

BOLK **MAGAZINE**



ENERGIEKE EN UITDAGENDE NOORDENWIND
VLEES EN VIS OP DE PLAS VOOR FAMILIES EN RELATIES
ZOUT IN DE PAP BIJ NOURYON

55
ZOMER 2019

Bolk magazine is een uitgave van de Bolk-bedrijven en verschijnt vier keer per jaar.

Postbus 385
7600 AJ Almelo
www.bolk.nl

REDACTIE

Uitgeverij de Roskam BV
0546 45 45 11
www.roskam.nl

VORMGEVING

Asjen Visual Creator
asjen@me.com

LAY-OUT

Little Shop of Graphics
0546 49 27 49
www.lsog.nl

FOTOGRAFIE

Henny de Mönnink

Tot de Bolk-bedrijven behoren de volgende werkmaatschappijen en deelnemingen:

BOLK TRANSPORT BV

nationaal en internationaal huif- en exceptioneel transport

BOLK CONTAINER TRANSPORT BV

nationaal en internationaal (zee)containertransport

BOLK TANK/DISTRIBUTIE TRANSPORT BV

distributie en uitbesteed vervoer

BOLK LOGISTICS BV

warehouse en logistieke dienstverlening

COMBI TERMINAL TWENTE BV

intermodaal vervoer van zeecontainers

VHB LOGISTICS BV

logistieke dienstverlening

VHB VASTGOED BV

beheer en exploitatie van logistiek vastgoed

VOOR WOORD

Beste Bolkgenoten.

Amsterdam heeft besloten dat in 2025 alle vervoer in de binnenstad volledig emissieloos moet zijn. En in navolging van Amsterdam hebben inmiddels zo'n 40 grotere steden in Nederland programma's opgesteld voor slimmere en schonere beleving van de winkels en horeca in de stadscentra.

Kennelijk vinden deze gemeenten dat "de markt" niet slim genoeg opereert. Dat lijkt ons sterk: het zou wel kunnen dat de markt zoekt naar de financieel gunstigste weg binnen de omstandigheden en regels en dat die weg niet de meest schone of wenselijke manier is. En dat lost de overheid dan weer op door verbrandingsmotoren uit te bannen en te kijken welke oplossingen de markt daar op bedenkt.

Het subsidiëren van hybride auto's die op papier een lage CO₂-uitstoot hebben maar in de praktijk nooit worden opgeladen heeft veel geld gekost en veel te weinig opgeleverd. Dat was verre van slim. Amsterdam en veel andere steden begaan nu dezelfde fout door te veronderstellen dat het binnen vijf jaar haalbaar en verstandig is om dagelijks met duizenden "schone" vrachtwagens de binnenstad te beleveren.

De horeca is booming en in Amsterdam helemaal. Alleen vestigt de horeca zich vaak op onbereikbare plekken, willen ondernemers zich onderscheiden door hun eigen leveranciers te kiezen en wil de consument water uit een flesje en niet uit de kraan. Dat alles leidt tot veel horecadistributie waarvan we uit eigen ervaring weten dat deze enorm efficiënt wordt georganiseerd.

Maar je mag geen stinkende lege emballage in een koelauto terugnemen. En je kunt geen fusten bier met een vrachtfiets rondbrengen. En meer kleinere auto's geven meer overlast dan één grote. Toch is de kans groot dat we straks met hybride vrachtwagens terrassen gaan beleveren die vol zitten met toeristen die worden ingevaren met cruiseschepen of ingevlogen met vliegtuigen.

Daar wordt niemand gezonder van en als het al lukt om een complete distributievloot 's nachts op te laden of van waterstof te voorzien dan is het nog maar de vraag waar die elektriciteit vandaan komt. In ieder geval zijn we opnieuw kapitalen kwijt zonder dat er iets substantieels wordt bereikt voor het klimaat of voor de leefbaarheid.

Er is veel meer voor nodig om échte oplossingen te vinden voor deze problemen. We moeten onze elektriciteitsvoorziening fundamenteel veranderen en misschien wel kiezen voor kernenergie. Dan pas hebben accu's en brandstofcellen werkelijk zin. Stadsdistributie is een direct gevolg van welvaart en draagt juist bij aan de leefbaarheid van een stad. De slimste aanpak zou wel eens kunnen zijn om te erkennen dat we niet alles moeten willen veranderen.

Veel leesplezier!
Directie Bolk en CTT



RUBBEREN ROS BIJ BOLK

ZWART ROS VAN RUBBEREN RANDY LOGEERDE BIJ BOLK

Als professioneel freelance kunstenaar/illustrator is Randy van Lingen (Almelo) in 1990 begonnen. Naast commerciële opdrachten voor zowel particuliere als zakelijke opdrachtgevers – in opdracht van Apollo Vredestein creëerde Randy levensgrote paarden van rubberbanden – blijft Randy werken aan zijn vrije schilderijen en objecten. Daarbij vormt elke dimensie en materiaalsoort voor hem de uitdaging om te komen tot een nieuwe manier om dingen te creëren. Hij verstaat de kunst om een fabelachtige schildertechniek te combineren met een tomeloze fantasie. Doordat Bolk een aantal keren kunstwerken voor Randy vervoerde en plaatste kreeg Randy bewondering voor het vakmanschap, de behendigheid en professionaliteit van de Bolk-chauffeur en -kraanmachinist. Dat inspireerde Randy om het hier gepresenteerde doek te creëren in een voor hem nieuwe, digitale techniek.

LEZEN SCHERPT DE GEEST, OOK OP DE HEFTRUCK

Werken is onder meer ook leren (in de praktijk) en recreëren (rust nemen). Bijgaande foto is gemaakt door chauffeur Wilco Meinnetten van de buitendienstmedewerkers die zich gezeten op de heftruck zo te zien op de boeken hebben gestort. Dat kan van alles zijn en de foto geeft geen duidelijkheid hieromtrent. Wellicht hebben de medewerkers zich op Harry Potter of Harry Mulisch gestort.



LEZEN EN LEREN OP HET WERK



VOOR DE FIETSERS DE RIOLEN

Het kan ook zijn dat ze gezamenlijk studeren voor een examen, papieren doornemen, een gemaakt examen na-lezen. De kans dat ze elkaar voorlezen of overhoren is evenmin uitgesloten. Hoe het ook zij, lezen is eigenlijk altijd goed, om de geest te scherpen, de kennis te vergroten of gewoon om te ontspannen tussen de bedrijven door. En het mooie van lezen en leren is dat je het overal kunt doen, in bed, in bad, op een stoel, in een klas, aan een tafel of op een heftruck...

LANG GESTEGGEL OVER EEN FIETSPAD BIJ BOLK VOOR DE DEUR

Er is lang in het stadhuis van Almelo vergaderd over de aanleg van een tweerichtingsfietspad bezijden de Plesmanweg. Het ging over de vraag aan welke kant van de weg het fietspad moest komen. En of het nu wel of geen F35 mocht heten. Dure onderzoeken, dikke rapporten en lange vergaderingen. Onlangs is de aanleg begonnen. Een aan burgemeester Rijpstra herinnerende boom is moest wijken voor shovels en onduidelijk is waaróm. De aanleg van het fietspad (vierhonderd meter met een half miljoen provinciale subsidie) zal ongeveer een jaar in beslag nemen. Zulke dingen zijn voor een bedrijf dat van doorrijden houdt niet altijd even goed te begrijpen. Voor de firma Bolk, dat het fietspad voor de deur krijgt, is het even doorbijten. Het fietspad moet daarna nog naar de grens met Twenterand worden doorgetrokken, dus dat duurt nog wel even.



HET KAN VORSTELIJK SNEEUWEN EN STUIVEN IN ZWEDEN

'HOE GROTER HET TRANSPORT, HOE VAKER HET AANKOMT OP KLEINE DINGEN'

PRESTIGIEUS WINDMOLEN- PROJECT

Het windmolenpark Markbygden in het hoge noorden van Zweden is een prestigieus project. Er komen in drie fases duizend windturbines te staan. Bolk Transport is via dochteronderneming Bolk Sweden AB betrokken bij het transport van 179 turbines. Dat zijn spectaculaire transporten, die met grote precisie moeten worden uitgevoerd. Markbygden geldt als het grootste onshore windproject in Europa.



LANG EN ZWAAR MET DE KOP IN DE WIND

De bouw werd geëntameerd door de Zweedse project-ontwikkelaar Svevind. De eerste fase, die vorig jaar een aanvang nam, loopt dit jaar af. Bolk verzorgt de transporten vanaf de haven in Pitea naar de site, 55 kilometer verderop, zo'n 150 kilometer zuidwestelijk van het meest noordelijke punt van de Botnische Golf. Er zijn trouwens plannen voor nog meer windparken in deze koude uithoek van noordwestelijk Europa. Svevind is van plan in dit gebied nog diverse andere windparken te ontwikkelen. Ze hebben een ontheffing voor maximaal 1.101 turbines. Bij voltooiing is de opbrengst 10 TWH per jaar, goed voor 400.000 huishoudens, wat 6,6 procent van het totale verbruik in Zweden is.

De windturbines hebben een ashoogte van 131,5 meter en een tiphoogte van tweehonderd meter. In het omringende gebied van de locatie van Markbyden is nog veel meer ruimte voor de plaatsing van windmolens.

Het zijn huzarenklussen, want er moet ondanks hoogte en omvang knap secuur gemanoeuvreerd worden, zeker in de bochten van de wegen. Overigens zijn de transporten nog niet op de plek van bestemming als de site is bereikt, want die beslaat 130 kilometer aan bouwwegen. 'We zijn op de site aanzienlijk meer tijd onderweg dan op de openbare weg', vertelt Emiel Leushuis, die verantwoordelijk is voor deze klus en de situatie ter plekke kent als zijn broekzak, want vaak bijna letterlijk poolshoogte gaat nemen. Het uitdagende project omvat 2.327 ladingen, waarbij het langste transport 75 meter was, het breedste 5.66 meter en het zwaarste 155 ton. Ga er maar aan staan.

De meeste onderdelen van de machtige windmolens worden in grotere aantallen met zeeschepen in Pitea aangevoerd, waarbij Bolk het omrijden van de delen vanaf de kade naar het vijf hectare grote opslagterrein in de haven ook verzorgt.

Voor elke windturbine komen er ook vrachten die in Duitsland worden geladen en rechtstreeks vervoerd en/of per RoRo verscheept via Terneuzen naar Pitea. Leushuis vindt het een uitdagend project, vooral ook vanwege de omvang.

Bolk heeft een 8x4 sleepauto ('Met de liefkozende bijnaam Bello'), een Manitou verreiker en een 85TM kraanauto beschikbaar die op de bouw diverse werkzaamheden uitvoeren. Het materieel ter plekke omvat gemiddeld inclusief onderaanneming vijftien trekkers, 8x4/6x4, vijftien opleggers en veertien begeleidingsauto's. Verder zijn er vier externe 'pre-delivery kranen' (met riggers en ballastauto's) in gebruik die ook voor Bolk werkzaam zijn, hierdoor komt en daarmee komt het totale aantal medewerkers op bijna vijftig.

Vanwege de complexiteit van het project verzorgt Bolk Transport de planning en de coördinatie ter plekke. Alle medewerkers zijn ondergebracht in een Hotelschip dat nabij Pitea in een baai ligt, met alle benodigde faciliteiten. Het harde werk van de medewerkers kan volgens Emiel Leushuis niet genoeg worden benadrukt: 'Hoe groter het transport, hoe vaker het aankomt op kleine dingen, alles moet kloppen.'



HARING HAPPEN 2019

De vaste gasten waren er, de bekende vissen ook, en ze smaakten weer dit jaar prima. Bijzonder was dat de Haringparty bij Bolk in Almelo dit maal het vijfde lustrum beleefde en ook na een kwart eeuw nog altijd 'the place to be' bleek te zijn, voor ondernemers uit de wijde omtrek, politici uit de regio en de residentie, en speciale gasten, onder wie dit keer (onder meer) acteur Huub Stapel en zanger Gerard Joling.





FAMILIE DAG 2019

Voor het personeel met aanhang van Bolk is de familiedag, traditiegetrouw de dag ná de haringparty, een soort reünie en tevens een der aangenaamste barbecues van het westelijk halfmond, waar collega's, mannen, vrouwen en kinderen, elkaar ontmoeten, bijpraten. En nu eens niet alleen over werk, ook over gezin, lief en leed en het leven zelf, los van truck en transport.





VAN NOURYON NAAR BOLK

Herry Brinkman (61) werkt sinds krap een jaar bij Bolk Logistics te Hengelo, in het warehouse waar zout wordt opgeslagen. Voordien was hij werkzaam bij Nouryon, dat toen AkzoNobel heette, maar Salt Specialties te Hengelo besteedde de logistiek uit aan Bolk, Herry ging mee en kwam net als zijn collegae op de loonlijst van Bolk. Dat was *part of the deal*. 'Het was een gedwongen huwelijk. Anders was ik gewoon bij Akzo gebleven.' Niettemin bevalt het hem nu goed en is hij gewend.



HET ZOUT IN DE LOGISTIEKE PAP VAN HERRY

Nouryon produceert in Hengelo verpakt zout en zout-producten ten behoeve van zowel consumenten als industrie. Om de vervoersstromen te optimaliseren en te verduurzamen sloot het bedrijf een overeenkomst met Bolk, mede-eigenaar van de nabijgelegen multimodale terminal CTT. Herry zegt vrij vlot geacclimatiseerd te zijn. Andere naam, andere baas, maar hetzelfde werk – 'veel op de heftruck rijden en orders picken.'

De pallets met producten worden door Bolk vervoerd naar het daar gebouwde warehouse, op de boorden van het Twentekanaal en pal naast de Container Terminal Twente (CTT) in het havengebied van Hengelo en daar op- en overgeslagen. Bolk beheert de voorraad en laadt de pallets in vrachtwagens en containers voor levering aan klanten in Nederland, Europa en de rest van de wereld. Afgesproken werd dat Bolk het vervoer en de opslag energieneutraal verzorgt door alle benodigde energie zelf op te wekken met zonnepanelen op het dak van de opslaghal. Besloten werd tot deze uitbesteding teneinde de service aan de klanten te verbeteren. In het kader van deze heroriëntatie gingen de logistieke medewerkers over naar Bolk, onder wie dus Herry.

VROEG AAN HET WERK

Herry werd geboren als de oudste van drie zonen, genoot naar eigen zeggen 'een leuke jeugd' en herinnert zich 'veel op de camping' te zijn geweest. Hij voelde zich van jongs af aan aangetrokken tot de wereld van het transport. 'Ik ging al vroeg aan het werk, toen ik zestien was ging ik vaak mee op de vrachtwagen voor fruittransport. Ik wou altijd vrachtwagenchauffeur worden, maar ik heb daar toch vanaf gezien. Na mijn dienstdtijd ben ik bij Nouryon begonnen.'

MAN VAN VASTIGHEID

Herry is een man die van vastigheid houdt. Dat verklaart ook dat hij de overstap naar Bolk sinds vorig jaar een gedwongen huwelijk vond, maar sinds de overname werkt hij nog steeds met hart en ziel. Niettemin hecht Herry aan vaste waarden, gewende patronen en harmonieuze verhoudingen. Hij is ook een familiemens. 'Ik vorm een gezin met mijn vrouw, wij kregen twee zonen en twee schoondochters en een kleinzoon. Verder hebben we hebben altijd honden gehad, voor twee jaar terug de laatsten, we hadden altijd Labradors.' Gevraagd naar zijn hobby's noemt hij 'lekker erop uit, fietsen, kaarten en stedentrips'. Daarnaast zegt hij zijn laptop niet te kunnen missen.

NU LOBBY LEIDT TOT DIEPGANG

De upgradering van de Twentekanalen komt op stoom doordat het kabinet extra geld beschikbaar heeft gesteld. De voor de Twentse economie belangrijke vaarwegen worden nu ook aangepakt waar dit nog niet is gebeurd. Het gaat om het voorpand tussen de IJssel en de sluis bij Eefde, de zijtak naar Almelo en het kanaal van de sluis bij Delden tot aan Enschede.

De werkzaamheden houden in dat de Twentekanalen op een klein deel echt breder worden, maar verder in plaats van een V-profiel een Bak-profiel krijgen, zodat ze overal geschikt worden voor schepen met een diepgang tot 2.80 meter. Dit betekent dat ze zo'n 750 ton extra meenemen (wat gelijk staat aan 25 trucks minder op de weg) en als het containers betreft 156 in plaats van 104 TEU (wat gelijk staat aan 36 trucks minder op de weg).

Het project Verruiming Twentekanalen wordt dit jaar aanbesteed en zal volgens de planning in 2023 moeten worden voltooid. Voor deze kogel door de spreekwoordelijke kerk ging werd er tien jaar gelobbyd. Dat leidde in 2013 tot een eerste resultaat toen ondernemers, regiobestuur en de minister de Beter Benutten-deal sloten. Deze hield in dat de regio Twente (ondernemers/bedrijven en wethouders/gemeenten) hard kon maken dat er straks dagelijks negenhonderd trucks minder over de weg zullen rijden.

De verenigde ondernemers wisten de minister van Infrastructuur en Waterstaat er ook van te overtuigen dat ze al 490 miljoen hebben geïnvesteerd, vooruitlopend op de verruiming der Twentekanalen. Dat is heel wat meer dan de 180 miljoen die van rijkswege nog nodig was. Daar kon de bewindsvrouw geen 'nee' tegen zeggen.

Een aardige voetnoot bij het kanaledossier is dat de Zandmaatschappij een speciaal schip heeft laten bouwen voor de Twentekanalen na verruiming. Dit schip neemt zelfs 2.800 ton mee in plaats van de gebruikelijke 2.300 ton waarmee regulier gebouwde schepen op de verruimde Twentekanalen worden beladen.

