

BOLK

MAGAZINE



Nido: schuiven en strooien
Afscheid van verbinder Henk Kamp
Bomen met Green Team

Inhoud



3

Schotel



4

Sneeuwruimen



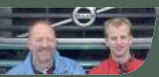
6

Henk Kamp



8

Kerstbomen



10

Paplepel



11

Personalia



12

Winter

'Beste Bolkgenoten,

Voor de vierde keer op rij valt de winter in Europa vroeg in en hebben we eind november al te maken met grote vertragingen door de weersomstandigheden. Of dit nu wel of niet wordt veroorzaakt door het opstoken van onze olievoorraden doet eigenlijk niet ter zake; iedere onderneming moet nadenken over energie, duurzaamheid en milieu op de lange termijn.

CTT heeft de Lean & Green Award ontvangen, Bolk investeert consequent in voertuigen met de hoogste milieuklasse en het brandstofverbruik van onze chauffeurs wordt doorlopend gemeten, beoordeeld en bijgestuurd. Toch produceren onze vrachtwagens jaarlijks meer dan 15 miljoen ton CO₂. En zolang we gestaag onze activiteiten uitbreiden, zal die hoeveelheid vanzelf meegroeien.

Eén 8x4-trekker in onze vloot produceert meer CO₂ dan het kantoor, de werkplaats, de washal en de op- en overslag in Almelo bij elkaar. Die trekker doet dat gedeeltelijk ten behoeve van het vervoer van windmolen-onderdelen en er is geen andere manier om die zware delen bovenop de heuveltoppen en berggruggen te krijgen waar de wind het gunstigste is. Tijdens de laatste klim, soms 20 kilometer met een verbruik van 1 op 500 meter, is de chauffeur al lang blij dat hij niet stilvalt. Om hem aan te spreken op het dieselverbruik is onzinnig. En of hij in het weekend nu in een Prius of in een M3 rijdt, maakt nauwelijks verschil.

Natuurlijk kan overal iets worden verbeterd en moet onnodige CO₂-productie worden uitgebannen. Maar zolang we nog containers de hele wereld over varen, water exporteren naar Canada en varkens in Italië laten slachten om ze als hammen weer terug te rijden brengt 3% verbruiksreductie bij 5% meer transportactiviteit ons alleen maar verder weg van een oplossing.

Eigenlijk verwondert het ons niet dat dezelfde klanten die aan de ene kant eisen stellen aan ons milieubeleid aan de andere kant de overstap naar intermodaal vervoer alleen overwegen als dat alternatief goedkoper is. Consumenten zijn tamelijk gewetenloos als het gaat om duurzaamheid. En dat geldt dan door de markt gedwongen ook voor ondernemingen. Omdat de vervoerskosten maar een fractie van de totale kosten van een product uitmaken, is marktwerking alleen niet genoeg om iets te veranderen.

Zolang we niet bereid zijn om échte keuzes te maken en bijvoorbeeld met hoge tolheffingen de vervoerspatronen wezenlijk gaan beïnvloeden, blijft het bij window-dressing en mooie rapporten. Natuurlijk zijn dit soort maatregelen lastig voor de vervoerssector, maar het zorgt ook voor verdere professionalisering, samenwerking en efficiencyverbetering. Het is noodzakelijk en onvermijdelijk en mag dus net zo goed direct gebeuren. We zijn benieuwd wat 2011 ons zal brengen, zeker op dit vlak.

Wij wensen u namens Bolk veel leesplezier en natuurlijk een heel goed 2011!

Directie Bolk Transport

Bolk brengt je overal als 't moet via Stairway to Heaven



Er is als het om vervoer gaat weinig tot niets onmogelijk bij de firma Bolk. Of het nou naast de deur is of aan de andere kant van de wereld, kolossale machines, enorme pakketten, volgestouwde containers en windmolenonderdelen komen daar aan waar de klant dat wil. Het is dagelijks werk, de chauffeurs en de planners regelen het allemaal. Op de plas bij Bolk zie je elke dag bedrijvigheid van vertrekkende en terugkerende trucks met opleggers. Je ziet er ook dit trapje en dan vraag je je wellicht af wat dat nou weer betekent. Je hoort van iemand dat het trapje dient voor het sneeuwvrij maken van de daken der opleggers, wat ook zo is, maar in deze tijd van het jaar zou je zomaar kunnen denken dat het de 'Stairway to Heaven' van Bolk is.

Twente in de hele wereld

Elders in deze krant staat een verhaal over vader en zoon Ter Keurs. In de neerslag van het gesprek met senior en junior was evenwel geen plaats voor bijgaande foto. Toch willen we u melden hoe dat zit met zoon Maarten en zijn schotel. Het komt er simpelweg op neer dat Maarten heel graag heel ver weg wil rijden, maar dat hij in al die verre oorden altijd iets van de geboortegrond bij zich wil hebben. Sommige truckers hebben de Wereldomroep aan boord; kunnen ze ook nieuws uit Nederland ontvangen. Maarten neemt daar geen genoeg mee. Hij wil op de hoogte blijven van het nieuws uit Twente. Vandaar die schotel aan zijn truck. "Want dan kan ik waar ik ook ben toch lekker RTV Oost ontvangen."



Grote gevers maken gebruik van het vrachtwagentransport



Tot opdrachtgevers van Bolk behoren kleurrijk, beroemde en faamvolle personen en bedrijven. Bijgaande foto toont aan dat grote gevers ook gebruik maken van een gedegen transportbedrijf om de gulle gaven te bestemder plaatse te krijgen. En dus is december voor de chauffeurs van Bolk bij uitstek de maand van het grote geluk in cadeauverpakking. Geschenken en prenten, letters en likeuren, spijzen en dranken, alles gaat keurig verpakt naar deze en gene huishouding. Eigenlijk alles wat niet met een dakschimmel of een pietenzak kan worden gebracht, gaat per vrachtwagen. Sint en Kerstman hebben de accuratesse van Bolk ontdekt. Volgend jaar kan de stoomboot uit Spanje zomaar in Hengelo afmeren...

Sneeuw- en vorstaanpak in Europees perspectief

Het is wit in Nederland. De sneeuw is de laatste weken van dit jaar bij bakken uit de hemel gedwarreld en dat zorgt niet alleen voor een mooi landschap. Het brengt voor het verkeer een hoop ellende met zich mee. Bussen vallen uit, treinen rijden zich vast in wissels, stations zijn verlaten, maar het wegtransport moet door. Zeker voor chauffeurs van een vervoersbedrijf als Bolk zijn het dan best spannende tijden. Er is één bedrijf in Twente dat niet zo veel problemen heeft met al die sneeuwval. Immers, hoe meer sneeuw op de weg, hoe groter de afzet van schuivers en strooiers. Op een dag dat de weg redelijk begaanbaar was zochten we technisch directeur Fred Harbers op bij Aebi-Schmidt in Holten.

Holten schuift en strooit voort





De sneeuw kwam dit jaar relatief vroeg en dat heeft ervoor gezorgd dat het nu al druk is bij de producent van zoutstrooiers en sneeuwschuivers. Aebi-Schmidt Nederland (voorheen Nido) is een goed voorbeeld van een onderneming waar sprake is van seizoensgebonden productie. In de lente en zomermaanden is het er rustig, maar gedurende de wintermaanden is het aanpezen voor de ongeveer 220 medewerkers. “De piek ligt globaal tussen september en december”, weet Fred Harbers. “Dan wordt ongeveer zeventig procent van onze omzet gegenereerd. En dat maakt het lastig om de onderneming goed in te richten. Je kunt met veel tijdelijke krachten werken, maar dan mis je de kennis.”

Basiscomponenten

“Heb je veel personeel”, gaat Fred Harbers verder, “dan zit je in de lente en zomer met een overschot. We produceren alleen maar op order, klantspecifiek. Er zijn geen voorraden. Sinds een jaar hebben we een eigen lasafdeling. Dat maakt het mogelijk om toch iets van een spreiding in de productie te creëren, doordat je wel een voorraad basiscomponenten aan kunt leggen. Denk bijvoorbeeld aan onderbakken, bovenbakken en stalen frames. Dat gebeurt nu in de rustige maanden. Daarnaast heb je altijd onderhoud. Door het hele land zijn servicemonteurs actief. Die hebben natuurlijk tijdens deze wintermaanden wel meer werk, strooiers moeten altijd inzetbaar zijn.”

Op jaarbasis verlaten zo’n zeventienhonderd tot tweeduizend strooiers de fabriek in Holten en dat is dus voornamelijk in het hoogseizoen. Harbers kent het klappen van de zweep inmiddels. Voordat hij bij Aebi-Schmidt terecht kwam was hij werkzaam voor John-Deere in Enschede (productie van grasmaaiers) en daarvoor in de vliegtuig-

branche bij het toenmalige Fokker, waar hij toentertijd een baan voor het leven aangeboden kreeg. Ondertussen weet hij wel beter en zit de geboren en getogen Tukker goed op z’n plek in Holten.

Verdeelbakjes

Holten en Nido zijn al tientallen jaren aan elkaar verbonden. Het begon allemaal vlak na de oorlog. In 1949 is de smederij van de familie Velderman begonnen met het maken van schuivers en strooiers voor Rijkswaterstaat. “Dat waren gewoon simpele verdeelbakjes, maar het sloeg wel aan”, weet Fred Harbers. “De groei kwam met de komst van de echte machines en in de loop der jaren werden her en der wat bedrijven opgekocht. Zo is ook de naam Nido naar Holten gekomen, want deze concollega in Rhenen werd overgenomen.”

De familie Velderman heeft in de jaren tachtig de onderneming van de hand gedaan. Het kwam even in handen van een Amerikaan, maar niet veel later kwam het Duitse Schmidt en onlangs het Zwitserse Aebi in beeld, omdat expansie noodzakelijk was. Nederland is in feite te klein voor een bedrijf met de omvang van Nido. Door deze strategische keuzes is *Nido* onlangs verdwenen als bedrijfsnaam, al wordt deze vanwege de bekendheid in Nederland nog wél als merknaam gebruikt.

Door de overnames is de markt groter geworden. Niet alleen aan Nederlandse bedrijven wordt geleverd, maar heel Europa is inmiddels gedekt.

Fred Harbers: “Behalve de vestiging in Holten bestaat het concern uit nog drie andere kernbedrijven die gevestigd zijn in Duitsland, Zwitserland en in Polen. Bovendien zijn er in heel Europa zo’n twintig verkoopkantoren.”

Vanuit Holten worden klanten behalve uiteraard in Nederland wereldwijd bediend. Tegen deze achtergrond is het contact met VHB (waar Bolk deel van uitmaakt) sinds een jaar of drie sterk geïntensiveerd. “Ik kende VHB al uit mijn John-Deere-tijd”, zegt Fred Harbers, “en na een aanbesteding in 2008 is het transport aan Bolk gegund. Het werk is zeer divers en ligt er maar net aan wat de klant kan en wil. Als er op locatie geen kraan voorhanden is, moeten de sneeuwschuivers of -strooiers al op een wagen vervoerd worden waar ook een kraan op zit. Dan kom je al op zwaar transport uit. En dat doet binnen de samenwerking van VHB de firma Bolk.”



Henk Kamp over drie jaar commissariaat Bolk

Henk Kamp was drie jaar commissaris van de firma Bolk. Hij nam onlangs afscheid – noodgedwongen – doordat hij als minister toetrad tot het kabinet onder aanvoering van zijn partijgenoot Rutte. Nadat hij eerder als bewindsman de departementen van VROM en Defensie bestuurlijk onder zijn hoede had, werd hem dit keer gevraagd minister van Sociale Zaken te worden. En een ministerschap laat zich nu eenmaal niet combineren met een nevenfunctie ten dienste van een particuliere onderneming. Zelfs de schijn van belangenverstrengeling dient immers te worden voorkomen.

‘Transport en politiek verbinden’

Het gesprek voor het ‘Bolk Magazine’ gaat natuurlijk over de politiek en over het bedrijfsleven. Kamp koestert als VVD’er beide sectoren, vooral omdat ze stuk voor stuk iets te maken hebben met het algemeen belang. “Zonder politiek is er geen leven, alles is namelijk politiek. Zonder ondernemerschap is er geen samenleving, want ondernemers houden de boel aan de gang, ze bieden werk, ze verdienen geld en ze zorgen ook voor levensplezier, ondernemers zijn de kurk waar de maatschappij op drijft.”

Hij zegt het als een eer te hebben ervaren dat hij werd gevraagd als commissaris bij Bolk. “Ik wist al dat het mooi bedrijf was, ik kende Henk Bolk natuurlijk ook goed, maar de uitdaging was vooral de overgangssituatie waar het bedrijf drie jaar geleden voor kwam te staan. Henk Bolk verkocht het bedrijf aan het management. Dat betekende drie nieuwe eigenaren, alle drie tevens directeur. Henk werd president-commissaris, zijn zus werd commissaris en verder Theo Tangelier en ik. Het was een grote verandering voor iedereen. Afgewacht moest worden hoe iedereen het zou oppakken. Ik heb gezien dat het uitstekend is verlopen. Dat zeg ik niet omdat ik het moet zeggen, maar omdat het zo is.”

De eigenaren annex directeuren moesten de slag maken van een familiebedrijf naar een bedrijf zonder de man die het groot maakte. En dat in een economisch moeilijke tijd. Daar zijn ze in geslaagd. Henk Bolk moest de slag maken om zich minder of niet met de dagelijkse leiding te bemoeien, dat ging ook redelijk, al zal hij natuurlijk zolang hij leeft aan dat bedrijf verklonken blijven, het is toch een kindje.”

Orde

Dat de transportsector een pijler is onder de welvaart en welzijn, dat wist Henk Kamp naar eigen zeggen al voor hij commissaris werd, maar hij werd er de afgelopen drie jaar meer dan ooit bij bepaald. De maatschappij draait op productie en transport, er moeten altijd spullen van A naar B of naar C, enzovoort, van producent naar consument. Dat geldt temeer nu de wereld steeds kleiner wordt. China en India waren vroeger heel ver weg, vandaag de dag wordt er voor de westerse markt geproduceerd. Omgekeerd natuurlijk ook. Henk Kamp daarover: “Transport is essentieel en letterlijk verbindend.”

Vanwege de crisis heeft ook de transportsector klappen gehad, de sterkste bedrijven kwamen bovendrijven. Daar hoort Bolk bij. Over de kracht van de Twentse vervoerder zegt de scheidende commissaris: "Orde en regelmaat zijn belangrijk, dat heb ik bij Bolk gezien, iedereen heeft in het bedrijf zijn taak. Dat kun je merken als je er dicht opzit. Dan ervaar je dat de administratie netjes is en het parkeerterrein er keurig bijligt. Alles is uitstekend georganiseerd, in zo'n omgeving weet iedereen precies wat hij moet doen. Dat zijn belangrijke zaken, want als dat zo is, zal de rest van het bedrijf ook goed functioneren."

In een dergelijke bedrijfscultuur komt volgens Kamp elke werknemer, van het directiekantoor en de planning tot de garage en de truckcabine, tot zijn recht. Op hun beurt roemen directie en medewerkers de toegankelijkheid van ex-commissaris Kamp. Hij stond klaar, zo wordt allereerst gezegd, als het nodig was, niet alleen voor de

directie, ook voor de werkvloer. Een zeer makkelijk aanspreekbare man.

Solide

Het bedrijfsleven wijkt, aldus Kamp, in een aantal opzichten af van het politieke bedrijf. Het belangrijkste verschil is volgens hem de vluchtigheid van het openbaar bestuur.

"Als je daar weg bent, ben je in no-time vergeten. Daar is in een goed bedrijf geen sprake van. Zo vind ik dat Henk Bolk een bevoorrecht mens is. Hij heeft nog contacten, kan het werk aan anderen overlaten, dat moet hij nu ook doen, maar zijn naam blijft aan het bedrijf verbonden en hij blijft in de marge als president-commissaris meedoen."

Toch is naar de mening van Kamp politiek ook "heel belangrijk", al wordt dat soms nogal eens met een korreltje zout genomen. "Zonder een goed bestuur, of dat nu van het land is of van een gemeente, zou het niks gedaan zijn. Zeker nu moet solide geregeerd worden, dat is voor iedereen belangrijk, ook voor bedrijven."

En daarom stemde Kamp in toen tijdens de kabinetsformatie zijn partijleider Rutte een beroep op hem deed (weer) minister te worden. Zoals gezegd was Kamp eerder politiek verantwoordelijk voor de ministeries van VROM en Defensie en daarna werd hij 'gewoon' lid van de Tweede Kamer voor de VVD. Tot hij het verzoek kreeg per 1 januari 2009 namens het Koninkrijk der Nederlanden commissaris te worden van Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Dat leek hem wel wat en hij bekleedde deze functie tot 10 oktober jongstleden. Het beviel hem excellent, maar na krap twee jaar had hij het wel gezien.

"Ik werkte daar acht tot tien uur per dag. Mooi tropisch land, heel aangenaam, ook voor mijn vrouw, het was een boeiende periode, maar niet te lang. Ik was overigens eens in de maand een week in Nederland. Daarom kon ik dat werk combineren met het commissariaat bij Bolk. Eerder werkte ik als minister van VROM en Defensie twaalf tot veertien uur per dag en nu als minister van Defensie opnieuw. Om acht uur 's ochtends begint de eerste vergadering en om negen uur 's avonds eindigt de laatste. Dan moet ik 's nachts nog dossiers doorlezen. Dat is trouwens geen opoffering, dit werk is geen vervelende sleur, dan deed ik het niet. Ik vind het zowel belangrijk als interessant om de publieke zaak te dienen, als ambtenaar, als wethouder, als statenlid, als kamerlid en weer als minister."



Frank Bos van Green Team heeft bomen in de genen

Het zijn hectische dagen in Hengelo aan de Beneluxlaan. Frank Bos is mededirecteur van het bedrijf Green Team, vindt de drukte prettig en houdt het hoofd koel, niet alleen vanwege het weer, ook door het werk. Dat gaat trouwens altijd door. Tijdens het gesprek voor 'Bolk Magazine' gaat zijn telefoon niet uit én sommige gesprekken moeten wel eventjes gevoerd worden. Het werk, de handel in kerstbomen, gaat immers door. Advent, Kerst, Oud&Nieuw, daar hoort tot Driekoningen een boom bij.

'We liggen nergens wakker van'

De kans is behoorlijk groot, als er een naar verse naalden geurende den in huis staat, dat deze uit de hal van het Green Team komt. In heel Nederland, maar ook daarbuiten, zijn de bomen van Bos en de zijnen te vinden. "Van oorsprong is Green Team een Deens bedrijf", verduidelijkt

Bos. "Er zitten zes eigenaren op, vijf Denen en één Nederlander". En die Nederlander, da's Bos zelf. "We zijn inmiddels de grootste kerstbomenhandelaar van Europa. We zitten in 22 landen en leveren aan veel grote bedrijven, denk aan Bauhaus, Gamma, Albert Heijn en ga maar door."



Er zit volgens Bos nog veel potentie in deze markt en hij steekt dat niet onder stoelen of banken. "Wij liggen echt nergens wakker van. Inmiddels worden op jaarbasis door Green Team zo'n 1,4 miljoen bomen verkocht. Een veelvoud daarvan in tien jaar tijd moet makkelijk kunnen. De boeren bij wie je een paar bomen kunt kopen verdwijnen en ik verwacht dat de tuincentra het ook moeilijk gaan krijgen. De consument wil een mooie boom, voor weinig geld en moet daar bovendien niet veel moeite voor doen."

Enorme voorraad

Over geld gesproken... In kerstbomen gaat voor een onderneming veel geld zitten en daar sta je als buitenstaander niet zo snel bij stil. "Je moet bedenken dat een kerstboom tussen de zes en acht jaar oud is als 'ie gekapt wordt", aldus Bos. "Tot die tijd heb je dus een enorm volume aan voorraad waar je niks mee kunt. Het eigen vermogen in het bedrijf ligt daardoor hoog, zo'n 24 miljoen euro."

In Hengelo worden dagelijks wagens volgeladen met bomen, die afkomstig zijn uit alle windstreken.

Bos: "We halen ze uit Denemarken, Frankrijk, Schotland, Duitsland, Polen en Hongarije. En natuurlijk ook uit Nederland. In totaal worden hier in Hengelo zo'n twee- tot driehonderdduizend bomen per jaar op pallets gezet. Elke vrachtwagen neemt tien pallets mee en daarop worden, al naar gelang de grootte, tussen de 65 en 150 bomen geplaatst. Al het uitrijdende vervoer wordt door de trans-



portcombinatie VHB – waar Bolk deel van uitmaakt – geregeld. Zij verzorgen de logistiek in heel Nederland en een klein deel over de grens, zeg maar het Euregiogebied."

De keus voor VHB lag voor de hand, vindt Bos. "Voordat ik voor mezelf begon was ik werkzaam bij Boomkamp en daar was VHB al onze vaste vervoerder. Je moet een betrouwbare partner hebben, bovendien hebben zij nog voldoende capaciteit als Green Team groeit. VHB ontzorgt ons van het logistieke deel. Wij geven exact aan wat we willen, zij plannen verder alles."

Altijd werk

December is een drukke maand, zoals gezegd, maar stil ligt het bedrijf nooit. Er is altijd wat te doen. "Het gaat het hele jaar door, zeven dagen per week. Op zondag is het wat rustiger, dan kom je toe aan de administratie. Op doordeweekse dagen lukt dat niet, dan wordt er continu gebeld. Natuurlijk is er ook een rustige periode, die breekt zo half februari aan, even iets minder."

Bos leeft voor het groen. "Ik ben ermee opgegroeid. Toen ik veertien jaar was, verkocht ik de eerste kerstbomen als particulier."

De liefde voor planten is met de paplepel ingegoten. "M'n oma werkte in de bloemenzaak van Benno Huve, ja inderdaad, de zaak van de oud-speler van FC Twente."



Vader en zoon uit Weerselo: truckers van den bloede

Gerrit (57) en Maarten (28) ter Keurs uit Weerselo zijn vader en zoon, bewonen met vrouw Ria respectievelijk vriendin Wendy ruimtes in dezelfde boerderij op 't Stift, zijn beide verslingerd aan "met de waagn veurn" en berijden de Europese wegen voor de firma Bolk. Een mooi span. "Mien va hef 't mij leerde", zegt Maarten. "Hee volgt dezelfde weg as ikke", beaamt Gerrit.

Avontuur lokt Gerrit en Maarten ter Keurs



Gerrit werd geboren als boerenzoon, maar ging werktuigbouwkunde studeren. Na de studie vond hij geen werk dat daarbij paste en daarom ging hij "met melkbussen rijden". Dat was in 1976, dagelijks de boeren langs om melk op te halen. Na ongeveer een jaar kwam hij Gerrit Oude Smeijers tegen, die werkte als chauffeur bij Bolk en vroeg of hij mee wilde. Waar naar toe? "Effen naar Italië." Dat leek Gerrit ter Keurs wel wat, snel naar huis om een slaapzak op te halen en karren maar. Die rit op en neer naar Italië viel dermate in de smaak dat hij bij Bolk solliciteerde.

Hij werd aangenomen. Het rijden voor Bolk bekoorde hem, al ging hij nog wel een periode "vreemd" door bij de Ormet in dienst te treden "met een rijdende melkinrichting". Inmiddels is het pand van Ormet in bezit van Bolk, waar Gerrit voordien al teruggekeerd was. Hij wilde voor zichzelf werken en werd eigen rijder. Die mogelijkheid kreeg hij, want Bolk stimuleerde het ondernemerschap. Hij haalde zijn papieren/vakdiploma's en kocht een truck. "Ik kon daar geld voor lenen bij Bolk. Dat kwam donders goed van pas. Je kunt beter van Bolk lenen dan van de bank."

Het leven op de weg bracht hem naar uithoeken van Europa. Na de val van de muur knapte hij naar Rusland. Hij reed na de oorlog op de Balkan tussen achtergebleven tanks in Bosnië. Hij kan over

deze tijd boeiend vertellen. Avonturen en anekdotes. Engelen geduld bij de grens en escapades met taxichauffeurs en andere collega's. Na zijn vijftigste wilde hij het rustiger aan doen en tegenwoordig vervoert Gerrit containers die bij de terminal in Hengelo worden aangevoerd naar de plaatsen van bestemming, in een straal van pakweg tweehonderd kilometer.

Ik goa noar Bolk hen

Het grote werk is min of meer overgenomen door zoon Maarten. De jongeling wist bij wijze van spreken al in de luiers dat hij een truck wilde. Reeds op de basisschool beweerde hij dat tegenover de leerkrachten. "Ik goa noar Bolk hen waarken." Zijn vader leerde zoonlief heel vroeg "veurn", want hij nam vaak hem mee, op vaders knie in de cabine, naar Frankrijk en Hongarije. Als zevenjarige zette Maarten al eens bij een klant in Hongarije een truck met handbesturing op precies de goede plek, waarna het verbaasde personeel van het Hongaarse bedrijf spontaan applaudisseerde. Dat hadden ze nog nooit gezien. Maarten vond het normaal, Gerrit was apetrots.

Op twaalf- en dertienjarige leeftijd reed Maarten met pa's toestemming wel eens helemaal alleen. Hij volgde eens studie automonteur, maar werd uiteraard overeenkomstig zijn voorbestemming truckchauffeur. "Al is het handig als je zelf reparaties kunt doen." Maarten rijdt vooral op Frankrijk met onderdelen van windmolens. "Das mooi spul om met op de weg te ween." Vakantie zegt vader en zoon weinig. Nou ja, ze zijn een keer met de familie naar Tarragona geweest, iets bezuiden Barcelona. Was best gezellig. Maar die vakantie werd gecombineerd met... een ritje voor Bolk naar Spanje.



Verjaardagen januari-februari-maart 2011

Januari

04-01	Jeroen Pot	Bolk Transport
04-01	Arjan Weiden	Bolk Transport
04-01	Chris Mannaerts	Bolk Transport
05-01	Klaas v/d Heide	Bolk Transport
09-01	Tom v/d Werff	Tank/Distributie
13-01	Ronald van Holland	Tank/Distributie
14-01	Jan Smalbrugge	Bolk Transport
14-01	Rien Joppe	Bolk Transport
18-01	John Plekenpol	Bolk Transport
19-01	Henk Bolk	Bolk Beheer
19-01	Willem Gerritsen	Bolk Transport
25-01	René de Lange	Bolk Transport
23-01	Emiel Slag	Bolk Transport
26-01	Arjan Zwolle	Bolk Transport
27-01	Niek Spik	Bolk Container Transport
28-01	René v.d. Berg	Bolk Transport
28-01	Freerk Sevinga	Bolk Transport
31-01	Danny Otter	CTT

Februari

04-02	Nick Laarman	Bolk Transport
05-02	Marco Hellwig	Bolk Transport
06-02	Tijs Nijman	Tank/Distributie
09-02	Marco Koopman	Bolk Transport
09-02	André Swagemakers	Bolk Transport
10-02	Bertrand Oomen	CTT
11-02	Jesper Pasma	Tank/Distributie
12-02	Thomas Nield	Bolk Transport
12-02	Wim Buitenwerf	Bolk Transport
13-02	Teun Ouwehand	Bolk Transport
13-02	Suzanne Dorsthorst	CTT
16-02	Niek Oude Smeyers	Bolk Container Transport
16-02	Theo Lingsma	Bolk Transport
17-02	Martijn Stoelhorst	Bolk Transport
18-02	Jelle Oosterhof	Bolk Transport
19-02	Herman Ruiterkamp	Bolk Transport
20-02	Ralf Menke	Bolk Transport
20-02	Jacob Kapitein	Tank/Distributie
25-02	Alexander Kampman	Bolk Container Transport
25-02	Gert Pas	Bolk Transport
26-02	Lars Kuipers	Bolk Transport

Maart

05-03	Benny Brughuis	Bolk Transport
05-03	Ingmar Busscher	Bolk Transport
05-03	Ronald Sevinga	Bolk Transport
07-03	Wolfgang Sturm	Bolk Transport
08-03	Erik v.d. Laan	Bolk Container Transport
08-03	René Klabunde	Bolk Transport
09-03	Cathy Bolk	Bolk Transport
09-03	Marek Lochowicz	Bolk Transport
11-03	Arjan ten Brinke	Bolk Transport
11-03	Bert uit de Bosch	Bolk Transport
12-03	Dariusz Czeszejko	Bolk Transport
13-03	Rudi Wiggers	Tank/Distributie
16-03	Tim Eilers	Tank/Distributie
17-03	Martin Völker	Bolk Transport
17-03	Gertie Kämmerer	Bolk Transport
17-03	Guus de Wit	Bolk Transport
20-03	Pedro Kostons	Bolk Transport
22-03	Annemarie Terpstra	CTT
26-03	Johan Eulink	Tank/Distributie
27-03	Martien Maathuis	Bolk Container Transport
28-03	Gerrit Timmerman	Bolk Transport
28-03	Silvio Stockmann	Bolk Container Transport
29-03	Ion Ion	Bolk Transport
29-03	Andreas Schulz	Bolk Transport
30-03	Dianne Rohaan	Bolk Transport
31-03	Patrick Achterbosch	Bolk Container Transport
31-03	Stefan Steiner	Bolk Transport

In dienst/uit dienst 4e kwartaal 2010

In dienst per...

Mayco Holtmaat	28-09-2010	Bolk Transport
Freerk Sevinga	04-10-2010	Bolk Transport
Rien Joppe	13-10-2010	Bolk Transport
Ronald Sevinga	01-11-2010	Bolk Transport
Lena Stühmann	08-11-2010	Bolk Transport
Tomasz Wawrzyniak	21-11-2010	Bolk Transport
Frank Feldhoff	01-12-2010	Bolk Transport

Uit dienst per...

Bas Boerkamp	01-10-2010	Bolk Tank/Distributie
Arjan Giesbers	02-10-2010	Bolk Transport
John Wegerink	03-10-2010	Bolk Transport
Michel Aigner	09-10-2010	Bolk Transport
Roy Borgman	30-10-2010	Bolk Transport
Evert van Eikenhorst	25-11-2010	Bolk Transport
Sander Dorst	28-11-2010	Bolk Container Transport
Gerrit-Jan Vos	31-12-2010	Bolk Transport

Jubilarissen 1e Kwartaal 2011

Januari

01-01	Ron Loohuis	15 jaar	T&D
01-01	Gerrit Coes	10 jaar	Bolk Transport
01-01	Rita Leerink	10 jaar	Bolk Transport
15-01	Robert Goossen	15 jaar	Bolk Transport

Februari

05-02	Cathy Bolk	15 jaar	Bolk Transport
27-02	Marek Lochowicz	5 jaar	Bolk Transport
27-02	Sylwester Gorgiel	5 jaar	Bolk Transport

Maart

25-03	Chris Wijbenga	15 jaar	Bolk Transport
27-03	Martijn Bonthuis	5 jaar	Bolk Transport
27-03	Ronnie oude Monnik	5 jaar	BCT

Geboorte

21-09	Zoon Olaf bij de familie Nijsink
09-10	Zoon Romeo bij de familie Schütze

Colofon

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

Postbus 385

7600 AJ ALMELO

www.bolk.nl

Redactie en vormgeving:

Uitgeverij De Roskam, tel. 0546 454511

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

Combi Terminal Twente BV, intermodaal vervoer van zeecontainers

VHB Logistics BV, logistieke dienstverlening

VHB Vastgoed BV, beheer en exploitatie van logistiek vastgoed

