



BOLK **MAGAZINE**

COOLRAIL
diesel/electric reefer

TREIN VERVANGT TRUCK BIJ EURO POOL SYSTEMS
SLIGRO EN BOLK HOUDEN HET SIMPEL
BRONNEBERG WINT SCHAARSE METALEN UIT SCHROOT

56
NAJAAR 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

VOORWOORD

Beste Bolkgenoten,

Toen in de jaren '90 de Betuweroute werd aangelegd, werd in de buurt van Valburg een groot emplacement gebouwd om lading tussen verschillende treinen uit te wisselen. Het Container Uitwissel Punt Valburg is drie kilometer lang, kost alleen al aan onderhoud miljoenen per jaar en is nooit gebruikt waarvoor het werd gebouwd omdat het uitwissel-concept niet werkt.

Met relatief weinig investeringen kan van dit emplacement een fantastische spoorterminal gemaakt worden met directe aansluiting op de Betuweroute, voldoende lengte om complete treinen te bedienen en een ideale ligging aan de Oostgrens van Nederland.

Valburg zou een vooruitgeschoven post van Rotterdam kunnen zijn waar alle passerende containers met desnoods onbemande treinen worden overgenomen van de weg. In de andere richting biedt Valburg aansluiting op treinverbindingen naar bestemmingen door heel Europa en zelfs tot in China, waardoor heel Nederland op een logische plek zou kunnen opstappen op deze verbindingen.

De realisatie van dit plan was alleen mogelijk als de overheid en private partijen beide bereid zouden zijn om veel tijd en energie te steken in dit plan. Het is vanzelfsprekend dat zonder overheidsinbreng een dergelijk project niet van de grond kan komen, maar een marktpartij is ook nodig omdat die immers de commerciële en operationele onderbouwing moet geven. Daarom heeft Bolk de afgelopen jaren intensief samengewerkt in een consortium met andere ondernemers om samen met de overheid deze unieke kans op te pakken en van Valburg een operationele spoorterminal te maken.

Maar nu het project serieus vorm begint te krijgen, worden partijen met andere belangen ineens nerveus. Er wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat één consortium al vanaf een vroeg stadium – bij gebrek aan interesse bij anderen – als enige marktpartij in beeld is als projectpartner en exploitant. En ook al zou dat uiteindelijk een correcte gang van zaken blijken te zijn, dan nog is het moeilijk om verder te investeren op basis van een juridisch onzekere positie. Het consortium heeft zich daarom moeten terugtrekken uit dit project, wat de voortgang natuurlijk niet ten goede komt.

Het is jammer dat geïnteresseerde bedrijven voorlopig geen aanvullende modaliteit kunnen gebruiken voor hun logistiek. Laten we hopen dat deze vertraging niet te lang gaat duren, zodat we snel kunnen profiteren van een investering die al 25 jaar geleden met een vooruitziende blik is gedaan.

Veel leesplezier!

Directie Bolk en CTT



SLUIS BIJ EEFDE

BOLK TRANSPORT DRAAGT BIJ AAN KABELTRANSPORTEN IN NEDERLAND

De zogenoemde energietransitie kent zo haar eigen problemen, want de massale aanleg van zonneparken en de bouw van windmolens (plus de toename van aardgasloze wijken) betekent dat de netwerken van de energiebedrijven overbelast zijn. Er moeten op korte termijn honderden kilometers kabels worden aangelegd. Want de wind mag waaien en de zon mag schijnen, het is nog een hele toer de energie 'thuis' te krijgen. Om die reden is het noodzakelijk snel en veel meters te maken voor wat betreft de uitbreiding van de ondergrondse kabelinfra. Ook moeten bestaande netwerken worden verzwakt. Met de productie van kabels neemt ook

het transport vanuit de kabelfabrieken naar aanlegssleuven toe. Bolk is één van de vervoerders die daar een bijdrage aan leveren. Het is een even zwaarwichtig als secuur werk waarbij het transportbedrijf letterlijk en figuurlijk op energieke wijze verlichting kan brengen.

SLUIS BIJ EEFDE NADERT VOLTOOIING

Het gaat nu hard met de werkzaamheden bij de Sluis bij Eefde, want de inrichting krijgt nu snel steeds meer vorm. De aannemerscombinatie Lock to Twente (L2T) werkt al zo'n twee jaar aan de bouw van de tweede sluis. En het resultaat is te zien: de nieuwe kolk, de dijk aan de IJsselzijde en de voorhavens zijn goed zichtbaar en de deuren geplaatst. Er

kwamen nieuwe betonwanden in de sluis. En een zogenoemde woelkelder die ervoor zal zorgen dat het water straks gelijkmatig in de sluis stroomt als de segmentdeur open gaat. De bouw was een even massief als precies procedé, want op de millimeter nauwkeurig. In het voorjaar is begonnen met het uitgraven van de voorhaven aan de IJsselzijde en daarna volgde de kanaalzijde. Per schip is de vrijgekomen grond afgevoerd richting Almelo met een gemiddelde afzet van 12.000 kuub per week.

BOLK STAAT MET ENERGIEKE VERVOERING IN SPOTLIGHTS ALMELO

Eind deze maand (20 november) vindt het jaarlijkse symposium van Energiek Almelo plaats. Het gaat dan over innovatief menselijk gedrag. Op het symposium wordt wederom de 'Energiek Almelo Award' uitgereikt, waarvoor de firma Bolk één der drie genomineerde bedrijven is. Centraal staat ondernemerschap dat zich met innovatie heeft onderscheiden. Ook moet het bedrijf in Almelo gevestigd zijn, onderscheidend én maatschappelijk betrokken en ook nog van onbesproken gedrag. Kennelijk voldoet Bolk daar allemaal aan, al vele jaren trouwens, van de oudste tot de nieuwste truck. Dat is ook innovatie-winst, maar tussen prijszwaard en prijswinnend zit nog wel een verschil, want de *concollega's* Hubregtse en Fixje-iPhone zijn ook energie bezig...



HASPELS VOOR KABELTRANSPORT



VERANDERING DOOR INNOVATIE BIJ TRUCKS

Het klinkt zo logisch: lege kratten waarin groente en fruit werden gebracht terugsturen met dezelfde vrachtwagen die weer volle kratten komt brengen. Dat maakt een einde aan inefficiënt heen en weer rijden; de vrachtwagens zijn altijd geladen. Het systeem met herbruikbare kratten is in 1992 geïntroduceerd door drie veilingorganisaties. Euro Pool System werd opgezet voor de logistieke organisatie. Inmiddels wordt ook de trein ingezet als alternatief voor de vrachtwagen.

Het idee ontstond zo'n zeven jaar geleden: wat als we groente en fruit vanuit Spanje per trein naar Nederland laten komen? Op de terugweg kan de trein dan lege kratten meenemen. Het klonk simpel en logisch, maar het was nog een heel georganiseer voordat in mei dit jaar de eerste Coolrail kon vertrekken uit Rotterdam. 'Je hebt te maken met verschillende partijen voor het transport', legt Fred Lessing van Euro Pool System uit. 'Railvervoerders rijden van terminal naar terminal, maar door to door was onbekend in die wereld. Daarom hebben we zelf de verantwoordelijkheid genomen. We hebben Coolrail opgezet als alternatief voor het wegtransport. Eén volle trein vervangt 42 vrachtwagens.' Om te beginnen rijdt de trein nu drie keer per week. Dat scheelt ruim 20.000.000 miljoen kilometers over de weg. 'We hadden een CO₂-reductie berekend van tussen de 30 en 50 procent. Dat blijkt na zorgvuldige studie tussen de 70 en 90 procent te liggen, afhankelijk van wat er vervoerd wordt. Hoe meer gewicht, hoe hoger de reductie.'

In Spanje worden de kratten van Euro Pool System gevuld met groente en fruit en in gekoelde containers, reefer containers, met de trein naar Rotterdam gebracht. Daar worden ze zo snel mogelijk overgeladen op vrachtwagens voor verdere distributie naar supermarkten. Fred Lessing wil meer treinen laten rijden en zoekt nog klanten die verse producten vervoerd willen hebben naar Spanje. 'We rijden nu door België zonder te stoppen. Als daar klanten zijn, maken we daar een tussenstop. Je kunt ook denken aan Duitsland of aan de Scandinavische landen. Rotterdam kan een hub zijn voor verse producten voor of vanuit die landen.' Euro Pool System investeerde in de treinen en de containers en schakelde Shuttlewise in voor de organisatorische kant van het laten rijden van de trein. 'Wij regelen de planning van de treinen die tussen CTT Rotterdam en Barcelona Morrot en Silla Valencia rijden', zegt Martijn Elbers van Shuttlewise, 'Een groot deel van de trein is geladen met reefer containers van Euro Pool System, de overblijvende wagens worden gevuld met bijvoorbeeld general cargo, bulk en chemie.'

AANSLUITING

Dat organiseren is nog een hele klus: de goederen moeten door vier landen met elk eigen regels, een eigen taal en

verschillende voltages voor het spoorwegnet. 'De machinist moet met de verkeersleiding van het land kunnen communiceren in de taal van dat land. Bij vervoer over de weg heb je die problemen niet. De chauffeur kan door alle landen rijden. Daar komt nog bij dat het Spaanse spoor niet aansluit op het Europese spoorwegennet.' De spoorbreedte in Spanje is groter. Dat betekent dat aan de Spaanse grens alles moet worden overgeladen. De treinen mogen daar ook niet zo lang zijn. 'Van de 42 containers gaan er elf naar Barcelona, de andere 32 gaan door naar Valencia', vertelt Fred Lessing, 'het overladen kost extra tijd. Als het spoor wordt aangepast, gaat het twaalf uur sneller. Daar wordt wel aan gewerkt, maar niet erg snel. De opening van deze verbinding is ook in Spanje gevierd en dat was kennelijk een stimulans om de aanpassing van het spoor weer op te pakken.'

STROPERIG

Lessing en Elbers zijn enthousiast als het gaat om de samenwerking met CTT Rotterdam. 'Als er een trein met koeltransport aankomt, moet-ie zo snel mogelijk gelost worden. Ook heeft een trein op een afstand van tweeduizend kilometer wel eens vertraging, dan moet een terminal flexibel kunnen werken en dat kan CTT. Ze denken mee met wat wij doen', aldus Fred Lessing. 'In de stroperige railwereld is CTT een verademing', vult Elbers aan. Volgens Lessing is er nog veel winst te behalen: 'De groente- en fruitsector is conservatief. Het moet snel en goedkoop. Er wordt te weinig vooruit gepland. "We hebben het nu nodig" zeggen ze dan en dan zetten ze een vrachtwagen met twee chauffeurs in om de groente en het fruit op tijd in Nederland te krijgen, terwijl je als importeur wel weet wat je nodig hebt. Als je beter plant, kun je ver komen.'

Lessing en Elbers hopen dat meer partijen zich aansluiten bij Coolrail. De ambitie is om de frequentie op te voeren tot twintig treinen per week. 'Er wordt nog te veel gedacht in geld en te weinig in CO₂-besparing', zegt Fred Lessing, 'Als we met z'n allen wat meer dezelfde kant op kijken, kan het transport met de trein goedkoper. Nu al is het even snel als per vrachtwagen met één chauffeur. Als het spoor in Spanje straks aansluit bij het net van de rest van Europa kan het nog sneller.'

TREIN VERVANGT TRUCK





CREDO MARLEEN VAN WAADENOIJEN VAN SLIGRO

HOU HET SIMPEL



De verhuizing van het distributiecentrum van horecagroothandel Sligro van Enschede naar Deventer is de grootste verhuisoperatie uit de carrière van vestigingsdirecteur Marleen van Waadenoijen tot nu toe. Ze vindt het heerlijk om haar team te kunnen inzetten voor veranderingen. De verhuizing behelst niet alleen het fysiek verplaatsen van vele duizenden artikelen, maar ook de samenvoeging met het drankendistributiecentrum van Heineken in Deventer. 'Sligro is in ontwikkeling om klaar te zijn voor de toekomst.'

Dat het nieuwe distributiecentrum van Sligro op het A1 Bedrijvenpark Deventer voldoet aan de laatste eisen en gebouwd is volgens de nieuwste inzichten, is logisch. Met zonnepanelen, waterbesparende toiletten, maar ook met kantoorruimtes die verwarmd worden met de restwarmte van koelcellen en zelfs vogelnestkastjes aan de gevel, is Sligro helemaal klaar voor de toekomst. Vanuit dit distributiecentrum bedient de marktleider in de bevoorrading van horeca en horeca-gerelateerde bedrijven Oost- en Midden Nederland, van Zuid Drenthe tot Zuid Gelderland. Het nieuwe pand in Deventer is ook een gevolg van de overname in 2017 van de Heineken-distributie. De samenvoeging van de assortimenten van Sligro en de bierbrouwer betekent meer efficiency. Heineken-klanten kunnen ook Sligro-klant zijn en dat houdt in dat er nog maar één vrachtwagen komt voorrijden. 'Bier en bitterballen gaan samen', zo vat Marleen van Waadenoijen samen. Voor Sligro zit er ook een commerciële uitdaging aan de bundeling: de groothandel komt in contact met Heineken-klanten waar nog geen zaken mee werden gedaan. Voor het transport van het distributiecentrum naar de klanten verhuizen de huidige vervoerders mee. St van den Brink is de 'huisvervoerder' van Sligro; Bolk Transport rijdt al meer dan vijftig jaar voor Heineken. 'De vrachtwagens van St van den Brink hebben een flexibel in te delen koel- en diepvriesruimte. Het is voor het eerst dat Bolk Transport dat geconditioneerde transport gaat doen en het investeerde niet alleen in 20 koelwagens, maar zorgde er ook voor dat het transport voldoet aan de HACCP-regels, de regels voor voedselveiligheid. Het is mooi om te zien hoe beide vervoersbedrijven elkaar helpen. Ze zijn elkaars concurrenten, maar er is gewoon collegiaal overleg. Ze leren van elkaar.'

Van Waadenoijen prijst de constructieve houding van de mensen van Bolk Transport: 'Ze denken mee en zoeken de samenwerking.' Zo leverde Bolk Transport afgelopen zomer een aantal chauffeurs voor de vrachtwagens van de St van den Brink, nadat er een tekort was ontstaan omdat niet alle chauffeurs wilden of konden meeverhuizen van Enschede naar Deventer en al afscheid hadden genomen. Voor de verhuizing van Enschede naar Deventer bood Bolk Transport aan de regie te nemen. Met 25 trekkers met chauffeurs van zowel Bolk als St van den Brink zijn in het derde weekeinde van oktober in totaal honderd trailers met voorraden van Enschede naar Deventer overgebracht.

Voor Marleen van Waadenoijen is de verhuizing en samenvoeging een leuke, uitdagende klus. De levering aan klanten moet ondanks alles gewoon doorgaan. 'Kwaliteit leveren en op tijd leveren staan voorop.' De planning wordt geleid als een militaire operatie, waarbij niets aan

het toeval wordt overgelaten. Na de verhuizing van het distributiecentrum van Sligro van Enschede naar Deventer staat de verhuizing van het distributiecentrum van Heineken voor het derde weekeinde van november op de rol. Een week later vindt uitbreiding van het verzorgingsgebied plaats met Noord Oost Overijssel en Zuid Drenthe, een uitbreiding van negen vrachtwagens per dag die vanuit Deventer gaan rijden. Begin januari komt daar Zuid Gelderland bij, een uitbreiding met nog eens elf vrachtwagens. Voor de organisatorische kant, heeft Van Waadenoijen een compleet nieuw managementteam voor distributietaken samengesteld. Van de vaste medewerkers is zo'n veertig procent niet meeverhuisd naar Deventer. Ze snapt dat wel: 'Dat waren mensen die in veel gevallen al jaren in Enschede werkten en daar wonen, kinderen hebben die daar naar school gaan, noem maar op.' In totaal werken er zo'n 120 mensen in Deventer en dat worden er snel meer.

Marleen van Waadenoijen is geboren en getogen in Eindhoven: 'Ik ben een Philips-kindje. Mijn ouders werkten bij Philips; ze kwamen uit het westen. Eindhoven is de enige stad in Brabant die niet volledig Brabants is.' Op school blonk ze uit in bètavakken en op een open dag van de HTS in Tilburg maakte ze kennis met de opleiding Logistiek. Dat leek haar wel wat en na een succesvolle afronding van de studie, werd ze aangenomen bij het net geopende distributiecentrum van Albert Heijn in Zwolle. Daarna volgden Zoetermeer en Zaandam en naast logistieke taken kwamen er steeds meer managementtaken bij. Ze maakte vervolgens de overstap naar Royal Flora Holland, de bloemenveiling in Aalsmeer en Naaldwijk. Haar kennis van logistiek en management maakt haar bijzonder en uitermate geschikt voor een operatie als de verhuizing en samenvoeging van de distributiecentra van Sligro en Heineken. 'Doe gewoon en hou het simpel', is het credo van Van Waadenoijen: 'We maken dingen vaak veel te ingewikkeld. Zoek de grondoorzaak en los het op. Problemen mogen er zijn, maar moeten wel worden opgepakt. Ik vind dat we geen branden moeten blussen, maar branden voorkomen. En dan is het niet erg als er fouten worden gemaakt. Een fout is een cadeautje, als je het maar uitpakt.' Als er een probleem is op de werkvloer trekt Marleen van Waadenoijen de werkjas en werkschoenen aan en stapt ze er op af. 'Mensen willen geen fouten maken, mensen willen plezierig werken. We onderzoeken wat of waar het fout gaat en samen lossen we het op. Je moet het talent van je mensen gebruiken. De grootste waste is talent dat niet gebruikt wordt. Daarom moet je mensen de ruimte geven.'



BRONNEBERG ZET BOLK IN VOOR DE IMPORT VAN IINSTALLATIES VAN MG RECYCLING EN FORREC SRL. UIT ITALIË

'HET IS WEL EENS LASTIG OM HET NIET OVER HET WERK TE HEBBEN'

BRONNEBERG GROOT IN RECYCLING- MACHINES

Na de Tweede Wereldoorlog was er een tekort aan van alles. Tjeu Bronneberg, zoon van een Helmondse smid, zocht mogelijkheden om oude metalen opnieuw te gebruiken en ontwikkelde machines om schaarse metalen te winnen uit schroot. Zijn onderneming groeide en de naam Bronneberg werd een begrip, maar het familiebedrijf raakte eind vorige eeuw in zwaar weer. Twee oud-werknemers, Jan en Henri Jegerings namen de firma over. Drie zonen van Henri werken inmiddels in het bedrijf, dat daarmee weer een echt familiebedrijf is.



MICHEL JEGERINGS

De klanten van Bronneberg zijn zeer divers: van de kleine metaalhandel tot grote schroot- of afvalverwerkers maar ook de industrie. Bronneberg levert met name de machines om schroot en metalen te knippen of persen dan wel te scheiden. Deze machines worden hoofdzakelijk in eigen huis ontwikkeld en gebouwd. Het gaat daarbij om schrootpersen en -scharen, maar ook autopletters en kleine tot zware kabelpellers en alligatorscharen worden in Helmond geassembleerd.

Bronneberg werkt ook zeer nauw en op exclusieve basis samen met een aantal gespecialiseerde buitenlandse leveranciers van recyclingmachines. Daarbij gaat het onder meer om grote hamermolens, rotorscharen, schrootgrijpers, motorbrekers, container-kantel- of containersnel-laadsystemen. Daarmee kan Bronneberg een compleet programma en hoeft het bedrijf dan ook zelden 'nee' te verkopen. Naast nieuwe machines, levert Bronneberg ook gebruikte recyclingmachines. Bronneberg mag zich marktleider noemen als het gaat om nieuwe en gebruikte granuleer- en separeerinstallaties voor de verwerking van oude elektriciteitskabels. Deze machines, die wereldwijd worden geleverd, vermalen complete kabels, waarna het kopergranulaat op basis van fractiegrootte en gewichtsverschil wordt gescheiden van het lichtere kunststof. Binnen het bedrijf waar inmiddels 35 mensen werken, is de jongste zoon van Henri, de 33-jarige Michiel Jegerings, als Commercieel Manager verantwoordelijk voor de interne begeleiding van de orders, waar onder ook het transport van de machines valt. 'Je rolt er in, ik werk hier nu vijf jaar. Mijn kracht ligt op het organisatorische vlak. Mijn twee oudere broers werken ook bij Bronneberg, Die zitten in de buitendienst, iedereen heeft zijn eigen kwaliteiten. Dat is de kracht van het familiebedrijf, maar het is wel een lastig om het op familiebijeenkomsten het niet over het werk te hebben.'

Bronneberg doet veel zaken met twee grote fabrikanten van schrootverwerkingsmachines in Noord Italië. Wekelijks is er wel een transport naar Helmond met machines van Forrec in Santa Giustina in Colle en MG Recycling in Bondeno. Voor beide firma's heeft Bronneberg de alleen-vertegenwoordiging voor de Benelux. Voor het vervoer van de machines wordt Bolk Transport ingeschakeld.

'Het transport van machines is toch wat anders dan massatransport. Het vereist deskundigheid als het gaat om bijvoorbeeld het vastzetten van de lading. Als ik een transport moet regelen, ga ik niet eerst offertes opvragen bij verschillende transporteurs. Het gaat mij niet alleen om de prijs. Ik weet dat Bolk Transport goed is en daarmee goedkoop. Bolk ontzorgt, het zijn tenslotte machines die extra zorg nodig hebben en Bolk levert die zorg; zij hebben de deskundigheid in huis.'

Twee jaar geleden moest Bronneberg een aantal machines leveren aan een klant in Enschede. Toen de vrachtwagens met machines daar aankwamen, bleek dat er niets geregeld was voor het lossen. 'De stress liep behoorlijk', vertelt Michiel Jegerings. 'Mijn broer ging zoeken op internet naar een bedrijf in de buurt dat een hefruck had om de machines van de vrachtwagens te tillen. Binnen een uur stond Bolk Transport de machines te lossen. Dat was echt geweldig. Mijn broer raakte met de mensen van Bolk aan de praat en hoorde dat hun vrachtwagens wekelijks op Italië rijden.' Sinds dat voorval in Enschede verzorgt Bolk Transport het vervoer van machines vanuit Italië. Michiel Jegerings is zeer te spreken over Bolk Transport: 'Het contact verloopt echt super. Het is het persoonlijke tintje waarmee ze mensen behandelen. Je weet wat je aan elkaar hebt; slap ouwehoeren kan ook. Het gaat om een stukje interesse en vertrouwen. Het is het twee handen op één buik-gevoel. Dat past bij ons als familiebedrijf.'

HAAR PARTNER ANDRÉ GAF ANJA BOSCH BESLISSEND ZETJE TRUCKER TE WORDEN

'STEEDS EEN BLIJ GEVOEL'

Anja Bosch kwam 41 jaar geleden in Almelo ter wereld en groeide op in een doorsnee gezin te Vriezenveen. Ze wist rond haar twintigste levensjaar al dat ze beroepschauffeur wilde worden en die droom werd werkelijkheid, zij het met een omweg, maar daar draait een beetje chauffeur de handen niet voor om. Het gaat om de bestemming. En voor Anja was en is de cabine van een truck. De droom werd na wat omzwervingen in andere betrekkingen bij Bolk Transport werkelijkheid.



ANJA BOSCH IN HAAR ELEMENT MET HAAR TRUCK

Anja is een zomervrouw, want kwam op een mooie zomerdag (26 juli 1979) ter wereld en groeide op in een doorsnee gezin. Zelf spreekt ze over een stabiele jeugd. 'Mijn vader werkte in de metaal, mijn moeder was huisvrouw.' Na de basisschool en de huishoudschool had Anja in elk geval één ding geleerd: het huishouden moet worden gedaan, maar werk buiten de deur is goed voor een mens, in elk geval voor haar, en dus knoopte ze er een beroepsoriënterende opleiding aan vast bij de Intas. Ze deed ondertussen allerlei baantjes. 'Ik had eigenlijk nog geen goed beeld van wat ik later wilde gaan doen. Heb eerst half jaar bij C1000 in Almelo gewerkt en daarna 27 jaar bij Edah/Emte in Vriezenveen. Tussen de bedrijven heb ik verschillende cursussen gedaan, maar dat was 't ook allemaal niet.' Ondertussen ging ze met haar kinderen Amber en Tycho samenwonen met haar vriend André en diens twee kinderen Marell en Milan, plus een hond erbij, een labrador die Dieka werd gedoopt.

NOOIT LOSGELATEN

Achteraf zegt Anja zo vanaf haar twintigste al te hebben geweten chauffeur te willen worden. 'Maar dat was toen

nog iets waarvan ik dacht dat het onmogelijk was. Het was toen al helemaal niet iets wat vrouwen deden. Toch heb ik het nooit los kunnen laten en omdat ik het er thuis veel over had, heeft André mij uiteindelijk kunnen overhalen m'n rijbewijs te halen en ben daar heel blij mee. Ik kan daar nog steeds een heel blij gevoel van krijgen.' Er wordt volgens Anja zo af en toe nog raar dan wel verbaasd tegen vrouwelijke chauffeurs aangekeken, maar haar ervaring is dat dit doorgaans 'op een positieve manier' gebeurt.

HARDROCK EN METAL

'Nadat ik m'n rijbewijs heb gehaald ben bij een transportbedrijf in Vriezenveen gaan werken, maar daar had ik het niet naar m'n zin. Daarom ging ik bij een aantal andere bedrijven solliciteren, waaronder Bolk. En kon daar, na een gesprek en een dag meerijden, beginnen. Eerst had ik een nul-uren-contract en na een half jaar kwam ik fulltime in dienst. Ik heb nu een vast contract en werk met veel plezier bij Bolk.' In de cabine kan onderweg zomaar hardrock of metal te horen zijn, want dat zijn d'r favoriete muziekgenres.

FOTO'S ZEGGEN MEER DAN WOORDEN



VEEL IMPOSANTER KAN HET UITZICHT VANAF DE A35 NIET WORDEN

Bij het al gerealiseerde distributiecentrum van 60.000 vierkante meter op XL Park in Almelo zal Heylen Warehouses weldra beginnen met de verrijzenis van de tweede fase. Volgens business development-manager Bob Loohuis start die tweede fase met 30.000 vierkante meter.

'We besteden nu aan en hopen uiterlijk januari of februari te beginnen', aldus Loohuis over de volgende fase van het geplande distributiecentrum dat uiteindelijk 180.000 vierkante meter overdekte opslagruimte zal bieden. Heylen omarmt de succesvol gebleken gedachte van een gefaseerde ontwikkeling op een logistieke hotspot, gebaseerd op schaalbaarheid en flexibiliteit. Ook wordt tempo betracht, want zodra zich een huurder meldt, worden meteen extra units gebouwd teneinde daarmee direct ruimte beschikbaar te hebben voor de vraag van volgende belangstellende huurders. Hierdoor is steeds snelle vestiging mogelijk.

Bolk huurt 14.000 vierkante meter van de eerste hal. Het is voor het oog van de passant op de A35 een gigantisch gebouw, op een mooie zichtlocatie. Bolk Logistics Almelo plaatst er extra stellingen om van de huidige 7.200 naar ruim 10.000 palletplaatsen te groeien. Hiertoe worden de brede gangen opgevuld met een dubbele rij stelling waarna een smallegangen-heftruck met inductiegeleiding snel en efficiënt de pallets wegzet. Daarnaast is een vrije vloerruimte van ruim 8.000 vierkante meter beschikbaar voor andere goederen of pallets met een korte verblijftijd.

VERHEVEN VERVOER



ABEU 262783/1
22KO

MAX GROSS WEIGHT 22 000 kg
TARE 1 800 kg
MAWP: 4.00 bar
CAPACITY: 26000 L

VAN DEN BOSCH.com

PLEASE PUT LABELS HERE

VAN DEN BOSCH.com
FOODSTUFF ONLY