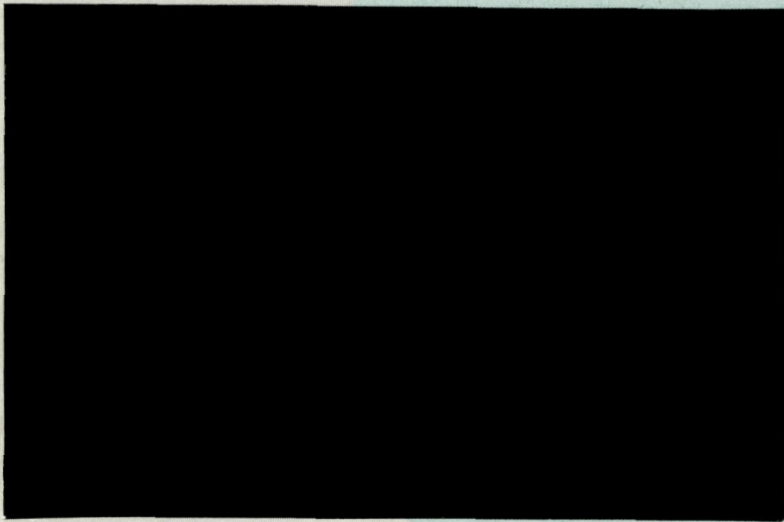


30002

okt 1990



Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen
Centre for Research on Multinational Corporations



VAN DEN BOSCH TRANSPORTEN BV TE ERP

RAPPORT IN OPDRACHT VAN DE VERVOERSBOND FNV

RUURD STELLINGA

9 OKTOBER 1990

STICHTING ONDERZOEK MULTINATIONAL ONDERNEMINGEN (SOMO),
PAULUS POTTERSTRAAT 20, 1071 DA AMSTERDAM, 020-737515.

VAN DEN BOSCH TRANSPORTEN BV TE ERP

(met in Bijlage I een korte beschrijving van Transportgroep Van der Graaf te Coevorden.)

Korte beschrijving van Van den Bosch Transporten BV (Erp)

"De omzetstijging ligt hoog, op negentien procent. Maar de winstmarge, hè, dat is het probleem. Het is heel hard werken voor een klein beetje. Tegen bijvoorbeeld die tarieven in Spanje kun je niet op. Die gasten rijden echt voor elke prijs." (algemeen-direkteur H.J.E. van den Bosch, in Nieuwsblad Transport, 15-7-1989)

Van den Bosch Transporten BV (in het vervolg: Van den Bosch) omschrijft zich als één van de grotere, partikuliere internationale beroepsgoederenvervoerders in Nederland. Het is één van de grootste bedrijven in bulk- en tanktransport.

Het bedrijf heeft naast Erp vestigingen in Amsterdam, Assen, Neer (Limburg), Weert en Edegem (bij Antwerpen) in België. Na de overname van de divisie tankvervoer van Transportgroep Van der Graaf BV (Coevorden) bedroeg het personeelsbestand ca. 330. In 1988 (Nieuwsblad Transport, 22-12-1988) was sprake van een vestiging in Zwartewater. In 1989 was één medewerker werkzaam in Edegem; in 1990 worden telefoontjes automaties doorgeschakeld naar de hoofdvestiging Erp.

Van den Bosch is gespecialiseerd in het bulkvervoer. Dit betreft vanuit Erp met name het vervoer van voedingsmiddelen in droge en vloeibare bulk.

Sinds de overname van de divisie tankvervoer van de transportgroep Van der Graaf, inmiddels gevestigd in Amsterdam, is het bedrijf ook gespecialiseerd in het chemicalintransport.

Vanuit Erp wordt het vervoer van voedingsmiddelen in droge en vloeibare bulk geregeld. Dit vervoer vindt plaats via vele verschillende vervoerswijzen, waarbij temperatuurregeling (inklusief koel- en vriesvervoer) mogelijk is. Het pakket vervoerde voedingsmiddelen is breed, variërend van veevoeder, vloeibare suiker voor de frisdranken-industrie tot kippen en containers. "Alleen in de sectoren huid- en levend vee-transporten doen we bijna niets." Met aparte tankwagens worden ook als 'chemie' bestempelde voedingsmiddelen -met name vetten voor de veevoederindustrie- vervoerd. (Nieuwsblad Transport, 19-11-1988, 15-7-1989 en 11-11-1989)

Het bedrijf biedt een breed scala van transportmogelijkheden en zegt te beschikken over een groot aantal vervoerseenheden. Per september 1990 bedroeg het aantal trekkende eenheden 275 en meer dan 300 getrokken eenheden. (Nieuwsblad Transport, 18-09-1990)

Dit betrof silowagens (welke in compartimenten opgedeeld kunnen worden en onder druk gevuld kunnen worden), tankwagens (ook onder te verdelen in diverse compartimenten), volumekippers (ook wel graankippers of 'bulk dumper trucks' genoemd) voor het vervoer van losgestorte bulkgoederen, bulkwagens (ook onder te verdelen in diverse compartimenten) en - sinds ongeveer 1986 - koel- en vrieswagens. Daarnaast worden als 'zeewaardig' omschreven containers in de hele transportketen (auto, trein, boot) gebruikt.

Sinds 1986 wordt te Erp één van de meest moderne reinigingsinstallaties van Europa geëxploiteerd, welke een investering van f 5 miljoen vergde. De installatie is speciaal gericht op het computergestuurde inwendig reinigen van de wagens; naast hoge drukreiniging kan ook sterielreiniging met lage druk volgens de CIP (cleaning in place) methode plaatsvinden. Ook de vestigingen in Neer en Amsterdam beschikken over een eigen reinigingsinstallatie. De vestigingen te Amsterdam beschikt, net als die te Erp, over zes wasstraten voor alle typen bedrijfswagens.

De reiniging wordt als essentieel onderdeel gezien van de dienstverlening aan de verladere. (Beroepsvervoer, 2-10-1986; Nieuwsblad Transport, 19-11-1988 en 18-09-1990)

Van den Bosch Transporten B.V. en diens gelijknamige directeur treedt regelmatig in de publiciteit. Naast informatie over ontwikkelingen bij het bedrijf komen daarin ook 'bredere bespiegelingen' over wat je als transporteur kunt doen en zou moeten doen; en wat kollega-transporteurs blijkbaar niet doen. Dit zal niet altijd goed vallen bij deze kollega's. Bovendien bestaat het risico dat als je publiekelijk aangekondigde verwachtingen niet uitkomen, je als bedrijf geen sterke indruk maakt. Voorbeelden hiervan, die in dit rapport aan de orde komen, zijn:

* de uitspraken gedaan ten tijde van de als 'positieve transportfusie' omschreven overname van (een meerderheidsaandeel in) Frederiks in Nijmegen. Een jaar later ging Frederiks failliet en je kan dan ook vragen stellen over de mate waarin Van den Bosch zich op de hoogte heeft gesteld van de situatie van het bedrijf voor de overname.

* de aankondiging in 1989 dat fors geïnvesteerd is in silo-containers om gebruik te kunnen maken van de nieuwe openbare Rail-Container Terminal voor gecombineerd weg-rail vervoer van Van der Graaf in Coevorden. Deze activiteit is inmiddels naar verluidt gestaakt vanwege problemen met de afhandeling in Italië. * uitspraken over omgang met personeel, als er onvrede en verloop is onder de medewerkers.

Opvallend genoeg komt Van den Bosch evenwel niet voor in handboeken over Nederlandse (dienstverlenende) bedrijven, zoals het Financieel Economisch Lexicon en het Nederlands ABC Dienstverleners. Van den Bosch Tanktransporten wordt in het laatste boek nog opgevoerd als dochter van Van der Graaf. Ook financiële informatie is beperkt. Volgens een artikel in het Nieuwsblad Transport van 18 september 1990 werd in 1989 een groepsomzet van f 51.898.000 behaald.

Ontstaan en uitbouw van Van den Bosch Transporten BV

"Er is duidelijk een einde gekomen aan de wildgroei in het wegtransport. Als gerenommeerd bedrijf heb je daarmee problemen. Maar de verlader wordt zich steeds meer bewust van de kwaliteit. Daarom gaan wij winnen. Het koren wordt van het kaf gescheiden." (algemeen-direkteur H.J.E. van den Bosch, in Nieuwsblad Transport, 15-7-1989)

H.J.E. (Ad) van den Bosch (geboren in 1937) startte in 1964 met één wagen, waarmee vooral bakkersbloem in de omgeving vervoerd werd. In 1965 kocht hij er een wagen bij. In 1966 nam hij het bedrijf van zijn vader, één auto met chauffeur, over. In 1975 had het bedrijf 50 wagens. (Nieuwsblad Transport, 3-1-1989) Volgens een andere bron waren er in Erp per 21-12-1975 36 chauffeurs in dienst.

Door de overname van het transportbedrijf F. Thies werd -vermoedelijk in de jaren zeventig- een vestiging in Assen verkregen. Deze vestiging heet (of heette?) Thies Transporten BV. De directie wordt gevoerd door Van den Bosch Transporten B.V.

In februari 1981 werd voor f 1 miljoen een meerderheidsbelang (75% van het aandelenpakket) verkregen in het internationaal georiënteerde transportbedrijf B.V. Transport- en Handelsonderneming v/h Firma Frederiks in Nijmegen. Het was de bedoeling dat beide bedrijven als zelfstandige bedrijven zouden blijven opereren; het technische gedeelte van Frederiks (zowel de planning als de uitvoering van het onderhoud en reparatie van de voertuigen) en de centrale administratie werden overgeplaatst naar Erp. Gezamenlijk hadden de bedrijven zo'n 140 mensen in dienst (Noot 1) en beschikten ze over een totaal laadvermogen van ongeveer 2500 ton, een wagenpark van zo'n 110 trekkende eenheden en het nodige getrokken materieel. Hiermee ging de combinatie tot de tien grootste transportondernemingen van Nederland van behoren.

De nieuwe combinatie Van den Bosch/Frederiks kon de kosten "door specialisatie, centralisatie en schaalvergroting, relatief laag houden." (Beroepsvervoer van 11 maart 1981)

Frederiks bediende geheel West-Europa en een aantal landen in Oost-Europa; het had een vestiging in Goch (West-Duitsland) en nam deel in Nesotra BV, dat samen met de Russische staatsonderneming Sovtransauto een stukgoeddienst op Moskou onderhield. Commercieel draaide Frederiks volgens directeur en enig aandeelhouder, M. ter Weeme, 'als een trein', maar door financieringsproblemen kon niet voldoende geïnvesteerd worden in speciale wagens, wat juist een sterk punt was van Van den Bosch.

Van den Bosch wilde uitbreiden in het internationale vervoer (juist een sterk punt van Frederiks), waarin door de ingestelde tonnagestop moeilijk uitgebreid kon worden. Directeur Ter Weeme van Frederiks stelde dat door de overname 'de positieve factoren van beide ondernemingen aan elkaar gekoppeld' waren: "We kunnen nu vol goede moed de overlevingsslag van de tachtiger jaren tegemoet zien."

Dat viel tegen, Frederiks bleek zodanig aan de grond te zitten 'dat het bedrijf niet meer gered kon worden'. In maart 1982 al werd het bedrijf in staat van faillissement verklaard. De curator van het faillissement verkocht het tonnage van Frederiks aan Van den Bosch, dat bij de overname voor f 1 miljoen 75% van het aandelenpakket van Frederiks gekocht had. Tegen de toewijzing van het Frederiks-tonnage aan Van den Bosch was geprotesteerd door enkele bedrijven. Zij achtten "het niet juist, gezien de slechte economische omstandigheden, dat aan bovengenoemde firma tonnage wordt verleend uit een faillissement. Er zijn voldoende bedrijven in onze regio die bereid en in staat zijn het werk over te nemen."

Na het faillissement van Frederiks is geen sprake meer van de vestigingen in Nijmegen en Goch (West-Duitsland), noch van de deelname in Nesotra BV. (Noot 2.)

Voor die tijd, in maart 1981, was al vergunning gevraagd en verkegen van het RVI om een gedeelte van het laadvermogen voor grensoverschrijdend vervoer van Nijmegen (Frederiks) over te hevelen naar Erp (Van den Bosch). Dit verzoek werd ingewilligd omdat de twee bedrijven dit vervoer al binnen één concern verrichtten. (Noot 3)

Eind 1981 maakten Van den Bosch en Driessen Transport B.V. te Deurne bekend aan hun personeel dat zij een gedeelte van hun activiteiten wilden gaan bundelen. Belangrijkste doelstelling leek te zijn te komen tot kostenbesparing door vermindering van de 'lege kilometers'.

In 1983 werd een nieuwe activiteit op het terrein in Erp gestart, een carrosseriebedrijf, dat o.a. beschikte over een spuiterij en een straalinrichting. Door het carrosseriebedrijf was Van den Bosch in staat 'om op grote schaal onderhoud en vervanging te realiseren aan de opbouwen van het 300 eenheden tellende wagenpark'. (Beroepsvervoer, 20-10-1983)

In 1985 zijn er vier vestigingen van Van den Bosch; naast Assen, dat de zorg heeft voor klanten in de noordelijke provincies, en Erp zijn er inmiddels ook vestigingen in Neer (Limburg) en Edegem bij Antwerpen, met als naam Van den Bosch (België). De vestiging in Neer was speciaal geopend voor de bediening van een grote plaatselijke klant (een veevoederbedrijf). Het betrekken van vestigingen in de buurt van de klant wordt 'als bedrijfsbeleid' omschreven. Op die manier kan adequater op de wensen van de verlader worden ingespeeld, terwijl het aantal lege kilometers drastisch kan worden teruggebracht. Om die reden zou ook 'binnenkort' samen met twee andere transportbedrijven Scheerders (Vogelwaard) en Van Dommelen (Maarssen) een kantoor in Oss worden opgericht om als huisvervoerder te kunnen optreden voor de begin 1986 in Oss te openen fabriek van CHV. Daarnaast gevraagd deelde Mevrouw Van den Bosch mee dat dit plan niet door is gegaan. Van den Bosch treedt wel op als vervoerder voor de CHV-fabriek in Oss, maar een kantoor is er niet gekomen. Zij stelde wel dat er nog wel een maatschap is met de twee genoemde bedrijven, maar wilde over het karakter daarvan geen verdere mededelingen doen. Er zijn in 1985 135 trekkende eenheden en 300 getrokken eenheden. Dit betreft 28 (volume-)kippers met tot zeventig kubieke meter inhoud, 35 (hoge druk) silowagens met een inhoud tot 65 kuub, 30 tankwagens met een capaciteit van 28.000 tot 32.000 liter, 29 (lage druk) bulkvoertuigen en verder

chassis voor het vervoer van afzetcontainers en tankcontainers. Het aandeel van buitenlandse ritten was sinds enkele jaren toegenomen van 30% tot 50% van de vervoersopdrachten. Gestorte goederen en vloeistoffen maken 95% van het ladingpakket uit. (Road Cargo Magazine, 30-9-1985)

In 1985 wordt begonnen met de bouw van de hypermoderne, computergestuurde reinigingsinstallatie te Erp, welke een investering van f 5 miljoen vergde. Deze investering was vooral een uiting van het feit dat Van den Bosch uitbreiding in de levensmiddelenbranche zoekt. De installatie, waar tankwagens ook steriel gereinigd kunnen worden, beschikt over zes straten en is ook open voor derden. (Road Cargo Magazine, 30-9-1985) De zes wasstraten hebben elk een eigen specifieke reinigingsfunctie, namelijk chassis, bulkkippers inwendig, complete voertuigen uitwendig en tankwagens inwendig. Voor deze laatste straten werken er twee met sproeiers in kombiantie met hoge druk en één met sproeiers en lage druk volgens de CIP (cleaning in place) methode. Het was de bedoeling dat er nog een speciale installatie voor het inwendig reinigen van koel- en vrieswagens zou komen. Dit speciaal voor het op verzoek van verladers door Van den Bosch nieuw opgestarte koel- en vriesvervoer. Met 150 trekkende en ca. 225 getrokken eenheden zorgde Van den Bosch zelf voor een capaciteitsbezetting van ca. 70%. (Beroepsvervoer, 2-10-1986)

In maart 1986 werd een principe-overeenkomst bereikt met het transportbedrijf Bendo BV in Weert, een dochteronderneming van Wessanen, over de overdracht van de aktiva (de vervoersvergunningen en het wagenpark) en de indienstneming van het voltallige, uit 13 personen bestaande, personeel. Bendo had een vergunning tot het uitvoeren van ongeregeld vervoer met vrachtauto's tot een totaal laadvermogen van 234,5 ton. Wessanen werkte voor het vervoer van meel en bloem vooral met derden. Het bulkvervoer werd met name door NWM verricht. Van den Bosch was al jaren klant van de Meelfabriek te Weert. De eigen vervoersaktiviteiten van B.V. Meelfabriek Weert werden verricht door Bendo. Van den Bosch

kreeg een eigen vestiging op het terrein van de B.V. Meelfabriek Weert en had de bedoeling de bestaande werkzaamheden zoveel mogelijk op de oude voet voort te zetten. De aktiviteiten werden niet in een aparte B.V. voortgezet, maar werden onderdeel van Van den Bosch Tansporten B.V. De overname ging in per 31 juli 1986.

De jaren voorafgaande aan 1988 groeit Van den Bosch snel 'dankzij een optimale specialisatie in het tankvervoer'. Hierin zijn belangrijke opdrachtgevers in geheel West Europa verworven. Het bedrijf werkt zonder agenten. (Nieuwsblad Transport, 26-1-1988)

Zo was volgens een artikel in de Vervoerskrant van 20 oktober 1986 de omzet sinds 1983 verdubbeld. Het bedrijf beschikt dan over 150 trekkende eenheden, 250 trailers/aanhangwagens en zo'n 220 werknemers. H.J.E. van den Bosch zegt hierin: "Ons probleem is het verkrijgen van communautaire vergunningen. Wij moeten maar al te vaak 'nee' verkopen. Er is zoveel business, zoveel werk. Het geld voor ons ligt op straat. Het aanbod is ongelooflijk, maar we mogen het niet allemaal vervoeren."

Overigens tekent het blad Road Cargo Magazine (30-9-1985) ook aan

dat Van den Bosch trouwens wel het geluk had te werken voor klanten die in de loop der jaren ook een grote groei doormaakten. CHV in Veghel wordt hiervan als bekendste vermeld.

Inmiddels was de juridische structuur van het bedrijf gewijzigd. In 1987 is sprake van Van den Bosch Beheer B.V., waaronder Van den Bosch Transporten B.V. ressorteerde.

Algemeen-direkteur H.J.E. van den Bosch verwacht dat door de specialisatie in het tankvervoer van voedingsmiddelen het eigen vervoer door de producenten op de lange termijn niets meer zal voorstellen: "De vele pieken en dalen geven steeds meer problemen. Bovendien gaan onze tankwagens steeds meer de voorraadfunctie overnemen. Neem bijvoorbeeld nu de piek voor Sinterklaas. De klant wil daarvoor geen opslagcapaciteit bouwen en slaat het tijdelijk op in onze wisselopleggers, die als magazijn dienen. Daarnaast heb je de just-in-time filosofie die steeds meer voorraad bij de producent overbodig maakt." Hij bepleit een strengere wetgeving aangaande het vervoer van verschillende produkten door verschillende wagens. (Nieuwsblad Transport, 19-11-1988)

In 1988 worden ook vijf tankwagens van Frans Maas overgenomen. Niet vermeld wordt of ook het klantenbestand of het ladingpakket van Frans Maas meekomt. (Nieuwsblad Transport, 22-12-1988)

In januari 1988 wordt de aankoop bekend gemaakt van 12.000 m² grond in het Westelijk havengebied te Amsterdam voor de vestiging van een 'volwaardige vestiging'. Deze vestiging wordt noodzakelijk genoemd om 'dichter bij belangrijke verladings plaatsen in de Randstad te kunnen opereren.' (Nieuwsblad Transport, 26-1-1988)

De overname van de divisie tankvervoer van Transportgroep Van der Graaf (zie verder voor meer informatie) is de grootste aankoop die Van den Bosch heeft gedaan. (Nieuwsblad Transport, 3-1-1989) Deze overname betekende een overstap naar het chemicaliën-vervoer. In 1989 wordt de naam veranderd in Van den Bosch Transporten Amsterdam BV en wordt een begin gemaakt met de verhuizing naar het terrein aan de Hornweg in het Westelijk Havengebied in Amsterdam. Naast het kantoor, een grote loods en een parkeerterrein voor de tankauto's, komen daar ook een openbare weegbrug en een reinigingsinstallatie met drie straten. Twee reinigingsstraten zijn bestemd voor het schoonmaken van wagens voor het vervoer van levensmiddelen, de derde voor het reinigen van tankwagens voor chemische produkten.

In het overleg met de Vervoersbond FNV wordt gezegd dat Van den Bosch niet de eerste gegadigde was om de divisie tankvervoer van Transportgroep Van der Graaf te kopen, maar de derde in een rij van drie. De onderhandelingen voorafgaand aan de overname hadden ca. 3 weken geduurd.

Er bestaan thans plannen voor de bouw van een nieuw (groter) hoofdkantoor te Erp en in Assen is een bouwterrein toegewezen voor de bouw van een nieuwe vestiging, waar het de bedoeling is ook een cleaning te vestigen.

Van den Bosch Transporten Amsterdam BV

Eind 1988 werd bekend dat overeenstemming was bereikt over de overname door Van den Bosch van de te Naarden gevestigde divisie tankvervoer van Transportgroep Van der Graaf B.V. De overnamedatum was 2 januari 1989. Deze divisie is gespecialiseerd in het chemicaliëntransport en had toen 31 personeelsleden in dienst, welke de beschikking had over 25 tankwagens. Het betreft bijna alleen internationaal transport. Onder de naam Van den Bosch Transporten Amsterdam BV werd in 1989 een begin gemaakt met de verhuizing naar de vestiging van Van den Bosch te Amsterdam, waar het als zelfstandige werkmaatschappij en BV voortgezet zou worden. De directie wordt gevoerd door de algemeen-direkteur van Van den Bosch, H.J.E. (Ad) van den Bosch, en diens zoon, P.J.M.M. (Peter) Van den Bosch. Van den Bosch had overwogen om zelf een bedrijf voor het chemicalinvervoer op te richten, "maar het duurt te lang voor je zoiets hebt opgebouwd. Want met de aanschaf van tankwagens ben je er natuurlijk niet. Het zijn de mensen die de know how inbrengen. (...) Deze medewerkers hebben een jarenlange ervaring en zijn door-kneed in het vervoer van gevaarlijke stoffen." (Nieuwsblad Transport, 3-1-1989)

Tot deze overname was Van den Bosch gericht op het vervoer van voedingswaren in droge en vloeibare bulk; het betekende een diversifikatie naar het transport van vloeibare chemicaliën en non-food producten. Belangrijk motief was het inspelen op de (overigens dus ook zelf bepleite!) verwachte, toekomstige, strengere wetgeving voor het vervoer van producten, welke een stringente scheiding van het vervoer van voedingsstoffen en chemicaliën voorschrijft. De producten zijn grofweg te onderscheiden in voedingswaren, chemicaliën en 'een grijs gebied'. "Door nu de Van der Graaf-divisie in zijn geheel in Amsterdam te vestigen en het consequent te scheiden van onze andere soorten van vervoer, kunnen we daarop vooruitlopen", aldus directeur Ad van den Bosch.

Ook in Bedrijfsinformatie van Van den Bosch (vermoedelijk daterend uit 1989) wordt sterk de nadruk gelegd op het volstrekt gescheiden opereren van Van den Bosch Transporten Amsterdam BV van het moederbedrijf: Van den Bosch Erp vervoert in de vloeistofsektor alleen levensmiddelen, terwijl het bedrijf in Amsterdam met vloeistoftanks vloeibare chemicaliën en non-food producten vervoert.

Deze aparte positie van de vestiging te Amsterdam vertaalt zich ook in een afwijkende huisstijl: hoewel het logo van het moederbedrijf in Erp in het logo van de nieuwe vestiging is verwerkt, is "uit veiligheids- en kwaliteitsoverwegingen" gekozen voor een aparte huisstijl. "Wij hechten er veel waarde aan dat onze relaties meteen kunnen zien dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in goed herkenbare tankauto's plaatsvindt." (Nieuwsblad Transport, 3-1-1989 en 30-3-1989)

Gekonkludeerd mag derhalve worden dat het vooralsnog niet in de verwachting ligt dat de vestiging te Amsterdam zelfstandige activiteiten op andere sectoren dan het vervoer van gevaarlijke stoffen zal ontwikkelen.

Dit wijkt dan af van de reden die in 1988 gegeven werd voor de aankoop van het terrein in Amsterdam, namelijk dat het in de bedoeling lag om er een 'volwaardige vestiging' op te starten, zodat 'dichter bij belangrijke verladers in de Randstad' kon worden geopereerd. (Er werden voor de overname in de regio Amsterdam voor Cargill en Wessanen vervoersdiensten verricht.) Dit wijkt dan ook af van wat voordien wel

'als bedrijfsbeleid' omschreven is, namelijk het betrekken van vestigingen in de buurt van de klant ('regionale vestigingen') om op die manier zowel adequaat te kunnen inspelen op de wensen van de verladers als om het aantal lege kilometers drastisch terug te brengen.

Het bovenstaande wil overigens niet zeggen dat de vestiging in Amsterdam niet als 'regionaal steunpunt' voor de overige vestigingen kan fungeren; net zo goed als de in het Noorden van het land werkzame medewerkers van Van den Bosch Amsterdam gebruik moeten maken van de faciliteiten van de vestiging in Assen.

Tot de grotere klanten van Van den Bosch Transporten Amsterdam BV noemt Peter van den Bosch: AKZO, de handelsonderneming NVCP en Interland Chemie. Hij spreekt (Nieuwsblad Transport, 11-11-1989) ook over "de toekomstige uitbreiding van de tankwagendivisie" en zegt dat het wagenpark sinds de overname van het bedrijf is uitgebreid met twee wagens. (Toch wordt nog steeds een totaal van 25 tankwagens genoemd; hetzelfde aantal als ten tijde van de overname! R.S.) Als totaal aantal personeelsleden noemt hij 33, waarvan 28 chauffeurs, hetgeen wel een toename van twee personeelsleden sinds de overname zou betekenen.

In de op 15 september 1990 officieel geopende vestiging te Amsterdam is een volledig gescheiden afvalwateringssysteem aangebracht. Dit wordt door een vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam omschreven als 'een voorbeeld voor het bedrijfsleven om de milieu-emissie te reduceren.' (Nieuwsblad Transport, 18-09-1990)

In 1990 wordt door medewerkers van Van den Bosch Transporten Amsterdam BV gesteld dat het peil van het onderhoud van het materieel, dat centraal in Erp plaatsvindt, na de overname gedaald is.

Strategie van Van den Bosch Transporten BV

"Een ondernemer die niet alleen aan zichzelf, of het eigen bedrijf, maar ook aan het wel en wee van de gehele bedrijfstak van het beroepsgoederenvervoer over de weg denkt, komt er vanzelf wel. Al je je niet solitair opstelt, maar meedoet en meedenkt in het grote geheel, waar je als zelfstandig ondernemer toch deel van uit maakt, dan voorkom je stilstand en daardoor vanzelfsprekend ook teruggang van het eigen aandeel in het hele vervoergebeuren. Je moet waakzaam zijn en alert op alle mogelijkheden die zich voordoen om het bedrijf, het dienstenpakket, kortom de service aan de verlader, zo uitgebreid en optimaal mogelijk te laten functioneren. Een van de factoren die daarbij een grote rol spelen is de specialisatie van een bedrijf. Die specialisatie moet er niet toe leiden dat de aandacht van de vervoerder slechts op één bepaald onderdeel is gericht, maar op een zo breed mogelijk scala van diensten." (H.J.E. van den Bosch ter gelegenheid van de overname van Frederiks, in het blad Beroepsvervoer van 11 maart 1981)

Van den Bosch heeft zich gespecialiseerd in het **bulkvervoer**; dit betreft zowel natte als droge bulk, waarbij het accent vooral ligt op

het vervoer voor de levensmiddelenindustrie. In eerste instantie bedraagt dit vooral het vervoer van veevoeders, maar in het midden van de jaren tachtig wordt de groei van deze branche laag ingeschat, waarna de activiteiten voor brouwerijen, melkfabrieken, verwerkers van vruchtensappen, de olie- en chocoladeindustriën en handelsmaatschappijen verder aan belang winnen.

Met de overname eind 1988 van de tankvervoerdienst van Van der Graaf is ook het transport van vloeibare chemicaliën en non-food producten een specialisme van het bedrijf geworden.

Van den Bosch is 'servicegericht', dat wil zeggen het streeft naar een zo breed mogelijke dienstverlening aan de klanten. Steeds terugkerende begrippen in interviews zijn in dit verband 'goed overleg met de klant' en 'het dicht tegen de klanten aanzitten'.

Al in 1981 werd het 'servicegerichte' door Ter Weeme, directeur van Frederiks, aangehaald; volgens hem zocht de verlader 'die vervoerder die hem het meeste uit handen kan nemen. Tegelijkertijd kijkt hij ook uit naar die onderneming waar hij voor meer dan één mogelijkheid terecht kan.' Ter Weeme noemde in dit verband als nieuw te verlenen diensten:

* het in opslag geven van het produkt bij de vervoerder, waardoor files zoveel mogelijk vermeden kunnen worden en rekening gehouden kan worden met openingstijden van winkels en winkelcentra.

* het bijhouden van de voorraad-administratie en facturering aan de klant. (Beroepsvervoer, 11 maart 1981)

In 1985 werd gezegd dat expediteurs niet tot de klantenkring behoren: "Dat kunnen we zelf wel." Voor sommige opdrachtgevers ging de dienstverlening toen al zo ver dat Van den Bosch 'op basis van de factuur en gewenste afleverdatum het volledige transport' regelde. Inmiddels heeft het meedenken met de verladers geleid tot het laten ontwikkelen van 'hoge druk silocontainers' en 'vloeistofcontainers' voor de 'mobiele opslag van droge en natte bulkgoederen'. De opslag van deze goederen is 'transportgereed', omdat de bijbehorende documenten aanwezig zijn op de container. (Bedrijfsinformatie, vermoedelijk uit 1989)

Goed overleg tussen klant en vervoerder is een stokpaardje van Van den Bosch. "De groei van ons bedrijf is altijd een kwestie van kwaliteit en prijs geweest. Zoals gezegd, je moet dicht tegen je klanten aanzitten, altijd paraat zijn. Een scherpe prijs hoort daarbij." (H.J.A. van den Bosch in Road Cargo Magazine, 30-9-1985) "Klanten lopen niet weg als ze voor een bepaalde dienst een dubbeltje meer moeten betalen. Verladers lopen weg als zij ontevreden zijn over de manier waarop met hen wordt omgegaan. Dat moet je voor ogen houden." (H.J.A. van den Bosch in de Vervoerskrant, 20-10-1986) Dit dicht tegen de klanten aanzitten moet ook letterlijk opgevat worden. Immers, het betrekken van vestigingen in de buurt van de klant ('regionale vestigingen') wordt 'als bedrijfsbeleid' omschreven. Op die manier kan adequaat op de wensen van de verlader worden ingespeeld, terwijl bovendien het aantal lege kilometers drastisch kan worden teruggebracht.

De exploitatie sinds 1986 van een reinigingsinstallatie te Erp en thans ook te Neer en Amsterdam wordt als essentieel onderdeel gezien van de dienstverlening aan de verladers. De reinigingsinstallatie te Erp werd omschreven als 'de modernste in Europa'; in Erp beschikte Van

den Bosch als eerste beroepsgoederenvervoerder in Europa over een steriele (CIP) reinigingsinstallatie voor tankwagens. Deze investering was een uiting van het feit dat Van den Bosch uitbreiding in de levensmiddelenbranche zocht.

Door de inzet van vele verschillende vormen van materieel streeft Van den Bosch ernaar 'de flexibiliteit van de onderneming' te vergroten. Nieuwe ontwikkelingen in vervoerswijzen lijken dan ook nauwlettend gevolgd te worden. Onder het motto 'blijven innoveren en scherp calculeren' is Van den Bosch in 25 jaar sterk gegroeid. Directeur Van den Bosch stelt dat hij altijd snel is geweest in het aanpassen van zijn materieel: "Als er iets nieuws is -en beters- ben ik van de partij." Zo speelde het bedrijf in de zestiger jaren in op de vervanging van conventioneel materieel door bulkwagens en was het in 1966 "een van de eerste vervoerders die een 'schroefwagen' aanschafte." Deze schroefwagen werd al gauw opgevolgd door een pneumatische bulkwagen, waarmee beduidend sneller kon worden gelost. In 1985 spreekt Van den Bosch over 'een andere innovatie', nl. dat bij grote klanten compressoren worden neergelegd: "Die hoeft je dan niet op de wagen te hebben en dat scheelt weer laadvermogen." (Road Cargo Magazine, 30-9-1985) In (de vermoedelijk uit 1989 stammende) Bedrijfsinformatie van Van den Bosch wordt gesteld dat het 'één van de zeer weinige' Nederlandse bedrijven is dat 32 tons lage druk bulkwagens kan inzetten, waarbij volgens een Zweeds 'double-bottom systeem' twee 16 tons bulkopleggers aan elkaar gekoppeld kunnen worden, welke afzonderlijk gelost kunnen worden. Het meedenken over de mogelijkheden van 'mobiele opslag van droge en natte bulkgoederen' resulteerde volgens deze informatie ook in het laten ontwikkelen van 'hoge druk silocontainers' en 'vloeistofcontainers', welke opslag door het bevestigen van de benodigde dokumenten 'transportgereed' is.

Ter gelegenheid van de opening van de nieuwe openbare Rail-Container Terminal voor gecombineerd weg-rail vervoer van Van der Graaf in Coevorden verklaart algemeen-directeur Ad van den Bosch dat zijn bedrijf hier gebruik van zal maken. Dat wil zeggen dat hij treinruimte huurt op de dagelijkse huckepacktrein welke van Coevorden naar Verona rijdt. Hij zegt hiervoor 'fors geïnvesteerd in 50 silo-containers' te hebben en verwacht dat met name het transport van chemische en gevaarlijke stoffen meer op een dergelijke manier vervoerd zal worden. Naast de gunstige milieu-effekten stelt hij 'dat het vooral ook chauffeurs- en dus mensvriendelijk' is. (Nieuwsblad Transport, 6-7-1989) Naar vernomen van andere transportbedrijven heeft Van den Bosch inmiddels deze activiteit gestaakt vanwege problemen met de afhandeling in Italië. Het bedrijf had geen eigen achterlandorganisatie opgericht in Italië. Daarnaast gevraagd stelt Mevrouw Van den Bosch dat 'er zoveel gezegd wordt over het bedrijf'; het artikel in het Nieuwsblad Transport gaf volgens haar een verkeerde indruk. Van den Bosch heeft zich niet verplicht tot het dagelijks huren van een bepaald deel van de treinruimte, maar maakt, net als anderen, wel gebruik van de terminal en de treinen indien er opdrachten zijn.

In begin jaren tachtig was er ook een afdeling kraanverhuur, dat beschikte over materieel van 14 tot 30 ton, waarin begrepen autokranen en ruw-terreinkranen. Van deze afdeling is later geen sprake meer en vermoedelijk afgestoten.

Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden

"Ik vind, dat je met iedereen in het bedrijf, wat hij of zij ook doet, over zijn werk moet kunnen praten en omgekeerd. Geen eenrichtingsverkeer dus. Zorg voor je mensen moet trouwens ook blijken uit zorg voor de werkplek, niet alleen dus het materieel van de chauffeur, maar ook de ruimten voor onderhoud en reparatie, de kantoorinrichting e.d." (directeur H.J.E. van den Bosch, in Beroepsvervoer, 20-10-1983)

Na de overname van de divisie tankvervoer van Transportgroep Van der Graaf BV bedroeg het aantal medewerkers ongeveer 330 en het aantal trekkende eenheden 275. De werkgelegenheid was als volgt verdeeld over de vestigingen:

Erp	231
Weert	11
Neer	40
Assen	12
Naarden/Amsterdam	35
Edegem (België)	1

Naar soorten werk bedroeg het aan de Vervoersbond FNV meegedeelde aantal medewerkers ongeveer:

administratie	40
tankcleaning	20
TD/plaatwerkerij	30
containervervoer	15
koel/vrieswagens	10
tankwagens	40
bulkwagens (veevoeders)	47
volumekippers	52
silowagens	41
chemicaliën (Naarden)	35

"Wij hebben ongeveer 280 chauffeurs in dienst. Dat hadden er best zo'n 340 mogen zijn; kun je beter wisselen en makkelijker ingrijpen als er mensen uitvallen door ziekte of vakantie." (Algemeen-directeur, H.J.E. van den Bosch over 'het tekort op de arbeidsmarkt aan goede chauffeurs' in: Nieuwsblad Transport, 15-7-1989)

Van den Bosch liep in de transportsector voorop in de opleiding van jongeren tot internationaal chauffeur. Dat Van den Bosch al gedurende langere tijd beschikt over een afdeling Personeelszaken wordt door een vakbondsbestuurder als 'uniek in de transportsector' omschreven.

Dat wil overigens niet zeggen dat Van den Bosch een goede naam had: het bedrijf stond in de chauffeurswereld slecht aangeschreven en er waren geruchten over onderbetaling van internationale chauffeurs. De

zelf opgeleide jongere chauffeurs werden vaak weer 'weggekocht' door andere transportbedrijven. Bovendien bestond er onvrede onder de chauffeurs over de hoge werkdruk in Erp en over het ontbreken van eigen opleggers. Na de overname van de chemietak te Naarden/Amsterdam zijn veel chauffeurs in de hoofdvestiging te Erp in hogere salarisschalen terechtgekomen. Ook worden thans oudere chauffeurs in dienst genomen. Cijfers over verloop en ziekteverzuim van medewerkers zijn niet beschikbaar, maar nog steeds komt het voor dat chauffeurs van Van den Bosch zelf bij blijkbaar beter aangeschreven vervoerbedrijven informeren over de mogelijkheden daar aan het werk te komen.

Medezeggenschap: overleg met personeel en vakbonden

Bij de overname door Van den Bosch Transporten BV van 100% van de aandelen van Van der Graaf Tanktransporten BV te Naarden hielden de twee partijen, Van der Graaf en Van den Bosch, zich niet aan de CAO, noch aan de SER-fusiegedragsregels. Deze bepalen dat de vakbonden voor bekendmaking van de overname in kennis worden gesteld van de voorgenomen overname. Wel was overleg gevoerd met het betrokken personeel te Naarden en met de 'vakbond VAB' (het bestuur van de vakbondsafdeling van de Vervoersbond FNV). De SER commissie voor Fusieaangelegenheden konkludeerde dat de code niet korrekt was uitgevoerd wat betreft de inschakeling van de vakbonden. De commissie besloot dit niet in een openbare berisping of in een openbare kennisgeving bekend te maken. Het besloot tot een 'onderhandse terechtwijzing', omdat de werknemers-(vertegenwoordigers) hun oordeel over de overname hadden kunnen geven en omdat in de intentieverklaring van de betrokken bedrijven was opgenomen dat de overname niet door zou gaan, indien niet alle of nagenoeg alle medewerkers de overname steunden'. Op deze wijze was bij de overname voldoende tegemoet gekomen aan de belangen van het personeel.

In elk geval tot het midden van de zeventiger jaren kende Van den Bosch geen CAO. In 1979 is dit wel het geval. In 1986 werd een klacht ingediend over het niet naleven van de CAO door Van den Bosch.

Binnen Van den Bosch funktioneert geen medezeggenschapstructuur volgens de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). In Amsterdam is er wel een, al voor de overname funktioneerend, overleg met het VAB (vakbondsafdelingsbestuur). Gezien de personeelsomvang bestaat volgens de WOR bij Van den Bosch de mogelijkheid ondernemingsraden in te stellen.

Funktionarissen Van den Bosch Transporten Erp

Dhr. H.J.E. (Ad) van den Bosch, algemeen-direkteur

Mevr. Anita van den Bosch, dochter van de algemeen-direkteur die werkzaam is in de vestiging te Erp en o.a. thans de public relations voor Van den Bosch verzorgt

Dhr. P.J.M.M. (Peter) Van den Bosch, directeur vestiging Amsterdam, zoon van de algemeen-direkteur en met zijn 22 jaar in 1989 de jongste manager in het Nederlands wegvervoer

Dhr. J. v.d. Wiel, hoofd personeelszaken (december 1988)

Dhr. M. Biemans, hoofd operationele zaken, ook wel omschreven als coördinator van de filialen (december 1988) en direktie-sekretaris (november 1989)

Omstreeks 1995 zullen Peter en Anita van den Bosch het roer van hun vader overnemen. (Nieuwsblad Transport, 11-11-1989)

NOTEN BIJ HET RAPPORT: VAN DEN BOSCH TRANSPORTEN BV TE ERP

Noot 1.

Per 22 mei 1981 kende Van den Bosch (Erp) een personeelsbestand van 82 werknemers, waarvan 4 vrouwen.

Noot 2.

Voluit heette Nesotra: Internationaal Transportbureau Nesotra B.V., gevestigd te Rotterdam, met als bedrijfsactiviteiten het bemiddelen bij het vervoer en het vervoeren van goederen over de weg naar en van de Sovjet Unie. Daarnaast gevraagd stelde Mevrouw Van den Bosch nog nooit van het bestaan van Nesotra, laat staan van een deelneming erin van Van den Bosch gehoord te hebben. Ook van een eventuele Van den Bosch-vestiging in Goch had zij ooit gehoord.

Noot 3.

De heer Ter Weeme begon na het faillissement van Frederiks een bevrachtingsbedrijf met als naam Inter-Europa B.V., te Nijmegen. Deze B.V. viel tot juni 1985 onder de Inter Europa Holding B.V., waarvan de naam dan gewijzigd wordt in Ter Weeme Beheer B.V., gevestigd te Nijmegen.

GEBRUIKT MATERIAAL

Naast materiaal van de Vervoersbond FNV, is vooral gebruik gemaakt van artikelen in de pers. Daarnaast is een kort telefoongesprek gevoerd met Mevrouw A. van den Bosch over een aantal vragen naar aanleiding van het gebruikte materiaal.

BIJLAGE I: Transportgroep Van der Graaf BV (Coevorden)

Als motivatie van de kant van Transportgroep Van der Graaf BV (Coevorden) voor de afsplitsing van de activiteiten in het chemicalintransport (thans Van den Bosch Transporten Amsterdam BV) werd gegeven dat het zich verder wilde concentreren op de distributieactiviteiten. "Met het oog op de jaren '90 willen we onze positie in het transport van verpakte produkten verstevigen en ons netwerk verder uitbouwen", aldus drs. B. Blog, directeur marketing en logistiek van de holding Van der Graaf. Gezien het beleid van Van der Graaf om het in 1988 gestarte gecombineerde weg-rail vervoer met kracht verder te ontwikkelen en gezien ook de sterke positie in het container-transport, was het tankvervoer dan ook 'een wat bedrijfsvreemde activiteit' geworden. Het tankvervoer realiseerde ca. 6% van de omzet van Van der Graaf, hetgeen neerkwam op een omzet van ca. f 8 miljoen.

Het distributiecentrum in Naarden bleef onderdeel uitmaken van Van der Graaf, dat met 475 werknemers en 300 trekkende eenheden (juni 1989) behoort tot de grotere bedrijven in de distributiesektor.

Van der Graaf had naast de hoofdvestiging te Coevorden, en de vestiging in Naarden, vestigingen in Venlo, Waalwijk en Verona (Italië). Naast het gecombineerde weg-rail vervoer omvat het dienstenpakket van Van der Graaf opslag, fysieke distributie, douane-expeditie, 24-uurs bezorging in Nederland en wereldwijde distributie.

Eind zeventiger jaren was Van der Graaf op het overnamepad gegaan met de overname van zowel Karel Jacobs (Swalmen) en Philippens en Van Strien (Venlo), welke in 1984 tot één bedrijf met vestiging in Venlo werden samengevoegd. In 1982 werd Bremken & De Vringer te Naarden overgenomen, waar naast distributie ook het inmiddels afgestoten tanktransport werd verricht.

Dankzij de overname in september 1988 van het familiebedrijf Appels International BV (Waalwijk) werden vestigingen in Waalwijk en Verona (Italië) verkregen. In Brabant kende Appels veel klanten onder de leer- en schoenfabrikanten. Appels had regelmatige verkeren met Italië, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk, Spanje, Portugal, Engeland, België en Luxemburg.

Het bedrijf had met name een sterke positie in transport en expeditie naar Zuid-Europa; in Frankrijk werden bijvoorbeeld frekwente diensten onderhouden op Parijs, Lyon, Rouen, Roubaix en Metz. Het kantoor in Verona was gericht op contacten met verladers van schoenen, het regelen van vervoer uit Italië en de afwikkeling van gecombineerd vervoer. Daarnaast was Appels een van de grootste Nederlandse bedrijven in het container-groupageverkeer op het Verre Oosten (Taiwan, Japan, Korea en Hongkong) en de Verenigde Staten en Canada, waarvoor het beschikte over een 'uitstekend' agentennet voor overzeese expeditie. In Nederland werd voor binnenlandse distributie een 24-uurs dienst verricht. Tevens werd voor een groot aantal klanten goederen op voorraad gehouden, zendingen samengesteld en verzonden ('physical distribution').

Bij de Vervoersbond FNV stond Appels overigens bekend als een 'rotte appel' in de 'bedrijfstakmand.'

De overname van Appels betekende een belangrijke uitbreiding van de activiteiten voor Van der Graaf, dat wel een van de grotere Nederland-

en Hannover. Daarnaast werd nog met Heppner (Stuttgart en Neu-Ulm) en Scansped (Wuppertal) samengewerkt. Volgens directeur marketing en logistiek, B. Blog, 'bezint Van der Graaf zich over vormen van samenwerking die moeten leiden tot een Europees distributienetwerk'.

Zoals hierboven is vermeld hielden Van der Graaf en Van den Bosch zich bij de overname door Van den Bosch van Van der Graaf Tanktransporten BV te Naarden niet aan de CAO, noch aan de SER-fusiegedragsregels. Voor Van der Graaf was het niet de eerste keer dat het zich niet aan de bovengenoemde bepalingen hield.

Dit was al het geval geweest

- * bij de overname in 1982 van Bremken en de Vringer,
- * bij de overname in september 1988 van Appels International B.V. *
- bij de overdracht in oktober 1988 van 30% van de aandelen van Van der Graaf aan ESHA (Smidt en Hollander) te Hoogkerk (Groningen), en
- * bij de opheffing van de Technische Dienst te Coevorden en het uitbesteden van reparatie en onderhoud eveneens in oktober 1988.

Naar aanleiding van de overtreding van Bremken & de Vringer kreeg Van der Graaf in 1982 een openbare berisping -dit is de zwaarste sanctie- door de Kommissie voor Fusie-aangelegenheden van de SER. Dit was wederom het geval bij de overname van Appels International. De SER stelde dat de procedures "niet alleen zonder noodzaak, maar ook willens en wetens genegeerd" zijn. Bovendien werd het Van der Graaf zeer kwalijk genomen dat geen gehoor werd gegeven aan herhaalde verzoeken en sommaties van zowel de SER-kommissie als van de vakbonden, om alsnog de procedure na te leven. Directeur Van der Graaf stelde dat de overname wel snel 'moest gebeuren'. "De transactie duurde bij elkaar een week. Als de wettelijk voorgeschreven weg had worden bewandeld, had het minimaal acht à negen weken gekost." Hij beloofde wel beterschap voor de toekomst: "Wij hebben de intentie om dit niet weer te laten gebeuren." (Nieuwsblad Transport, 4 maart 1989)

Overigens namen twee leden van de familie Appels, die mee waren gegaan naar Van der Graaf, in augustus 1989 ontslag om weer een eigen transportbedrijf te beginnen. Van der Graaf wenste daarop ook de vaders niet meer in dienst te houden.

In juni 1990 wordt de naam Appels International vervangen in Van der Graaf Waalwijk en wordt de vestiging in Verona omgedoopt in Van der Graaf Italia SRL. Het bedrijf in Waalwijk verhuist naar een groter terrein (60.000 m²) in dezelfde plaats.

Deze bijlage is naast vakbondsmateriaal en de bedrijfskrant van Van der Graaf van december 1988, gebaseerd op artikelen in het Financieele Dagblad, 28-9-1988; NRC Handelsblad, 28-9-1988; Nieuwsblad Transport, 21-6-1988, 29-9-1988, 2-12-1988, ?-4-1989, 27-6-1989, 6-7-1989, 27-7-1989, 1-8-1989, 28-6-1989