

BOLK MAGAZINE



JAARLIJKSE SAMENWERKING VOOR ZWARTE CROSS
WAT DOET HET KETELBRUGTEAM VAN BOLK?
MEER DAN 25 JAAR COMBI TERMINAL TWENTE

72
NAJAAR 2023

VOOR WOORD

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.nl
info@bolk.nl

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

Masterphoto

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

BESTE BOLKGENOTEN,

Het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen is belangrijk. Om meerdere redenen. Het effect van hogere CO₂-concentraties in de atmosfeer op het klimaat is onomstreden. Bovendien maakt een eigen, duurzame energievoorziening ons minder afhankelijk van wispelturige regimes met een dubbele geopolitieke agenda.

Alleen een sterke economie kan de enorme investeringen opbrengen die nodig zijn voor de energietransitie. En een sterke economie moet beschikken over voldoende en betaalbare energie. Ondoordacht en overhaast afschaffen van fossiele brandstoffen brengt daardoor de noodzakelijke transitie juist in gevaar.

Het personen- en goederenvervoer in Nederland verbruikt net zoveel energie als het totale elektriciteitsverbruik van ons land. Dat betekent dat voor het elektrificeren van auto's en vrachtwagens een verdubbeling van het bronvermogen en het netwerk nodig is. Als we kiezen voor waterstof als energiedrager wordt dat nog veel meer. Want bij het maken van waterstof en het weer omzetten van waterstof naar aandrijfenergie treedt een groot verlies op.

Een belangrijk deel van onze omzet realiseren we met het vervoer van windmolen-onderdelen. Zonnepanelen liggen niet alleen op de daken van onze warehouses, maar worden ook volop vervoerd en opgeslagen. Toch betwijfelen we sterk of wind en zon samen in staat zijn diesel en benzine snel genoeg te vervangen. Zeker als we daar ook nog de energievraag van industrie en huishoudens aan toevoegen.

Het dringt steeds meer door dat voor een snelle transitie met behoud van onze economische kracht, kernenergie noodzakelijk is als duurzame, stabiele en betaalbare energiebron. En waarschijnlijk eerder met kleine, lokale centrales die seriematig worden gebouwd, dan met grote centrales met een lange bouwtijd en budgetoverschrijdingen. Truckparkings met een eigen mini-centrale kunnen zonder het netwerk te belasten honderden vrachtwagens opladen. Meerdere bedrijven werken momenteel aan deze techniek en de publieke opinie verandert snel.

De komende jaren schakelen we net als veel collega-vervoerders stap voor stap om naar alternatieve aandrijftechnieken, voor zover dat mogelijk is met de huidige beperkingen. Daarnaast werken we aan het opbouwen van een regionaal cluster van bedrijven om de mogelijkheden, kansen en risico's van een eigen nucleaire energievoorziening te onderzoeken. Met als doel een goed doordachte omschakeling naar een duurzame en efficiënte energievoorziening. Hopelijk ruim voordat we resoluut besluiten om fossiele brandstoffen af te schaffen.

Veel leesplezier gewenst!
Directie Bolk en CTT

TALENT EVENT TUBBERGEN

Op 13 oktober organiseren Baanbrekend leren, Canisius Tubbergen en TOF onderwijs het Talent Event Tubbergen. Regionale bedrijven inspireren leerlingen uit groep (6,) 7 en 8 en het voorgezet onderwijs en laten ze zien, ervaren en ontdekken wat mogelijk is op studie- en werkgebied. Bolk draagt onder deskundige begeleiding bij met verschillende educatieve en uitdagende workshops. Zo ervaren leerlingen zelf hoe het is om met een autolaadkraan van Bolk goederen aan te slaan, te hijsen en te plaatsen. Ook veiligheid en laden en lossen met een bakwagen uit de horecadistributie zijn onderwerpen, evenals het koppelen van goederen aan transportcombinaties met behulp van schaalmodellen. En natuurlijk mag een 'selfie' in de Bolk Photobooth niet ontbreken!



MINIATUREN ALS ONDERDEEL VAN EEN WORKSHOP TIJDENS TALENT EVENT

SPONSORING ÉN DEELNAME TDNIDD EN YU MAN RACE

Van 'Drek's veuran' bij Tot De Nek In De Drek (TDNIDD) in juli naar de YU MAN RACE in september. Onder de vlag van YU MAN RACE, de next-level versie van de StrongMan- en StrongSisterRun worden verschillende events georganiseerd. Bolk en CTT zijn sinds enige jaren als sponsoren aangehaakt bij deze te gekke en uit-

dagende sportevents. Deze zomer verzorgden wij de levering en het transport van containers naar de terreinen in Vriezenveen en Nijverdalen waar ze gebruikt werden voor de bouw van hindernissen. Een aantal collega's van Bolk en BBI (Bolk Business Improvement) daagden zichzelf uit en namen deel aan de verschillende TDNIDD-afstanden, de YU MAN

RACE 'Obstacle Run 10 km' en de 'Half Marathon 21 km'. En met hun fitheid en sportiviteit bleek niets mis: ze haalden allemaal de finish.

HET LUKT ALLEEN MET LOGISTIEK

TLN (Transport en Logistiek Nederland) is eind augustus 2023 gestart met een brede, driejarige publiekscampagne onder de naam 'Het lukt alleen met logistiek'. Met landelijke televisiespots, later gevolgd door radioreclame en prominente aandacht op de grote reclamemasten langs de snelwegen wordt de onmisbaarheid van logistiek in het dagelijks leven en voor de Nederlandse economie centraal gezet. Daarbij worden ook de nog soms onbekende interessante loopbaanmogelijkheden in het werkveld (weer) onder de aandacht gebracht van jongeren en volwassenen. Bekijk het campagnemateriaal en lees alles over deze nieuwe imago-campagne op de website van TLN (www.tln.nl).



HINDERNIS TIJDENS DE YU MAN RACE TE NIJVERDAL



MEE GROEIEN MET DE ZWARTE CROSS



FOTO: PETER ROLEFES
NA DE ZWARTE CROSS WORDEN ALLE KOELCONTAINERS WEER OPGELEDEN EN RETOUR GEBRACHT

DE FEESTFABRIEK, DE KLOK DRANKEN ÉN BOLK DOEN HET SAMEN

De Klok Dranken is een drankengroothandel die keuze, kennis en service biedt vanuit ervaring. Zij bedienen heel Nederland met het breedste aanbod aan dranken categorieën. Al jaren verzorgt de landelijke horecapartner het drankenassortiment voor de Zwarte Cross. Het grootste festival van Nederland. In nauwe samenwerking met de Feestfabriek en De Klok Dranken zetten chauffeurs van Bolk met hun autolaadkranen in drie weken tijd 65 20ft koelcontainers op het terrein. En daar zijn ze samen ontzettend trots op.

'Elke koelcontainer die een chauffeur van Bolk plaatst op de Zwarte Cross is gekoppeld aan een bar en heeft een eigen assortiment', vertelt Dennis Meurs. 'Al vijftien jaar werk ik bij De Klok Dranken, waarvan de laatste tien jaar als distributiemanager vanuit de vestiging in Groenlo. Dat maakt me verantwoordelijk voor de logistiek, het transport en de planning. En ik houd me bezig met allerlei uiteenlopende projecten. Dit varieert van een projectmatige rol bij de opzet van onze nieuwe vestiging in Almere tot de jaarlijkse operatie voor de Zwarte Cross.'

ALTIJD IN BEWEGING

'Vanuit de historie gezien is onze drankengroothandel ontstaan uit de samenvoeging van meerdere drankenhandels. En zijn we uitgegroeid tot een landelijke speler met 190 fte.' De Klok Dranken telt vijf vestigingen verspreid over Nederland. 'De lokale toegankelijkheid en nationale dekking maakt ons tot de perfecte partner voor elke horecaonderneming, festivalorganisatie en leverancier. Door onze strategisch gekozen locaties zijn wij in staat onze klanten in heel Nederland binnen één dag te bedienen. Denk aan de horeca in de binnensteden, maar bijvoorbeeld ook (sport)verenigingen en landelijke ketens die niet regionaal gebonden zijn.'

'De horeca is altijd in beweging. Met onze pijlers: kennis, keuze en service bewegen we voortdurend met de markt mee. Daar ligt ook onze passie en kracht.'

KORT EN HEFTIG

'Rond 2015 zijn we gaan samenwerken met Bolk, een betrouwbare partij die we uit ons netwerk met Grolsch kenden. De Zwarte Cross groeide steeds verder; voor ons een redelijk impactvolle operatie. Wij vonden in CBOX een partij die grote hoeveelheden 20ft koelcontainers kon

leveren die worden aangevoerd vanuit verschillende havens. We gingen met Bolk in gesprek over het jaarlijks plaatsen van grote hoeveelheden koelcontainers op het feestterrein van de Zwarte Cross.'

'De periode van onze samenwerking is kort en heftig. Ruim voor het evenement gaan we met de Feestfabriek om tafel. Samen nemen we de plannen van de komende editie door. Vijf weken voor het festival hebben we het eerste contact met Bolk. Dan komen de lege koelcontainers naar Groenlo. Daar worden ze gevuld, ieder met een eigen assortiment. Drie weken voor de Zwarte Cross begint Bolk met behulp van autolaadkranen met het plaatsen van de containers. De omgeving is dan nog groen en leeg. Ondertussen wordt ook het hele festivalterrein opgebouwd. De dynamiek is groot. Natuurlijk is uitgetekend wat waar moet worden geplaatst, maar je krijgt met allerlei factoren te maken. Het weer speelt bijvoorbeeld een grote rol. Iedereen op het terrein moet echt flexibel zijn. Maar het mooiste vind ik: we doen het écht samen, al jaren. De chauffeurs weten goed wat de bedoeling is, dat scheelt zo veel voor ons. Zij stemmen wijzigingen rechtstreeks af met de Feestfabriek. Op dat moment worden wij door Bolk echt ontzorgd. En als alles tijdig én veilig op de plek staat, is iedereen blij en tevreden.'

UITDAGINGEN

Evenals Bolk hechten wij aan persoonlijk contact en duurzame relaties. Onze contacten met Bolk en de chauffeurs verlopen heel goed. Naast duurzame relaties speelt ook duurzaam ondernemen een steeds grotere rol. Zo krijgen we bijvoorbeeld in steden te maken met duurzaam rijden en zero-emissiezones. Op de middellange termijn gaat dit ook spelen bij het bevoorraden van evenementen. Maar ook die uitdaging gaan we graag samen aan.'



FOTO'S: MARCO KOOPMAN
JOCHEN VAN DEN BELT, ERIK KWINT, DANIEL TERWISSCHA (V.L.N.R). NIET OP DE FOTO: RENÉ LANDEWEERD.

HET KETELBRUGTEAM

Wat doet een Bolk chauffeur zoal? Hoe ziet een werkweek eruit? Hoe verlopen de transporten? Wat maken ze mee onderweg? Rijden ze samen uit of juist alleen? Dit keer voelen we de vier ervaren chauffeurs van het ketelbrugteam aan de tand. Regelmatig gaan de specialisten in exceptioneel transport met transportbegeleiding 's nachts samen de weg op.

Het ketelbrugteam van Bolk bestaat uit Erik Kwint (51), Jochen van den Belt (51), René Landeweerd (51) en Daniël Terwisscha (40). Bij grote transportuitdagingen met ketelbrugtrailers rijden ze samen.

Erik uit het Noord-Groningse dorp Zoutkamp omschrijft zichzelf als rustig en altijd vrolijk. Hij is getrouwd en heeft twee op zichzelf wonende dochters. 'Al 32 jaar zit ik in het transport. Via een charter reed ik zo'n 15 jaar geleden al bij Bolk. Vijf jaar geleden weer en een half jaar later trad ik bij Bolk in dienst. Daar heb ik geen moment spijt van gehad. Al moet ik er twee uur voor rijden. Dat doe je alleen als je het goed naar je zin hebt.' Dat begrijpt zijn collega Jochen helemaal. 'Zelf werk ik nu zeven jaar bij Bolk. Ik was wat vertwijfeld over zo'n groot bedrijf, maar denk nu had ik het maar veel eerder gedaan.' Onder meer de familiale sfeer en de persoonlijke betrokkenheid roemt hij. Jochen is geboren en getogen in Vriezenveen, woont samen met Miranda en hun kinderen Jip (18) en Fiep (14). Onze zoon Jip werkt vanaf zijn 14e jaar bij Bolk in de wasstraat, heeft stagegelopen bij Bolk en leert nu voor vrachtwagenmonteur.' Daniël woont met zijn vrouw en haar twee dochters in Oosterwolde en werkt 12,5 jaar bij Bolk. De uit Groenlo afkomstige René is in zijn privéleven gelukkig met vrouw en dochter en maakt bij Bolk het ketelbrugteam compleet.

EEN UITDAGENDE PUZZEL

Het transport van een silo of RVS-tank met een ketelbrugoplegger is een heuse uitdaging. Een uitstekende voorbereiding is essentieel. Want exceptioneel transport is nooit hetzelfde. 'De grootte van een silo varieert. We bouwen zelf de opleggers in de juiste lengte en breedte op en af. Een gecompliceerde klus, die de nodige ervaring en tijd vraagt. De silo zakt in de oplegger achter onze dubbel aangedreven 6x4 trekker. De maximale lengte van de silo's die wij transporteren is 29,5 meter. Maar het is altijd opnieuw een puzzel. Juist dat maakt voor ons het werk leuk en uitdagend.'

De tanks worden bij de huidige opdrachtgevers in Duitsland en België geladen. Vandaar gaan de silo's, praktisch

altijd voor de opslag van granulaat, en de (bier)tanks naar Duitsland, de Benelux, Engeland of Ierland. Afhankelijk van de grootte van de tanks, de afstanden en de mate van bereikbaarheid over de weg, vindt het vervoer plaats over weg én water. 'Dit transport vindt altijd tussen tien uur 's avonds en zes uur in de ochtend plaats. Het is met recht een spektakel als je met silo's van 4,2 meter doorsnee de weg op gaat. Het vraagt veel van ons; we moeten de weg heel ver vooruit lezen. En na transport per binnenvaart of over zee, zorgen wij met onze trekkers weer voor het eindtransport naar de klant.'

'Dit type transport vraagt om vergunningen en begeleiding. Dat regelt Bolk voor onze opdrachtgevers. Iedere trekker heeft een eigen bus voor transportbegeleiding. Wij zien namelijk achteraan niets. De begeleider in de bus stuurt met een afstandsbediening de oplegger. Bovendien zijn meerdere verkeersmaatregelen nodig, denk aan het demonteren van verkeerslichten, verwijderen van verkeersborden en snoeien van bomen. Vooraf wordt met routeverkenningen door collega's van kantoor de route met de minste obstakels bepaald. Ook voor hen is het telkens weer een puzzel.'

GEOLIEDE MACHINE

'Regelmatig gaan we met ons ketelbrugteam de weg op. Een van onze laatste projecten was het transport van 15 silo's naar België. We zijn hecht, helpen elkaar en door onze gezamenlijke ervaring loopt ons werk als een goed geoliede machine. Lang en hard werken wanneer het moet, samen ontspannen wanneer het kan: als de klus geklaard is en alles schadevrij over is. Iedereen regelt iets, een biertje, fles wijn of hapje.' De heren vinden het totaalplaatje mooi: het werk zelf, de leuke groep, het 's nachts rijden en het werken bij Bolk.

Naast dit type transport rijden de heren individueel ook met andere opleggers. Bijvoorbeeld om (onderdelen van) windmolens, machines of kisten door heel Europa te transporteren. En ook daarmee worden door de heren regelmatig grote uitdagingen getrotseerd.

CTT: INTER- MODAAL TRANSPORT

MEER DAN 25 JAAR COMBI TERMINAL TWENTE

Combi Terminal Twente (CTT) is in mei 1996 opgericht. Inmiddels heeft CTT naast de uiterst moderne inlandterminal in Hengelo nog twee eigen op- en overslagterminals in Rotterdam en Almelo. Daarmee combineert CTT vervoer over water, spoor en weg. Naar bestemmingen in Nederland, het Duitse achterland, maar ook richting Oost- en Zuid-Europa. Algemeen directeur Gerco Linthorst vertelt over het ontstaan, de samenwerkingen, de uitbreiding, voortdurende groei en innovatie en het (verlaat) gevierde 25-jarig jubileum.

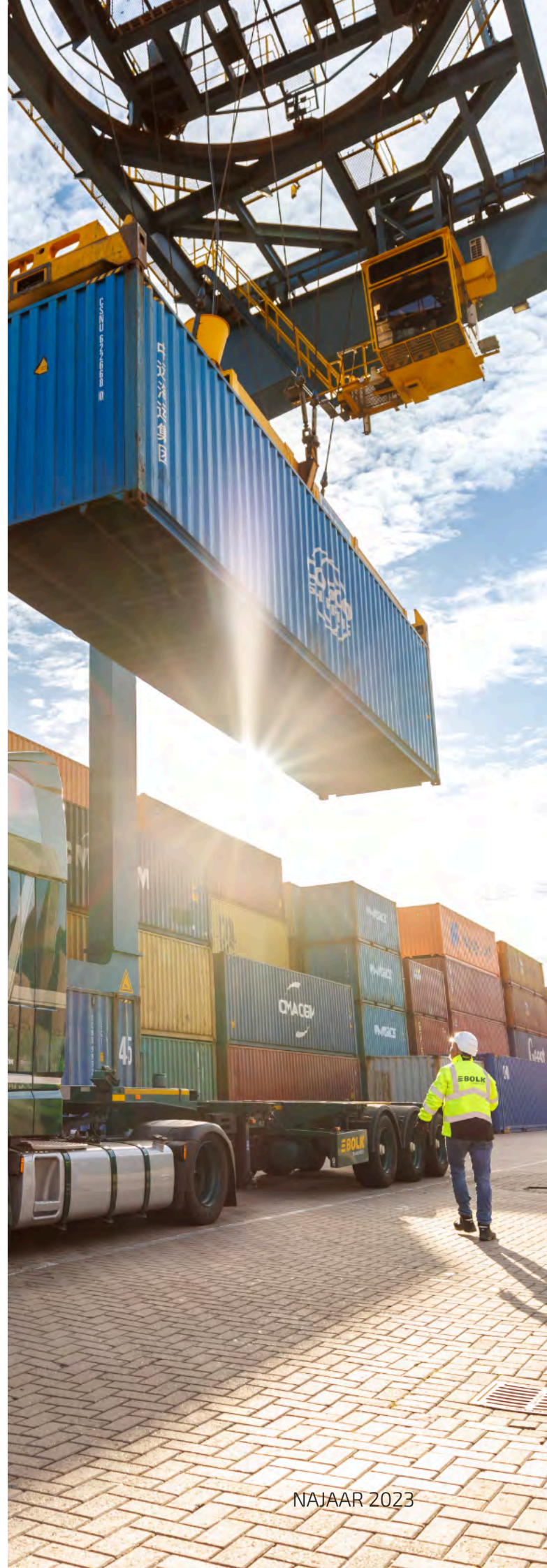
Bijna vanaf het begin is Gerco Linthorst verbonden aan CTT. Gerco zag het levenslicht in Apeldoorn en verhuisde in 1976 naar Twente. Hij voelt zich al jarenlang een echte Twentenaar. Na de lagere school begon hij in het vervolgonderwijs onderaan de ladder. De jaren daaropvolgend maakte hij een mooie ontwikkeling door. Zijn studietijd eindigde aan de landbouwuniversiteit. Daarna startte hij een automaterialenzaak in Lochem, maar toen hij werd benaderd voor een functie bij Bolk Transport maakte hij de switch.

'In maart 1998 polste Henk Bolk mijn belangstelling voor de containerterminal. De toenmalige bedrijfsleider vertrok. Op dat moment was ik drie weken in dienst bij Bolk Transport in Almelo. Ik ging voor de overstap. In mei 1996 ontstond CTT als 100% dochter van Bolk Container Transport. Bolk werkte al sinds de jaren '80 voor NS-dochter Holland Rail Container (HRC), maar vanwege het stopzetten van de spoorverbinding moest CTT een alternatief opbouwen. CTT verzorgt het transport van voornamelijk 20 en 40ft zeecontainers tussen Rotterdam en Twente. Dit zijn deepsea containers die naar alle continenten over de hele wereld worden verscheept en shortsea containers naar bijvoorbeeld IJsland, Ierland en Engeland. Het inland transport tussen zeehaven en klant regelen wij.'

HET ONTSTAAN VAN CTT

De eerste jaren ging het uitsluitend om transport per spoor tussen Almelo en de Rotterdamse Waalhaven. Langzaam groeide de kilometerslange haven van Rotterdam. Mede vanwege plaatsgebrek ontstond de Maasvlakte met de ECT Delta Terminal. De treinverbinding naar Almelo werd vervangen door een binnenvaartverbinding. Want een schip kan de hele Rotterdamse haven door en bij alle terminals laden en lossen. De locatie aan het spoor in Almelo was niet ideaal voor een binnenvaartterminal; naar een alternatief werd gezocht. Gelijktijdig werd een verladingsplatform opgericht door Akzo Nobel, Grolsch en ongeveer 30 andere industriële bedrijven uit Twente. Door goede samenwerking met overheden kwam de terminal in Hengelo tot stand en mocht CTT deze exploiteren. 'De opdracht kwam destijds van de Overijsselse Ontwikkelingsmaatschappij via Gerard van Houweninge en André Pluimers, nu directeur van Bolk', glimlacht Gerco. 'Ik had zelf een marktonderzoek gedaan en wist dat we 25.000 containers nodig hadden om de terminal rendabel te maken. En dat lukte eigenlijk binnen een jaar. We begonnen met twee mensen in een portakabin op de hoek van ons terrein en werkten van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Het aantal containers dat we verlaadden verdubbelde ieder jaar en het aantal mensen op kantoor nam toe. De zomer van 2001 voelde een beetje als de daadwerkelijke start van CTT Hengelo, want op ons terrein hadden we op dat moment de eerste kraan langs de kade staan. In de overbruggingsperiode voeren de schepen naar Emmerich en haalden wij met truck de containers op. Zo hielden we onze klanten vast.'

Op initiatief van Henk Bolk werden naast Bolk Container Transport, MCS, BCTN en Nijhof-Wassink medeaandeelhouders; met de 'gentlemen's agreement' dat Bolk het aansluitende wegvervoer van containers in Twente verzorgt.



"WAAR WE BEGONNEN MET
15.000 CONTAINERS PER JAAR,
HANDELEN WE NU MET
75 MEDEWERKERS BIJ ONZE
DRIE TERMINALS ZO'N
340.000 CONTAINERS AF"

GERCO LINTHORST



GROEI EN UITBREIDING

CTT groeide hard. Rond 2006 stond de kade van 140 meter en het terrein van 2,6 hectare stampvol. 'Verhuizen zou zoveel kapitaalvernietiging betekenen, maar we hadden geluk: onze buurman Akzo ging fabrieken afbreken en daardoor kwamen vele hectares grond vrij. We kwamen overeen dat een hectare grond aan het water voor ons zou zijn. Verder bouwden we in die periode een nieuw kantoor. Mede door een nieuw contract met afvalverwerker Twence zaten we in no-time weer vol. In september 2008 deden we ondanks het begin van de economische crisis een bod op de rest van de grond. In eerste instantie hoorden we niets, totdat de directie van AkzoNobel uit Amsterdam in het voorjaar van 2009 onverwachts binnenkwam. Ze wilden de deal rondmaken. Op 29 juni van dat jaar zaten we bij de notaris. Drie hectare werd doorverkocht, Bolk kocht vier hectare en CTT kon de terminal vergroten van 2,4 naar 12 hectare.'

In samenwerking met de overheid bouwde CTT de kade in 2009 en 2010 uit, waardoor de terminal nu beschikt over 400 meter kade. Dit betekent gelijktijdig plaats voor het afhandelen van drie binnenvaartschepen. In 2010 werd een tweede kraan aangeschaft. Dit alles gaf enorm veel ruimte en mogelijkheden voor verdere groei.

TERMINALS ALS VERBINDING

Naast deze uitbreiding in Hengelo opende CTT in korte tijd een aantal nieuwe vestigingen die primair dienen als op- en overslagterminals. Zo werd op 1 januari 2013 een nieuwe trimodale containerterminal in Rotterdam gestart, met een weg- en wateraansluiting én een spoorverbinding. 'CTT Rotterdam groeit flink; we investeerden in nieuwe sporen, een nieuw kantoor en een opslag voor gevaargoed. Het aantal treinen per week is toegenomen van 2 naar 30 stuks. Op het terrein van 8 hectare werken ongeveer 30 mensen. In diezelfde periode was de gemeente Almelo gestart met het XL Businesspark. Dit kwam lastig van de grond. Bedrijven bouwen liever rondom terminals. Dat rendeert. Daarom besloten we op verzoek van de gemeente in 2014 op 2,5 hectare gehuurde grond een terminal in Almelo te bouwen. Daarnaast hebben we 7.500 m² openbare kade in beheer; dat kunnen we verhuren. We investeerden volop, kochten in 2016 een kraan, maar pas nadat het bestemmingsplan werd aangepast vond in 2017 de opening van CTT Almelo plaats. Na de opening van de terminal werd het XL Businesspark booming.'

'Al vanaf het begin maakten we ons samen met Port of Twente hard voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de terminals in Hengelo en Almelo voor de schepen vanuit het westen. De aanleg van een extra sluis in Eefde en de verbreding en verdieping van de Twentekanalen zorgt ervoor dat we eenvoudiger bereikbaar zijn en met minder schepen meer containers vervoeren. Nu passen op de binnenvaartschepen drie lagen containers in plaats van twee. Zo maken we het proces efficiënter en het vervoer beter, slimmer en duurzamer.'

INNOVATIE EN AUTOMATISERING

De toename van de activiteiten van CTT leidde naast de uitbreiding van de kade tot voortdurende innovatie, automatisering en een groeiend personeelsbestand. 'Zo werken we bijvoorbeeld met een automatische ingangstraat. Dit betekent dat alle trucks via een boordcomputer rechtstreeks in contact staan met de planning. Een chauffeur hoeft zich niet meer binnen te melden, maar kan direct naar binnenrijden tot onder de kraan. Het proces is van zes à zeven minuten teruggebracht naar één minuut; een mooie efficiëntieslag. Waar we begonnen met 15.000 containers per jaar, handelen we nu met 75 medewerkers bij onze drie terminals zo'n 340.000 containers af. Daarnaast rijden ongeveer 70 trucks voor CTT. Die chauffeurs zijn in dienst bij Bolk Container Transport en bij charters.'

VERNIEUWEN EN VIEREN

Het kantoorpand van CTT wordt op dit moment fors uitgebreid en verduurzaamd. 'Een deel van ons team zit tijdelijk op het XL Park in Almelo en de rest bij Bolk Logistics in Hengelo. Rond de kerst hopen we terug te verhuizen. Ons nieuwe kantoor heeft straks onder meer 50 werkplekken voor onze kantoormedewerkers. Medewerkers waarmee we het eerste weekend van september het 25-jarig bestaan van CTT verlaat hebben gevierd. 'Vanwege corona was dit uitgesteld, maar met een prachtig weekend in Scheveningen hebben we met onze medewerkers en hun partners alsnog bij ons jubileum stilgestaan. Samen fietsen door Den Haag, met powerboats varen over de Noordzee en natuurlijk heerlijk eten, drinken en volop gezelligheid. Een geslaagd uitstapje aan het eind van de zomervakantie. Met nieuwe energie en vol vertrouwen kijken we uit naar de oplevering van ons pand én naar een mooie toekomst voor ons bedrijf.'

ELLEN BAKKER (24) ZIT ALS JUNIOR PLANNER HELEMAAL OP HAAR PLEK BIJ BOLK

WERK DAT BIJ JE PAST

Op de planning van Bolk Container Transport in Hengelo is altijd volop regelwerk. Het team zorgt er elke dag samen voor dat containers van A naar B gaan. Belangrijk daarbij is dat chauffeurs op tijd en efficiënt rijden. Het controleren en stroomlijnen van de ritten doet Ellen met veel plezier.



ELLEN BAKKER

'Eigenlijk was mijn keuze voor deze baan een gok', lacht Ellen. 'Want na het behalen van mijn havodiploma, wist ik niet precies wat ik wilde. Ik speelde met de gedachte mijn vrachtwagenrijbewijs te halen, maar dacht dat het beroep chauffeur misschien niet de beste keuze voor mijn toekomst was. Toch trok de transportsector. Mijn vader en mijn vriend Jan zijn chauffeur. Jan is door het transportbedrijf van zijn familie in die wereld opgegroeid. Veel van onze vrienden werken ook in de transportwereld. Daarom koos ik voor de BBL-opleiding Manager transport en logistiek. Voor een passende werkplek solliciteerde ik bij Bolk. In Hengelo bij Bolk Container Transport was plek voor mij.'

DRUK EN GEZELLIG

Drie jaar werkte Ellen via school op de planning. 'Daarna kreeg ik gelijk een vast contract. Sterker nog, ik moest nog examens doen toen ik mijn handtekening zette. Maar dat ging goed. En het meeste leer je toch in de praktijk. Het is een drukke baan. Je regelt allerlei zaken rond het vervoer van containers. Aanmeldingen in Rotterdam of Antwerpen controleren bijvoorbeeld. Die moeten voor de "closing" in

de haven zijn. Anders krijg je meerkosten of moet je een andere afvaart regelen. Dat probeer ik te voorkomen door goed en efficiënt te plannen. Daarvoor heb ik veel contact met de chauffeurs. Dat is meestal heel gezellig. Samen met collega's - ook van bijvoorbeeld de expeditie of huifplanning - alles goed regelen, problemen oplossen en zorgen dat iedereen tevreden is, past bij mij. Ik zit hier echt op mijn plek. Maar dit werk moet je wel liggen. Het komt soms voor dat ik 's avonds nog een vraag krijg. Als het dan goed afgehandeld en opgelost is, ben ik weer blij. Daar doe ik het voor.'

In haar vrije tijd wordt Ellen blij van zwemmen én van afspreken met haar vriendinnen. 'Die ken ik al vanaf de basisschool. Uit eten, beetje samen niks en wijn drinken. In oktober ga ik met een vriendin een weekend naar Parijs. Heerlijk.' De gezellige werksfeer bij Bolk maakt het leven voor Ellen compleet. In overleg is in dit familiebedrijf alles mogelijk, fijn toch? 'Daarom hoop ik dat ik over "pak 'm beet" tien jaar naast misschien een leuk gezin nog steeds ergens in dit mooie bedrijf werk.'



Container

voor koop, huur en opslag.

Het Twentse knooppunt voor container opslag en transport in Europa.

Neem contact op via
074 20 40 300 | offerte@ctt-twente.nl



INTERMODAAL TRANSPORT

ctt-twente.nl