. Uiteindelijk heeft Leon het tot lasbaas geschopt, met ca. 30 Zweedse en Finse lassers aan het werk. Het schip, de Taurus, was toendertijd erg modern, en de eerste aanraking met automatisering vond aan boord plaats. De interesse was gewekt.

Afstuderen

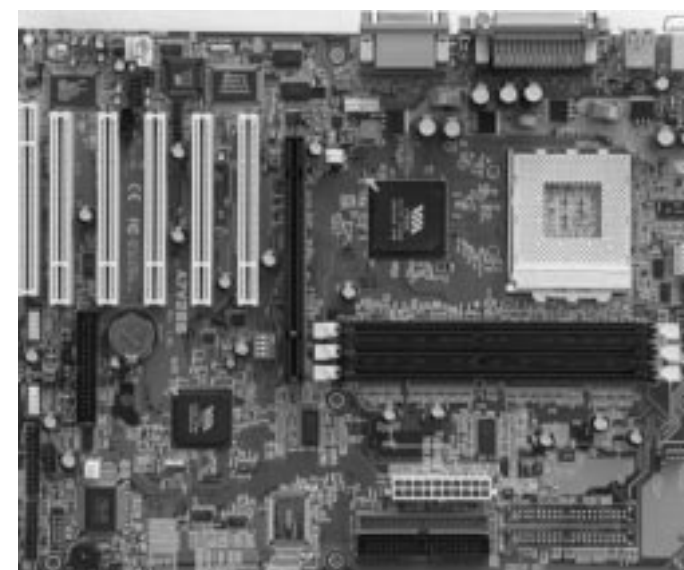
Vanaf dat moment werd informatica steeds belangrijker. Ook tijdens het afstuderen, de berekening van de onderbouw van een boorplatform, werd driftig gebruik gemaakt van automatiseringsmiddelen (de PC was nog niet echt in gebruik, de Commodore 64 was - naast de schoolcomputer, het enig beschikbare rekentuing).

Het was nog niet zo eenvoudig om op een booreiland af te studeren. Jos Schot, die samen met Leon dit project wel wilde doen, had moeite om begeleiding te vinden (Leon zat toen nog in Zweden). De heer Jansen zag dat platform-idee niet zo zitten, maar gelukkig, de heer Borggreve wilde het avontuur wel aan. Hij gaf wel meteen aan dat de heren er alleen voor stonden als het ingewikkeld werd. Toch de stap genomen, en ondersteuning gezocht bij het bedrijfsleven. Aannemer Heerema werd bereid gevonden de ondersteuning te leveren die zij nodig hadden.

Ook tijdens het afstuderen speelde de computer dus een grote rol, zeer tot afgrijzen van de HTS systeembeheerder. In eerste instantie werd de computer opgeblazen door een eigen geschreven programma om de krachten ten gevolge van de golfslag te bepalen en veel later gebeurde dit in nog ernstiger mate toen het platform berekend werd.

Het effect van de golfslag op het boorplatform is met behulp van de vakwerkprogramma's Genisys(2D) en Susan(3D) berekend. De handleiding voor dit laatste programma is zelfs een bijlage bij de afstudeerscriptie geworden, het was op de HTS nog niet eerder zo intensief gebruikt. Sinds de vluchtige kennismaking in Zweden was nu toch enige serieuze belangstelling voor het automatiseringsvak ontstaan.

Tijdens de laatste maanden van zijn afstuderen was Leon al aan het solliciteren. Twee sollicitaties had hij lopen, één bij Heerema - een logisch gevolg van de afstudeerscriptie - en één bij SWIFT. Jos had trouwens ook bij Heerema gesolliciteerd en voor zover Leon weet, werkt Jos daar nog steeds. Jos en Leon zijn elkaar na enige jaren uit het oog verloren, misschien is het leuk naar aanleiding van dit verhaal weer eens contact met elkaar te zoeken. Ondergetekende heeft Jos ook meegemaakt dus wat mij betreft Jos, neem eens contact met ons op. Voordat het sollicitatiegesprek bij Heerema plaats vond, was Leon bij SWIFT al aangenomen. De dag na het afstuderen kon het leven van de werkende man meteen beginnen. Militaire dienst was niet nodig omdat Leon 'moeilijk te plaatsen' was.



SWIFT

Leon heeft bijna 2 jaar bij SWIFT in Zoeterwoude gewerkt. SWIFT staat voor Society for World-wide Interbank Financial Telecommunication. SWIFT zorgt voor al het internationale betalingsverkeer, vergelijkbaar met Interpay in Nederland. Na een maand cursus van een Franstalige Belg, die voor de Nederlanders zijn training in het Engels gaf (waarschijnlijk reed de man in een Duitse auto) kon Leon beginnen als senior operator in volcontinu dienst. Na 2 jaar SWIFT ging het naar het PEN (nu onderdeel van NUON) te Bloemendaal.

PEN

Leon begon als systeemcoördinator, liaison tussen gebruiker en het computersysteem. Na 1,5 jaar is Leon gaan werken als systeemp programmeur, het meest technische onderdeel in de automatisering. Hoewel het vak van systeemp programmeur wel een uitdaging was, was er wel de drang om ook eens bij andere bedrijven te kijken. Dat kan in de automatisering het eenvoudigst door naar een softwarehuis te gaan en dat werd Cap Gemini te Utrecht.

Cap Gemini

Leon heeft het bij Cap Gemini erg naar zijn zin gehad, hij heeft er maar liefst 8,5 jaar gewerkt in verschillende rollen. Via opdrachten bij de ING, de Belastingdienst te Apeldoorn, Legent, DHL in London en DHL in Nederland. In London werd het duidelijk dat enige kennis van de bedrijfskundige kant steeds noodzakelijker werd, en Leon heeft in de avonduren en weekeindes Bedrijfskunde gestudeerd op Nyenrode. Intussen was er via Cap Gemini een grote opdracht bij Albert Heijn waar dit allemaal erg van pas kwam. Tijdens deze opdracht heeft hij zijn huidige werkgever ontmoet, Ton van Asseldonk.

TVA

Na een aantal gesprekken met Ton van Asseldonk is Leon op 1 juni 1999 bij TVA begonnen als strategisch adviseur. TVA is een kleine, gespecialiseerde adviesorganisatie op het gebied van strategische beleidsvraagstukken. Leon heeft het daar momenteel ontzettend naar zijn zin. TVA verzorgt veel strategische adviezen voor grote ondernemingen, zoals Ahold en Schiphol. De medewerkers van TVA besteden 3 à 4 dagen aan het geven van advies en 1 dag aan wetenschappelijk onderzoek, momenteel in de richting van emergente ordening, waarvan het resultaat in hun werkomgeving gebruikt kan worden. Zijn jullie geïnteresseerd in het werkveld waarin Leon zich begeeft, dan kun je altijd contact met hem opnemen (e-mail: lbe@tva.nl). Het verhaal van Leon heeft mij in ieder geval gefascineerd.

Na ca. 2 uur hebben wij het interview afgesloten en elkaar verder een prettige dag toegewenst. Wij zullen elkaar regelmatig blijven tegenkomen, omdat wij altijd vrienden zijn gebleven. Het leuke van deze vriendschap is dat wij elkaar een tijd op school hebben meegemaakt, maar ons daarna elk op een ander gebied hebben begeven en dat maakt het extra interessant.

Leon Berger geïnterviewd door Wim Engel op 2 april 2002 in Hoofddorp.