



EBOLK **MAGAZINE**

EFFICIËNT TRANSPORT VOOR DRENTS MECHANISATIEBEDRIJF
KOMBIVERKEHR STIMULEERT INTERMODAAL TRANSPORT
"GROENE" PRODUCTEN VAN HENRY MOLDED PRODUCTS

63
ZOMER 2021

VOORWOORD

BESTE BOLK-GENOTEN,

In 1996 besloot NS Cargo om de onrendabele binnenlandse containertreinen te staken waardoor de afdeling containertransport van Bolk dreigde stil te vallen. Om dat te voorkomen besloot Henk Bolk om de verbinding met Rotterdam op eigen kracht te gaan onderhouden. Daarvoor werd op 1 mei 1996 Combi Terminal Twente BV opgericht.

CTT startte met een binnenvaartverbinding tussen Rotterdam en Almelo, naar dezelfde stationslocatie waar al ruim 10 jaar de containers voor Twente werden overgeslagen van trein op truck. Maar al snel bleek deze locatie niet goed te voldoen. De schepen werden omgeleid naar Emmerich en intussen werd gewerkt aan een nieuwe binnenvaartterminal in Twente. De chauffeurs van Bolk Container Transport reden in de tussenliggende jaren vaak drie keer per dag op en neer tussen Emmerich en Twente.

In nauw overleg met klanten en overheid werd gekozen voor een voormalig opslagterrein van Akzo in Hengelo als locatie van de nieuwe Twentse containerterminal. De terminal werd aangelegd met subsidie uit Brussel en een lening van de Provincie. CTT kreeg de concessie om de terminal te exploiteren, mits CTT zich onafhankelijker zou maken van moederbedrijf Bolk. Drie nieuwe aandeelhouders stapten in en brachten het geld bij elkaar om te investeren in de portaalkraan, heftrucks en een bescheiden kantoor.

Vanaf de eerste container in 2001 heeft CTT een onverwacht voorspoedige ontwikkeling doorgemaakt. Redenen voor dit succes waren het grote bedieningsgebied tot ver in Duitsland, het grote exportvolume in Twente dat helpt om importcontainers opnieuw te gebruiken. En natuurlijk de bereidheid van de aandeelhouders om de winst telkens opnieuw te investeren en het gedreven en vakkundige team van CTT.

De onverwachte groei leidde tot ruimtegebrek. Tussen 2010 en 2012 kon CTT de ruimte die vrijkwam door de sluiting van de Akzo-chloorfabriek overnemen en mocht Willem-Alexander de vernieuwde terminal heropenen. Dankzij de sterke basis in Hengelo groeide CTT verder naar Rotterdam en Almelo. De kortstondige terugkeer naar Almelo vanwege de sluisstremming in 2012 werd in 2016 definitief met de opening van de containerterminal op het XL Park.

De beschikbaarheid van een containerterminal is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven in de logistiek, handel en productie. CTT heeft een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het succes van Port of Twente, het XL Park en de ontwikkeling van Twente als logistieke hotspot. Mede daardoor is veel nieuwe werkgelegenheid gecreëerd en zijn grote investeringen gedaan in de sluizen en de verruiming van het Twentekanaal.

Niemand had in 1996 verwacht dat CTT zich zo zou ontwikkelen. Visie, durf en ondernemerschap hebben een mooi succesverhaal opgeleverd met nieuwe kansen voor de toekomst. CTT bedankt daarom alle betrokken klanten, medewerkers, overheden en andere relaties vanaf het prille begin tot nu voor hun vertrouwen, inzet en bijdrage in de afgelopen 25 jaar!

Veel leesplezier,
Directie Bolk en CTT

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

Postbus 385
7600 AJ Almelo
bolk.com
info@bolk.com

REDACTIE

KleesZ tekstbureau | Marly Kemna
www.kleesz.nl

VORMGEVING

Asjen Visual Creator
asjen@me.com

LAY-OUT

Little Shop of Graphics
www.lsog.nl

FOTOGRAFIE

Marco Koopman

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



DE EFFICIËNTE, ZELFBEDACHTE EN ONTWORPEN LADINGSZEKERINGSRAIL

SLIM BEDACHT!

Bolk vervoert met standaard- en kraantrekken op semi diepladers diverse soorten haspels. Om deze transporten qua benodigde tijd en fysieke inspanning van de chauffeur efficiënter te laden en lossen is door Bolk-medewerkers het "GuPa ladingsverzekeringssysteem" bedacht, ontwikkeld én zelf geproduceerd. Dit door de TÜV gecertificeerde systeem heeft mede voordelen op het gebied van duurzaamheid. Aan het vastspijkeren, verwijderen en elders weer bevestigen van houten balken op de trailers voor de in grootte variërende haspels gaat geen tijd meer verloren. En met dit uittekiende en door Bolk gepatenteerde systeem gaat het hout uit de vloer van de trailer niet meer kapot; een pluspunt voor het behoud van ons materieel.

DE ONTWIKKELINGEN VAN 25 JAAR CTT

In ons voorwoord vertelden we over het 25-jarig bestaan van Combi Terminal Twente. CTT heeft in die jaren gigantische ontwikkelingen doorgemaakt. Een korte impressie: de inlandterminal startte met 4 mensen op één vestiging in Hengelo op een terrein van 2,5 hectare. Inmiddels zijn daar de vestigingen in Almelo en Rotterdam bijgekomen, behelst het totale terrein nu 19 hectare en is het



KLEURRIJKE ONTWIKKELINGEN BIJ CTT

personeelsbestand gegroeid naar 60 medewerkers. De kades zijn met 800 meter lengte uitgebreid. Waar in de beginjaren 20.000 container handlingen plaatsvonden, zijn het er nu 360.000. Het aantal trucks is uitgebreid van 10 naar 75 en de modaliteiten zijn van twee naar drie gegaan: naast spoor en truck is het vervoer per barge (binnenschip) toegevoegd.

TEST MET DUURZAME HVO-DIESEL

Voor Bolk én Grolsch telt duurzaam transport en reductie van CO₂. Daarom vindt momenteel in nauwe afstemming tussen beide bedrijven een test plaats met HVO-diesel. Drie maanden lang rijden twee voertuigen van Bolk alleen op deze brandstof. Zo proberen beide bedrijven het effect van de meest duurzame dieselbrandstof van dit moment op verbruik en vermogen te achterhalen. De "Hydrotreated Vegetable Oil" is gemaakt van afgewerkte plantaardige oliën en restafval zoals dierlijke vetten. Dat maakt de brandstof volledig fossielvrij, hernieuwbaar en emissiearm. Met HVO-diesel wordt een CO₂-besparing van 89% gerealiseerd. Een mooi alternatief voor traditionele diesel. Voor het tanken van de HVO-diesel gaan de chauffeurs naar het AVIA Truck Enschede Transportcentrum waar de diesel op twee pompen beschikbaar is.



GROLSCH EN BOLK TESTEN GEDURENDE DRIE MAANDEN MET HVO-DIESEL

VAN MODENA NAAR KLIJNDIJK

FOTO: INGMAR BUSSCHER, BOLK
BOLK LEVERT BEREGENINGSHASPELS AF IN NIEUWE PAND MEIJERING

MECHANISATIEBEDRIJF MEIJERING IMPORTEERT VOLOP BEREGENINGSINSTALLATIES

In het Drentse Klijndijk is de bouw van het nieuwe bedrijfspand van Mechanisatiebedrijf Meijering in de afrondende fase. Deze zomer betreft de dealer van landbouwmachines en tuin- en parkmaterieel met een specialisatie in beregeningsinstallaties dit moderne gebouw; een klimaatneutraal pand met onder meer een showroom, winkel, kantoorruimtes, magazijn en goed geoutilleerde werkplaats op een zichtlocatie aan de Hoofdweg 12a.

Onder de rook van Emmen ligt in de gemeente Borger-Odoorn het dorp Klijndijk. In deze bos- en landbouwrijke omgeving begon vader Albertus Meijering in 1984 in het achterhuis van de huidige woonboerderij met het repareren en verkopen van landbouwmachines. In 1990 werd een nieuw bedrijfspand gebouwd. 'En dat gebouw wordt na 31 jaar onze opslagruimte', vertelt Matthijs Meijering. Matthijs houdt zich als middelste zoon van de familie vooral bezig met de verkoop. Naast hem zijn ook de twee andere broers Laurens en Joost iedere dag aan het werk in het bedrijf. 'We runnen inmiddels met zijn vieren ons familiebedrijf.'

MEERDERE DEALERSCHAPPEN

Het mechanisatiebedrijf is dealer van onder meer Massey Ferguson tractoren en oogstmachines en STIHL tuinmachines. Met een hecht team van ongeveer tien mensen zijn ze dagelijks bezig met het onderhoud, reparatie en verkoop van tractoren, landbouwmachines en tuin- en parkmaterieel. 'We verlenen service aan agrariërs, overheden en hoveniers. Maar we doen meer', vervolgt Matthijs. 'In onze regio hebben we door de jaren heen een goede naam opgebouwd als specialist in beregeningstechniek. Mede door de droogte van de afgelopen drie jaar is het importeren van OCMIS beregeningshaspels en motorpompsets een kernactiviteit geworden. Onze klantenkring voor de beregeningsinstallaties is divers; naast agrariërs in Drenthe en Groningen zijn het ook tuinders, kwekers en bijvoorbeeld sportverenigingen met grote grasvelden. Vorig jaar hebben we ongeveer vijftig beregeningshaspels en vijftig motorpompsets vanuit Italië naar Nederland geïmporteerd. We verwachten niet per se een toename van deze aantallen, maar goed, dat dachten we vorig zomer ook. Het zijn klimaatafhankelijke producten; het maken van een goede inschatting blijft lastig.'

HELDER, SNEL EN EFFICIËNT

'Up-to-date blijven op het gebied van landbouwtechniek en meedenken met onze klanten vinden we belangrijk.

Dat geeft ons als ondernemer plezier. Daarom hebben we goed ingespeeld op de ontwikkelingen op het gebied van beregenen. Zo kwamen we jaren geleden terecht bij het Italiaanse OCMIS. Voor het transport vanuit hun fabriek in Noord-Italiaanse Castelvetro di Modena werken we nu al ruim tien jaar met Bolk Transport samen. En ook dat heeft een reden. Bij Bolk ligt de focus op transporten van en naar Italië; zij weten alles van de regelgeving, ontheffingen, meest geschikte routes afgestemd op de hoogte van de lading. Momenteel nemen ze op wekelijkse basis als retourvracht de beregeningshaspels en -machines voor ons mee. In de praktijk betekent dat iedere vrijdag een telefoontje of mailbericht van Erik Wessels of Emiel Slag van Bolk met de vraag of ze nog transport voor ons moeten verzorgen. Die communicatie verloopt goed; zij schakelen enorm snel en dat werkt heel prettig. Zo komen wij niet voor verrassingen te staan. Bolk heeft een groot aantal huiftrailers, tautliners, megatrailers, euro- en semi-diepladers. Ze kiezen altijd de voor ons meest efficiënte wijze van transport.'

EIGENTIJD'S BEDRIJFSPAND

Door de toename van de activiteiten en daarmee gepaard gaande groei van onze medewerkers ontstond de behoefte aan een nieuw modern bedrijfspand op zichtlocatie. Het huidige pand wordt opslagruimte. 'Het ontwerp van het nieuwe pand komt uit de koker van KR8architecten in Borger. Mulder Hallenbouw uit Ter Apel heeft het pand neergezet. Onze nieuwe werkplaats is voorzien van een 10-tons bovenloopkraan. Beregeningshaspels wegen toch gauw zo'n vijf tot tien ton per stuk. Voor het lossen hoeft nu geen telescoopkraan meer ingehuurd te worden. De chauffeurs van de firma Bolk rijden nu zo met de lading de werkplaats binnen. Het maakt ons werk makkelijker, we zijn flexibeler en het levert tegelijkertijd een mooie kostenbesparing op. Deze zomer wordt ons nieuwe pand opgeleverd. We kijken ernaar uit, want vanuit dit eigentijdse goed geoutilleerde bedrijfspand kunnen we onze klanten nóg beter bedienen.'



SNEL EN KLIMAATVRIENDELIJK DOOR ZWITSERLAND. FOTO: KOMBIVERKEHR KG

STERK PARTNERSHIP

KOMBIVERKEHR EN CTT STIMULEREN INTERMODAAL DUURZAAM VERVOER

Kombiverkehr KG is opgericht in Frankfurt am Main in 1969. Sindsdien ontwikkelt, organiseert en commercialiseert de onderneming een internationaal spoorwegnet voor intermodaal vervoer. Dit stelt expediteurs en transportbedrijven in staat de voordelen van spoor, weg en water op intelligente wijze te combineren. CTT speelt hierin een belangrijke rol.

Kombiverkehr werkt alleen rechtstreeks samen met expediteurs en logistieke bedrijven, niet met de verladende industrie. Daardoor profiteren klanten bij de afhandeling van hun multimodale transporten van een unieke neutraliteit. De Duitse onderneming is een zogenaamde commanditaire vennootschap: de aandeelhouders zijn 230 nationale en internationale expediteurs en transportondernemingen,

alsmede DB Cargo AG. Kombiverkehr heeft in 2020 in totaal 858.079 vrachtwagenzendingen (1,72 miljoen TEU) van de weg naar het spoor overgeheveld. Zo werd het milieu de uitstoot van meer dan een miljoen ton klimaatschadelijke koolstofdioxide bespaard. Met 129 fulltime werknemers genereerde het bedrijf in 2019 een omzet van 411 miljoen euro.

De transporten van Kombiverkehr worden in samenwerking met een groot aantal spoorwegondernemingen uitgevoerd. De ongeveer 170 dagelijkse rechtstreekse treinen en pendeltreinen zijn met elkaar verbonden in zogenaamde gateway terminals en vormen samen meer dan 15.000 efficiënte pan-Europese verbindingen. Hierdoor ontstaat intermodaal transport per klimaatvriendelijk spoor met maximale flexibiliteit in de routing. Bijvoorbeeld van Zweden naar Spanje of van Nederland naar de Aziatische kant van Turkije. En in veel gevallen zelfs in het "one-stop-shop proces": zo snel mogelijk met slechts één boeking via verschillende stations naar de bestemmings-terminal. Dit leidt tot een verminderde inzet van trucks en vrachtwagenchauffeurs.

VAN ROTTERDAM NAAR MORTARA

'Naast andere zee- en landterminals in Rotterdam en Moerdijk is CTT Rotterdam in het verkeer met Nederland het centrale vertrekpunt voor spoorvervoer van en naar Mortara in de regio Milaan in Noord-Italië', vertelt Joke Schaap, hoofd Benelux bij Kombiverkehr. 'CTT blijkt een flexibele en betrokken organisatie te zijn. Sterke partners zijn essentieel voor Kombiverkehr als het gaat om transportafhandeling. En CTT is zo'n belangrijke partner. Het CTT-team heeft een hands-on mentaliteit die indruk op ons maakt en ons overtuigt. Ze hebben oog voor de klant, denken mee op strategisch niveau én op het commerciële vlak. Bij problemen wordt gelijk geschakeld en naar een oplossing gezocht. Altijd, zelfs 's nachts en in het weekend, want juist dan rijden onze treinen vaak. Daarna evalueren we. We benoemen wat goed gaat en kijken waar verbeterpunten liggen. Want we streven naar hetzelfde doel: altijd nét iets meer doen om onze klanten enthousiast te maken voor onze

klimaatvriendelijke transportoplossing. Bovendien heeft CTT een actieve stimulerende rol in het bij elkaar brengen van klanten. Juist doordat CTT een wat kleinere organisatie is, werkt zij zeer klantgericht. Kombiverkehr daarentegen is een wat grotere organisatie, maar is opgedeeld in verschillende bedrijfsonderdelen, zodat ook bij ons flexibel en klantgericht werken gewaarborgd is. En wij willen hier in de toekomst nog sterker in worden, met als doel ook de toegang tot intermodaal vervoer te vereenvoudigen voor nieuwe klanten die hun vervoer voorheen over de weg afhandelden. De nadruk ligt hierbij op advies en digitale toepassingen voor de start van het vervoer. En als basis voor een succesvolle toekomst voor onze Mortara-transporten, willen we CTT samen uitbouwen tot een hub van betekenis.'

FREQUENTIEVERHOGINGEN VOOR EEN DUURZAME TOEKOMST

Kombiverkehr is van plan de frequentie van de "Rondloop Rotterdam-Mortara" verder op te voeren. Vanaf september wordt de frequentie opgevoerd van vier naar vijf vertrekken per week en richting; op de lange termijn tot zes keer per week. 'We hopen in de toekomst ook meer extra spoorverbindingen van Rotterdam naar het achterland tot stand te brengen. De afgelopen maanden hebben wij een sterke ervaring gezien van de spoorvolumes. We komen uit de coronacrisis en duurzaamheid geeft een boost aan het spoorvervoer. Steeds meer klanten combineren vervoer over spoor, weg en water om de CO₂-uitstoot te verminderen. Woorden worden omgezet in daden. Dit is een geweldige ontwikkeling voor alle bedrijven die betrokken zijn bij intermodaal transport!', besluit Joke Schaap tevreden.

JAMES DAHOE IS BLIJ MET DE OPSLAGRUIMTE
BIJ BOLK LOGISTICS IN ALMELO

INDUSTRIELE PAPIER MACHE

MILIEUBEWUSTE VERPAKKINGSOPLOSSINGEN VAN HENRY MOLDED PRODUCTS OP VOORRAAD IN ALMELO

Henry Molded Products is wereldleider op het gebied van ontwerp, ontwikkeling en productie van milieubewuste verpakingsoplossingen. Het in 1962 opgerichte familiebedrijf met een hoofdkantoor en twee productielocaties in de Verenigde Staten brengt innovatieve, hoogwaardige gerecyclede papiervezel producten over de hele wereld op de markt. Vanuit een kantoor in Engeland worden de Britse eilanden bediend en vanuit Almelo het vasteland van Europa.



James Dahoe uit Enschede is als Business Development Manager samen met twee collega's van EuroDev verantwoordelijk voor de sales en marketing op het vasteland van Europa. EuroDev helpt als Europese partner al ruim 20 jaar vanuit Almelo en Frankrijk meer dan 300 toonaangevende Noord-Amerikaanse bedrijven succesvol uit te breiden in Europa.

'De "groene" producten van Henry Molded Products zijn gegoten van gerecycled papier. Vaak maak ik bij klanten het vergelijk met papier-maché, want dat kent iedereen nog van de kleuterschool. Dat werkt over het algemeen goed voor de beeldvorming', lacht James Dahoe. De toepassingen van papier-maché zijn ongekend. Dat gaat van bloempotten, creatief decoratiemateriaal tot zelfs doods-kisten en recyclebare koelboxen. Je kunt het zo gek niet bedenken.'

STABIEL, GOEDKOOP ÉN GROEN STAPELEN

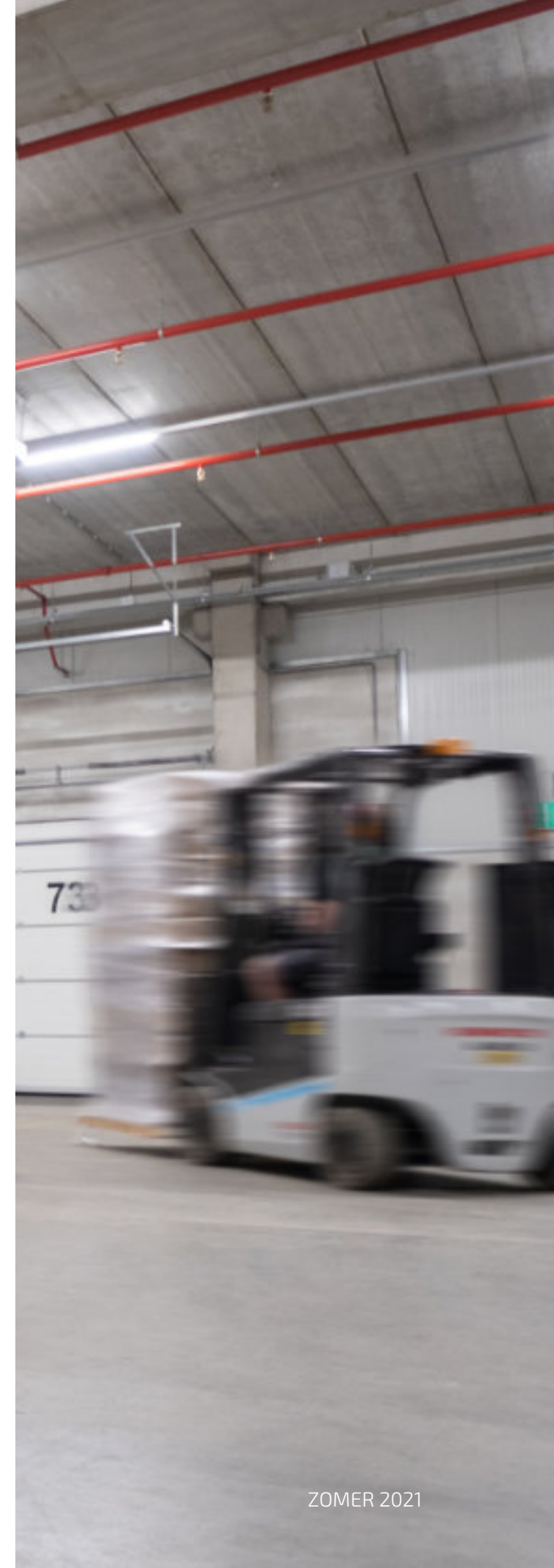
'De meest populaire productlijn van Henry Molded Products is het zogenoemde "Stakker® Roll Cradle System". Onze focus ligt op deze producten, omdat ze enorm veel voordelen opleveren. Deze "industriële papier-maché" of vormvezelverpakkingen zijn een ideale oplossing voor de opslag en transport van ieder cilindervormig product. Ze worden veelal gebruikt in de papier-, plastic en textielmarkt, maar ook voor buizen van bijvoorbeeld staal of pvc. Met Stakkers® stapel je veel meer rollen op een pallet. Je bespaart opslagruimte- én kosten. Bovendien is het een meer stabiele en veilige manier van stapelen. In een container of vrachtwagen kan je tot twee en een half keer meer volume verzenden, waardoor je ook de transportkosten drastisch verlaagt. En Stakkers® zijn duurzaam en groen product; ze zijn volledig recyclebaar, niet-toxisch en biologisch afbreekbaar. Dat is in toenemende mate van belang voor de eindgebruiker.

Onze producten zijn in 42 verschillende maten beschikbaar, voor rollen met een diameter van 5 tot 102 cm. Dit is afgestemd op de vraag in de markt. Op aanvraag leveren we ook speciale afmetingen.'

OPSLAGCAPACITEIT IN NEDERLAND

'Henry Molded Products beschikt over 300.000 vierkante meter fabrieksoppervlak in Amerika. Om wereldwijd snelle levering te waarborgen is daarnaast gekozen voor warehousing in Europa. In eerste instantie gebeurde dit vanuit in Engeland, maar de Brexit was een drijfveer om ook voor Nederland te kiezen. Zo vermijden we complexe exportprocedures en blijft levering tegen lage kosten aan onze eindgebruikers op het vasteland mogelijk. Voor verpakingsproducten is dat heel belangrijk. In onze zoektocht naar opslagcapaciteit hebben we twee onderzoeken uitgevoerd. Bolk Logistics kwam beide keren als beste uit de bus. Daarbij kwam dat de locatie van Bolk Logistics dichtbij het kantoor van EuroDev ligt en collega's van EuroDev ook gebruik maken van hun faciliteiten voor warehousing. Het team van Bolk Logistics regelt het voorraadbeheer en de in-, op- en uitslag. Desgewenst is transport mogelijk. Het contact verloopt makkelijk, ze schakelen tijdig en de service is goed.

We werken volop aan verdere expansie op de Europese markt. Wat ons betreft betekent dat automatisch een toename van de logistieke diensten die wij naar volle tevredenheid afnemen bij Bolk Logistics.'





GÉ WESTEMEIJER IS CHEF WERKPLAATS BIJ BOLK FLEETSERVICE IN HENGELO

Een truck weer rijklaar maken. Dat vindt Gé Westemeijer mooi aan het sleutelwerk. Een beetje tijdsdruk mag erop zitten. Even de schouders eronder zetten, zodat de vrachtwagen door de APK komt en weer veilig en volgens planning op weg kan. Dat voelt goed voor de 55-jarige bescheiden chef werkplaats in Hengelo. 'Maar dit lukt alleen samen met de monteurs.'

Gé woont met zijn vrouw Tanja en hun zoon Robin en dochter Ileen in Oldenzaal. Hij is gek op zijn gezin en op zijn drie pony's die rondlopen op een eigen stuk grond bij zijn ouderlijk huis. Elke dag gaat hij voor en na het werk even langs. 'Voor de verzorging en voor een stukje ontspanning.'

Jarenlang was Gé monteur. 'Op de LTS deed ik de metaal-opleiding en een jaar automontage. Wat ik precies wilde wist ik nog niet. Ik startte in de metaal, doorliep mijn dienstplicht en vervolgde mijn werk in de metaal. Na een jaar hield ik het voor gezien; ik werd vrachtwagen-chauffeur bij Schopman. Op zaterdag deed ik de monteursopleiding bij de SOMA in Ede. Vervolgens zocht ik een baan waarin ik het chauffeurs- en monteurswerk kon combineren. Dat lukte deels bij de Twentse Weg- en Waterbouw. In de avonduren ging ik naar de MTS. Met dat diploma op zak werd ik monteur bij Knol Papierrecycling.'

Na een reorganisatie kwam Gé terecht bij Bolk. 'De vrachtwagens van Knol bracht ik voor de APK naar Bolk. Daardoor kende ik de toenmalige chef Erik. Hij hoorde van de ontslagronde bij Knol en zei me dat ik altijd welkom was bij Bolk. Omdat ik het een mooi en stabiel bedrijf vond, greep ik gelijk mijn kans. In januari 2013 startte ik hier als monteur. Na het vertrek van Erik werd Gert-Jan Grobbink zijn vervanger en ik al snel zijn "assistent". Sinds Gert-Jan de overstap maakte naar onze werkplaats in Almelo, stuur ik onze Hengelose werkplaats aan. Een gevarieerde spilfunctie, waarin ik contact heb met chauffeurs, de directie en natuurlijk met "mijn jongs" de monteurs.

Ik heb veel onzag voor wat Henk Bolk heeft opgezet. Ons bedrijf is dynamisch, veelzijdig en onze huidige directie heeft de intentie te blijven groeien. Dat vind ik mooi. Wat ze doen, doen ze goed. Dat past bij mij, ik houd ook niet van half werk. Daarom hoop ik dat ik hier nog jarenlang zit.'

VAN DE ALPEN TOT DE POOLCIRKEL



FOTO: MAARTEN AKKERMANN
WINDPARK GOLS, OOSTENRIJK. BOLK-COMBINATIES
LEVERDEN O.A. 117 TORENDELEN.

Veelzijdige projecten zijn het. Bij de bouw van windmolenparken komt enorm veel kijken. Zo vraagt het transport van de diverse onderdelen van windturbines om veel variëteit in de transportmogelijkheden voor open vervoer. Want het gaat om bijvoorbeeld het transport van zware torendelen en bladen met een lengte van 77 meter. Een uitstekende voorbereiding en planning is vanzelfsprekend essentieel.

Het project "Windpark Gols" in Oostenrijk is in maart dit jaar gestart en in juni opgeleverd. In dit park zijn 30 windturbines geplaatst. Vanuit Duitsland, Tsjechië en Slovenië is met zes Mega Wind adapters en de nieuwe Bladdolly's van Bolk het vervoer van 117 torendelen en 30 sets windbladen verzorgd. Ook het lossen van de schepen en handling in de haven van Koper in Slovenië is door Bolk en Bolk Austria verzorgd. Daarbij kwamen nog 45 vrachten 20ft containers en 120 huifvrachten vanuit Duitsland en Polen. In augustus neemt Bolk ook deels het project "Windpark Gattendorf" met vier windturbines op zich.

Vanaf juni heeft het windteam van Bolk het vizier gericht op transport richting Zweden. Van juni tot augustus gaat

Bolk organiseren de meest uitzonderlijke transportprojecten. Het vervoeren van de onderdelen van windmolens is een actueel voorbeeld van dit soort exceptioneel en zwaar transport. Dit jaar werkt het zogenoemde 'windteam' van Bolk met hulp van meerdere Europese onderaannemers volop aan vijf windmolenparken verdeeld over Oostenrijk en Zweden.

het om de bouw van windparken in Blabergsliden en Raftsjöhöjden met respectievelijk 26 en 11 turbines. De onderdelen zijn zwaar: zogenaamde Machine Heads van 93 ton, Drive Trains van 77 ton en Hubs van 51 ton worden wekelijks vanuit het Duitse Spelle via Terneuzen naar Piteå verscheept.

Daar worden de onderdelen afgezet op "potten", zodat de trailers en transport mafi's met hetzelfde schip teruggaan voor de volgende verscheping. In juli start in Markbygden in Zweden vervolgens de bouw van windpark "Aura" met in eerste instantie 30 windturbines. Hiervoor worden semi-trailers en bladdolly's ingezet. Later volgen mogelijk nog 107 turbines.

Bolk Austria neemt voor alle drie projecten het transport van de bijna 300 huifvrachten vanaf Polen en ongeveer 100 vrachten 20ft containers vanaf Duitsland grotendeels op zich.

Voor de diverse projecten zijn onderaannemers uit onder andere Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Zweden en Finland ingezet.

GÉ WESTEMEIJER

HOUDT NIET VAN HALF WERK



CTT ROTTERDAM

GROEIT VERDER ALS EUROPESE RAILHUB

