



1

COLIJN IN BEDRIJF

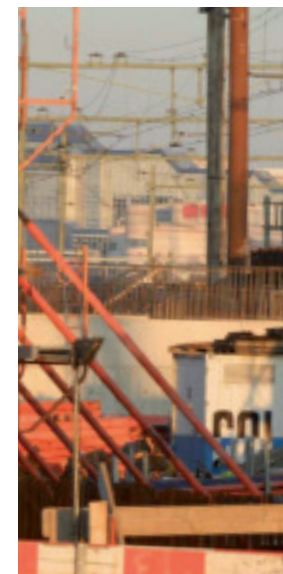
Vijf jaar intensief samenwerken aan het Randstadspoor: halte Vaartsche Rijn-Utrecht en de Uithoflijn, 2010-2015

Ze stoppen er nog niet, de sprinters van en naar Den Bosch en Arnhem. En om je voor te stellen over welk spoor de trein straks zal rijden en over welk spoor de tram is een foto van bovenaf nodig. Maar het zal geen jaren meer duren voordat reizigers blindelings weten waar ze naar toe moeten rennen om die ene tram of ene trein richting Uithof of Utrecht CS te kunnen halen. Begin 2015 moeten de werkzaamheden aan en rond het nieuwe station dat over de Vaartsche Rijn in Utrecht wordt gebouwd, zijn afgerond. Dan liggen er tien in plaats van vier sporen: gloednieuwe rijen rails die onderdeel zijn van het Randstadspoor tussen Vleuten en Geldermalsen (het VleuGelproject) en de Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding (HOV) om de Zuid (tussen Utrecht CS en de Uithof), een uitgebreid spoor netwerk voor trein en tram dat moet voorkomen dat het rondom Utrecht dichtslibt en Utrecht stad onbereikbaar wordt.

Tot nu toe is de wijk Rotsoord-Tolsteeg (tussen Utrecht centrum en Lunetten) echter het territorium van bouwbedrijven en werkmannen. Houten steunbalken en bekistingplaten liggen verspreid langs het water van de Vaart-

sche Rijn waarover de dekken voor de trein- en tramsporen worden gebouwd. Tropische hardhouten palen uit Zuid-Afrika wachten totdat ze in de bodem van het kanaal worden getrild als onderdeel van het nieuwe remmingwerk dat daar wordt aangebracht. Vrachtwagens rijden onophoudelijk af en aan. Ze storten bergen zand en aarde op de plaats waar grote graafmachines een aardedijk voor het nieuwe spoor opwerpen en het geluid van voorbij zoevende treinen verdringen.

Iets verderop reikt een hoge kraan fier naar de hemel. Ondertussen waait een wind over het koude water dat onder het door steigers omhulde station Utrecht Vaartsche Rijn en de hooggelegen trambaan loopt. Het maakt de modderige, nog functieloze ruimtes onder de toekomstige halte enigszins tochtig. Maar de open stalen bovenkant van de reusachtige pijlers langs het kanaal, de uit paarse, roodbruine bakstenen opgetrokken nieuwe kademuur aan de Vondellaan, het houten plafond van het nieuwe station en het fraaie uitzicht op de Watertoren en Dom vanaf de nog ongebruikte perrons: alles wijst erop dat hier een bijzonder en mooi bouwproject wordt gerealiseerd.



Project VleuGel, Utrecht.

Het werkterrein is duidelijk afgeba-
kend. Hoge hekken moeten nieuwsgie-
rige buurtbewoners op veilige afstand
houden. Fietzers en voetgangers in de
buurt van de Vaartsche Rijn zullen hun
route slim moeten plannen willen ze
niet onverhoopt op de bouwplaats wor-
den opgesloten aan het einde van een
werkdag. En de peuters in kinderdag-
verblijf Het Kevertje aan de Westerkade
– recht tegenover de onderdoorgang
Vaartsche Rijn – kunnen Utrechts
nieuwe infrastructuur voor het open-
baar vervoer ‘slechts’ van achter het
raam zien verrijzen.

Binnen de hekken is een andere we-

reld. Daar gelden andere regels dan
daarbuiten onder het motto ‘we werken
veilig of we werken niet’. Iedereen die
daar aan het spoor werkt, heeft een di-
gitaal veiligheidspaspoort in zijn bezit.
Iedereen die daar rondloopt, draagt
veiligheidsschoenen of –laarzen. Ieder-
een heeft een veiligheidshelm op zijn
hoofd. En over iedere werkjas wordt
standaard een fluoriserend veiligheids-
vest aangetrokken. Knalgeel zijn ze.
En achterop staat duidelijk leesbaar in
zwarte letters, COLIJN, verwijzend naar
de naam van de hoofdaannemer die
verantwoordelijk is voor de totale on-
derbouw van het ongeveer 1,7 kilometer

lange en 60 meter brede Randstad-
spoortraject en de trambaan van de Uit-
hoflijn die bij de nieuwe halte Vaartsche
Rijn (HVR) samenkomen.

Een uitstekende staat van dienst

Colijn is niet zomaar een aannemer:
opdrachtgever ProRail, verantwoordelijk
voor het spoorwegnet van Nederland,
werkt alleen samen met de beste
vakmensen op spoorgebied en infra-
structuur. Vanzelfsprekend behoort
Colijn tot een van die opdrachtnemers.
Het bedrijf waarvan het hoofdkantoor
sinds begin 2002 in Werkendam is ge-
vestigd, bestaat al sinds 1949 en heeft
in de afgelopen 65 jaar een uitste-
kende staat van dienst opgebouwd op
het gebied van beton- en waterbouw,
(trillingsvrije) funderingstechnieken,
voerspantetechniek, grondwerk en we-
gebouw.

Mede om die reden besloot Frank
Huijer (1960) ruim twee jaar geleden
BAM Civiel in te ruilen voor Colijn
Beheer B.V. toen hij werd benaderd met
de vraag of hij directeur van Colijn Aan-
nemersbedrijf wilde worden, een van
de in totaal vier Colijn-bedrijven.

‘Colijn stond bij mij bekend als een
goed bedrijf’, licht Huijer zijn keuze
toe. ‘In het verleden had ik vanuit mijn
toenmalige functie bij BAM al eens
contact gehad met Jan Luijten, oud-
directeur van Colijn Aannemersbedrijf
en Tensa, ons specialistische voor-
spanbedrijf. En ik kende Henk van der
Schaaf, de oprichter van Terracon, de
funderingspoot van Colijn. Colijn zat in

die tijd – we spreken over de jaren ne-
gentig – overigens nog in Nieuwendijk,
de plaats waar het 65 jaar geleden be-
gonnen is. Daar heb ik toen ook de hui-
dige directievoorzitter Sikko Doornbos
zijdelings ontmoet. Aan die contacten
met Colijn had ik geen slechte herin-
neringen.’

Huijer vervolgt: ‘Dat Colijn een mid-
delgroot bedrijf is maakt het werken
bovendien prettig overzichtelijk. Niet
alleen voor mij, maar voor iedereen.
De ongeveer 130 medewerkers die het
bedrijf telt voelen zich naar mijn idee
nog steeds even betrokken bij Colijn als
in de tijd dat het nog een familiebedrijf
was. Die kleinschaligheid en betrok-
kenheid spraken mij aan toen ik moest
kiezen tussen BAM en Colijn.’

Huijer viel vervolgens met zijn neus in
de boter. In 2010 hadden ProRail en
de gemeente Utrecht de combinatie
Strukton Infratechnieken/Colijn/Reef op-
dracht gegeven respectievelijk een deel
van de onderbouw van het VleuGel-
project en van de HOV baan om de Zuid
te realiseren. Toen hij in april 2012 zijn
nieuwe functie als directeur van Colijn
aannemersbedrijf en ook Tensa begon,
waren de voorbereidende werkzaam-
heden voor de spooruitbreiding rondom
de halte over de Vaartsche Rijn tussen
Utrecht Centraal en Lunetten al zo’n
anderhalf jaar in volle gang. De eerste
fase bevond zich op dat moment in een
afrondend stadium. Het geraamte van
het toekomstige station, de nieuwe via-
ducten en spoorwegonderdoorgangen
tussen de wijken Zuid en Centrum en de

nieuwe aardebanen voor de bielen en
rails, begonnen hun vorm al te krijgen.

Zo waren, evenwijdig aan de be-
staande spoorlijn, de nodige dam-
wanden in de grond gebracht. Ook was
de basculefunctie van de oude Kruis-
vaartbrug vervangen door een hijsbare
functie ten behoeve van incidenteel
passerende woonboten en kleine sche-
pen. Daarnaast was de monumentale
Jeremiebrug al gedemonteerd: de
markante gele ophaalbrug uit 1912 die
de Kruisvaart bij de aansluiting op de
Vaartsche Rijn overspande, vlak bij
waar zich tussen 1893 en 1935 trein-
halte Utrecht Jeremie bevond (goed-
beschouwd de voorloper van Station
Utrecht, Vaartsche Rijn). Vanwege de
bijzondere historische waarde van deze
brug en de verhuizing ervan naar een
andere locatie in Utrecht, had de de-
montage overigens een behoedzame
aankpak vereist.

Samen staan we sterk

Wat Huijer direct opviel toen hij het
VleuGelproject de eerste keren bezocht
was de, in vergelijking tot andere be-
drijven, bovengemiddelde grote inzet
van alle medewerkers van Colijn. Hij
prijst ‘de intensieve samenwerking’
tussen de Colijnbedrijven onderling.
Allemaal zijn ze – en dat maakt de
opdracht uniek – voor een deel van
de bouw van het VleuGelproject en de
trambaan rondom de halte Vaartsche
Rijn verantwoordelijk.

Zo draagt Terracon Funderingstechnie-
ken zorg voor het in de grond brengen
van de damwanden en de grondver-

| Project VleuGel, Utrecht. Aanbrengen
bouwkuipen langs Vaartsche Rijn.





COLIJN IN BEDRIJF

dringende en trillingarme Vibropalen en Terrecon-palen. Colijn aannemersbedrijf bouwt op zijn beurt alle kunstwerken en betonnen dekken voor de tram- en treinsporen (veel daarvan worden uitgevoerd met prefab betondelen), de hoofdmoot van alle werk. Tensa maakt vervolgens de voorspankanalen en stalen voorspanstrengen in het beton van de brugdekken en verankert ze aan weerskanten, waarna in verschillende fases de benodigde spanning wordt aangebracht om scheurvorming te voorkomen. Molhoek tot slot legt de aardebanen voor het nieuwe hoge spoor aan, maakt de grondkerende constructies en is bovendien verantwoordelijk voor een deel van de wegwerkzaamheden, zoals het aanpassen van de Bleekstraat, de Albatrosstraat en de Laan van Soestbergen.

‘Het enthousiasme van onze mensen’, vertelt Huijer, ‘heeft ook een positief effect op alle anderen die bij het VleuGelproject zijn betrokken. Op de werknemers van de andere Struktonbedrijven met wie we een combinatie vormen. Op de medewerkers van ProRail, onze opdrachtgever. Maar ook op de omwonenden. Die laatste groep is heel belangrijk: het VleuGelproject

Project VleuGel, Utrecht. Aanbrengen metselwerk en keramische staalpanelen in de fietstunnel Laan van Soestbergen.

Project VleuGel, Utrecht. Geluidsscherm tussen Hoogwaardig Openbaar Vervoerbaan (HOV-baan) en spoorbaan.

wordt gerealiseerd in een hele beperkte ruimte. Het is een postzegelstukje binnen een ingewikkelde stedelijke logistiek. Vanzelfsprekend kom je dan als aannemer buiten je eigen werkterrein, in het woongebied waar alles en iedereen voortdurend beweegt, waar drukke verkeersstromen samenkomen. Dat betekent logischerwijze dat het werk in samenhang met de buurt moet gebeuren, dat je de bewoners moet informeren over afsluitingen en alternatieve routes. Natuurlijk speelt ProRail daarin ook een rol. Maar ik moet zeggen dat ik respect heb voor de wijze waarop onze mensen met de directe omwonenden communiceren en ze vertellen over de stand van zaken, zonder daarmee de planning in gevaar te brengen.’

Een van die mensen is Steven Hollander (1980). Na het voltooien van zijn stage bij Colijn en het afronden van zijn studie hts civiele techniek kon hij op het VleuGelproject aan de slag als uitvoerder, naast Theo de Gier (1983) en hoofdvoerder Perry van Bavel (1962), die het vak nog heeft geleerd van Luuk de Bok, een van de Colijnmedewerkers van het eerste uur. Bovenop de plaats waar de dekken voor de trambaan van de Uithoflijn worden gebouwd – naast waar de mannen van Molhoek met grote rode graafmachines een spoor-dijk aan het opwerpen zijn –, vertelt Hollander hoe bewoners uit de wijk Tolsteeg en Rotsoord met regelmaat een kijkje komen nemen. ‘Vaak zijn het overigens dezelfde mensen’, zegt hij, ‘meestal de wat oudere bewoners. Behalve dat ze precies willen weten wat

COLIJN IN BEDRIJF

we aan het doen zijn, vertellen ze zelf ook mooie verhalen over hoe het er vroeger allemaal uitzag. Soms komen ze zelfs terug met oude foto’s, of een oude stadsplattegrond. Dan probeer ik wel om tussen het werk door daar wat aandacht aan te besteden.’

Aan het einde van de lange werkdag sluit de uitvoerder alle hekken rondom het werkterrein hermetisch af. ‘Dat is echt nodig’, licht Fank Huijer de handeling toe, ‘Behalve arbo- en spoorwegveiligheid moeten we ook publieksveiligheid garanderen. Dat vergt een enorme inspanning. Maar we kunnen ons geen enkel risico veroorloven.’

Een toevallige passant komt aangefietst, hopen nog snel even gebruik te kunnen maken van de onderdoorgang Westerkade, direct onder de toekomstige halte Vaartsche Rijn. Maar hij is te laat. Steven Hollander heeft de sleutel zojuist omgedraaid. Het hoge hek verspert de doorgang. Vriendelijk vertelt hij de man dat hij het beste de onderdoorgang bij de Bleekstraat kan nemen. Hij wijst: eerst rechts langs de nieuw opgetrokken kademuur langs de Kruisvaart met de kleurige baksteentjes, dan weer rechts, onder het spoor door. De fietser bedankt. Hij stapt op, en verdwijnt tussen auto’s en andere fietsers in de schemer van de stad.

Ook bij de karakteristieke wit/blauwe uitvoerderskeet van Colijn, iets ten westen van de onderdoorgang Westerkade, zit de werkdag erop. De uitvoerders en de stagiair van Colijn zijn al naar huis. Steven Hollander bergt de veiligheids-

helmen en fluorescerende vesten in een kast op. De computers gaan uit. Een bestelauto die bij de ingang van de keet geparkeerd stond rijdt weg. ‘Maatwerk in Meetwerk’, staat er op de zijkant. ‘Een auto van ingenieursbureau Passe-Partout’, weet Frank Huijer. ‘Het bureau is een van onze onderaannemers. Het is verantwoordelijk voor de maatvoering en ziet erop toe dat alles op de juiste plaats komt te staan en liggen en alles precies op elkaar aansluit.’

Rondlopend op het werkterrein rondom halte Vaartsche Rijn wordt de omvang van het VleuGelproject pas echt goed duidelijk. ‘Het is momenteel inderdaad een van onze grootste werken’, merkt Huijer op. ‘In ieder geval voor Colijn Aannemersbedrijf. Ik schat dat het zo’n vijftig miljoen aan omzet zal opleveren. Er zit ook behoorlijk wat personeel op het werk. Dan moet je denken aan zo’n twintig man bouwplaats- en tien man stafpersoneel. Bij elkaar is dat wel de helft van het personeelsbestand van Colijn Aannemersbedrijf. Het project aan de A15 van de Maasvlakte tot aan het Vaanplein is natuurlijk ook gigantisch. Maar dat is meer een werk van Terracon, die dat samen met Ballast Nedam uitvoert, in de funderingscombinatie FC MaVa.’

In de uitvoerderskeet hangen verschillende bouwtekeningen en ingekleurde plattegronden van het project-

Project VleuGel, Utrecht. HOV-baan in aanbouw.

Project VleuGel, Utrecht.



COLIJN IN BEDRIJF

gebied op een prikbord. Daarop vallen de vorderingen van de onderbouw van het project Utrecht CS–Lunetten, met daartussen de trein- en tramperrons van halte Vaartsche Rijn, tot in detail te zien. Ook onderschrijven ze de complexiteit van de werkzaamheden die gaande zijn. Het projectgebied wordt gebruikt voor en door wegverkeer, scheepvaartverkeer en spoorverkeer. Er wonen en werken mensen. De monumentale begraafplaats Soestbergen ligt er vlakbij. Rondom de vaarten en kanalen groeien planten en leven dieren. En onder de grond is het een wirwar van kabels en leidingen van openbare nutsbedrijven, de gemeente Utrecht en ProRail.

De aannemerscombinatie Strukton Infratechnieken/Colijn/Reef moet daar allemaal rekening mee houden. Het uit te voeren werk behelst dan ook veel meer dan alleen het opleveren van de HOV-baan om de Zuid en de uitbreiding van het treinnetwerk tussen Utrecht CS en Lunetten, zodanig dat andere partijen de onderbouw van het spoor kunnen voorzien van rails, spoorwegbeveiliging en bovenleidingen en de bovenbouw kunnen afmaken. Zo verwacht de opdrachtgever van de aannemers dat er een extra onderdoorgang voor fiets- en voetverkeer wordt gemaakt. Dat er geluidschermen langs het spoor worden aangebracht. Dat er



Project VleuGel, Utrecht. Aanbrengen epoxy afwerking op perron, 2013.

COLIJN IN BEDRIJF

een afwateringssysteem voor hemelwater wordt gerealiseerd waardoor het gebruik van de spoorbaan gewaarborgd is. En dat onder de ruimte van en bij de nieuwe halte Vaartsche Rijn parkeermogelijkheden en een liftschacht zullen komen.

Dat het een uniek station gaat worden, daar bestaat geen twijfel over. De bijzondere plek in de stad Utrecht, boven het water van de Vaartsche Rijn, heeft projectarchitect Paul van der Ree van architectenbureau StudioSK geïnspireerd een echte blikvanger van de nieuwe halte te maken. Een open ruimte zal het worden waar veel daglicht zal binnenvallen. De natuurlijke materialen die worden gebruikt moeten de nieuwe wachtplaats van sfeer voorzien. Onder en rondom het nieuwe station wordt de grond bruikbaar gemaakt voor fietsenstallingen en winkels. En het geheel zal met heesters en planten groen worden aangekleed.

De combinatie Strukton Infratechnieken/Colijn/Reef is zowel verantwoordelijk voor het ontwerp van de betreffende infrastructuur als voor de uitvoering van de aanleg. Het designgedeelte heeft nog kortstondig onder druk gestaan toen de gemeente Utrecht gaandeweg nog enkele belangrijke wijzigingen in het tracé van de HOV-baan en daarmee de exacte bepaling van de ligging van de trambaan doorvoerde. De aannemerscombinatie moest daardoor tussentijdse aanpassingen in de locatie, de hoogteligging en de omvang van de steunpunten van de HOV-baan zien te realiseren.

‘Dat soort onvoorziene wijzigingen maakt het proces van zo’n project soms best spannend’, vertelt Huijter. ‘In wezen gaat het om extra werk dat moet worden verricht. Daar moet je dan wel uit zien te komen met de opdrachtgever: wat gaat het meer kosten? Wat betekent de wijziging voor de omwonenden en het verkeer? Moeten er extra buitendienststellingen worden aangevraagd? Je moet in ieder geval je logistiek herzien. Terwijl die bij zo’n groot en langlopend project al behoorlijk ingewikkeld is. Het naleven van een strakke planning is geen sinecure. Dit jaar moeten we bijvoorbeeld onvoorziene een vijfde buitendienststelling aanvragen. Officieel moet dat drie maanden van te voren gebeuren, zodat de treindiensten tijdig kunnen worden aangepast. Zo kunnen zich tijdens zo’n project allerlei lastige problemen voordoen. [lachend] Maar, die lossen we vanzelfsprekend allemaal op.’

Met dank aan de thuisbasis

Het uitvoeren van een groot project als het aanleggen van een deel van de onderbouw van het Randstadspoor en de HOV-baan om de Zuid zou overigens niet mogelijk zijn zonder de stevige thuisbasis van Colijn Beheer B.V. in het Land van Heusden en Altena. Bezoekers die zich bij de receptiebalie van het kantoor in Werkendam melden ervaren direct de prettige werksfeer, de niet al te formele open-deur-cultuur en de voortdurende bedrijvigheid die in het pand heerst.

Medewerkers lopen trappen op en





Nabij het karakteristieke Schieland-huis, trillingsvrij inbrengen van prefab betonpalen voor Crédit Llyonnais, 1996.

trappen af. Telefoons gaan over. Af en toe klinkt een lach door de kantoor-gangen. Overleg vindt plaats in de wandelgangen als het moet. Alleen rond het middaguur wordt kortstondig tijd vrijgemaakt om samen te lunchen in de bedrijfskantine achter de receptie. Daarna gaat ieder weer ijverig aan de slag op zijn of haar afdeling.

'Een heel aantal van de ongeveer 45 medewerkers in Werkendam werkt al een half leven lang voor Colijn', vertelt directievoorzitter Sikko Doornbos (1956). Als voorbeeld noemt hij Sjanie Viveen (1971). Ooit begon ze haar carrière bij Colijn als jongste bediende bij de administratie. Vijftien jaar oud was ze nog maar. Inmiddels zwaait ze de scepter over de afdeling Personeel & Organisatie en is ze ruim 25 jaar in dienst. Of Pieter de Bode (1968), die zich de afgelopen twintig jaar onmisbaar heeft gemaakt en nu als hoofd bedrijfsbureau van Colijn Aannemersbedrijf zijn technische kundigheid optimaal kan inzetten. 'Maar ook degenen die korter in dienst zijn stellen zich vaak loyaal en collegiaal op', merkt Doornbos op, 'passend bij de bedrijfscultuur. Zoals Frans van Groesen, een jaar jonger dan ik en senior calculator bij Terracon Funderingstechniek B.V.'

Behalve het kantoor in Werkendam behoort ook de werkplaats aan de Rijksweg 167-169 in Nieuwendijk tot de thuisbasis van Colijn. Zo'n acht medewerkers lopen daar rond. En ze zijn onmisbaar. Onder het toezien oog van hoofd technische dienst Richard Groenendaal (1965) en werk-

plaatschef Arie de Bruijn (1952), zorgen zij ervoor dat alle machines en machineonderdelen bruikbaar zijn en het materieel klaar staat om ingezet te worden op alle projecten die worden uitgevoerd.

Cees de Heus (1951), een echte 'Nieuwendijker' die al vanaf zijn vijftiende jaar bij Colijn werkt en nu bijna achtenveertig jaar in dienst is, is een van die acht man. Nadat hij jarenlang als kraanmachinist heeft gewerkt en mooie avonturen heeft beleefd van Nieuwendijk tot Finland, is hij nu een van de ervaren werkplaatskrachten die aan een half woord genoeg heeft om precies te weten wat er gebeuren moet. Wanneer er grote stalen balken arriveren ten behoeve van de nieuwe stalen damwand die op de Waalkade in Nijmegen wordt gebouwd, is hij degene die ze lost – kordaat en zwijgzaam – en ze met behulp van de bovenloopkraan behoedzaam naar achter in de werkplaats manoeuvreert. Daar zagen en lassen zijn collega's de balken op maat: de laskap op het hoofd ter bescherming tegen het verblindende licht.

Wie goed rondkijkt in de werkplaats en op het omliggende terrein, kan zien dat Colijn een lange en rijke geschiedenis kent. Relikwie en van een bijna vergeten verleden hangen aan de muur of staan buiten ergens achter op het terrein, overgeleverd aan wind en regen, hopend ooit nog gebruikt te zullen worden.

Een bord, met daarop 'Rijkswaterstaat Directie Bruggen', verraaft de goede

relatie die Colijn in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw met de overheidsinstantie had, en het vele werk wat toen onder leiding van oud-directeur Dick van Vugt (1939, Oudendijk) voor 'Bruggen' werd uitgevoerd. En buiten is de wonderbaarlijke, ingenieuze trekmaschine op grote rupsbanden het nog levende bewijs van de eindeloze hoeveelheid palen die Terracon Funderingstechniek B.V. in de grond van voormalig Oost-Duitsland heeft gebracht voor de rijen en rijen nieuwe hoogspanningsmasten die daar na de val van de Muur in 1989 zijn gebouwd. 'Terracon Spezialitiefbau' is nog vaag leesbaar op de achterkant van de roestige machine, die ooit net zo blauw moet zijn geweest als het blauw in het markante logo van Colijn en Terracon.

Pieter Kastermans (1964), die na een carrière bij BAM Grondtechniek (voorheen Nederhorst Grondtechniek) en Strukton Civiel Projecten in Maarssen

sinds een januari 2013 directeur van Terracon is en verantwoordelijk voor de technische dienst en de werkplaats, vindt het een fantastisch apparaat. 'Uniek in zijn soort', is de ingenieur civiele techniek van mening. 'Door Colijn zelf bedacht en gemaakt. Ik heb mij laten vertellen dat Dick van Vugt er indertijd nog wel aardig wat denkwerk aan heeft moeten verrichten om de machine werkend te krijgen. Maar zijn inspanningen zijn het waard geweest. Door de grote wendbaarheid van de machine konden de door de Duitsers gewenste paaltrekmetingen zeer snel worden uitgevoerd. Dat leverde een enorme tijdswinst op.'

Op het buitenterrein bij de werkplaats torent de blauwe portaalkraan met daarop de logo's van Colijn en Terracon hoog boven alles uit. (Zelfs de Junttan heistelling, een PM 30, moet het onder spit delven). De grote rode stippen in



de bedrijfsnamen zijn van grote afstand zichtbaar. 'Het is echt een goed merk. Een heel sterk merk', zegt Kastermans, rondlopend op het terrein dat vol ligt met gordingen, stalen balken, liggers, houten bekistingplaten, blauw/wit gekleurde stationaire mixers, boorkoppen en –buizen en roestige Vibrobuizen en Tubexpalen, een type grondverdringende trillingsvrije paal met een gietstalen boorpunt van Tubex B.V. Een gezamenlijk bedrijf van Strukton Groep N.V. en Funderingstechnieken Verstraeten B.V., dat in de funderingswereld beter bekend staat als Fundex of Fundex/Verstraeten.

'De sfeer bij Colijn', vertelt Kastermans, 'vind ik waanzinnig. Colijn is een sociaal bedrijf. Wanneer iemand door fysieke klachten niet meer buiten op projecten kan werken, krijgt hij andere taken toebedeeld. Lange dienstverbanden zijn hier daarom eerder regel dan uitzondering. Het verloop in personeel is nihil. Wat overigens ook bijdraagt aan de sfeer is dat de werknemers nog wat voor elkaar over hebben. Iedereen kent elkaar. Ze vormen een hechte groep.'

Cees de Heus hoort zijn nieuwe directeur aan en knikt instemmend. Het sociale karakter zit diepgeworteld in de geschiedenis van Colijn, vindt hij. Een geschiedenis die niet ver van de huidige werkplaats vandaan begon, aan de oude Rijksweg 196 in Nieuwendijk, toen Peer Colijn en zijn zwager Drik Ippel op 2 augustus 1949 thuiskwamen met het bericht dat ze als zelfstandige ondernemers hun eerste werk hadden aangenomen.

Vervanging damwand westelijke Waalkade, Nijmegen.



RANDSTADSPOOR EN ANDERE GROTE PROJECTEN

Op Prinsjesdag 1996 presenteerde het toenmalige kabinet-Kok de zogenaamde agenda 2000plus. Heel concreet waren de plannen die daarin stonden niet, maar de richting die Nederland volgens het eerste paarse kabinet moest opgaan was duidelijk. Met het nieuwe millennium dat voor de deur stond was de tijd eraan om ruimte te investeren in de economische infrastructuur van Nederland. Zo werd er gesproken over een verbetering van het wegennet, over een Tweede Maasvlakte bij Rotterdam, over hogesnelheidstreinen en nieuwe transportlijnen en over meer spoor en 'lightrail', voor meer treinen en trams en betere metroverbindingen in de Randstad.

Een heel aantal van die grote infrastructurele projecten zijn inmiddels gerealiseerd, zij het na jaren van plannen en na veel discussies en protesten en bestuurlijk touwtrekken tussen verschillende overheden. In 2006 ging bijvoorbeeld de lightrailverbinding tussen Den Haag en Rotterdam van start (Randstadrail). In 2007 werd de Betuweroute voor het eerst bereden. In 2009 werd het eerste deel van de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Antwerpen geopend. En sinds vorig jaar mei is de Tweede Maasvlakte in gebruik genomen, waarmee het omvangrijke uitbreidingsproject van de Rotterdamse haven een heel eind is gevorderd. Maar dat is niet alles: sommige projecten zijn nog in uitvoering. Vanaf 2005 werkt ProRail in opdracht van

het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het project Randstadspoor, om de regio Utrecht goed bereikbaar te houden: sneltreinen en intercity's die ongehinderd op hun eigen spoor kunnen doorrijden en meer stoptreinen en sprinters op het traject tussen Vleuten en Geldermalsen, Tiel. Hiertoe wordt het aantal sporen tussen halte Vleuten en Houten Castellum verdubbeld en komen er bovendien drie keerspoelen, zodat treinen ongehinderd kunnen terugrijden. Tachtig kilometer nieuw spoor wordt aangelegd en zeven nieuwe stations worden gebouwd door verschillende aannemers. Tegelijkertijd wordt in opdracht van de gemeente Utrecht gewerkt aan een snelle en comfortabele openbaarvervoersverbinding tussen Utrecht Centraal en de Uithof.

De uitvoering van de onderbouw van het traject voor trein en tram tussen Utrecht CS en Lunetten is in handen van de aannemerscombinatie Strukton Infratechnieken/Colijn/Reef. Alle vier de bedrijven van Colijn Beheer B.V. uit Werkendam (Colijn Aannemersbedrijf B.V., Terracon funderingstechniek B.V., Molhoek Aannemingsbedrijf B.V. en Tensa B.V.) zijn voor een deel van het project verantwoordelijk. Naar schatting levert het VleuGelproject Colijn zo'n 50 miljoen euro aan omzet op.

Halte Vaartsche Rijn, dat tussen Utrecht CS en Lunetten ligt, is het laatste station dat nog moet worden voltooid. In 2015 moet de halte klaar zijn. De trambaan van de Uithoflijn zal pas na 2016 in gebruik worden genomen.

Dat alle Colijn-bedrijven samen aan

zo'n groot en ambitieus infrastructuureel project werken is bijzonder maar niet uniek. Als zich de mogelijkheid voordoet, worden de krachten gebundeld. Zo realiseert de aannemerscombinatie Colijn Aannemersbedrijf/Reef Infra momenteel twee grote werken in Nijmegen waarbij ook Terracon Funderingstechniek en Molhoek Aannemingsbedrijf zeer nauw betrokken zijn.

Op de Waalkade wordt in opdracht van de gemeente Nijmegen gewerkt aan de vervanging van de huidige 660 meter lange stalen damwand. De steeds grotere schepen die over de Waal varen vereisen een nieuwe, stabiele constructie met nieuwe stalen damwandplanken van wel 26 meter lang. Het werk – heien, boren, bouwen en af- en aanvoer van materialen – gebeurt zoveel mogelijk vanaf het water en wordt in vier fases uitgevoerd. Om veilig te kunnen werken en de invloed van stroming en mogelijke hoogteverschillen van het rivierwater te minimaliseren is over de gehele lengte van de kade een hulpdamwand gebouwd, waarachter zich de bouwkuip bevindt.

Eind 2013 is dezelfde aannemerscombinatie in opdracht van de stichting Containerterminal Nijmegen ook begonnen aan uitbreiding van de containerterminal in de Noord- en Oostkanaalhavens, ten westen van Nijmegen. De extra havenruimte is hard nodig. De huidige terminal loopt tegen de capaciteitsgrenzen aan, terwijl de Nijmeegse haven tot een van de grotere binnenhavens in Nederland behoort.

Aan de linkeroever van de Waal,

tussen de monding van het Maas-Waalkanaal en de koelwateruitlaat van een van de centrales van energieproductent GDF SUEZ Nederland, wordt het werk gezamenlijk uitgevoerd door Colijn Aannemersbedrijf, Terracon Funderingstechniek, Molhoek Aannemingsbedrijf en Reef. Het project betreft zowel het ontwerp als de realisatie van een 130 meter lange kadeconstructie, een havenbekken (inclusief bodembescherming), de herbouw van een kribvak, de aanleg van een gefundeerde kraanbaan en het inrichten van het haventerrein.

Doel van het project is om meer vervoer van containers over water te bereiken. Een goed toegeruste grote containerterminal die strategisch aan de Waal ligt heeft bovendien een gunstig effect op de economische bedrijvigheid in de regio. Najaar 2014 moet het werk worden opgeleverd. De verwachte omzet van beide Nijmeegse projecten bedraagt ongeveer 12 miljoen euro.

Colijn Aannemersbedrijf, Terracon Funderingstechniek, Molhoek Aannemingsbedrijf en Tensa gaan echter ook regelmatig met andere aannemers interessante combinaties aan en werken dan onafhankelijk van elkaar. Terracon is bijvoorbeeld betrokken bij de capaciteitsuitbreiding van de A15 tussen knooppunt Vaanplein en de Maasvlakte, ten behoeve van de uitbreiding van de Rotterdamse haven. Het gehele werk (de aanleg van extra rijstroken, een verkeersmanagementsysteem, een

nieuwe beweegbare Botlekbrug en het beheer en onderhoud van het traject) is aangenomen door een samenwerkingsverband tussen Ballast Nedam, John Laign, Strabag en Strukton (A-Lanes Mobility) volgens de formule 'design, build, finance and maintain' en betreft een overeenkomst met een waarde van 1,5 miljard euro. Daaronder fungeert funderingscombinatie FC MaVa, die bestaat uit Terracon Funderingstechniek B.V. en Ballast Nedam Funderingstechniek B.V. De combinatie is ondermeer verantwoordelijk voor de fundering van een heel aantal nieuwe kunstwerken op de A15, de vele op- en afritten die vanaf de Botlekbrug uitwaaien naar de Maasvlakte en de nieuwe Botlekbrug, straks de hoogste hefbrug van Europa. Het gehele project moet in 2015 klaar zijn. Zo'n 60 miljoen euro aan omzet is er voor de funderingscombinatie FC MaVa mee gemoeid.



MSC, Antwerpen (B).



| Vernieuwen Bosbrug, Den Haag, 2013.



2

VAN START

1949-1959, periode van wederopbouw, de eerste jaren

Twee stormlantaarns, twee vlechttangen, twee breekijzers, twee kruiwagens, enkele voor- en handhamers, een 'Janson' dommekracht en de nodige staven en bossen betonijzer: de aller-eerste factuur, gedateerd op 15 augustus 1949, vertelt precies wat Peer Colijn en Drik Ippel uit Nieuwendijk aan aannemersmateriaal bij handelsonderneming J.A. Monster te Gorinchem kochten om het werk dat ze vanuit de net opgerichte Firma Colijn en Ippel hadden aangenomen, uit te voeren.

De zorgvuldig bewaarde factuur staat symbool voor een vergeten verleden. Nederland stond in het teken van de

wederopbouw (1940-1959). Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren veel wegen, bruggen, spoorwegen, fabrieken en andere gebouwen vernield of beschadigd. Door een vereniging van krachten en de dollars uit de Marshall-hulp die de Amerikanen aan Europa boden moest de Nederlandse economie er weer bovenop komen. Iedereen had perspectief op werk. En iedereen was ook bereid hard te werken. Zes dagen per week. Voor weinig loon, dankzij de zogenaamde geleide loonpolitiek, waarbij de overheid, onder leiding van 'vadertje' Willem Drees (minister-president van Nederland tussen 1948 en 1958), bepaalde met hoeveel procent



| Eerste personenbusje Merk Tempo, ca. 1952.

| Mevrouw A. Colijn-Ippel bij Halftruck met kleinzoon Corné Kieboom.

| Heiwerk met hollandse heistelling en stoomblok.



VAN START



de lonen maximaal mochten stijgen. Het was de tijd dat er nog in guldens werd uitbetaald, cash in het loonzakje dat zaterdagmiddag op kantoor kon worden opgehaald. Het was de tijd dat het huishouden nog werd gerund door vrouwen, omdat ze niet geacht werden betaalde arbeid te verrichten. Het was de tijd dat gezinnen nog groot waren en het vanzelfsprekend was om zondag naar de kerk te gaan. Het was de tijd dat jongemannen nog in militaire dienst moesten. Het was de tijd dat de ambachtsschool nog bestond en een stagiair een praktikant heette.

In die tijd besloten Peter Arie (Peer) Colijn (1907–1964) en Hendrikus (Drik) Ippel (1910–1987) ontslag te nemen bij de Nieuwendijkse aannemer Luuk Schermers en voor zich zelf te beginnen. Hans Colijn (1938), de enige zoon van Peer, die overigens getrouwd was met Driks zuster Adriana Ippel (1909–1993), kan zich het prille begin van de firma Colijn en Ippel nog herinneren als de dag van gisteren: 'Het was twee augustus negentien negenenveertig. Ik was elf jaar oud en mijn vader en oom kwamen trots thuis met de mededeling dat ze hun eerste werk hadden aangenomen. De oprichtingsdatum van Colijn en Ippel is vervolgens op die dag vastgesteld. Voor mij een onvergetelijke datum. Zeker ook omdat het toeval wil dat op die dag Gusta Ippel, de jongste dochter van oom Drik geboren is.'

Hans Colijn karakteriseert zijn vader als een heel handige man, met een

echte ondernemersgeest. Zo heeft hij zijn eerste huis aan de oude Rijksweg in Nieuwendijk – waar het gezin Colijn vanaf 1932 tot 1952 heeft gewoond en waar later ook kantoor gehouden werd – helemaal zelf gebouwd. De bouwtekeningen, het timmer- en metselwerk, de meubels: alles werd eigenhandig gemaakt. En zijn ondernemerschap manifesteerde zich al voordat Colijn en Ippel leven werd ingeblazen, toen hij tijdens de oorlogsjaren naast zijn reguliere baan bij Schermers allerlei extra klussen voor mensen in de streek uitvoerde. Dat varieerde van het slijpen van schaatsen, tot het maken van trappen, tot het plaatsen van deuren en het repareren van sloten. Een oud kasboek vermeldt heel nauwkeurig wie zijn 'klanten' toen waren en wat alle noeste arbeid hem opleverde. Colijn: 'Dat waren niet alleen guldens. Ik kan mij nog goed herinneren dat ik als klein manneke een keer met hem mee op de fiets op pad mocht en dat hij een zelfgemaakt spinnewiel tegen een zak graan ruilde. In de oorlog was dat met een gezin van drie kinderen die van eten moesten worden voorzien natuurlijk goud waard.'

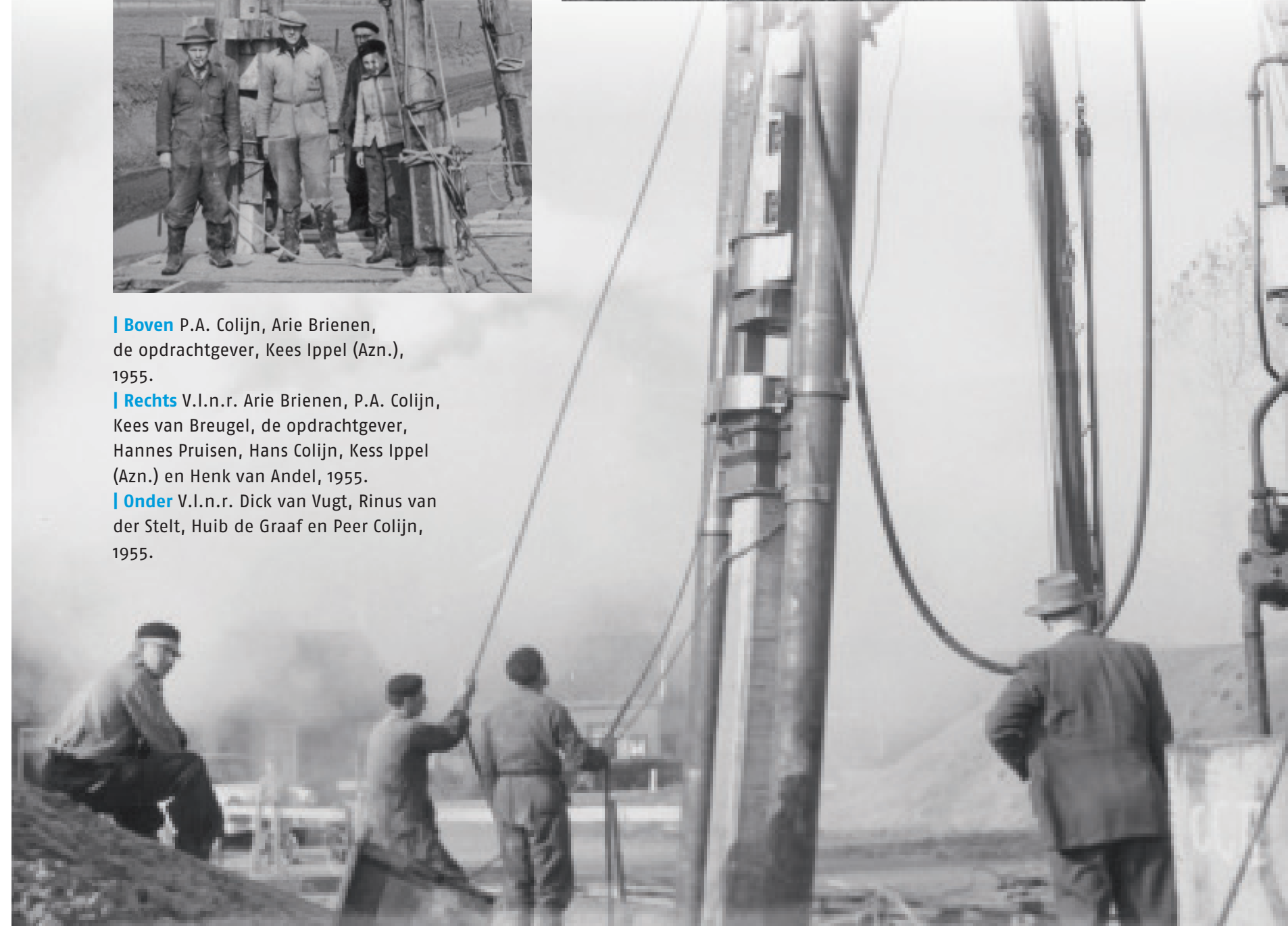
Meer dan de lagere school, de ambachtsschool en een praktijkexamen voor de aannemerij hadden Peer Colijn en Drik Ippel niet aan opleiding genoten toen ze in 1949 hun avontuur als zelfstandig aannemer begonnen. De maatschappij stelde nog niet van die hoge (opleidings)eisen als tegenwoordig. Bovendien waren de financiële mid-



| Boven P.A. Colijn, Arie Bienen, de opdrachtgever, Kees Ippel (Azn.), 1955.

| Rechts V.l.n.r. Arie Bienen, P.A. Colijn, Kees van Breugel, de opdrachtgever, Hannes Pruisen, Hans Colijn, Kees Ippel (Azn.) en Henk van Andel, 1955.

| Onder V.l.n.r. Dick van Vugt, Rinus van der Stelt, Huib de Graaf en Peer Colijn, 1955.



VAN START

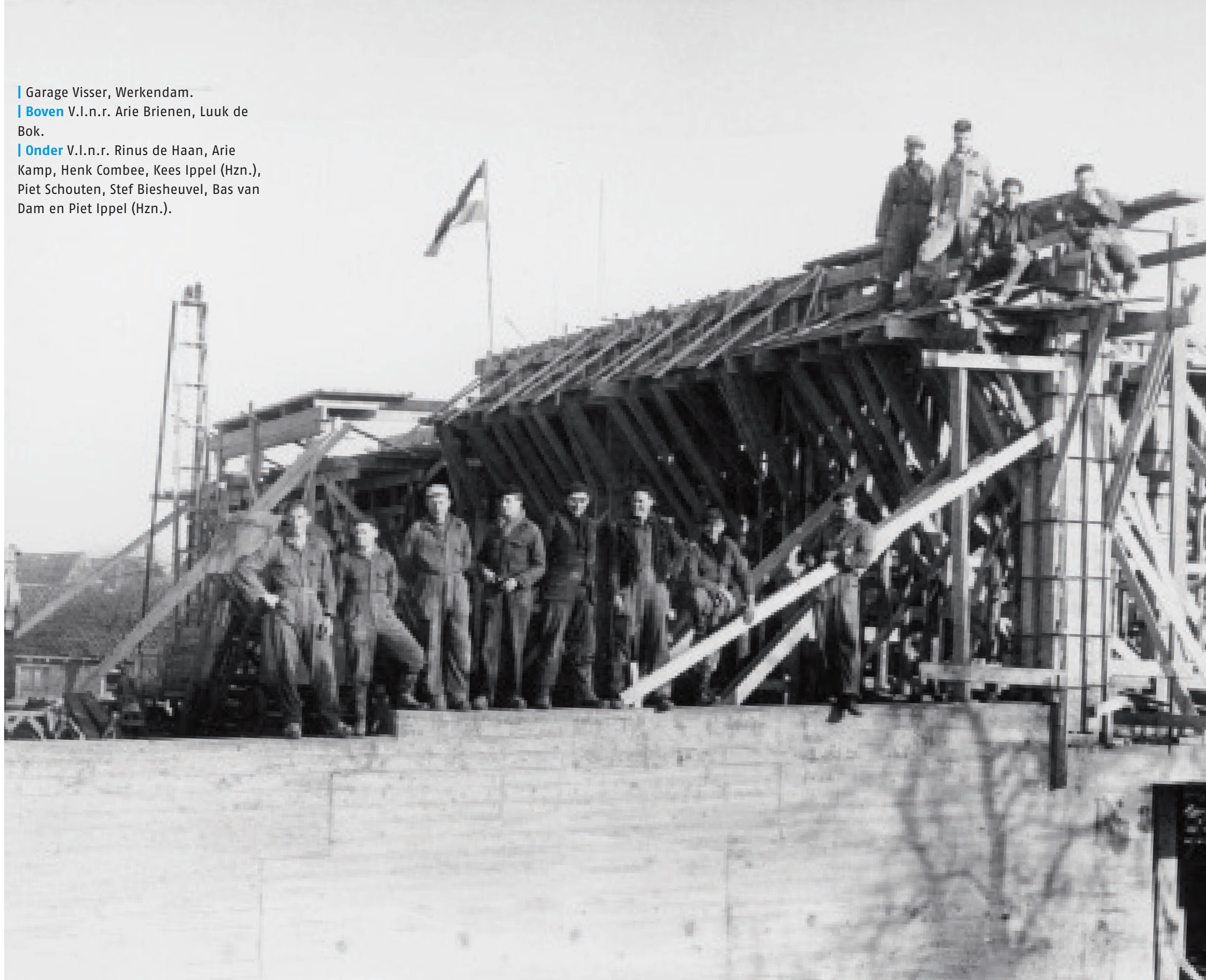
delen van de grote gezinnen waar de zwagers oorspronkelijk deel van uit maakten (beide hadden zeven broers en zusters) zeer beperkt. Colijn: ‘Mijn grootvader van moeders kant werkte voor een van de gebroeders Schermers, dezelfde Nieuwendijkse aannemersfamilie waar ook mijn vader en oom hun geld verdienden. Mijn grootvader van vaders kant had een transportbedrijf aan de Rijksstraatweg in Sleeuwijk. Maar dat klinkt mooier dan dat het was. Het wagenpark waarover hij beschikte bestond uit maar drie verschillende wagens. Een was geschikt voor enkelspan, een voor tweespan, en een zware wagen was geschikt voor vierspan. Behalve de paarden hadden mijn grootouders nog vier melkkoeien voor eigen gebruik. Geld voor scholing was er niet. Zodra je kon werken werd je erop uitgestuurd om mee de kost te verdienen.’

De mensen beschikten in die tijd over veel minder geld dan tegenwoordig. Hans Colijn vermoedt dan ook dat zijn vader en oom zo kort na de oorlog niet veel spaargeld hadden en voor de start van Colijn en Ippel en de aanschaf van het gereedschap en aannemersmaterieel ter waarde van 1494 gulden een bescheiden lening zijn aangegaan bij de familie Den Dekker uit het Land van Heusden en Altena. ‘Bij de banken klopte je niet aan’, aldus Colijn. ‘Iedereen in deze streek die geld nodig had ging naar Den Dekker toe, een schatrijke familie van grootgrondbezitters die, zo werd indertijd gezegd, alle grond tussen Nieuwendijk en Heusden bezaten’.

| Garage Visser, Werkendam.

| **Boven** V.l.n.r. Arie Brienen, Luuk de Bok.

| **Onder** V.l.n.r. Rinus de Haan, Arie Kamp, Henk Combee, Kees Ippel (Hzn.), Piet Schouten, Stef Biesheuvel, Bas van Dam en Piet Ippel (Hzn.).



VAN START

Het eerste werk dat de zwagers hadden aangenomen betrof het aanleggen van een duiker in De Heen in West-Brabant. Via een advertentie in de Cobouw – toen al het vakblad voor bouwprofessionals – was het Peer en Drik gelukt deze opdracht te verkrijgen. Hans Colijn: ‘Dat betekende ongeveer een half jaar werk voor zo’n 5000 gulden. Iedere maandagochtend vertrokken mijn vader en oom voor dag en dauw met hun gereedschapskist en proviandkist op hun motor naar De Heen. Mijn vader op een Eysink 125cc. Mijn oom op een DKW 90cc. Daar bleven ze dan de hele week. Ze overnachtten in een door hun zelfgemaakte, eenvoudige schaftkeet van twaalf vierkante meter, waar ze twee kooien hadden gebouwd en zich in de winter warm hielden met een vuurduveltje waarin hout werd gestookt. Hun avondeten bestond uit brood met spek en vlees in ‘t vet’.

Eigen personeel eerst

Peer Colijn en Drik Ippel waren een goed ondernemersduo. Beide mannen hadden hun eigen specifieke kwaliteiten en vulden elkaar perfect aan. Volgens oud-directeur Dick van Vugt, die in 1964 als calculator in dienst kwam bij Colijn, maar als hts-praktikant bij Rijkswaterstaat het bedrijf al in 1959 leerde kennen, was Drik de man van de uitvoering en Peer de ondernemer. ‘Toen het bedrijf begon te groeien’, vertelt Van Vugt, ‘hield Colijn zich steeds meer bezig met de zakelijke kant terwijl Ippel altijd op de werkplek was te vinden om



| **Boven** Duikploeg met als duiker Hans Wijnands, 1957.

| **Onder** Brug over de rivier de Steenwijker Aa, bijna stortklaar, Steenwijk, 1957.



erop toe te zien dat de uitvoering naar behoren gebeurde. Hij was een heel aardige man, een heel betrokken werkgever ook, die goed voor zijn personeel zorgde.'

Die zorg voor de werknemers ligt aan de basis van het succes van het aannemersbedrijf. 'Eigen personeel eerst' is van oudsher het bedrijfsmotto. Dick van Vugt: 'In wezen is je personeel je balans. Bij Colijn en Ippel, en ook later bij Colijn, zijn de salarissen

daarom altijd heel behoorlijk geweest. Een goede timmerman is goud waard, daar moet je zuinig op zijn. Daarnaast is Colijn ook altijd een sociaal bedrijf geweest. Toen Hans Colijn en ik in de jaren zeventig directeur waren kenden we iedereen die bij ons werkte bij naam en wisten we wat er thuis speelde. Vaak stapte ik rond twaalf uur de schaftkeet binnen om poolshoogte te nemen bij de mannen. Om te horen hoe het ging met vrouw en kinderen. Of er zieken thuis waren. Hoe de kinderen het op

school deden. Eigenlijk hadden we niet vijftig man personeel in dienst, maar vijftig gezinnen. Andersom waren wij, de directie, ook open en duidelijk naar onze medewerkers. We vertelden altijd precies hoe de vlag van hun werkgever erbij hing.'

Die sociale houding van het aannemersbedrijf heeft vanaf het moment dat Peer Colijn en Drik Ippel hun eerste werknemers Keeske van Breugel (1891-1962) en Arie Bienen (1908-1982) uit Nieuwendijk, begin jaren vijftig aantrokken, geresulteerd in een groot onderling vertrouwen door de hele organisatie, van de bouwput tot op het kantoor. De inzet van de werknemers was en is ontzettend groot. Nieuwendijker Gerrit de Heus (1950), die in augustus 1965 bij Colijn en Ippel in dienst kwam en daarmee in de voetsporen van zijn in 1973 overleden vader Jacob (een heier) trad, bevestigt dat. Hij noemt Colijn en Ippel 'een echt familiebedrijf' en prijst Hans Colijn als 'de beste baas' die hij ooit gehad heeft. 'Er zijn er maar weinig die zo oprecht begaan zijn met hun personeel als hij', vertelt De Heus. 'Als we bijvoorbeeld 's nachts op pad moesten – dan spreek ik over de jaren tachtig, negentig – om heiwerk te verrichten tijdens buitendienststellingen van de spoorwegen, kon je de klok erop gelijk zetten dat Hans Colijn je midden in de nacht opbelde omdat hij er zeker van wilde zijn dat je veilig was thuisgekomen.' Hij zwijgt even. En vervolgt dan: 'Ja, we waren een hele hechte club. Ook als het

wel eens niet direct meezat. Bij onverwachte problemen dachten we allemaal mee met de opdrachtgever en probeerden we met een oplossing te komen. We gaven nooit op. En ook nu is die mentaliteit er nog steeds.'

Behalve Gerrit traden veel meer zonen van werknemers in de voetsporen van hun vaders. En niet alleen Van Breugel, Bienen en Gerrit de Heus zijn het Nieuwendijkse bedrijf de rest van hun werkzame leven trouw gebleven. Zo prijst Hans Colijn ook 'de ontelbare dagen en nachten' dat vaste chauffeur Stef Biesheuvel (1923) – 'vaak onder erbarmelijke omstandigheden' – met zijn vrachten tussen Nederland en België heen en weer reed. Tot op de dag van vandaag zijn jubilea vanwege veertigjarige dienstverbanden geen uitzondering. Veelzeggend vindt Dick Van Vugt bovendien de jaarlijkse druk bezochte seniorendag. Die is in het leven geroepen na de tweedaagse uitbundige viering van het vijftigjarig bestaan van de onderneming in Londen. Met de krantenkop *Colijn Nieuwendijk stelt de mens voorop* haalde het jubileumfeest zelfs het Altena Nieuws in september 1999. 'Het tekent de sfeer', vindt Van Vugt.

Een van de oude getrouwen die ieder jaar deelneemt aan die seniorendag is Luuk de Bok uit Nieuwendijk. Officieel begon hij zijn carrière bij Colijn en Ippel in 1956, als timmerman. Maar het jaar daarvoor al ging hij als klusjesjongen op zaterdagochtend mee met 'de baas', zoals De Bok Drik Ippel nog steeds

noemt, om graafwerk te verrichten voor de fundering van nieuw te bouwen transformatiehuisjes. 'Ik stond tot aan mijn nek in de modder', herinnert De Bok zich, 'en ik verdiende er een rijksdaalder mee. Maar toen al wilde iedereen uit Nieuwendijk en omgeving graag voor Colijn en Ippel werken: van Hank tot Dussen, tot Werkendam. Het aannemersbedrijf stond bekend als een betrokken werkgever die werk voor je had en waar goed voor je werd gezorgd. Toen de aannemers Luuk en Gerrit Schermers in Nieuwendijk ouder werden en de opvolging daar niet echt goed geregeld bleek, stapte ook veel lui van daar graag over naar Colijn en Ippel.

'Natuurlijk heb ik wel eens overwogen om te vertrekken. In tijden dat er minder werk was, door bijvoorbeeld de bestedingsbeperkingen van eind jaren vijftig en begin jaren tachtig. Of wanneer ik voor langere tijd werd ingezet om heiwerk te verrichten, terwijl ik liever timmerde. Maar als de baas dan over mijn plannen hoorde, wist hij mij altijd te overtuigen niet te vertrekken'. Hij lacht: 'Uiteindelijk ben ik 47 jaar lang gebleven. Het vieren van mijn veertigjarig jubileum in de Kolfbaan in Gorinchem, waar vroeger de kazerne zat, kan ik mij nog goed herinneren. Iedereen was erbij: familie, collega's, directie.'

Vanaf het moment dat Luuk de Bok in 1965 tot uitvoerder werd gepromoveerd (conform de wens van Rijkswaterstaat moest bij ieder nieuw te bouwen kunstwerk een uitvoerder aanwezig zijn; de bouw van het viaduct over de

Wilhelminalaan in Raamsdonksveer was De Boks eerste project), handelde hij vanzelfsprekend in de geest van Colijn en Ippel. 'Ik werkte met mensen', benadrukt hij, 'en niet met plannings-systemen. Vanaf de jaren tachtig vorige eeuw maakten die hun opgang. Maar ik heb mij er nooit aan gehouden. Schema's gooide ik direct in de prullenbak: projecten verliepen toch nooit volgens plan. Er waren altijd onvoorziene omstandigheden. En er vonden altijd veel onverwachte gebeurtenissen plaats. Maar het is nooit voorgekomen dat een opleverdatum niet gehaald werd. Daar zorgde ik voor. Ik hield de voortgang scherp in de gaten en handelde vanuit mijn gevoel.'

Aannemen en uitvoeren

Na de eerste opdracht in 1949 in De Heen volgde de bouw van een verkeersbrug in Meeuwen en een landbouwbrug in Nieuwendijk. In 1952 diende zich het eerste werk van enige omvang aan: een te bouwen stuw in een afwateringskanaal in de buurt van Aalst. Met medewerkers van het eerste uur Keeske van Breugel en Arie Brienens moesten Drik Ippel en Peer Colijn bergen werk verzetten om de klus binnen een half jaar te klaren. Dat bleek niet eenvoudig. Toen de watersnoodramp zich in 1953 in de nacht van zaterdag 31 januari op zondag 1 februari voltrok, waren ook het Land van Heusden en Altena en de Bommelerwaard getroffen door het hoge water. Noodgedwongen moest het viertal het werk ruim drie weken neerleggen en werd er niets verdiend: het

jonge bedrijf was niet verzekerd en de Wet tegemoetkoming schade bij rampen en zware ongevallen moest nog worden gemaakt.

Nog geen jaar later diende zich de volgende tegenslag al aan. Hans Colijn kan het zich goed herinneren. 'Langs de IJssel hadden mijn vader en oom een bouwput gegraven voor een nieuw watergemaal', vertelt hij. 'Die put, waar mijn vader en oom hun allereerste heiwerk moesten uitvoeren, hadden ze voorzien van een zware bronnering. Via een buizensysteem werd het opgepompte grondwater over de dijk direct in de IJssel afgevoerd. Eigen materieel hadden ze overigens nog niet. Alles wat ze nodig hadden werd gehuurd bij Volker Beton in Sliedrecht: een complete Hollandse heistelling, voorzien van een zes tons stoomblok en een stoomketel voor de stoomvoorziening. Al met al een behoorlijk gedurfde onderneming dus. Aanvankelijk verliepen de werkzaamheden voorspoedig, gelukkig. Totdat mijn vader en oom na een weekend bij de bouwput aankwamen en tot hun schrik moesten constateren dat de stoomketel en stelling tot de bovenkant van de pijp geheel onder water waren verdwenen. Na enig speurwerk bleek dat een motor van de bronnering 's nacht was afgeslagen, terwijl het water van de IJssel enorm was gestegen. De afvoerleiding had daardoor gewerkt als een communiceerder vat. De gevolgen waren dramatisch: een overvolle bouwput en een kleine watersnood in de directe omgeving.'

Het werk bij de IJssel – dat gelukkig wel een goede afloop kende – was het prille begin van de heipoot van het latere Colijn Heiwerken B.V., (de voorloper van het huidige Terracon Funderingstechniek B.V.), en ook het eerste werk waarbij Hans Colijn van nabij betrokken was. Na de bouw van de stuw bij Aalst was hij, nog maar vijftien jaar oud, in dienst getreden bij het aannemersbedrijf van zijn vader en oom. 'Zo ging dat in die tijd', aldus Colijn. 'Ik had de basisschool afgemaakt. Veel zin in een vervolgopleiding had ik op dat moment niet. En de leerplichtwet hield op bij vijftien. Mijn vader en moeder vonden dat ik dan maar moest meewerken. Pas later heb ik mijn middenstandsdiploma behaald en heb ik op de technische avondschool een driejarige aannemersopleiding afgerond. Uitzetten en uitvoeren heb ik geleerd in militaire dienst, tussen 1957 en 1959. En mijn kennis op begrotingstechnisch vlak heb ik aan mijn vader te danken. Ongeveer een jaar voor zijn overlijden in 1964 heeft hij mij precies geleerd hoe je op basis van werkomschrijvingen en bestekken de aanneemprijs van kleine en grote werken moest berekenen.

'Op die manier werd ik, in de avonden, na gedane arbeid alsnog geschoold en groeide ik geleidelijk mee met het bedrijf. Maar ik ben gewoon onderop begonnen hoor. Als manusje van alles moest ik hout voor de bekisting sjouwen, en planken schoonmaken. Dat soort werk: niets bijzonders. Mijn vader en oom werkten toen ook nog gewoon mee in de bouwput. Bureaudirecteuren



Bouw van het viaduct over de Wilhelminalaan, Raamsdonksveer.



- | De wapening van een betonpaal.
- | De wapening wordt vakkundig 'gekist'.
- | Afdekken en nathouden.
- | Werkplaats.
- | Pauzeren.
- | Henk van Andel, Jan Ippel, Luuk de Bok, Jan Lensvelt en Drik Ippel.

VAN START

bestonden er niet. Het was een kwestie van aannemen en uitvoeren. Met strategische plannen, groeiprognozes en toekomstvisies hield niemand zich bezig.' Desondanks groeide Colijn en Ippel gestaag. Er werd in de diepe tuin achter het inmiddels tweede woonhuis van Colijn aan de oude Rijksweg een grote loods gebouwd voor de eerste drie eigen heistellingen en ander materieel. In 1955 werd ook het allereerste bedrijfsbusje aangeschaft: een Tempo met een tweetakt motor die volgens Luuk de Bok vooral niet door grote regenplassen moest rijden, omdat het vervoermiddel dan vrij snel met veel gepuf en gekreun schokkend tot stilstand kwam. En Colijn en Ippel reden ondertussen rond in een heuse Chevrolet. 'Het werk kwam zonder acquisitie te plegen vanzelf op mijn vader en oom af', vertelt Hans Colijn over die periode, 'en dat leverde veel nieuwe werkgelegenheid op in de streek. Zeker omdat alles toen nog met de hand werd gedaan.'

Luuk de Bok kan dat bevestigen en weet er mooie verhalen over te vertellen. Een foto uit 1958 laat zien dat voor het bouwen van het betonnen skelet voor de garage van Goof Visser in Werkendam wel twaalf man nodig waren. En betrekkelijk eenvoudige projecten, zoals de bouw van een sluisje om het waterpeil bij 's Gravenmoer bij de rivier De Donge te regelen, leverde – ook in 1958 – voor wel zo'n acht maanden werk op, herinnert De Bok zich. 'Er was wel een klein kraantje gehuurd', vertelt hij, 'maar het meeste graafwerk gebeurde handmatig. Alle nieuwe zand

en grind, door Stef Biesheuvel met zijn vrachtauto ter plekke gebracht, werd door sjouwers met kruiwagens naar de betonmolen vervoerd. Voor het maken van de bekisting waren we denk ik zomaar met zes, zeven timmerlui bezig. En als het beton was gestort moesten drie man met een hamertje korte tikjes geven tegen de wanden van de mal. Trilnaalden om het beton te dichten waren er nog niet.'

Werk door het hele land

Vanaf halverwege de jaren vijftig ging het aannemersbedrijf over de grens van het Land van Heusden en Altena aan het werk. Regelmatig zaten de werknemers van Colijn en Ippel dan 'buitenaf' en waren ze de hele week van huis. Soms zaten ze ergens in de kost. Maar meestal verbleven ze in een grote salonwagen, zoals die wel werd genoemd. Die bestond uit een kleine woonkamer waar een grote tafel met stoelen stond en een ruimte met acht stapelbedden. Iedereen had zijn eigen kastje. Voor de warmte was er een klein hout- of kolenkacheltje.

'Op een dag heen en weer reizen tussen woning en werk was echt geen doen', zegt Luuk de Bok. 'Naar Nieuweschan in Groningen bijvoorbeeld, waar we in 1964, 1965 voor de afwatering van de polder een duiker moesten bouwen, was je met de schaft meegerekend wel een halve dag onderweg. Jan Lensvelt (1914–2008), toen hoofduitvoerder bij Colijn en Ippel, had gelukkig een autootje, een Vauxhall, maar heel hard

kon die niet rijden. Bovendien stortte de Vauxhall na een tijdje in. Het Austin busje dat we later van het bedrijf kregen, een afgedankt exemplaar van de heiploeg dat op diesel liep, was trouwens ook niet erg snel'.

De Bok lacht. 'Ja, we hebben heel wat avonturen beleefd. Zo reden we een keer van Groningen naar huis. Jan had juist het busje geprezen om zijn motor – Zwolle was al in zicht – horen we ineens een groot gerammel en zeven klappen, waarna we geen meter meer vooruit kunnen: bleek de krukas te zijn gebroken. Met de trein zijn we toen van Zwolle naar Utrecht gegaan waar de bazen, die daar toevallig net voor een aanbesteding waren, ons hebben opgepikt op het station. In een volkswagentje zijn we vervolgens naar huis gehobbeld. De volgende zaterdag heeft Stef Biesheuvel het busje met de vrachtauto opgepikt. Die hadden we gewoon langs de kant van de oprit naar de snelweg geparkeerd.'

| Wapening wanden, Steenwijk, 1957.





V.l.n.r. Jan Lensvelt, Henk van Andel, Luuk de Bok, Henk Wijnands en zittend Jan Ippel (Azn.), Lieshout.



Nijkerk, 1964.



De werknemers van Colijn en Ippel reisden het hele land door. Van Nieuwerkerk aan den IJssel, tot Velp, tot Dinteloord, tot Steenhoek, tot Harderwijk, tot Amsterdam, tot Zierikzee. 'Daar hebben we eind jaren vijftig sluisdeuren gemaakt en remmingen, voor het af- en aanmeren van schepen', weet Luuk de Bok. 'Wij waren verantwoordelijk voor



| 's Gravenmoer, 1958.

al het hout- en timmerwerk. Het heiwerk werd gedaan door Volker Beton uit Sliedrecht. Daar zaten we buitenaf, – vier man en een ingehuurde Zeeuw –. De baas, Drik Ippel, was er ook bij. Die werkte zoals altijd mee.

'Om daar te komen was overigens net zo'n grote reis als naar Nieuweschans. De oude Colijn was zo goed ons te brengen. Met de auto reed hij vanaf Nieuwendijk helemaal binnendoor naar het veer Anna Jacobapolder-Zijpe-Bruinisse, de verbinding tussen Philipsland en Schouwe Duiveland. Vanaf Bruinisse namen we dan de bus naar Zierikzee. Je moet je voorstellen: er was nog helemaal niets. De A59 en N59, de Stormvloedkering en de afsluiting van de Oosterschelde, die zijn allemaal van later datum. Bruggen en dammen

waren er nauwelijks. Zeeland was een leeg gebied. Daar, bij de haven van Anna Jacobapolder hebben we nog wel eens moeten wachten. In een café. Niet omdat het veer niet ging – dat had op zich goed gekund want bij slecht weer werd de veerboot nogal eens uit de vaart genomen –, maar omdat de baas, Colijn, ons was vergeten op te halen. [lachend] Dan moesten we aan de cafébaas vragen of we konden bellen. En dan maar hopen dat Colijn te bereiken was en tijd had naar Zeeland af te reizen.'

Zo reed Peer Colijn in het eerste decennium van het bestaan van Colijn en Ippel heel wat kilometers: zijn auto vaak volgeladen met materieel en werkmannen. Eind jaren vijftig ging hij

zelfs voor de eerste keer de Nederlandse grens over voor werk. De Belgische zanger Bobbejaan Schoepen (1925–2010) die na vijftien jaar internationale tournees een vaste plek zocht en daartoe in 1959 in het Vlaamse dorp Lichtaart een moerassig terrein van 30 hectare had gekocht, had op een zaterdagochtend onaangekondigd de werkplaats van Colijn bezocht, omdat hij via ingenieursbureau Grontmij had vernomen dat het aannemersbedrijf dennenpalen van zeer goede kwaliteit had liggen. Tot grote verbazing van vader en zoon Colijn wilde hij die allemaal kopen. Hans Colijn: 'Toen Bobbejaan Schoepen, keurig gekleed en met een hoed op zijn hoofd, bij ons binnen kwam vallen wisten wij niet direct wie hij was. En zeker niet dat hij plannen had om zijn moeras om te bouwen tot een pretpark, met daarop een theaterzaal en zwembaden en kanovijvers. Het was toch een beetje een gekke toevalstreffer dat wij, weliswaar via de Grontmij, voor het heiwerk en de bouw van de steigers bij de vijvers werden ingehuurd.'

Van een vrij verkeer tussen goederen en personen tussen Europese landen, zoals we dat nu kennen was echter nog lang geen sprake. Hans Colijn vertelt dat zelfs de roomboter die Bobbejaan Schoepen Colijn senior had gevraagd voor hem naar België mee te nemen, niet de grens over mocht. 'Als je dat toch deed', aldus Colijn, 'dan was je, als je werd gesnapt, een smokkelaar. Mijn vader wilde absoluut geen gelazer met de wet en durfde daarom geen gehoor te geven aan Bob-

VAN START

bejaans verzoek. Hij moest het maar doen met roomboter uit Vlaanderen.'

Het is moeilijk voorstelbaar, maar het idee van een verenigd Europa stond nog in de kinderschoenen. De Europese Gemeenschap van Kolen en Staal (EGKS) die door de Beneluxlanden, West-Duitsland, Frankrijk en Italië in het leven was geroepen om, ter voorkoming van nieuwe oorlogen, een gemeenschappelijke markt voor hun basismarkt te garanderen, was in 1959 slechts acht jaar oud. En de Europese Economische Gemeenschap (EEG), het fundament van de huidige Europese Unie, had net haar eerste verjaardag gevierd. Vlaanderen was om die reden heel veel verder weg dan nu.

Ook Luuk de Bok weet daar alles van. 'De oude Colijn zou ons naar Vlaanderen rijden, naar wat nu Bobbejaanland is', memoreert hij. 'We zaten met drie, vier man in zijn auto, met een nieuwe perspomp om de damwandjes van de vijvers in het pretpark mee te spuiten. Het was idioot, maar de Belgische douane vond dat die pomp niet zomaar mocht worden ingevoerd. Te gek voor woorden. Zeker omdat achteraf bleek dat de pomp van Belgische makelij was. Ja, het klinkt bijna als een Belgenmop. Maar voor Colijn en Ippel was het een behoorlijk kostbare grap.'

Vanaf eind jaren vijftig veranderde de wereld echter snel. De economische motor van West-Europa werd door de stapsgewijze integratie van het continent voorzichtig aangezwengeld. Grenzen werden heel geleidelijk aan

geslecht en het welvaartsniveau steeg. De schaftekten en salonwagens werden derhalve ingeruild voor hotelkamers. Het autobezit nam toe. Met vakantie gaan werd langzaam gemeengoed. En – belangrijk voor al die auto's op de weg – het wegennet in Nederland werd in rap tempo uitgebreid. Snel reizen – soms zelfs tot over de grens – behoorde steeds meer tot de mogelijkheden. Voor Colijn en Ippel braken goede tijden aan.

FEEST IN GRONINGEN

In Nieuweschans in Groningen, waar voor de afwatering van de polder in 1964 en 1965 een duiker moest worden gebouwd, zaten Luuk de Bok en hoofd-uitvoerder Jan Lensvelt door de week in de kost bij een schilder, precies in de periode dat in Nieuweschans twintig jaar bevrijding werd gevierd. Voor de festiviteiten hadden De Bok en Lensvelt samen met de schilder een boogversiering gemaakt. Omdat de tekst niet correct geschreven was, hebben ze helaas de hoofdprijs niet mogen ontvangen.

Het project in Nieuweschans kende overigens wel wat obstakels. Op Pinkstermaandag bleek dat een nieuw aangelegde kanaaldijk was weggezakt waardoor de bouwput, die door de Firma van Oord uit Werkendam was gegraven, geheel was ondergelopen. Volgens De Bok lag dat aan de slechte ondergrond. 'Die was van veen', aldus De Bok. 'En daardoor nogal sappig, zogezegd. Toen de boel onderliep, was de paniek enorm. We zijn toen direct naar Nieuweschans vertrokken en hebben de pompen erop gezet. Na een lange dag was alles weer helemaal droog.'



Knooppunt RW 8-10,
Coenplein Noord, 1990-
1991.