

EBOLK

MAGAZINE

september 2014 • nr 36



**Sander Schelberg over cruciaal transport
Spoorterminal in Bad Bentheim
Hightech bij Boessenkool in Almelo**

3

Nieuws



4

Transport
cruciaal



6

Spoorterminal
Bad Bentheim



8

Hightech bij
Boessenkool



10

Spic en Span
met Obbe



11

Personalia



12

Overslag in
Duits bos



Beste Bolkgenoten,

Begin september is het kwaliteitsmanagementsysteem van Bolk gecertificeerd volgens de ISO-normen. Maar omdat we in vergelijking met de markt hiermee rijkelijk laat zijn zullen we hier niet mee gaan pronken. Échte kwaliteit leveren vonden we altijd belangrijker dan een certificaat aan de muur en dat blijft ook zo.

Maar gaandeweg hebben we ontdekt dat het goed is om afspraken en procedures te hebben en er ook voor te zorgen dat de toepassing hiervan wordt beoordeeld door een neutrale partij. En omdat ISO-9001 een voorwaarde is voor certificering van onze ARBO- en milieuzorgsystemen hebben we besloten om deze stap te zetten.

Bolk is een platte organisatie die veel vrijheid geeft aan haar vakkundige en gemotiveerde medewerkers. Niemand kan een planner die midden in de markt staat vertellen hoe hij moet calculeren en geen handboek kan een praktijk-ervaren chauffeur iets zinnigs bijbrengen over het rijden met vijf meter breed of zestig meter lang of juist in een binnenstad met fietsers, paaltjes en laaghangende luifels.

De vrijheid van handelen en het toepassen van ervaring en gezond verstand zorgen er voor dat we ons werk goed, soepel en probleemloos uitvoeren. Daar zal dan ook niets aan veranderen. Maar op het gebied van registratie, vastleggen van afspraken en meer duidelijkheid tussen bedrijf, klanten en medewerkers kan nog wel het nodige worden verbeterd.

We hopen hiermee het goede van Bolk te behouden en het minder goede te verbeteren. En we hopen natuurlijk dat u daarvan de effecten zult merken. Graag horen wij uw mening – positief of niet – via info@bolk.nl of rechtstreeks.

Wij wensen u allen veel leesplezier en een mooie eindsprint in 2014,

*Met vriendelijke groet,
Directie Bolk en CTT*

Voor elke brand een band, de humor van een chauffeur

Je weet als chauffeur dat je, zodra je op pad gaat, van talrijke markten thuis moet zijn. Er kan van alles gebeuren, onderweg. En dus is het zaak veel aan boord te hebben. Toch wekt bijgaande foto bevreemding. Want waarom zou je met twee verschillende reservebanden de Nederlandse of zelfs Europese wegen berijden? Een mogelijkheid is dat de banden bij het transport horen. Een grote band met de bestemming Parijs, een kleinere naar Rome. Dit lijkt echter wat gezocht. Het is simpeler te veronderstellen dat een chauffeur onderweg een collega-met-lekke-band wil helpen



en geen nee wenst te verkopen. Het meest waarschijnlijk is echter dat we hier met truckershumor te maken hebben.

Zoete herinnering aan voorjaar in grind van het najaar

Een aanvallige medewerkster van de firma Bolk attendeerde de redactie van dit magazine op een curieuze vondst.



Slenterend rondom het bedrijf van de firma trof ze in het herfstige najaar een piepkleine herinnering aan, een kleinood dat haar terugbracht naar de haringparty van het bedrijf. Zomaar tussen de kiezelstenen in een strook die de parkeerplaats omzoomt lag het kleine aandenken daar. Een vlaggetje in het grind. Zo'n vlaggetje dat als enige functie had de haring en het roggebrood met misschien nog een druif erop bij elkaar te houden. Een dierbaar moment, in de herfst, een herinnering aan het voorjaar. Je maakt er een foto van en bent klaar voor de winter.

Drukke bij de firma Bolk vergt extra parkeergelegenheid

Het is bij een vervoersonderneming vrijwel dagelijks een drukte van belang. Dat hoort er zeg maar bij, het is bij wijze van spreken de aard van de zaak. De trucks met opleggers rijden af en aan, de wagens worden geladen en gelost. Veel chauffeurs parkeren hun eigen personenwagen bij het bedrijf om daarna met hun truck de wereld te voorzien van spullen. Ook komen er dagelijks bezoekers voor overleg zus en praatje zo. Het is dus eigenlijk een goed teken dat er bij Bolk een tekort aan parkeerplaatsen ontstond. Gelukkig was er nog wat ruimte om de plas uit te breiden. Vanuit



de kantoreenunit aan de Plesmanweg werd bijgaande foto van de nieuwe parkeerhavens gemaakt met zo te zien een komen en gaan van medewerkers en bezoekers

≡ Sander Schelberg: transport cruciaal

Sander Schelberg is, zegt hij in gesprek met *Bolk Magazine*, overtuigd van de ondernemerskracht in Twentse bedrijven. Dat wist hij al jaren, want hij is een geboren Tukker, zoon van de toenmalige burgemeester van Weerselo, maar hij beseft het nu dagelijks in zijn functie als burgemeester van Hengelo. De snel groeiende intermodale containerterminal CTT in het havengebied van Hengelo is daarvan volgens hem een mooi voorbeeld.



Schelberg noemt transportondernemers in de regio van groot belang vanwege hun stuwende functie en vooruitziende blik. De firma Bolk en de firma Nijhof-Wassink hebben als initiatiefnemers van CTT volgens Schelberg bewezen dat ze de markt kennen en aanvoelen. Dat is ook goed voor Hengelo, dus voor Twente, vindt hij.

Zeker gezien de huidige ontwikkelingen van de regio, met name ook op gebied van logistiek ziet Schelberg enorm veel potenties en mogelijkheden. "Dankzij de ondernemers van CTT krijgt de economie in Twente volop ruimte om door te schakelen." Dat kan bijna letterlijk worden opgevat: "Zonder transport staat alles stil. We hebben hier te maken met een klassiek voorbeeld van een prima familiebedrijf met een geweldig management en goede medewerkers." Vergolgend: "Ik plaag het management van CTT soms als ik zeg dat ik in oktober 2012 als burgemeester in Hengelo ben begonnen. Het feest vanwege een uitbreiding van de combiterminal was eind september. Alsof ze het er om gedaan hebben."

Een grapje, laat Schelberg ten overvloede weten. Voor de zekerheid voegt hij er nog aan toe: "Mijn voorganger Frank Kerckhaert heeft er als burgemeester van Hengelo veel tijd en energie in gestoken, alle eer naar hem."

De huidige burgemeester is trots op CTT, laat hij merken.



“We hebben hier in Hengelo de grootste binnenhaven van Nederland, dat durf ik best te zeggen. Bovendien is het een slimme combinatie die wordt geboden. Niet alleen een simpele haven, maar ook op- en overslag. Bovendien is CTT een super-innovatieve onderneming, want er is veel high-tech, de planning is op de seconde gepland via de computer, het laden en lossen begint al onderweg. Ook vindt er *warehousing* plaats, het aanbieden van opslagruimte op het terrein van CTT. Met het verslepen van ordinaire bulk alleen win je niet meer. Dat heeft de directie vroegtijdig in de gaten gehad.”

Havengemeenten


De burgemeester benadrukt dat vervoer over water erg belangrijk is. “Het is een ideale wijze van verplaatsen van goederen. De wegen hier zijn overvol en bovendien geeft dat vervoer over de weg enorm veel overlast. Kijk naar de

A1, die staat vast en de plannen voor verbreding van de weg zijn er wel, maar de uitvoering duurt nog wel even. Hetzelfde geldt voor goederentreinen. Vervoer over spoor leidt tot overlast, kijk bijvoorbeeld naar dat ongeval in Borne, vorig jaar. Enorme risico's. Vervoer in containers over water geeft totaal geen overlast en er is nog ruimte zat als we investeren in de kanalen, sluisen en bruggen.”

Schelberg en zijn collega's van Almelo en Enschede zien het belang in van vervoer over water. Ook de gemeenten Hof van Twente en Gorssel zijn erbij betrokken. “We werken als havengemeenten intensief samen. We willen één havenbedrijf. In een half jaar tijd hebben we al enorm veel slagen gemaakt. Als Almelo dit jaar op het XL Businesspark ook een goede havenvoorziening heeft hebben we als Twente prima faciliteiten. Dat moeten we bevorderen, de sector transport en logistiek is een belangrijke pijler voor Twente. Economisch gezien staan we hier al bijna met twee benen in Duitsland. De kansen zijn enorm.”

Schelberg is een Europeaan, net als zijn vader, die jarenlang de stuwende kracht was achter het grensoverschrijdende samenwerkingsverband Euregio. “We moeten niet alleen naar Den Haag of Brussel kijken, er is zoveel meer potentie aan de andere kant.” De opening van een spoorterminal in Bad Bentheim vindt hij dan ook een aanwinst voor het intermodale mogelijkheden van vervoer waarin Twente de transportas vormt.

Gezamenlijke lobby

Om er voor te zorgen dat door de toename van de haven-capaciteit vanwege nieuwe uitbreidingen bij CTT ook de kanalen de toename van het transport aankunnen moeten ze worden aangepakt, vindt Schelberg. “Minister Schultz van Haegen is op de hoogte van het belang daarvan en ze pakt het goed op”, aldus de burgemeester. “We hebben een gezamenlijke lobby, op Twents niveau, wat betreft de kanalen, maar ook voor de verbreding van de A1 en voor een beter goederenspoor. Dan sta je sterk. De kanalen hebben prioriteit, ze moeten verdiept en verbreed worden, een relatief simpele ingreep omdat er geen nieuwe vaarwegen gegraven hoeven te worden. De verruiming van de kanalen zorgt er voor dat Twente bereikbaar blijft voor schepen met een vaardiepte tot 2,80. Een ingreep die zo'n 76 miljoen euro kost. Ik wijs er echter op dat het behalve voor Twente ook van groot belang is voor Rotterdam, want daar worden grote zeeschepen gelost en vindt voor verder transport overslag plaats op binnenvaartschepen.” 



Nu al op zoek naar

Spoorterminal in Bad Bentheim operationeel

Niet alleen over water en over de weg, ook over het spoor neemt het containervervoer in snel tempo toe. Als het aan CTT in Hengelo ligt, is er binnen vijf jaar een spoorterminal met een oppervlakte van vijftien hectare, waar dagelijks goederentreinen worden gelost en geladen.



De basis is er in ieder geval, want 1 september startte CTT met een spoorterminal op Duits grondgebied, net over de grens in Bad Bentheim. Aan het roer staat Arnout Klein en hem treffen we in een unit die zowel kantoor als kantine is. "Ik ben hier voor alles verantwoordelijk", verduidelijkt Arnout zijn functie die eigenlijk ook niet in één woord of omschrijving valt samen te vatten. Sinds de opening werkt hij in Bad Bentheim om de spoorterminal van de grond

te trekken, pal naast het oude stationsgebouwtje van de Duitse grensplaats.

Deze "prachtige uitdaging", zo omschrijft hij het zelf, heeft Arnout via directeur Gerco Linthorst van CTT toegeworpen gekregen. Gerco acht hem capabel genoeg om in z'n eentje op deze locatie aan de slag te gaan.

Arnout zelf heeft er ook vertrouwen in. "Je moet serieus kunnen omgaan met de verantwoordelijkheid die je hebt", zegt hij. "Strak kunnen plannen en vooral vooruit denken: waar zet ik de containers neer, zodat ze als het zover is meteen op de bestemde wagen kunnen worden geplaatst. Dat is niet alleen handig, maar je kunt daar ook enorm veel geld mee besparen. Bovendien ken ik alle klanten. Ik werk al zeven jaar voor CTT, heb als truckplanner veel geleerd en contacten gelegd. Die ervaring komt mij hier in Bad Bentheim natuurlijk goed van pas."

Arnout krijgt alle vrijheid vanuit Hengelo. "Ik heb zelf deze units gekocht en ingericht. Kijk, dit kastje is van oud steigerhout gemaakt, net als die kapstok en dat plankje daar. Voor de chauffeurs heb ik een loket gemaakt waar ze zich kunnen melden. We zijn nu drie weken actief hier en het gaat tot nu toe prima. Echt low budget, dat vind ik juist mooi."

Enorm achterland

Naast het vervoer over de weg en het vervoer over water, met CTT als het epicentrum in Twente, is een spoorterminal



grotere locatie

van belang. Treinen vanuit Rotterdam kunnen er worden gelost zodat het vervoer zowel internationaal als regionaal met ander vervoer kan worden voltooid. Er rijden drie treinen vanaf de terminal in Bad Bentheim het achterland in. Dat betekent dat zo'n zeshonderd meter aan wagons over het spoor dendert. Per wagon kan drie teu geladen worden en in totaal zijn er dertig wagons. Arnout verwacht

uiteindelijk naar zo'n zevenhonderd meter trein te kunnen en vijf ritten per week. Dat scheelt toch al snel tienduizend vrachtwagenbewegingen.

Gerco vult aan: "We zitten nog in de opstartfase hier, maar als ik nu al zie wat we binnen drie weken bereikt hebben voelt het goed."

Daarmee doelt Gerco onder meer op de veranderingen in het vervoer die de afgelopen jaren plaatsvonden. Tot 2000 was de firma Bolk, één van de vier participanten in CTT, ook in Almelo actief met vervoer over spoor, maar toentertijd had NS nog een monopoliepositie wat het goederenvervoer betreft. Inmiddels zijn er zo'n achttien particuliere bedrijven die vervoer over spoor regelen en dat heeft de prijs flink doen dalen door concurrentie. Daardoor is het weer aantrekkelijk geworden om materialen over de spoorlijn te verplaatsen. "De trein is weer goedkoper dan de truck als je goed en strak plant en vervoert", meent Gerco. "Wij vervoeren 75 procent over water en 25 procent over de weg. Dat vervoer over de weg gaan we proberen om te buigen naar spoor."

Tien keer zo groot

De spoorterminal in Bad Bentheim heeft een tijdelijk karakter, vooralsnog. Bij gebleken en bestendig succes komt er op termijn een permanente voorziening voor op- en overslag. De vooruitzichten zijn goed.

Qua locatie denkt Gerco in de toekomst aan een plek ergens in Twente of net over de grens, zoals nu in Bad Bentheim, al is de huidige plek in elk geval op termijn niet geschikt, want met anderhalve hectare te krap. Het moet zeker tien keer zo groot worden. "We hebben gesprekken met de Bentheimer Eisenbahn om samen op te trekken, op zoek naar een betere locatie langs het hoofdspoor van Amsterdam naar Moskou. Duitsland is een stuk goedkoper wat de grondaankoop betreft, dus is het een serieuze optie om ergens in Gildehaus of zo wat te realiseren ook al heeft het opstarten van een GmbH meer voeten in aarde dan een BV in Nederland. Toch heeft deze plek de meeste voordelen, al was het alleen al omdat het mooi centraal ligt. Ga maar na, het is dichtbij Osnabruck én je pakt Oldenzaal, Hengelo en Enschede nog prima mee voor truckvervoer." 





Nieuwbouw **en** omzettoename in Almelo

Hightech van Boessenkool mondiaal en in de ruimte

Onderdelen voor de vermaarde T-Fordjes staan aan de basis van de machinefabriek Boessenkool in Almelo. Deze auto's zijn zeldzaam geworden, maar de producten van Boessenkool niet. Ze zijn eigenlijk overal aan te treffen, wereldwijd – tot in het heelal, zegt directeur en eigenaar Eelco Osse. De fabriek aan de Turfkade te Almelo bestaat 112 jaar. De onderneming floreert als nooit te voren, aldus Osse. Het einde van de expansie is nog niet in zicht voor het bedrijf dat tegenover Bolk, aan de andere kant van de Plesmanweg te Almelo is gevestigd.

Een jaar of tien voert Osse de directie over het bedrijf dat nog altijd een machinefabriek is, maar zich ook heeft ontwikkeld tot een hoogwaardig technologieconcern. Het is hightech wat de klok slaat en in meerdere opzichten prijzenswaardig. Boessenkool won diverse innovatieprijzen en was vorig jaar nog dicht bij de nationale Innovation Award, want werd samen met giganten Philips en DSM genomineerd. Algemeen gewaardeerd wordt de stijl van management. Er is in een plat georganiseerde bedrijfsvoe-

ring veel ruimte en initiatief voor de medewerkers met een nadrukkelijk accent op persoonlijk leiderschap en enthousiaste ideevorming.

Osse volgde toen hij dertig was zijn vader op die het bedrijf in 1984 van de familie Boessenkool over had genomen. "Mijn vorige werkgever detacheerde mij bij m'n vader. Dat ging een tijdje goed totdat het personeel begon te vragen wanneer ik nou geld ging verdienen bij Boessenkool. Ik kwam in 2001 als projectleider in dienst. Vier jaar later

kreeg ik de touwtjes in handen. Mijn vader droeg het bedrijf van de ene op de andere dag aan mij over en kon het heel goed loslaten.”

De omzet gaat nu richting de 7,5 miljoen euro en er wordt fors geïnvesteerd. Het bedrijf is gespecialiseerd in het produceren van hoogwaardige machines en metalen onderdelen. Door de certificering op een hoger plan te brengen en te investeren in het bedrijf is ook de klantenkring toegenomen én veranderd. Het op orde houden van die certificering kost veel geld, maar levert volgens Osse ook veel op.

Marktsegmenten


De productie van Boessenkool richt zich eigenlijk op elk marktsegment: van de medische sector en de offshore tot de onderzoekswereld en olie- en gasindustrie. “Van de deeltjesversneller in Zwitserland naar de ruimte telescopen op Chilli tot het LPG-vulpistool dat wereldwijd wordt gebuikt”, zegt Osse. “Sinds kort is daar de ruimtevaart aan toegevoegd. We produceren producten met een doorsnede van drie meter voor de raketbouw. Die producten vergaan weer in de dampkring, dus die productie gaat altijd mooi door.”

Vorig jaar werd ook een begin gemaakt met een verdere uitbreiding, van ruim achtduizend vierkante meter naar twee hectare, want er zijn meer productiehallen nodig en vooral hoogte en voldoende hijscapaciteit (120 ton). Er komen drie nieuwe hallen bij waarvan de eerste al is geopend. In deze constructiehal moet nu al in ploegendiensten worden gewerkt om alle opdrachten op tijd af te krijgen. Voor het project Prelude van Shell en enkele kleinere partners heeft Boessenkool de eerste producten afgeleverd. In de hal wordt nu gewerkt aan andere onderdelen voor deze nieuwste en grootste zogenoemde FPSO (Floating, Production, Storage and Off-loading) facility ter wereld. De Prelude is een FLNG een FPSO voor Liquefied Natural Gas, weegt tweehonderdduizend ton, heeft een lengte van bijna een halve kilometer en torent meer dan negentig meter boven de zeespiegel uit. De FLNG gaat zo’n tweehonderd kilometer uit de Noordwest kust van Australië natuurgas uit de zeebodem exploiteren in een hoeveelheid die groter is dan een wereldstad als Hong Kong gebruikt. Boessenkool is daarnaast eigenaar en partner in de ontwikkeling van ‘s werelds eerste grote elektrische bodembewerker. Deze Multi Tool Trac is de grootste en tegelijk honderd procent elektrisch aangedreven tractor ter wereld. Het werkende prototype van de onlangs geïntroduceerde MTT was ook een

van de eerste projecten die in de nieuwe hal van Boessenkool is gefabriceerd.

Prijs en partners

Elk jaar reikt het bedrijf een prijs uit die naar grondvester Johan Boessenkool is vernoemd, een prijs voor aankomend talent in metaalbewerking, want vakbekwaam personeel is de basis van alles, zegt Osse.

Waar mogelijk zoekt het bedrijf samenwerking met partners in stad en ommeland, zoals met de firma Bolk. Osse: “Wij repareren voertuigen van Bolk, zij nemen vooral de zwaardere transporten van ons voor hun rekening. Dat we bij elkaar in de buurt zitten helpt natuurlijk, dan is het contact zo gelegd en dat werkt prima. Op z’n Twents: *Wiej verstoat mekoar.*” 



'Ik ben niet zo van het schrijven en typen'

Obbe houdt de plas spic en span

Na een lange en warme zomer nadert de herfst met rasse schreden. Het najaar heeft ook zo zijn aantrekkelijkheden, met een bonte kleurenpracht in bos en beemd, maar de temperaturen gaan dalen en de bladeren laten los. Niet iedereen is er blij mee, maar voor Obbe Rijtma is het zijn lust en zijn leven. Als hij er niet zou zijn, was het bedrijfsterrein van Bolk in Almelo binnen de kortste keren een bladerdek.

De 56-jarige Almeloër zorgt er elke week opnieuw voor dat het op de plas bij Bolk spic en span is en ook blijft. We zochten hem op en voor de gelegenheid zette Obbe de bladblazer en de bezem even aan de kant.

"Ik doo gewoon mien eigen wark", zegt Obbe met een sappig Almelo's accent. Hij is geboren en getogen in Almelo, groeide op in het Westerdok en woont tegenwoordig in de Aalderinkshoek. Hij kan 't op de fiets af, het tunneltje onder de spoorbaan door en hij staat weer paraat. "Ik ben altijd een buitenmens geweest", vertelt Obbe enthousiast. "Op de vroegere Van Voorthuysenschool was ik al bijna niet in de klaslokalen te vinden. Na een half uurtje had ik het al wel weer gehad en ging ik naar de beesten die ze daar hadden, geitjes en kippen en zo. Ik kreeg dan een lijstje mee en mocht eieren wegbrengen en verkopen. Dan werd er een handtekening op het papier gezet en mocht ik het geld aan de leerkracht geven. Tussendoor ging ik naar huis om daar dan een lekkere bak koffie te drinken."

Obbe komt uit een gezin van acht. Zeven jongens en één meisje. Hij was en is nog steeds iemand die het leven van de zonnige kant bekijkt. Geen ochtendhumeur, amper nukkelen, veel lachen en met iedereen een praatje maken. "Ik ben ook niet te beroerd om even te helpen als iemand me wat vraagt, m'n eigen werk maak ik daarna wel af", vindt Obbe. Hij is een echt manusje-van-alles met liefde voor de Nederlandstalige muziek. Hij verklaart zich nader: "De muziek die de amateurs vroeger draaiden..."

En de liefde voor het werk in de buitenlucht ("Ik ben niet zo van het schrijven en het typen") houdt Obbe van de straat.

"Ik werk nu een jaar of tien hier op het terrein van Bolk", weet Obbe. Dat doet hij liever dan klussen voor Soweco, wat voorheen zijn werkgever was. Hij is gedetacheerd bij Bolk en dat is een win-win-situatie, voor iedereen goed. "Ik ben hier maandag, dinsdag en woensdag te vinden en zorg ervoor dat de tuinen er hier netjes uit zien." En dat klopt, want onkruid vind je nergens en de bladblazer draait overuren. "Ik loop het gehele terrein rond, van voor tot achter. Dus niet alleen maar aan de voorkant, zoals m'n voorganger dat deed. Nee, ook achterop vind je geen snipper. En na de haringparty van Bolk zorg ik ervoor dat alle papiersnippers en bekertjes allemaal weer netjes worden opgeruimd." Dat hij het werk piekfijn verricht blijkt ook uit het feit dat hij ook door directieleden wordt gevraagd voor tuinonderhoud. "Joa, bie Joop en André ga ik ok met de bloazer langs." 



Verjaardagen 4e kwartaal

Oktober

01-10	Dianne Hulter	Bolk Transport
01-10	Denny Treure	CTT Rotterdam
03-10	Wally van den Oever	CTT Rotterdam
04-10	Hans van Eupen	Bolk Transport
06-10	Johan Meerman	Bolk Transport
06-10	Danny Schoemaker	Bolk Transport
09-10	Michal Szymanski	Bolk Transport
10-10	Tamara Bentert	CTT
13-10	Marek Kermes	Bolk Transport
13-10	Jack van der Hoek	CTT
14-10	Saskia v.d. Hoeven	Bolk Transport
15-10	Emiel Leushuis	Bolk Transport
15-10	Jan Venema	T&D
17-10	Justin Kuiper	Bolk Transport
18-10	Tomasz Wawrzyniak	Bolk Transport
19-10	Christian Keuter	Bolk Transport
20-10	Robert Goossen	Bolk Transport
20-10	Stephan Burger	CTT Rotterdam
21-10	Nardo Brummelhuis	CTT
21-10	Evert v/d Berg	BCT
25-10	Edwin Nijmeijer	Bolk Transport
26-10	Martin ten Katen	Bolk Transport
28-10	Jan Dankelman	BCT
29-10	Wim Arts	Bolk Transport
29-10	Ewald Legtenberg	BCT
31-10	Daniël Terwisscha	Bolk Transport

November

01-11	Thomas Sannkowski	Bolk Transport
02-11	Gerrit oude Smeyers	Bolk Transport
04-11	Hans Blom	Bolk Transport
05-11	Eric Holtkamp	CTT
07-11	Robert Rozplochowski	Bolk Transport
07-11	Mayco Holtmaat	Bolk Transport
10-11	Ruud Scheijbeler	Bolk Transport
11-11	Valerian Stufast	BCT
13-11	José Wierenga	CTT Rotterdam
15-11	Niek Hemmer	Bolk Transport
18-11	Jan Bökkers	Bolk Transport
19-11	Edwin Diepenmaat	Bolk Transport
20-11	Ronny Sligman	Bolk Transport
25-11	Willy Vos	Bolk Transport
25-11	Jan-Henk Veurink	Bolk Transport
27-11	Jan de Baay	Bolk Transport
27-11	Manfred Hermsen	T&D
28-11	Stephan Vos	Bolk Transport
28-11	Ivo Schoemaker	Bolk Transport
30-11	Frank Feldhoff	Bolk Transport

December

01-12	Erik Wilderink	BCT
01-12	Rudy Stam	T&D
03-12	Thomas Suntrup	BCT
04-12	Maarten ter Keurs	Bolk Transport
04-12	Martijn Rensink	T&D
05-12	Ron Vermeulen	T&D
07-12	Henk Oldenburg	Bolk Transport
08-12	Manon Lenferink	CTT
09-12	Geraldo van de Steeg	Bolk Transport
11-12	Peter Driessen	T&D
11-12	Richard Grootte	Bolk Transport
13-12	Ian Kleisen	Bolk Transport
17-12	Henk Beverdam	BCT

19-12	Hugo Eshuis	Bolk Transport
19-12	Peter in 't Veld	Bolk Transport
20-12	Rick Koers	Bolk Transport Services
22-12	Arjan Giesbers	Bolk Transport
24-12	Adam Zlobinski	Bolk Transport
25-12	Gerrit Wessels	BCT
26-12	Jonathan van Elteren	T&D
27-12	Jan Klein Bleumink	BCT
27-12	Gerrit Pas	BCT
30-12	Dick Stegehuis	Bolk Transport
30-12	Coen oude Nijeweeme	CTT

In dienst/uit dienst 3e kwartaal

In dienst:

02-06	Raphaël Devillers	Bolk Transport S.A.R.L.
14-07	Brian Haeck	Bolk Transport
14-07	Jeroen Kuijperij	Bolk Transport
14-07	Eric Holtkamp	CTT
14-07	André Zwiers	CTT
01-08	Wout oude Hengel	BCT
01-08	Rick Koers	Bolk Transport Services
01-08	Wally van den Oever	CTT Rotterdam
01-08	Denny Treure	CTT Rotterdam
04-08	Coen oude Nijeweeme	CTT
04-08	Toby Kortier	BCT
04-08	Martijn Knobbe	Bolk Transport
11-08	Arnold v/d Veer	Bolk T&D
01-09	Theo Pool	BCT
01-09	Adam Zlobinski	Bolk Transport
08-09	Jeffrey de Graaf	Bolk Transport
16-09	Edwin Diepenmaat	Bolk Transport
16-09	Paul Vogelzang	Bolk Transport

Uit dienst:

01-08	Silvo Stockmann	BCT
16-08	Wilco Wessels	Bolk T&D
30-08	Willy Pas	Bolk Transport
01-09	Nathalie Pross	CTT
01-09	Kevin Raackow	CTT Rotterdam

Jubilarissen

Oktober

01-10	Wilco Meinetten	12 ½ jaar	BCT
01-10	Klaas Gerrits	12 ½ jaar	Bolk Transport
01-10	Erik Wilderink	10 jaar	BCT
11-10	Tonny de Haan	15 jaar	Bolk Transport
20-10	Lars Kuipers	5 jaar	Bolk Transport
26-10	Harrie te Marveld	5 jaar	Bolk Transport

November

23-11	Heinz Jürgen Rottstegge	5 jaar	Bolk Transport
-------	-------------------------	--------	----------------

December:

01-12	Edwin Nijmeijer	12 ½ jaar	Bolk Transport
03-12	Betrand Oomen	12 ½ jaar	CTT
07-12	Peter in 't Veld	5 jaar	Bolk Transport
21-12	Boy Lubbers	5 jaar	Bolk Transport

Geboorte

10-07-2014	Dochter Sterre bij de familie Terpstra/Withag
------------	---

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,
Tel. 0546 454511
www.roskam.nl

Vormgeving:

Little Shop of Graphics,
Tel. 0546 492749
www.lsog.nl

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

