

1921-2021

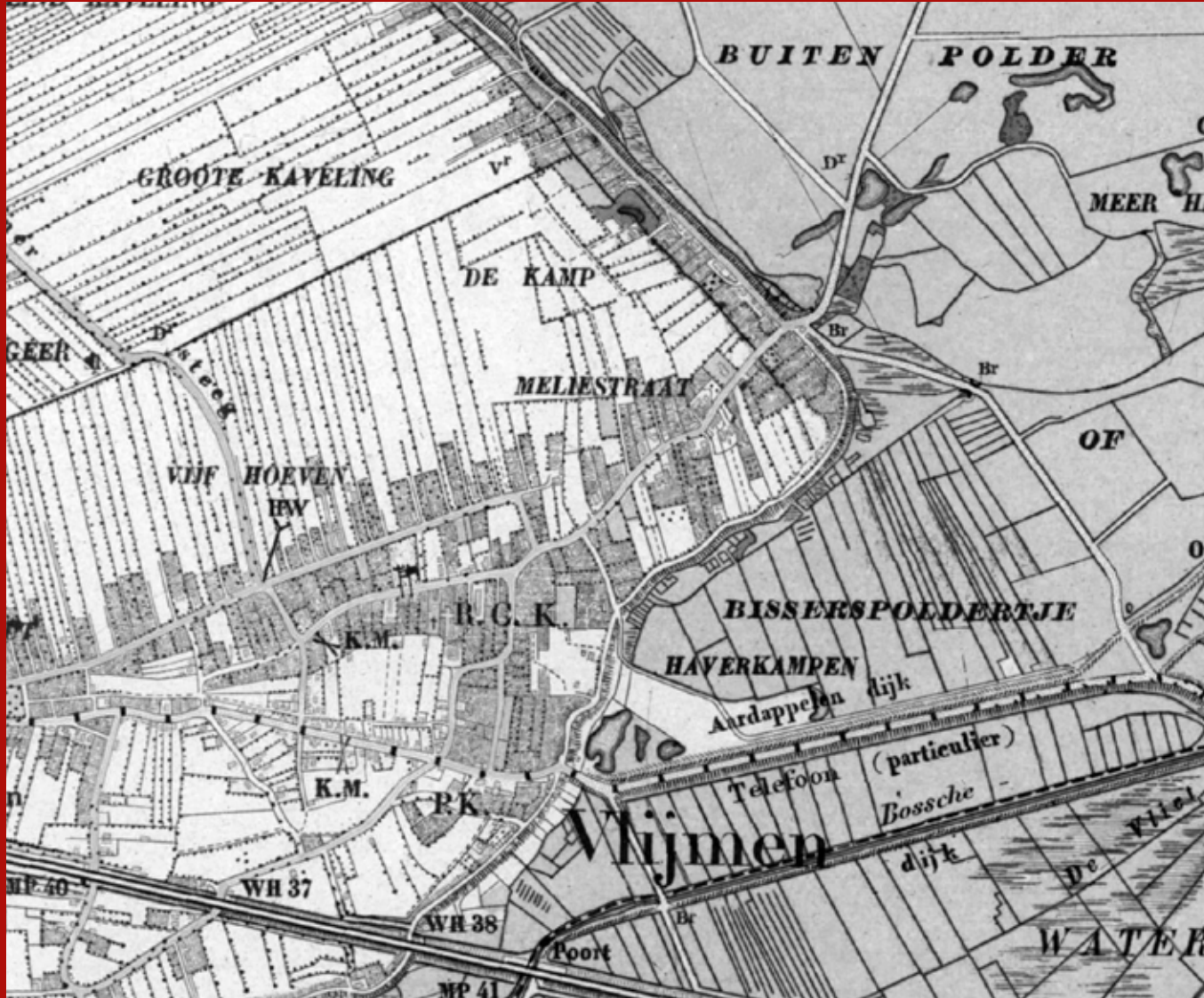
100 JAAR VAN BIJNEN

TRANSPORT EN LOGISTICS

geschiedenis van een familiebedrijf
door de ogen van Tiny van Bijnen



voor Diny, Maarten, Ruud, Lauren en Sam van Bijnen



Vlijmen 1921



Nieuwkuijk 2021



Voorwoord

Tiny van Bijnen. Zoon van. Vader van. Het familiebedrijf Van Bijnen Transport & Logistics bestaat 100 jaar. Een eeuw!

Van de Meliestraat in Vlijmen naar een eigentijdse logistieke onderneming aan de A59 in Nieuwkuijk. Met eigen handen en hard werken opgebouwd. Samen met Diny, Maarten, Ruud en alle medewerkers en relaties. In vertrouwen zakendoen, dat is wat hen zo ver heeft gebracht.

Dankjewel voor alle gesprekken en interviews. De teksten in dit boek zijn daarvan het resultaat. Met honderd jaar verhalen en geschiedenis. Door de ogen van Tiny.

Stefan Korthout, 2021



Inhoud

Van Bijnen Transport & Logistics

- 4 Inhoud
- 6 Familiewapen
- 7 Stamboom

DEEL 01 Transport, boerderij en café

- 11 Zo begon het

DEEL 02 Tiny maakt keuzes

- 21 Van HBS naar transportondernemer
- 27 Nog meer transport
- 39 Trouwen en tribunes

DEEL 03 Transport, tribunes en logistieke dienstverlening

- 49 In stroomversnelling
- 55 Nieuwe ideeën
- 69 Overnames en stress
- 79 Logistiek en opslag
- 85 Het juiste moment

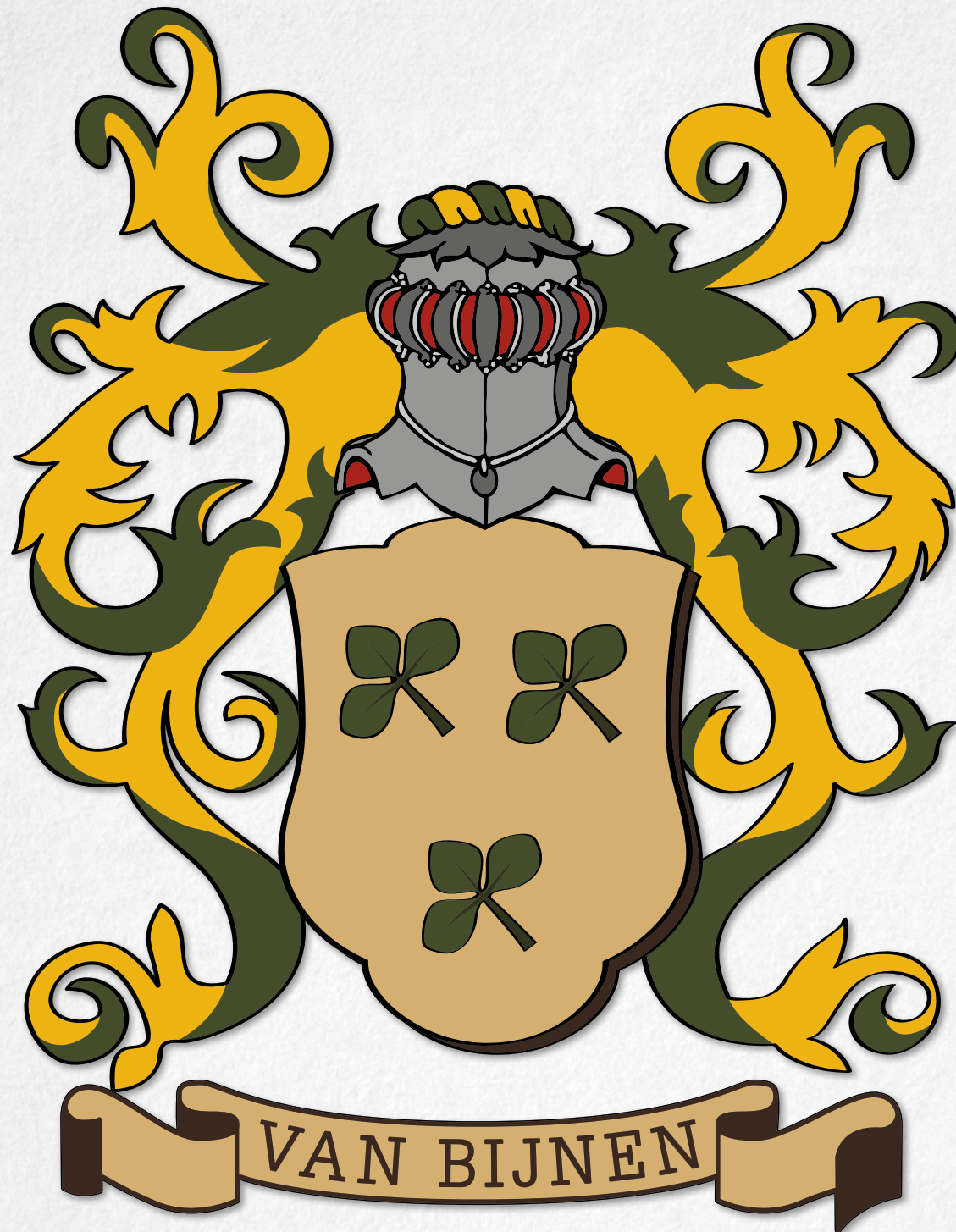
DEEL 04 De vierde generatie aan het roer

- 93 De zaak van Maarten en Ruud
- 101 Het nieuwe tijdperk
- 129 Nawoord
- 131 Colofon

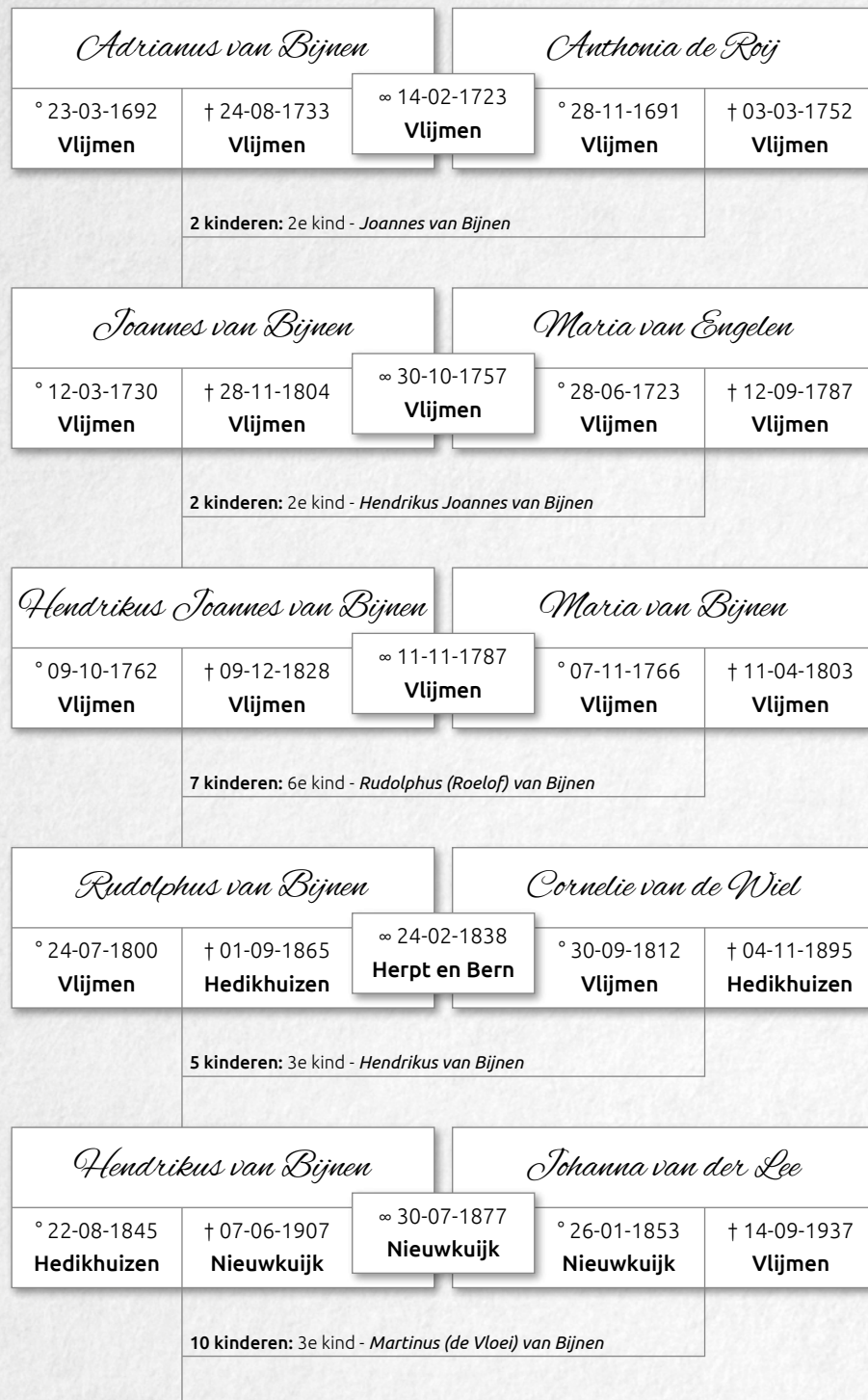
Themapagina's

- 16 **Logo's Van Bijnen door de jaren heen**
- 34 **Klein interview met Diny**
- 42 **Klein interview met Maarten**
- 52 **Pechgevallen**
- 65 **Klein interview met Ruud**
- 74 **Transportmiddelen**
- 82 **Langdurige dienstverbanden**
- 88 **Speciale gelegenheden**
- 89 **Mora**
- 98 **Sponsoring en ondersteuning**
- 106 **Goederenopslag**
- 114 **Uitbreiding door aankoop en nieuwbouw**
- 122 **Reclame op de vrachtwagens**
- 126 **Miniatuurvrachtwagens**
- 128 **Afspraak is afspraak**

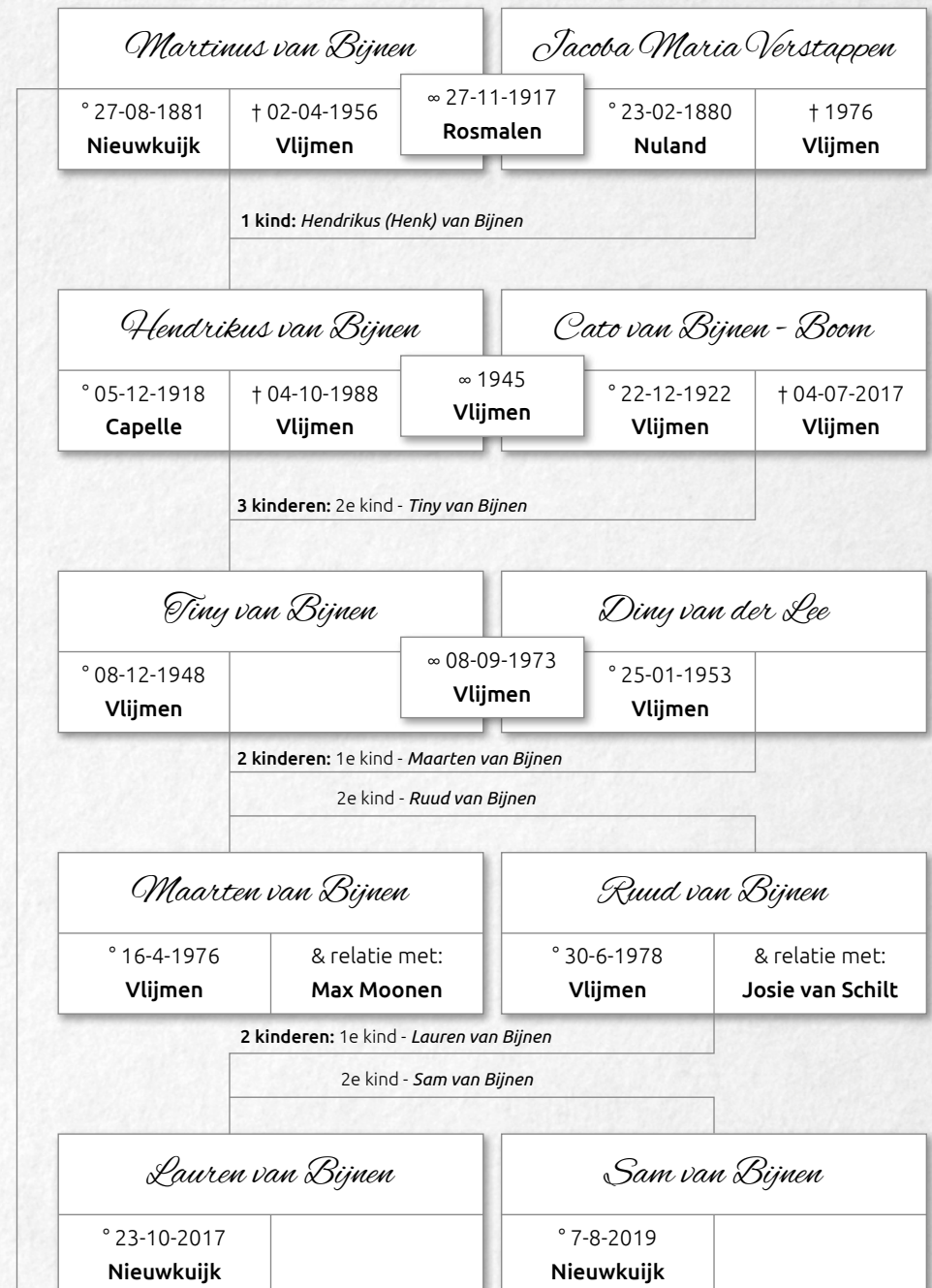
Familiewapen

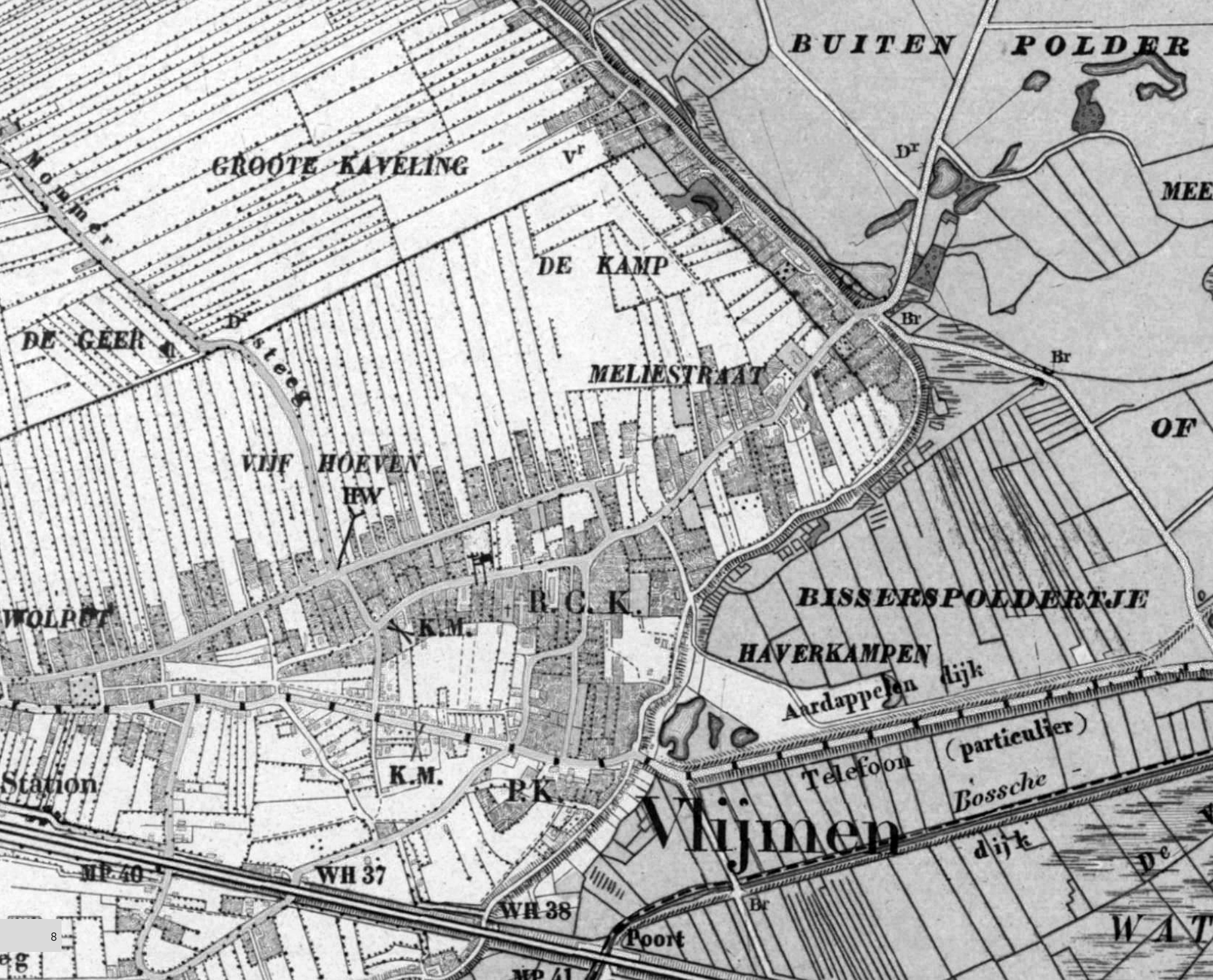


Klaverbladen zie je vaak bij veeboeren. Ze staan symbool voor oprechtheid en hoop, maar ook voor groei, vruchtbaarheid en weidebezit.



Stamboom familie Van Bijnen





DEEL 01

Periode: 1921-1965

Transport, boerderij en café





1921 begon opa Martinus van Bijnen met zijn vrouw Koosje Verstappen een café/boerderij/bodedienst in de Meliestraat. In het midden mijn vader Henk.

Elk bedrijf kent een begin. Van Bijnen Transport & Logistics vindt zijn oorsprong bij Tiny's opa. Rond de eeuwwisseling trekt hij van locatie naar locatie, samen met oma. Hij werkt mee met de aanleg van een hoogspanningsnetwerk in Noord-Brabant. Na de geboorte van Tiny's vader Henk settelt het gezin zich in Vlijmen. Aan de Meliestraat beginnen ze een café met boerderij en vervoerde opa van tijd tot tijd goederen met paard en wagen. Tiny's vader en moeder zetten het bedrijf na de oorlog voort.

Zo begon het

Met de huiswagen door Noord-Brabant

Opa Martinus 'De Vloei' van Bijnen kwam uit Nieuwkuijk, waar hij in 1881 was geboren als boerenzoon. Elektriciteit was toen nog geen gemeengoed in Europa. Rond de eeuwwisseling kwam daar langzaam verandering in.

De eerste bovengrondse leidingen waren bestemd voor de elektriciteitsvoorzieningen van bedrijven. Om dit netwerk te bouwen, werden vanuit de centrale in Geertruidenberg hoogspanningsmasten in de Brabantse polders geplaatst door het Hengelse bedrijf Heemaf.

In 1918 startte mijn opa bij dit bedrijf. Mogelijk transporteerde hij wit zand voor de aanleg van

dit bovengrondse leidingnetwerk met paard en kiepkar. Ook kan het zijn dat hij - van oorsprong boerenknecht - als stalbaas de paarden van de arbeidersploeg verzorgde.

Hij en oma, Koojsje Verstappen, hadden op dat moment geen vaste woonplaats. Ze plaatsten hun Heemaf woonwagen, in de stadsarchieven wordt dit een 'huiswagen' genoemd, in de buurt van waar het werk werd uitgevoerd.

Zo stonden ze in de loop der jaren in diverse gemeenten geregistreerd. Van Vlijmen, 's-Hertogenbosch en Sprang-Capelle tot aan Oosterhout, Terheijden, Tilburg, Nistelrode en Helmond.



Maart 1919: Kaart met daarop de plaatsen waar Heemaf transformatorzuilen, onderstations, elektriciteitscentrales, hoog- en laagspanningsnetten, geleverd of gebouwd heeft



DOSSIER 33298
BLAD

IN HET HANDELSREGISTER VAN DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE DEN BOSCH
IS ONDER NUMMER 33298 INGESCHREVEN DE ONDERNEMING MET DE HANDELSNAAM
TRANSPORTBEDRIJF VAN BIJNEN B.V.

RECHTSVORM : BESLOTEN VENNOOTSCHAP
NAAM DER VENNOOTSCHAP : TRANSPORTBEDRIJF VAN BIJNEN B.V.
STATUTAIRE ZETEL : VLYMEN
DATUM AKTE VAN OPRICHTING : 18 FEBRUARI 1974

MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL : FL. 100.000
GEPLAATST KAPITAAL : FL. 25.000
GESTORT KAPITAAL : FL. 25.000

ADRES VAN DE ONDERNEMING : KERKSTRAAT 22 , 5253 AP NIEUWKUYK

DATUM VESTIGING DER ONDERNEMING : 1921

DATUM VOORTZETTING DER ONDERNEMING DOOR DE BESLOTEN VENNOOTSCHAP : 18
FEBRUARI 1974

BEDRIJFSOMSCHRIJVING : UITDEFENING VAN EEN EXPEDITIE-, TRANSPORT- EN
OVERSLAGBEDRIJF.

WERKZAME PERSONEN IN DE GEHELE ONDERNEMING : CAT. 3 (2 T/M 4 W.P.)

BESTUURDER(S) :

BIJNEN, VAN ; MARTINUS, PETRUS, MARIA , WONENDE TE NIEUWKUYK , KERKSTRAAT 2
A ; GEBOREN TE VLYMEN OP 8 DECEMBER 1948
NEDERLANDSE NATIONALITEIT
DATUM IN FUNCTIETREDING : 18 FEBRUARI 1974
TITEL VAN DEZE BESTUURDER : DIREKTEUR
ALLEEN BEVOEGD (ZELFSTANDIG BEVOEGD)

BOOM ; ADRIANUS, WOUTERUS, GERARDUS, CORNELIS , WONENDE TE VLYMEN ,
MELIESTRAAT 34 ; GEBOREN TE VLYMEN OP 18 MAART 1956
NEDERLANDSE NATIONALITEIT
DATUM IN FUNCTIETREDING : 1 JANUARI 1986
TITEL VAN DEZE BESTUURDER : DIRECTEUR
ALLEEN BEVOEGD (ZELFSTANDIG BEVOEGD)

PD860122/(00026)DB



Café en woonhuis in de Meliestraat 34 Vlijmen. Gebouwd omstreeks 1900.
In 1915 werd het zadeldak vervangen en kwamen er spouwmuren.

Verhuisd naar de Meliestraat

In 1918 werd mijn vader Henk van Bijnen geboren. De eerste jaren van zijn leven trok hij mee met de huiswagen. Om hem in de gaten te kunnen houden, maar om hem toch enige bewegingsvrijheid te gunnen, werd hij 'op tuier' gezet. Dan werd er een paal in de grond geslagen met een touw eraan. Eenmaal daaraan vastgemaakt, kon hij niet weglopen.

Ik vermoed dat het op een gegeven moment tijd was om zich ergens op een vaste plek te vestigen. Ze betrokken in 1921 een woning aan de Meliestraat in Vlijmen. Opa, toen veertig jaar oud, liet zich inschrijven bij de Kamer van Koophandel. Hij en oma richtten een café op met daarachter een boerderij. Incidenteel vervoerde hij spullen met paard en wagen.

De klandizie van het café bestond onder andere uit boeren en knechten die in de polder tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch gingen maaien en hooien. Ze konden dan hun paarden laten rusten die de hele dag voor de kar hadden gelopen. En ondertussen zelf een borreltje of biertje drinken.

Oprichtingsdatum 1921: Inschrijving Kamer van Koophandel.

H. van Bijnen
R. Perstappen

MAAND MAART 1942		ONTVANGSTEN	MITGAVEN
7	verhuur huifk	Transport	f 596
11	Kwaks		f 683
15	verhuur huifk		f 676
19	Café beer	f 20,00	f 1200
20	Café beer	f 20,50	f 1280
20	Corman		f 1180
21	Café beer	f 39,00	
25	Pompen en de stam		f 2932
28	Kwaks		f 2029
30	verhuur huifk		f 336
30	Corman		f 500
30	Beer van Café	f 91,00	
Transporteren		f 131,50	f 9507

Maart 1942: Kasboek van het Café.

Oorlogsjaren

De Tweede Wereldoorlog kwam. De boerderij draaide zo goed en zo kwaad als mogelijk door. Voor een deel waren we met ons land en het vee natuurlijk zelfvoorzienend.

Opa Piet Boom heeft me wel eens verteld dat het paard verstopt moest worden omdat het anders in beslag zou worden genomen door de Duitse bezetters. Het werd bij Van Buul aan de Wolput in de stal gezet, achter een stapel hooiblokken om het geluid te dempen, hopend dat het bij een controle niet zou worden ontdekt. Een beetje vergeefs was het wel. Het paard werd ontdekt en weggevoerd. Samen met Van de Wiel, wiens paard ook was meegenomen, heeft mijn vader de omgeving

uitgekamd. Het bleek te staan bij de molen in Wijk en Aalburg. Daarvandaan hebben ze het stiekem teruggehaald.

Vliegende bommen

Vlijmen kwam niet helemaal ongeschonden uit de strijd. In de laatste maanden van de oorlog lanceerden de Duitse troepen V1's met Antwerpen als doel. De route van deze vliegende bommen liep helaas via Vlijmen. De Meliestraat lag precies in hun baan. Vier V1's scheerden vlak over ons huis en stortten even verderop in Vlijmen neer. Daarbij waren tientallen doden en gewonden te betreuren.

Lijndienst met de Boschkar

Na de oorlog kwam het normale leven weer op gang. Mijn ouders trouwden in 1945. Toen mijn vader 24 jaar was, nam hij het transport van opa over. Mijn moeder Cato zwaaide ondertussen de scepter over het café en opa en oma gingen in het linkerdeel van het huis wonen.

Mijn vader begon een lijndienst met paard en huifkar. Hij reed op dinsdag en vrijdag naar het bodehuis in 's-Hertogenbosch. Daar brachten transporteurs de goederen en grondstoffen die bestemd waren voor de middenstand in Haarsteeg, Vlijmen en Nieuwkuijk.

Met die huifkar, die bij ons thuis de Boschkar werd genoemd - natuurlijk een verwijzing naar 's-Hertogenbosch - vervoerde mijn vader in de loop der jaren allerhande goederen. Balen met suiker of meel bracht hij naar bakker Daelmans

in Vlijmen. Metaal en gasflessen gingen naar de smeden in de buurt, zoals Boelen in Haarsteeg en Weijenberg in Vlijmen. Voedingsmiddelen waren bestemd voor GeeBee in Vlijmen en voor het Spar-magazijn van Mols-Pouwels in Nieuwkuijk. Bij Verboord en Van Halderen leverde hij manden af.

Zijn paard had soms wat moeite met de zware vrachten. Om de Voordijk op te komen, moest het vaak een aanloop nemen. Mijn vader was vaak nogal creatief in zijn oplossingen. Zo had hij de Boschkar aan weerszijden voorzien van richtingaanwijzers. Die bestonden uit een plankje met een touw eraan.

Het Paard van De Vloei

Het café, gerund door mijn moeder Cato, had genoeg klandizie. En ook de boerderij was gegroeid. Mijn ouders hadden op een gegeven moment 23 stuks vee, bestaande uit 10 koeien, 2 varkens, 10 kippen en een paard.

“ Daarom werd hij in het dorp 'Het Paard van De Vloei' genoemd. ”

Om al het werk aan te kunnen, kwam Jan Kappen in dienst als knecht. Hij was trouwens ook een verdienstelijk voetballer. Jan was een harde werker. Daarom werd hij door de mensen in het dorp 'Het Paard van De Vloei' genoemd, naar de oude bijnaam van mijn familie.



Ca. 1950: Meliestraat 34 Vlijmen. Koosje van Bijnen-Verstappen met kleindochter Annie.



Voetbalteam bestaande uit alleen maar kasteleins uit de regio.
Henk van Bijnen (met alpinopet) bovenste rij, 2^e vanaf rechts gezien.

Melk, ijs, frisdrank en bier

In 1946 werd mijn zus Annie geboren. Ik volgde op 8 december 1948. Onze jongste zus Coby is van 1954. Van jongs af aan hebben we meegeholpen. Ik moest leren melken, de beesten voeren en de stal uitmesten met de riek. Om de dranken in het café koel te houden, werd ik er met de kruiwagen op uitgestuurd om koelstaven van ijs te halen bij Brouwerij De Valk in de Meliestraat. Dat was ook onze leverancier van frisdranken. Deze limonade, van het merk Fancy, werd bij De Valk in eigen huis geproduceerd.

Het bier haalden we daar niet, want onze klanten waren niet zo dol op de wat bruinige schuimkraag. We haalden in plaats daarvan bier van het merk Drie Hoefijzers bij Het Hert in de Julianastraat. Dat was een andere Vlijmense brouwerij. Wij noemden deze echter gewoon 'De Corman', naar de achternaam van de eigenaar.

Chevrolet

Na een jaar of vijftien met paard en wagen te hebben gereden, nam mijn vader een besluit. Nadat hij de vereiste transportvergunning had verkregen, kocht hij een vrachtwagen, een Chevrolet. Het werkpaard kon dus van zijn oude dag gaan genieten. Het leverde mijn vader een behoorlijke tijdwinst op, want hij kon meer vrachten in een week doen. Behalve voor de lijndienst, gebruikte hij de Chevrolet voor losse ritten en voor het transport van koeien van en naar de woensdagse veemarkt in 's-Hertogenbosch.

“ d'Aauw Kóós, de móéder van de Vloei,
dan was 't elf ure en dan stóón se
aachter't buffet (klappen in de handen):
Jonges, pliesieeur! ”



1963: Interieur van het café. (gesloten in 1977)

LOGO'S VAN BIJNEN DOOR DE JAREN HEEN

H. van Bijnen

EXPEDITIE
LIJN- EN STUKGOEDEREN
VEEVERVOER



Meliestraat 34 - Vlijmen - Telefoon 454 - Bank: Boerenleenbank, Vlijmen

EXP. H.v.BIJNEN

HvBIJNEN.ZN
VLIJMEN

v.BIJNEN B.V.
TRANSPORT
VLIJMEN

 VAN BIJNEN B.V.
TRANSPORTEN-VLIJMEN

VAN BIJNEN TRANSPORT



VAN BIJNEN TRIBUNES



VAN BIJNEN



VAN BIJNEN



transport - logistics

VAN BIJNEN LOGISTICS





ng

men 27

Zeedijk

2.1

Voordijk
v n

3.2

Motorgem

Eendenkooi

Hoogspanning

Kaveling

2.3

Kamp

2.2

2.1

Meliestraat

2.4

hoeven

2.2

Klein of Biessert

poldertje

2.9

Vlijmen

2.9

3.4

Haverkampen

Aardoppelendijk

Kp 5

Hamsloot

Pomp

Km

Sloot

DEEL 02

Periode: 1966-1977

Tiny maakt keuzes





P. H. v. BUNEN

EXP.
v. BUNEN
TEL. 454
FLUMEN

UB-67-75

Tiny (zonder rijbewijs) in de Bedford van vader Henk voor de loods in de Meliestraat.

Met een café, een boerderij en het vervoer van vee en goederen is er in huize Van Bijnen een boel werk te verzetten. De koeien moeten gevoerd en gemolken worden en in de weekends zijn er feesten in het café. Ondertussen groeit het veevervoer. Tiny doet HBS-B. Dus naast alle bedrijvigheid thuis moet hij ook nog zijn huiswerk doen. Als jonge ondernemer heeft hij al snel in de gaten dat hij een goede boterham zal kunnen verdienen als hij zich toelegt op de transportactiviteiten.

Van HBS naar transportondernemer

Huiswerk doen en thuis meehelpen

Na de lagere school ging ik naar het Sint-Janslyceum aan de Pettelaar in 's-Hertogenbosch. Ik deed HBS-B, want talen lagen me niet zo goed.

Als ik om drie uur 's middags thuiskwam, ging ik aan mijn huiswerk totdat ik om vijf uur de koeien moest voeren en melken. Mijn moeder Cato Boom zag wel dat ik een drukke agenda had; steevast vroeg ze of ik mijn huiswerk al af had. Je kunt je voorstellen dat mijn schooljaren niet vanzelf gingen, ondanks de steun van mijn moeder.

Er was op het land genoeg te doen. Schoffelen bijvoorbeeld, of gier rijden met paard en wagen.

En dan was er natuurlijk ook nog het café. In het weekend waren er familiefeesten in het zaaltje of feesten van de Juliana Schuts.

Feesten in het café

Bepaalde perioden waren extra druk. Bijvoorbeeld tijdens de kermis en met carnaval. Bij zulke gelegenheden werd er een tent aan het café geplaatst en meubilair en een houten dansvloer gehuurd bij Van Stokkum, het timmerbedrijf bij ons in de Meliestraat.

Op een geïmproviseerd podium van bierkragen speelde een orkestje. Mijn vader hield wel van een lolletje. Dus werden er allerlei humoristische dansen georganiseerd, zoals stoelendans



9 mei 1967: Vakdiploma.

of de aardappeldans, waarbij twee personen een aardappel tussen zich in moesten zien te houden terwijl het tempo van de muziek werd opgevoerd.

Met carnaval deden diverse loopgroepen een ronde langs de Vlijmense cafés om het publiek te vermaken met een sketch. Het bier vloeide rijkelijk. Want iedereen die langskwam, nam natuurlijk een of meerdere consumpties. Ik stond achter de tap, ging rond met drank en hielp 's nachts met opruimen en schoonmaken.

Frietkraam

Zo kon het gebeuren dat ik een paar keer ben blijven zitten en de HBS uiteindelijk net niet heb

kunnen afronden. Van de school ging in mijn herinnering nou ook niet erg veel stimulans uit. Mijn docent Nederlands gaf me ooit zelfs het advies om een frietkraam te beginnen. Hij zag het blijkbaar niet zitten met mij.

“ Mij docent gaf me het advies om een frietkraam te beginnen. ”

Dat heeft wel iets met mij gedaan; ik denk dat ik vanaf dat moment fanatieker ben geworden in wat ik doe en dat ik heb geleerd om logisch na te

denken. Als ik sport of een spelletje speel, wil ik winnen namelijk.

Achteraf gezien had ik die docent graag laten zien wat er van mijn 'frietkraam' geworden was.

Julia het luxepaard

Het had ook voordelen hoor, een boerderij. Er was ruimte genoeg voor een eigen paard: Julia. Haar veulen heette heel toepasselijk Romeo.

Julia hoefde niet te werken op het land, want daarvoor hadden we –tot het met pensioen ging– een werkpaard. Het zegt genoeg dat ik daarvan de naam vergeten ben. Julia was het luxepaard, een Gelders Ras. Ik reed erop of spande haar voor de wagen.



1970: Tiny met Diny thuis achter de bar.
Op de achtergrond prijzenbekers van het biljarten.



1970: Annie en Sjef van de Wiel helpen mee achter de bar.



Lid van rijvereniging St Norbertus.
Paardrijden met het paard Julia was mijn hobby.

Ondertussen was ik lid geworden van Rijnvereniging Sint Norbertus en deed ik mee aan concoursen.

De meisjes rond de Meliestraat

Ons grootste grondstuk was zo'n 7 hectare groot en lag vlakbij ons huis, in de polder aan de Voordijk. Een eindje verderop in Vlijmen, in het gebied tegenover de Nassaulaan dat 't Haaike werd genoemd, hadden we een tweede stuk grond van ongeveer een hectare geërfd.

Daar reden we onze koeienmest uit ten behoeve van de gewassen die we er lieten groeien. Dat betekende dat ik als zeventienjarige met de

gierton op de paardenwagen dwars door het dorp moest. Ik zie de meisjes uit de Meliestraat en de Voordijk nog gniffelen om die Tiny met zijn strontkar. In hun ogen was ik niet meer dan een boerenzoon voor wie ze hun neus ophaalden.

“ In hun ogen was ik niet meer dan een boerenzoon ”

Dat ik op de HBS zat, wisten ze niet. Och, wie weet wat er van hen terecht is gekomen. Tijdens het uitgaan bij De Ster in Nieuwkuijk ontweek ik

hen in ieder geval zoveel mogelijk. Uit schaamte, denk ik.

Het was niet mijn beste periode. School liep tegen het einde en mijn vooruitzicht was een boerderij die ik niet wilde. Dieren heb ik altijd leuk gevonden, maar omdat er geen ruimte was om de agrarische activiteiten uit te breiden, zag ik er geen toekomst in.

Ook in het café zou ik de kost niet kunnen verdienen. Bleef dus over: transport. Dat zag ik wel zitten.

1960: Overzicht opbrengsten baten en lasten van transport, boerderij en café.

VERLIES EN WINST REKENING OVER HET BOEKJAAR 1960			
T R A N S P O R T B E D R I J F			
BATEN			
Opbrengst vrachten	f. 4.315,78		
Omzetbelasting	f. 128,92		
			f. 4.186,86
LASTEN			
Afschrijvingen	f. 976,62		
Onkosten	f. 2.617,77	f. 3.594,39	
Saldo winst transportbedrijf			f. 592,47
B O E R D E R I J			
BATEN			
Bedrijfsontvangsten	f. 5.002,14		
Bruto opbrengst verkopen vee	f. 533,50		
Meerwaarde voorraad vee	f. 49,--		
			f. 5.584,64
LASTEN			
Bedrijfs uitgaven	f. 2.664,82		
Voorraad verschil	f. 220,--		
Afschrijvingen	f. 220,--		
Onkosten	f. 663,12	f. 3.987,74	
Saldo winst boerderij			f. 1.596,90
C A F E			
BATEN			
Café verkopen	f. 16.753,42		
Slijterij verkopen	f. 1.041,26		
			f. 17.794,67
Inkopen: Bier	f. 5.530,18		
Gedestilleerd	f. 1.970,20		
Frisdranken	f. 788,75		
Rookartikelen	f. 3.778,67		
Snoepgoed	f. 357,08	f. 12.426,89	
Bruto Winst			f. 5.367,78
LASTEN			
Onkosten	f. 1.252,74		
Verlies op embalage	f. 9,46		
Afschrijvingen	f. 15,--	f. 1.277,20	
Saldo winst café			f. 4.080,58
		Transporteren	f. 6.279,95



Mijn zus Coby op de platte kar helpt mee op het land met mijn paard Julia.



Coby van Bijnen laadt met mijn vader Henk de koeien.

Schoffelen tegenover Van Opzeeland

Nadat ik was gestopt met de HBS, heb ik negen maanden gewerkt bij de firma Couwenberg in Herpt om hen uit de brand te helpen tijdens de ziekte van de eigenaar. Intussen was ik wel al in het bezit van een rijbewijs en mijn vakdiploma voor beroepsvervoer.

Ik transporteerde vee en reed met groente van en naar de veiling. In Limburg laadde ik eierkolen en antraciet. Dat waren mijn eerste ervaringen als chauffeur in het transport. Maar daarna ging ik noodgedwongen weer terug naar ons grondstuk op 't Haaike, want er moest geschoffeld worden. Daar tegenover was in die jaren transportbedrijf Van Opzeeland gevestigd, waar tegenwoordig Kuys Transport zit. Van Opzeeland had 25 of misschien wel 30 vrachtwagens die af en aan reden.

Terwijl ik het land bewerkte, dacht ik bij mezelf: 'Potverdomme, wat zij doen moeten wij op kleinere schaal toch óók kunnen?'

“ ‘Potverdomme, wat zij doen moeten wij op kleinere schaal toch óók kunnen?’ ”

Op een goede dag zei ik tegen mijn vader Henk: 'Pa, ik blijf dit niet doen. Zullen we er niet een wagen bijzetten?' Mijn vader had net zijn Chevrolet vervangen door een Bedford waar geen 6, maar 10 koeien in konden en antwoordde dat we geen werk genoeg zouden hebben voor twee vrachtwagens. Ik antwoordde hem: 'Dat komt dan wel'.



Mijn eerste (vee)vrachtwagen.

Tweedehands Daf

Mijn moeder had er vertrouwen in en stimuleerde mijn vader om mee te gaan in het plan. Zo geschiedde. We kochten een tweedehands Daf veewagen voor 11 koeien en ik begon net als mijn vader met veetransport.

Iedere woensdag was er een veemarkt in de Brabanthallen in 's-Hertogenbosch. Daar verhandelden veehandelaren de koeien die ze hadden opgekocht bij verschillende boeren in de omtrek. We reden voor bekende veehandelaren uit de omgeving, zoals Cees Versteeg uit Wijk en

Aalburg, Jo "t Kanon" de Gouw uit Haarsteeg, Huub 'De Kwikkert' Boom en Ad, Piet en Nol Dekkers uit Vlijmen.

Telefonisch kregen we door waar we welk vee om drie uur 's morgens konden ophalen om naar de Brabanthallen te brengen. Het gekochte vee brachten we naar de nieuwe eigenaren.

Het vervoer was niet helemaal zonder risico. Zeker als de koeien gewend waren aan een moderne stal, waar ze vrij konden bewegen. Deze waren namelijk geen halster gewend. Het

kostte wat kracht om ze in het gareel te houden en ze zij aan zij in de bak te duwen.

De eerste ritten deed ik samen met mijn vader, die trouwens wel eens een hoorn in zijn zij heeft gekregen van een wild geworden stier. Later met mijn zus Coby. Daarna reed ik alleen.

In militaire dienst hoefde ik niet. Op advies van een rechter, die tegenover ons woonde en ook wel eens het café binnenliep, had ik een verklaring gekregen dat ik thuis, zoals dat heette, 'persoonlijk onmisbaar' was.



Een volle wagen tafels en stoelen voor Van Stokkum. Hier kon letterlijk geen klapstoel meer bij.

Het veeervoer komt goed op stoom. Tiny ruikt daarnaast kansen bij regionale bedrijven in andere sectoren. Bijvoorbeeld Van Stokkum, van oorsprong een timmerbedrijf, maar met de verhuur van houten klapstoelen als specialiteit. Aanvankelijk nog zonder aanhanger rijdt hij soms tweemaal naar hetzelfde adres om de vracht in zijn geheel te kunnen afleveren. Op zoek naar meer soorten lading, bedenken zijn vader en hij een oplossing om te verhullen dat hun wagens eigenlijk bestemd zijn voor veeervoer. Intussen leert hij in 1970 Diny kennen. Liefde op het eerste gezicht.

Nog meer transport

Klapstoelen

Het was 1968. Het veetransport liep goed, maar het liefst wilde ik de Daf breder inzetten. Van Stokkum in de Meliestraat, waar we ook wel eens meubilair en dansvloeren huurden voor de feesten in ons café, verhuurde zijn houten klapstoelen onder meer voor evenementen, schoolexamens en de zondagsbijeenkomsten van Jehova's Getuigen. Ik ging langs om te informeren of ik voor hen mocht rijden. Een aanhanger had ik niet, dus aanvankelijk kreeg ik de kleinere vrachten. En als het niet paste, reed ik gewoon twee keer naar hetzelfde adres. Van Stokkum werd onze eerste grote klant. Met klapstoelen, veeervoer en hard werken kon ik de kost al aardig verdienen.

Levensmiddelen voor De Gruyter

Er kwam nog een mooie klant bij: Vervoerscentrum Den Bosch. Ik kon gaan rijden met spullen voor grootgrutter De Gruyter, destijds een bekende Bossche winkelketen in levensmiddelen. Dat gebeurde meestal 's nachts.

Onze wagens waren ingericht voor veeervoer. Daar hadden we echter een oplossing voor. De luchtsleuven in de houten opbouw op de Daf konden we dichtmaken met speciale planken. Voor de Bedford lieten we een zeil maken dat met een takel werd opgehesen en over de laadbak werd gespannen. Na het lossen van de koeien maakten we de wagens goed schoon en werden de laadruimtes helemaal ontsmet.



1975: Handmatig geladen zakken graszaad voor Van Engelen Zaden.



1975: Volgeladen met duizenden klapstoeltjes bij Van Stokkum in de Meliestraat. Bovenop liggen de afdekzeilen. Een grote klus in combinatie met het vastbinden van de complete lading.

Alleen wie goed keek, kon zien dat het eigenlijk veewagens waren waarmee we naar de winkels door heel het land reden.

In Groningen ben ik nog wel eens aangehouden omdat ik niet op de rijtijden had gelet en er al een dagdienst had opzitten. Dat betekende een verplichte rust van 8 uur.

Genoeg laadruimte

Bij ons in de Meliestraat woonde een medewerker die bij Van Engelen Zaden iets te zeggen had over de logistiek.

Hij fietste wel eens langs ons huis. Ik wist dat daar veel transport nodig was en sprak hem aan. Hij wilde het wel proberen, maar zag op voorhand al een bezwaar: ik had geen aanhang-

wagen. Ik antwoordde: 'Dan koop ik die toch?' En daar ging ik, met Daf en tweedehands aanhanger, naar graszaadtelers om mijn vrachten op te halen.

Het graszaad zat in zakken die stuk voor stuk op de wagen geladen moesten worden. Dat was sjouwen. Laadruimte had ik genoeg, maar helaas was mijn combinatie niet helemaal opgewassen tegen het hoge gewicht. Met zaden ging dat nog net, maar toen ik een keer geladen met 26 ton Mosa tegels uit Maastricht kwam, kreeg ik mijn combinatie nauwelijks de heuvels op. Dat ging beter toen ik later een zwaardere motor in de Daf heb laten leggen.



1968: In het midden mijn vader Henk in de Bedford veewagen met zeil eroverheen.
Links Tiny in de DAF veewagen. Rechts mijn zus Coby op onze eerste luxe wagen, een Opel Kadett.



1965: Compleet wagenpark.

Dansen met Diny

Ik had wel vriendinnen gehad, maar eigenlijk had ik het er te druk voor. Maar toen kwam ik Diny tegen. Een mooi rustig meisje. Ik zag haar rond 1970 bij De Ploeg in Herpt, op de kermis in Vlijmen en op zaterdag en zondag bij De Ster in Nieuwkuijk.

Beiden konden we dansen. Zij had les en ik had het geleerd van klanten in ons café. Stijldansen op de maten van het orkest. In De Ster traden in die tijd bekende bands uit heel Nederland op. Van The Shakin' Arrows tot The Golden Earring.

Als de muziek wisselde, durfden we nog wel eens te schuifelen. Ik bleef er liever niet te lang, want naar mijn idee was daar de concurrentie te groot. Ik was een bleu menneke; mijn

zelfvertrouwen moest nog groeien. Waarmee ik Diny verleid heb? Ik moest het vooral van mijn danskwaliteiten hebben, denk ik.

Vaste verkering

Diny komt uit een groot gezin met zussen Joke, Sjan en Ans en broers Jan en Bert. Haar vader Bartje van der Lee, die ook wel Bartje van 't Spoor werd genoemd, reed als zelfstandig chauffeur met een Tempo bestelbus voor Van Gend & Loos.

Hij was echter al vroeg overleden, waarna haar moeder Dientje er in haar eentje voor stond. Om de kost te verdienen had ze bij hun huis in Vlijmen het depot van Van Gend & Loos aangehouden. Ook een transportfamilie dus.

Met haar 17 jaar voelde Diny zich helaas nog te jong voor vaste verkering. Ze vond dat we te veel in leeftijd scheelden; ik was 21. Bovendien zou ze kort daarna met vriendinnen op vakantie gaan. Ofwel: er kwam geen verkering van.

Ik bleef echter bij haar thuis komen omdat ik het goed kon vinden met haar moeder. En zo zag ik Diny tenminste nog. Waarschijnlijk zag Diny ook wel wat in mij, want het raakte gelukkig alsnog aan. Haar moeder was liberaler dan ik bij ons streng katholieke gezin gewend was.

Mijn moeder was bang voor een 'moetje', dus samen slapen was er thuis niet bij. Wel reden we op zondagen samen naar bijeenkomsten van Jehova's Getuigen in Zutphen, geladen met klapstoelen van Van Stokkum.



Bartje van der Lee (Diny's vader) met zijn Tempo-auto. Hij vervoerde pakketjes voor van Gend en Loos.



Ouderlijk huis van Diny van Bijnen.

Daar hadden we na het lossen enkele uren voor onszelf, bijvoorbeeld om te wandelen. Om vijf uur 's middags werden de stoelen ingeklapt en weer op de vrachtwagen geladen. Diny hoefde niet te helpen, want de kerkgangers staken hun handen flink uit de mouwen.

Bottelaars in de Amsterdamse binnenstad

Van het een kwam het ander. Thijssen was een Amsterdamse handelaar in glas met een depot in Geffen. Poolse producenten leverden daar wijnflessen. Vanuit de Geffense opslag brachten wij deze naar de vele bottelaars in de binnenstad van Amsterdam. Ze zaten aan de grachten en op de Wallen. Het was flink manoeuvreren met mijn Daf. Tijdens het handmatig lossen blokkeerde ik de smalle straten, tot ongenoegen van de toeterende auto's die erachter ongewild stonden te wachten. Het was 1970; tegenwoordig zou dat ondenkbaar zijn.

Via Thijssen kwam ik in contact met Vigor in Nuland. Dat werd een nieuwe klant. Vigor bedrukte glazen voor Skol, Heineken, Grolsch en andere biermerken.

Deze transporteerden we naar de brouwerijen. Met de directeur, Bert van de Liefvoort, zijn we inmiddels al 50 jaar goed bevriend. Het klikte meteen.

Sierlijke letters

Toen we elkaar leerden kennen werkte Diny op de verkoopafdeling bij Mommersteeg, een van de andere zaadgroothandels in Vlijmen, en zat zagezeggd dicht bij het vuur. Zo kwam het dat ze mij om een prijs vroeg voor het vervoer van zaden, onder meer naar de Boerenbond-winkels. Omdat ik doorgaans leeg naar de leveranciers van Van Engelen Zaden reed, kon ik meestal net iets onder de gangbare prijs blijven. Ik ging immers tóch die kant op. Zo groeide ons klantenbestand. Het transportbedrijf ontwikkelde mee.

Veerijden leverde verhoudingsgewijs niet zoveel op, dus stilaan kwam het andere werk meer en meer op de voorgrond. Daarom kochten we er een bakwagen bij, een splinternieuwe Mercedes. Dat was geen veewagen, want we gingen de Mercedes voornamelijk gebruiken voor Vigor. Ik had er in sierlijke letters 'Diny' op laten schilderen.



24 februari 1974: Glasdecoratie Vigor is een uitermate tevreden klant.

Met drie auto's moest er een chauffeur bij. Jan Beekmans was onze eerste chauffeur. Eigenlijk zou hij vee gaan rijden met de Daf, maar hij had dat nog nooit gedaan. We ruilden van wagen; Jan bestuurde voortaan de Mercedes. Reed hij het hele land door met de naam van mijn vriendin op zijn cabine.

“ **Ik had er in sierlijke letters
'Diny' op laten schilderen** ”

Nog meer klandizie

De relatie met Van Engelen Zaden bleef uitstekend. Ze zagen daar wel dat we ons werk serieus namen en besteedden het werk graag aan ons uit. Na verloop van tijd werden we hun huisvervoerder en namen we een van hun eigen chauffeurs over.

En er kwam nog meer klandizie. Dit keer via mijn zus Annie, die op kantoor zat bij Ovito in de Achterstraat in Vlijmen. Dit kunststofverwerkende bedrijf maakte aanvankelijk contreforts voor de regionale schoenindustrie en schakelde later over op bloempotjes die wij naar de kwekers vervoerden.

Rond diezelfde tijd kwamen we terecht bij Suetens Stalen Tribune Verhuur BV in Oirschot. De concurrentie zat ons weliswaar op de hielen, maar wij hadden het voordeel dat we gemotiveerde chauffeurs hadden. Met onze werklust en strakke planningen wonnen we de strijd.

Het was geen lichte arbeid; de tribunes waren gemaakt van staal en hout en het laden en lossen deden we met de hand. Pas later kochten we hiervoor twee heftrucks. We brachten de materialen naar bestemmingen in de gehele Benelux. Monteren hoefden we niet. Dat deed de vijf man sterke bouwploeg van Suetens, die apart van ons met hun Hanomag-Henschel busje naar de plaats van bestemming reed.

De helft

In 1972, ik was toen 24, werd ik voor de helft eigenaar van het transportbedrijf. We hadden intussen 6 wagens. Het was dag en nacht werken in die tijd. We hadden nog altijd veetransport en reden 's avonds of 's nachts stro en graszaad.

Mijn zus Coby had weliswaar een bijbaantje bij Ovito, waar ook mijn andere zus Annie werkte, maar had haar groot rijbewijs gehaald en reed eveneens met een combinatie.



Vrachtwagen beletterd met 'Diny', onze derde auto met onze eerste chauffeur Jan Beekmans.



1974: Mijn zus Coby in de Magirus-Deutz die in die tijd werd gekocht om er tonnagevergunningen bij te krijgen om te kunnen uitbreiden. (In die tijd moest je tonnagevergunningen bijkopen, vergelijkbaar met de melkquota voor boeren).



1974: Adriaan Boom (monteur/chauffeur/transportplanner)
Speciaal voor de foto heeft hij plaatsgenomen op Coby's chauffeursstoel.



1977: Tiny vol trots met zijn vader Henk en zoon Maarten voor het wagenpark van 6 auto's op het Plein in Vlijmen.



Diny aan het skaten in Hal 12 die tijdelijk leeg stond nadat een nieuwe betonvloer is gestort.

“Ik was 17 toen ik in 1970 Tiny leerde kennen tijdens de kermis in Herpt. Ik was een avondje uit bij De Ploeg, met vriendinnen van korfbal en school. Tiny stapte op mij af en vroeg mij ten dans. Het was gezellig. Na afloop gingen we met de hele groep naar de snackbar in het dorp. Ik op mijn brommer, hij er achteraan met zijn Opel Kadett. We vonden elkaar wel leuk, maar tegelijkertijd dacht ik: ‘Tiny is 21 en ik ben nog niet toe aan een vriendje.’ Bovendien zou ik kort daarna met twee vriendinnen op vakantie gaan, naar Oostenrijk met de bus.

Maar Tiny hield vol. En met succes, want we kregen verkering. Al vrij snel ben ik gaan meewerken. Ik deed op zaterdagen de administratie. Ik vond dat fijn om te doen. Een kantoor was er nog niet, dus we zaten op Tiny’s

KLEIN INTERVIEW MET

DINY

“

Een kantoor was er nog niet, dus we zaten op Tiny's slaapkamer in het huis aan de Meliestraat. Misschien was dat wel de reden dat zijn moeder ons regelmatig koffie kwam brengen.

”

slaapkamer in het huis aan de Meliestraat. Misschien was dat wel de reden dat zijn moeder ons regelmatig koffie kwam brengen.

Vlijmen is niet zo'n groot dorp, dus voor hetzelfde geld waren we elkaar al veel eerder tegengekomen. Maar als kind uit de Wolput mocht ik niet verder komen dan de RK Meisjes-school in de Julianastraat. De Meliestraat was toen nog te ver weg. Ik kende Tiny's zus Coby en ben in mijn tienerjaren wel eens bij hen thuis geweest. Het best herinner ik me zijn opoe Koosje, want die was de baas in huis. Zij woonde met Tiny's opa Martinus in het linker gedeelte van het huis en maande ons om vooral rustig te doen.

Helemaal onbekend met transport was ik niet.

Mijn moeder Dientje had een depot van Van Gend & Loos en mijn vader Bart reed voor die firma. Eerst met paard en wagen, later met een transportfiets met een groot rek voorop, waar ik als kind wel eens op mocht zitten. Daarna kwam er een Tempo bestelwagen. Als er op het station in Vlijmen een lading kwam voor de dorpen in de buurt, loste hij de wagon. Als kinderen hielpen we wel eens mee. Dat mijn vader overleed toen ik 12 was, had best impact. Maar mijn moeder was een zelfstandige vrouw. Na het overlijden van mijn vader zette ze het depot voort. Zij heeft het trouwens altijd goed kunnen vinden met Tiny's moeder.

Het liefst wilde ik iets met dieren doen. Thuis had ik een muis in een kooitje en regelmatig bracht ik gevonden katjes mee naar huis. Maar

in die tijd werd er voor je beslist. Ik ging naar de LEAO in 's-Hertogenbosch. Twee van mijn zussen zaten op kantoor bij Mommersteeg en ook ik ging daar op mijn zestiende aan de slag op de binnendienst verkoop.

We trouwden toen ik 20 was. Alles wat ik verdiende, ging naar ons nieuwe huis. De winst van het transportbedrijf was nodig voor de groei van de zaak. Vanuit de Wilhelminastraat nam ik voortaan de administratie en de planning voor mijn rekening. Ik beantwoordde de telefoon als er klanten belden. Onze chauffeurs haalden bij ons thuis hun nieuwe opdrachten op. Als zij 's avonds nog op pad moesten, zorgde ik dat er iets te eten was. Overleg met Tiny - het waren korte gesprekken - was overdag alleen maar mogelijk als hij op een plek was met een telefoonlijn. Het



1973: Trouwfoto met koets en paarden.

werk ging door toen de kinderen kwamen. Zelfs op het kraambed. De kraamhulp verplichtte mij om te gaan slapen, maar kwam al snel weer naar boven als er telefoon was.

Tiny zat na de overname van tribunebedrijf Suetens niet meer op de baan, maar op kantoor in Oirschot. Toen de tribunematerialen na de brand naar Nieuwkuijk werden gehaald, kwam er wel meer overzicht. Verhuizen van de Wilhelminastraat naar het witte huis aan de Kerkstraat in Nieuwkuijk deed ik trouwens niet met heel veel plezier. Het zag er schattig uit, maar was oud en tochtig. Bovendien moest ik via het kantoor, waar intussen ook mijn zwager Adriaan en enkele collega's werkten, naar de badkamer. Ook was het constant opletten geblazen of de poort wel dicht was. Want een terrein waar vrachtwagens

en heftrucks reden was niet ongevaarlijk voor twee kleine kinderen.

We zijn met niets begonnen. En eerlijk gezegd was het soms best spannend om leningen aan te gaan voor bedrijfsaankopen en de nieuwbouw. Belangrijke zakelijke beslissingen hebben we altijd samen genomen. Als Tiny zijn oog had laten vallen op een bedrijf dat hij wilde overnemen, zei hij: 'Zet vast iets op de rekening, want ik denk dat het vandaag gaat gebeuren'.

De periode tussen 1976 en 2000 was het meest hectisch. Opvoeden deden Tiny en ik samen. Maar overdag wilde ik er ook zijn voor Maarten en Ruud. Bij hun sportwedstrijden, zwemlessen, muzieklessen of als voorleesmoeder bijvoorbeeld. Onze vakanties stonden helemaal in

het teken van de kinderen. In de winter, als het laagseizoen was voor de tribuneverhuur, zochten we het liefst de zon op. Dat Tiny ook in vakantie-tijd veel telefoontjes moest plegen, namen we maar voor lief.

Tiny was er meer dan ik op gebrand dat Maarten en Ruud in de zaak kwamen werken. Van mij hadden ze gerust een ander vak mogen kiezen na hun studie. Hun inbreng in de zaak is in ieder geval altijd heel waardevol geweest. Zij kijken anders tegen dingen aan en hebben de bedrijfsvoering naar hun eigen hand gezet, passend bij de huidige tijd. Tribunes hebben echter nooit hun voorkeur gehad. Ik zag dat in de verhuur de drukte alsmaar toenam en was bang dat als er een medewerker zou vertrekken, alle last opnieuw op Tiny's schouders terecht kwam. Dus

*2013: Wij zijn al keilang samen.
(foto uitnodiging 40-jarig huwelijk)*



ik vroeg Tiny: 'Je wordt binnenkort 50. Wil je nog op dezelfde voet doorgaan? Misschien is het tijd om met de tribunes te stoppen'. Ik ben heel blij dat Van Stokkum in 2000 de nieuwe eigenaar werd. Ook voor onze tribunemedewerkers, voor wie het een prettige werkgever is.

Zelf kregen we na de verkoop wat meer lucht. Ineens was er tijd voor ontspanning. Voor vakanties, weekendjes weg, de 80 van de Langstraat, sport en de beesten in de tuin achter ons huis dat we in 1983 hebben gebouwd. Of voor de Vierdaagse van Nijmegen, waar we langs de tribunes wandelden die we zo goed kenden. Die welkome rust duurde natuurlijk niet lang, want altijd staan er nieuwe plannen op stapel.

Tiny en ik werken nog steeds in de zaak. Ik doe

een uurtje of tien per week de administratie. Tiny houdt zich bezig met het vastgoed, de inrichting van de magazijnen en met het contact met huurders en potentiële klanten. Dat Tiny ondernemend was, zag ik al vrij snel nadat ik hem leerde kennen. Ik vond dat toen al mooi. Altijd heb ik het volste vertrouwen gehad in de manier waarop hij zichzelf heeft weten te ontplooiën en we het bedrijf hebben kunnen ontwikkelen.

Tiny kan best zakelijk zijn en is resultaatgericht. Met spelletjes wil hij bijvoorbeeld altijd winnen. Als mens en als ondernemer is hij fair en integer. Ook naar relaties en medewerkers toe.

Daarbij is hij een echte familieman. We genieten van onze vakanties en weekendjes weg. Van

het eten met vrienden. Van onze kinderen, hun partners en natuurlijk onze kleinkinderen.

Ons bedrijf heeft nooit stilgestaan. We dachten altijd vooruit. Dat doen ook Maarten en Ruud, die inmiddels de eigenaren zijn geworden. Waarschijnlijk blijven we meewerken totdat het niet meer nodig is. De administratie en de logistiek worden steeds verder geautomatiseerd, dus er komt vanzelf het moment waarop Tiny en ik het bedrijf loslaten. Dat betekent dat we weer meer tijd krijgen die we verder kunnen invullen met hobby's, sporten en gezellige uitstapjes en etentjes met familie en vrienden. Zo lang we gezond blijven is het goed."



Diny en Tiny trouwen. Oudste zoon Maarten wordt geboren. Met het bedrijf volgt Tiny steeds hetzelfde scenario. Eerst zorgen voor capaciteit om vervolgens daarbij de juiste klanten te zoeken. Het bedrijf verhuist en groeit door. Tiny zoekt uitbreiding en krijgt interesse in de overname van een grote klant. Van Bijnen gaat in tribunes.

Trouwen en tribunes

Wilhelminastraat

Na twee jaar verkering zijn Diny en ik getrouwd. Het tijdstip had ook te maken met de aankoop van een grondstuk waar we ons oog op hadden laten vallen. Het lag aan de Wilhelminastraat, bij mijn ouderlijk huis om de hoek.

Op 18 december 1972 trouwden we daarom alvast voor de wet. Het was een kleine formele bijeenkomst op het Vlijmense gemeentehuis. Diezelfde dag nog zat ik op de vrachtwagen. Het feest kwam later. Veel later. Pas op 8 september 1973 hadden we ons kerkelijk huwelijk, met aansluitend een feest in het café aan de Meliestraat.

Onze nieuwe woning was intussen klaar. Een van de slaapkamers deed dienst als kantoor. Maar meer dan een tafel, een telefoon en iets om op te schrijven had je in die tijd niet nodig.

In 1976 stopten mijn vader en moeder met het café aan de Meliestraat. Dat was in de periode dat mijn zus Coby trouwde met Adriaan Boom, die op 1 januari 1975 bij ons in dienst was gekomen als chauffeur en monteur. Coby en Adriaan verbouwden het café tot woonhuis en namen het in gebruik als woning.



Trouwfoto: 8 september 1973.



1973: Henk en Cato van Bijnen, ouders van Tiny van Bijnen.



1977: Onze eerste aankoop in Nieuwkuijk bedoeld voor het Transport. Eerst ongeveer één jaar leeg gestaan. Diny (links op het muurtje) zag het in eerste instantie niet zitten om te verhuizen naar zo'n oud huisje.

Weinig begrip

Op een avond om elf uur belde de directeur van Mommersteeg op om een ritwijziging door te geven. Diny was echter hoogzwanger, had weeën en stond op het punt van bevallen. Hoewel we altijd voor hem hadden klaargestaan, konden we hem dit keer tot onze spijt dus niet helpen. Daarvoor kon hij maar weinig begrip opbrengen.

De laatste rit voor Mommersteeg bleek dan ook écht onze laatste rit te zijn geweest; van deze klant van het eerste uur hebben we nooit meer een opdracht gekregen.

Maarten

In de vroege ochtend van 16 april 1976 wordt in de Wilhelminastraat onze oudste zoon Maarten geboren. April is ook de maand waarin het graszaadseizoen wordt voorbereid. Dus toen de kraamhulp was gearriveerd, zat ik – twee uur na de bevalling – alweer op de vrachtwagen, geladen met lege kisten voor de Zeeuwse graszaadtelers. Diny kreeg het telefoontoestel en een kladblok op haar kraambed. Ze vertelde me later dat er een klant belde die hoogst verbaasd

“ Diny kreeg het telefoontoestel en een kladblok op haar kraambed. ”

was om Diny aan de lijn te krijgen. Zij was toch net bevallen?

Die hectiek was niet altijd fijn. Maar toch, we wisten dat we lopende afspraken hadden met onze opdrachtgevers en dat we hen simpelweg niet in de steek konden laten. Afspraak is afspraak. Daar dachten Diny en ik precies hetzelfde over.

Ruimtegebrek

Intussen stond de hele Meliestraat vol met vrachtwagens. En ook de Wilhelminastraat slibde aardig dicht. Wilde het transportbedrijf groeien, dan moest er iets gebeuren. De oplossing lag in Nieuwkuijk. Aan het eind van de Kerkstraat kwam de voormalige boerderij van loonwerker Van Eggelen te koop. Met enkele schuren en - belangrijker nog - voldoende ruimte voor de wagens. We



1975 auto volgeladen met tribunes voor Suetens Stalen Tribuneverhuur in Oirschot, het bedrijf dat ik nadien over heb genomen.

verhuisden het bedrijf en bleven nog enkele jaren wonen in de Wilhelminastraat. Het geld dat we verdienden hadden we nodig voor de steeds oplopende investeringen.

Tot op de dag van vandaag werken we eigenlijk vanuit diezelfde gedachte: om klaar te zijn voor nieuw werk, moet je eerst zorgen voor voldoende capaciteit. Dat wilde natuurlijk niet zeggen dat de drukte ons helemaal ongemoeid liet. Ik was volgens mij in die tijd krachtig, maar ook wat gejaagd. Als ik koffie dronk, trilde mijn lepelkje bij wijze van spreken in het kopje.

Tribunes

Jan Suetens, zo hoorde ik in de loop van 1976, wilde zijn bedrijf verkopen. Van origine was hij transportondernemer, net als wij. Het tribune-onderdeel had hij ooit overgenomen, waarna hij zich daar volledig op had toegelegd. De tribunes werden in eigen werkplaats geproduceerd en hadden een innovatief montage-systeem. Het was een goedlopende onderneming met mooie huurklanten, zoals RAI Amsterdam, Ahoy, Indoor Brabant en Holiday on Ice. We reden al ruim zes jaar voor hem. En zoals ik het zag, zat er voldoende

potentie in zijn bedrijf. Het werk – en de bijbehorende strakke planning – leverde hem een boel stress op. Een opvolger had hij echter niet. Ik vroeg hem of ik in aanmerking zou kunnen komen als koper voor zijn bedrijf. Hij lachte mij uit en zei me dat ik daar niet genoeg kapitaal voor had. Toen zijn vrouw er na een half jaar op terugkwam en vertelde dat Jan alsnog toe was aan de verkoop, besepte ik pas dat ik inderdaad niet genoeg geld op tafel kon leggen.

Samen met zijn accountant hebben we een huurkoopovereenkomst opgesteld. Het startbedrag van 50.000 gulden kon ik lenen bij de ABN. We hadden er een bedrijf bij!

Volledig eigendom

In 1977 zaten mijn vader, Annie, Coby en ik om de tafel. Mijn ouders hadden het gevoel het overzicht een beetje kwijt te raken. Helemaal raar was dat niet. Het transportbedrijf was verhuisd naar Nieuwkuijk, de administratie werd in de Wilhelminastraat gedaan en het tribunebedrijf stond in Oirschot. Het werd tijd om orde te scheppen in de bedrijfsstructuur. We kwamen in goede harmonie overeen dat ik vaders deel zou overnemen.

MAARTEN

**KLEIN
INTERVIEW
MET**





“ Dat niets vanzelf komt, hebben Ruud en ik al vroeg geleerd. ”

“Als kind had ik niet zo heel veel besef van wat zich achter onze poort afspeelde. Ik was nog een kleuter toen we van mijn geboorteplek aan de Wilhelminastraat in Vlijmen verhuisden naar de Kerkstraat. De bolderkar, de schommel in de voortuin en de zandbak waren veel belangrijker. Ik heb een fijne jeugd gehad. Aan onze vakanties heb ik bijvoorbeeld heel goede herinneringen. Mijn moeder was er als we uit school kwamen. Ons hele gezin at altijd samen, om klokslag half zes. Daarna kropen Ruud en ik met pa op de bank om Sesamstraat te kijken. Dat hij weer terugging naar de zaak als we op bed lagen, merkten we toen nog niet.

Pas later werd ik me bewuster van het bedrijf. Ik zal een jaar of 11 zijn geweest toen ik met de heftruck hielp bij het lossen van de pallets

met kisten gedorst graszaad. Op zaterdagen en in de vakanties vormde ik met vrienden een ploegje dat tribunekuipjes monteerde. Zo kon ik geld verdienen voor de dingen die ik graag wilde kopen. Want dat niets vanzelf komt, hebben Ruud en ik al vroeg geleerd.

Van jongs af aan was ik nieuwsgierig naar techniek. Ik bouwde constructies met Meccano en Lego en schroefde oude televisies uit elkaar om te kijken hoe ze er vanbinnen uitzagen. Toch heb ik uiteindelijk gekozen voor een opleiding Commerciële Economie. Voornamelijk vanwege het brede vakkenaanbod. Tijdens mijn stages heb ik ervaring opgedaan in andere branches en kreeg zelfs een baan aangeboden. Dat ik uiteindelijk toch in ons familiebedrijf ben gerold, kwam eigenlijk doordat mijn vader tegen

het einde van mijn studie in redelijke paniek vertelde dat onze loonadministrateur wegging. Of ik die taak een tijd wilde overnemen. Ik ben nooit meer weggegaan. Volgens mij had ik best ergens anders mogen gaan werken, al denk ik niet dat pa heel gelukkig zou zijn geweest bij dat idee.

Mijn functie heet officieel Warehousemanager. Daarnaast ben ik nog steeds verantwoordelijk voor onze salarisadministratie. Ruud en ik zagen de meeste kansen in transport en opslag. Tribunes waren niet ons ding. Nadat pa de tribunetak verkocht, viel er weliswaar een gat, maar het leverde ook kansen op. Want toen Schadébo de vrijgekomen ruimte ging huren, brachten zij hun eigen Warehouse Management System (WMS) mee. Dat was mijn eerste kennis-



Maarten op de oude spoorlijn. Tegenwoordig de Spoorlaan.

making met geautomatiseerd voorraadbeheer. Wat mij betreft luidde dat de nieuwe tijd in. Nadat Schadébo verhuisde naar Amsterdam, kwam er 10.000 vierkante meter vrij. Omdat we beseften dat er relatief weinig klanten in de rij stonden voor grote aaneengesloten opslagruimtes, hebben we flink geïnvesteerd in een upgrade van onze magazijninrichting en een eigen WMS.

Voortaan konden we de stellingen per palletplaats verhuren en daar meteen logistieke dienstverlening bij aanbieden, zoals containerlossing, ompakken, labelen en orderpicken. Samen met ons transportbedrijf en de verhuur van kantoren en hallen maakt dat ons aanbod compleet. Dit stelt ons namelijk in staat om elk type klant te ontzorgen. Het contact met onze



2018: Maarten en Max (foto: Judith Baas en Mabel Mangnus, verschenen in het boek Wij zijn Heusden).

huurders en transportklanten is uitstekend. We bieden hen veel flexibiliteit en een hoge servicegraad. Een goed voorbeeld vind ik de manier waarop we omgaan met de chauffeurs van onze opdrachtgevers. We vinden het niet meer dan normaal om hen netjes te woord te staan en snel te helpen. Dat is prettig voor hen en goed voor hun werkgevers, die daardoor hun werk graag aan ons uitbesteden.

Thuis, bij mijn vriend Max, vertel ik hooguit in hoofdlijnen wat er op de zaak speelt. Laat ons maar genieten van onze vrije tijd. We dansen samen in de topklasse en houden van dezelfde muziek. In ons huis ben ik degene van de techniek, waaronder een uitgebreid domoticasysteem. Max ziet dat soms met verbazing aan; van de meeste apparatuur weet hij bij



Maarten op kantoor.

wijze van spreken niet eens hoe die werkt. Privé en zakelijk houd ik het liefst zoveel mogelijk gescheiden. Het is fijn om binnen ons team - waarbinnen Marco Brouwer mijn directe collega is - samen te kunnen werken met mijn broer, vader en moeder. Het meeste werkoverleg voeren we als ik op donderdag met Ruud ga eten bij mijn ouders. En zelfs dan houden we onze besprekingen kort.

Dat neemt niet weg dat we nog volop plannen hebben. We zoeken het niet alleen in uitbreiding, maar vooral in verdere verbetering van ons aanbod aan onze klanten. Door een uitgekiend WMS, diverse opslagmogelijkheden, value added services en kantoren van uiteenlopende afmetingen, willen we hen alle ruimte bieden om zich te kunnen blijven ontwikkelen.”



11 jaar

Ik zat op een heftruck
heftruck kisten te
verzetten van van-
Engelen.

met toyota 30.

Ik heb al 1 rullit met
staellen lisen vallen.

3 kisten.

en 1x tegen de deur
aangereken.



Nieuwkuijk

Het Hoog

Onsenoort

Mariënkraak (Abdij)

Dekker

Lange Wier

Het Hoog

Abdijlaan

Mortel

naar s-Hertogenbosch

Kasteel van Drunen

Het Hof

RKO

Fabriek

Natuurbad

Nieuwkuijksche Boschje (Natuurreservaat)

Pompstation

DEEL 03

Periode: 1978-2000

Transport, tribunes en logistieke dienstverlening





Oktober 1978: Grond bijgekocht in Nieuwkuijk. In eerste instantie voor transport.

Zoon Ruud wordt geboren. Tribuneverhuur en transport blijken een goede combinatie. Na een verwoestende brand in Oirschot pakt het bedrijf de draad snel weer op. Dat leidt tot uitbreiding van het perceel in Nieuwkuijk. Omdat de tribunes steeds voor langere tijd zijn verhuurd, wordt de opslagruimte gebruikt voor de eerste ompakwerkzaamheden.

In stroomversnelling

Ruud

Op 30 juni 1978, we woonden nog altijd in de Wilhelminastraat, wordt Ruud geboren. Twee jaar na Maarten. Het gezin was compleet.

Toen Ruud vier maanden was, verhuisden we dan toch eindelijk naar het witte huis bij ons bedrijf aan de Kerkstraat, dat tot dan toe nog had leeg gestaan. We hadden dit steeds maar uitgesteld. Weliswaar zouden we dan dicht bij de zaak wonen, maar het woonhuis in de Wilhelminastraat was natuurlijk veel nieuwer en dus comfortabeler. Het tijdstip van de verhuizing was eigenlijk niet zo handig gekozen, want het graszaadseizoen was in volle gang. En dan is het doorgaans alle hens aan dek.

Verwoestende brand in Oirschot

Het veerijden hadden we ondertussen afgebouwd en de tribuneverhuur liep goed. We hadden dit bedrijf een jaar op proef gehad. Omdat de meeste opdrachtgevers jaarlijks één evenement organiseerden, had ik met elk van hen al eens kennis gemaakt. Gedurende die periode was ik ingewerkt door het personeel en hielp ik mee met de montage op de locaties in binnen- en buitenland.

Diny werkte vanuit Nieuwkuijk en combineerde de administratie en de planning met de zorg voor twee kleine kinderen. Zelf reed ik vanuit Oirschot naar alle windstreken. We zagen elkaar 's avonds laat. En zo ging dat dag in dag uit. Het was best een druk bestaan.

Tribunebedrijf in Oirschot afgebrand

OIRSCHOT - Een felle uit-slaande brand heeft nagenoeg het hele bedrijfspand van Suetens Stalen Tribune Verhuur b.v. aan de Haven op het industrieterrein van Oirschot verwoest.

Niet alleen het bijna vierhonderd vierkante meter grote pand, maar ook de inboedel zoals tribunes, staanplanken en honderden klapstoeltjes gingen verloren. Volgens voorlopige schattingen zou de schade zeker boven de miljoen gulden uitkomen.

Krantenbericht: November 1978.

“ De schade werd geraamd op 1 miljoen gulden. ”

Toen sloeg het noodlot toe voor Suetens Tribune Verhuur. Op een ochtend in november ging om 4 uur de telefoon: het bedrijf in Oirschot stond in brand. Het complete pand, 400 vierkante meter, was verwoest. Inclusief de hele inboedel. De schade werd geraamd op 1 miljoen gulden. Het was nog een geluk bij een ongeluk dat de meeste tribunes opgebouwd stonden op de diverse locaties, maar de ramp was er niet minder om.

Volledig eigenaar

Het merendeel van de materialen, waaronder stoelen, tafels en werkplaatsgereedschappen waren te vervangen. Het pand was niet ons eigendom en de incurante goederen die waren mee verbrand, hoefden niet te worden vervangen. Maar we moesten wel met spoed van alles gaan regelen, want de teruggekomen tribunematerialen lagen noodgedwongen opgeslagen op het terrein naast ons huis in Nieuwkuijk.

Omdat daar de wagens moesten staan, was er eigenlijk geen plek. We hebben spoedoverleg gevoerd met gemeente Vlijmen. Daar kregen we alle medewerking. Het gebied rondom ons grondstuk – tot dan toe landbouwgrond – was gelukkig aangewezen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein, dus we konden het buurperceel aan de Kerkstraat aankopen.



November 1978



November 1978: Schade na de brand

Begin 1979, direct na de afrekening van de brandschade, konden we uitbreiden. Nou hadden we met Jan Suetens in het huurkoopcontract al vastgelegd dat we het recht hadden om het bedrijf over te nemen. Met het verzekeringsgeld en een nieuwe banklening van de ABN hebben we daarom de huurkoopsom van het tribunebedrijf compleet afgelost en werden we in één klap volledig eigenaar. Dit werd op 19 juni 1979 beschreven bij de notaris. De bestaande schuren op ons terrein werden ingericht als laswerkplaats en houtbewerkingsafdeling. De uitbreiding namen we in gebruik voor de tribunematerialen. Een jaar later, in 1980, bouwden we daar voor dat doel een bedrijfshal.

De eerste ompakklussen

Ook de transporttak stond niet stil. Onze logistieke dienstverlening breidden we uit met de eerste ompakklussen. Daarmee konden we mooi de opslagruimten benutten wanneer de tribunes waren verhuurd.

“ In deze periode is de kiem gelegd voor de toekomst van onze hedendaagse logistieke dienstverlening. ”

Voor Thijssen verpakten we het glaswerk, dat op pallets aankwam, in dozen. Vaak waren het Coby en haar man Adriaan die deze werkzaamheden uitvoerden. Of we charterden andere familieleden en kennissen. In deze periode is de kiem gelegd voor de toekomst van onze hedendaagse logistieke dienstverlening.



1977: Paul Berkelmans (rechts) met onze allereerste inpakklus.



1977: Het inpakken werd nauwkeurig gagedeslagen door de kleine Maarten in het midden op de pallet. Mijn zus Coby (met rode jas) helpt ook ijverig mee.

PECH GEVALLEN

Transport betekent dat er altijd wagens met ladingen onderweg zijn. Dag in, dag uit. Zelfs de beste bestuurder kan niet elke situatie voorkomen.

In zeldzame gevallen betreft het een ongeval. Zeker als er sprake is van persoonlijk leed, hakt dat er enorm in bij alle betrokkenen.

In de meeste gevallen waarin het niet gaat zoals bedoeld, spreken we echter van pechgevallen. Waar we die kunnen voorkomen, doen we dat. Maar ook Van Bijnen is daar in zijn honderdjarig bestaan niet aan ontkomen.

Op deze pagina hebben we er enkele verzameld.



- 1 De vrachtwagen is verzakt en omgevallen op het land.
- 2 Trailer verzakt bij de voorpoten. Als de lading was vastgezet, was de trailer omgeslagen.
- 3 4 Adriaan en Paul namen de bocht verkeerd bij het wegrijden bij een zaadteler. De aanhanger belandde in de sloot. Paul (toen nog bijrijder) staat treurig achterop de wagen toe te kijken.

- 5 juni 2020: De complete straat en laaddocks stonden blank na een hoosbui. Gelukkig bleven de hallen droog.
- 6 Stefan van Opzeeland schept lege omgevallen blikjes op.
- 7 Paul Berkelmans was net één week in dienst bij een hallenbouwer en viel met de constructie naar beneden. Gelukkig was hij slechts lichtgewond. Daarna is hij weer snel teruggekeerd als

- chauffeur bij Van Bijnen.
- 8 1987: Gloednieuwe 30^{ste} DAF. Even daarna viel de heftruck van de oplegger en belandde tegen de cabine.
- 9 Een nog niet afgebouwde tribune gedeeltelijk omgegaan door een fikse storm.



De tribunemarkt vraagt om comfortabelere zitplaatsen. Dus worden er kunststof kuipjes ontwikkeld. Daarvoor moet wel de constructie van de tribunes onder de loep genomen worden. Het aantal wagens groeit ondertussen. De aankoop van een naastgelegen perceel maakt de bouw van een bedrijfshal mogelijk en biedt bovendien ruimte voor een nieuw woonhuis.

Nieuwe ideeën

Comfortabele kuipstoelen

Begin jaren '80 werden de evenementen groter en konden de organisatoren hogere entreeprijzen rekenen. In ruil daarvoor wilden ze de gasten meer comfort bieden.

Een van onze Belgische concurrenten, Arno Bosch, had een systeem met kunststof opklapbare stoelen. Ook onze tribuneclanten begonnen hier om te vragen. Daarom hebben we in een vrij korte tijd een eigen spuitgietmal laten ontwikkelen. Dat was met een kleine 40.000 gulden een behoorlijke investering. Met deze mal lieten we 30.000 stoelen produceren.

We gingen trouwens niet over een nacht ijs. In vergelijking tot de houten banken waren de kunststof zitplaatsen royaler van formaat. Onze

bouwploeg maakte diverse proefopstellingen. Een carrosseriebouwer, Joep Quirijns uit Sprang-Capelle, heeft de constructie van de trapopgang hiervoor helemaal opnieuw ontwikkeld. De maatvoering moest tot op de millimeter kloppen.

Metaalconstructeurs, zoals Arie van Veluw, die toen nog maar net was begonnen met zijn bedrijf, lasten de profielen voor de onderstellingen. Opgeteld konden we met de houten en kunststof zitplaatsen vanaf dat moment meer dan 100.000 toeschouwers van een zitplaats

voorzien. De tribunes bestonden uit losse componenten die efficiënt geladen moesten worden. Voor elke opdracht reden vele vrachtwagens vol onderdelen naar de locaties.



Diverse vrachten met tribunes.

Technische vragen

De roep om comfort hield hierna niet op. Organisatoren van grote evenementen wilden bijvoorbeeld een arena laten bouwen waarbij niet alleen de lange en korte zijden werden benut, maar waarbij in de hoeken werd doorgebouwd om meer mensen te kunnen plaatsen. Anderen vroegen om luxere loge-tribunes, afgebakend met scheidingswanden.

Om het publiek droog te houden, hebben we in die tijd ook overkapte tribunes ontwikkeld. Zelf ben ik niet zo technisch, maar met de juiste vakmensen, zoals tentenbouwer Veldeman, hebben we dit voor elkaar gekregen. Een overkapping was geconstrueerd als een halve tent, maar dan wel zodanig dat deze weer en wind kon doorstaan.

Tribunes in Duitsland

Om ook in Duitsland tribunes te mogen bouwen, moesten we aan strenge eisen voldoen. Daarom hebben we onze constructie laten onderwerpen aan een TÜV-test. Speciaal hiervoor heeft onze bouwploeg een test-tribune met 300 zitplaatsen neergezet op een plein in Duitsland. De test verliep positief.

De lassers moesten vanaf dat moment werken volgens een vastgelegd TÜV-protocol. Met het bouwboek op zak, waarin alles tot in detail beschreven stond, kwam ook de Duitse markt binnen bereik. Zoals Holiday on Ice, waarvoor we ook al in Nederland actief waren.



Overdekte loge vip-tribune voor Scania in Zwolle.



Overdekte vip-tribune voor de Hengsteshow in 's-Hertogenbosch.



Grote overdekte loge vip-tribune voor paardenconcorso in Geesteren.

Nieuwkuijksse tribunebouwer verwacht flinke groei

Van Bijnen nu ook in Duitsland

Door Frans van Halder

NIEUWKUIJK - Van Bijnen Transport en Van Bijnen Tribunes in Nieuwkuijk maken stormachtige ontwikkelingen door. Beide bedrijven groeien in de afgelopen jaren fors qua omzet en werkgelegenheid. Voor de bedrijven Van Bijnen zijn de Duitse grenzen nu zowat gelijktijdig opengegaan. Van Bijnen kreeg een vervoersvergunning voor West-Duitsland en hij kreeg bericht dat zijn tribunes voldoen aan de veiligheidsnormen die de Westduitsers stellen.

De toekomst voor Van Bijnen met zijn dertig medewerkers ziet er daardoor zonnig uit. Directeur Tiny van Bijnen (37) verwacht dat hij op korte termijn flink wat extra personeel kan gebruiken. Want hij wil zich behalve met de verhuur van tribunes ook met de productie van tribunes gaan bezighouden. Daar is een uitstekende markt voor weet Van Bijnen. De jaaromzet van f 5 miljoen uit het vorig jaar hoopt hij in de komende vijf jaar te verdubbelen.

Tiny van Bijnen is van oorsprong transportondernemer. Hij stapte op jeugdige leeftijd in het bedrijf van zijn vader. Negen jaar geleden nam hij een tribuneverhuurbedrijf in Oirschot over. De tribuneverhuur vormde een ideale combinatie met het transportbedrijf. Na een jaar brandde het bedrijfsspannd in Oirschot af en volgde de noodgedwongen verhuizing naar het industrieterrein langs de Maasroute in Nieuwkuijk. Daar werd het transportbedrijf met het tribunever-

huurbedrijf samengevoegd. Van Bijnen kocht in de afgelopen jaren in Nieuwkuijk achtereenvolgens 1800, 2000, 4500, 2000, 3800 en nog eens 2000 vierkante meter grond. De omzet in de verhuur van tribunes verviervoudigde in negen jaar tijd.

Slechts een enkeling in Nederland en België heeft nog nooit op een tribune van Van Bijnen gezeten. Of met klamme handen een examen gemaakt op een stoel en aan een tafeltje van dit Nieuwkuijksse bedrijf. Praktisch ieder groot evenement in Nederland en België wordt door het Nieuwkuijksse bedrijf voorzien van tribunes. Van Bijnen heeft 40.000 al of niet overkapte zitplaatsen in voor raad. Daarnaast kan het bedrijf ook 10.000 verhoogde staanplaatsen leveren.

Vergunning

Onlangs kreeg het Nieuwkuijksse bedrijf een vervoersvergunning voor twee vrachtwagens naar Duitsland. Zo'n vergunning is voor nieuwkomers moeilijk te krijgen.

Alleen wanneer niemand anders de aangeboden vracht wil vervoeren, krijgt een nieuwe ondernemer een vergunning. Bij Van Bijnen bestaat de vracht uiteraard uit tribunemateriaal. En voor dat materiaal kreeg de Nieuwkuijksse ondernemer recent de officiële toestemming om het in Duitsland op te mogen bouwen. "In Duitsland zijn de veiligheidsnormen veel stren-



In deze nieuwe hal in aanbouw gaat Tiny van Bijnen zelf tribunes maken.

(Foto Martin de Goede)

ger dan in Nederland. Het valt beslist niet mee om daar door de zeer strenge keuringen heen te komen zegt Van Bijnen. Een gevolg van die Duitse vergunningen is dat hij binnenkort zo goed als zeker twee grote evenementen in Berlijn van tribunes gaat voorzien.

Tiny van Bijnen schat dat hij in totaal zo'n veertig vrachtwagencombinaties met tribunemateriaal kan vullen. Een kleine greep uit de evenementen die hij van tribunes voorziet of voorzag: Circuit van Zandvoort, WK vier-spanen in Apeldoorn, Taptoe Breda, Billy Graham, Holiday on

Ice in Duitsland (en misschien ook in Engeland), Walibi en de Grand Prix in Zolder in België en de Sterrenslag in De Efteling. Gemiddeld verzorgt het Nieuwkuijksse bedrijf tien evenementen per week. In colonne trekken de vrachtwagens van Van Bijnen van evenement naar evenement. Momenteel bouwt Van Bijnen een nieuwe hal van 4000 vierkante meter in Nieuwkuijk. In die hal die exclusief de grond f 1,4 miljoen gaat kosten, zal de productie van een eigen ontwerp tribune met een klapstoel ter hand worden genomen. Daarnaast komt er een houtbewerkingsplaats, een laswerkplaats en een

werkplaats voor reparaties aan de twaalf vrachtwagencombinaties van het bedrijf.

"Wij pakken alles aan. Als een klant komt met een vraag en we hebben het niet, dan maken we het. Dat is niet alleen zo bij de tribuneverhuur; ook onze vrachtwagens passen we aan de eisen van onze klanten aan. Daarom zijn we ook zo groot aan het worden". Maar de belangrijkste factor die de voorspoedige groei van zijn bedrijf bepaalde is volgens Tiny van Bijnen het personeel. "Onze mensen willen goed werken. En dat maakt dat de klanten ons vertrouwen".

29 november 1986: Meer hallen nodig voor tribune opslag.

Niet alleen een goedgekeurd product is belangrijk voor onze Oosterburen, maar ook de communicatie eromheen. Talen sprak ik niet goed genoeg naar mijn idee, dus het leek me raadzaam om toch maar een opfriscursus Duits te gaan volgen.

Veel vertrouwen en weinig concurrentie

Succes op de tribunemarkt kon je alleen maar behalen door je afspraken na te komen en in te spelen op speciale wensen. Blauwe kuipjes? Natuurlijk kon dat. Waren er staanplaatsen nodig om zoveel mogelijk mensen te kunnen toelaten tot een evenement? Dan liet ons systeem het toe om de stoelen en banken weg te laten.

Ik denk dat onze opdrachtgevers veel vertrouwen hadden in de kwaliteit van onze tribunes en dat deze flexibiliteit ons een grote gunfactor heeft opgeleverd. Al hielp het natuurlijk ook wel mee dat er relatief weinig concurrentie was.

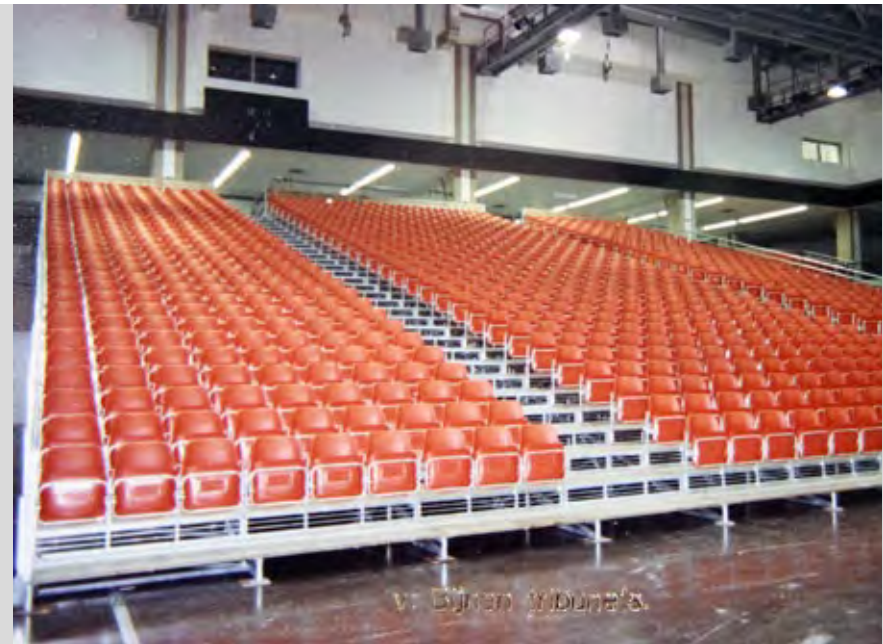
Na een jaar te hebben gedraaid vanuit Nieuwkuijk, hadden we alle organisatoren minstens één keer beleverd en hadden we onze reputatie definitief gevestigd. We konden evenementen aan ons binden als Jaarbeurs Utrecht, RAI Amsterdam, Holiday on Ice, Indoor Brabant, Amstel Gold Race, Davis Cup Tennis, Tour de France, WK Wielrennen Valkenburg en de Grand Prix op Circuit Zandvoort. Toen konden we afscheid nemen van de naam Suetens. Het werd Van Bijnen Tribuneverhuur BV.

Goede jaren

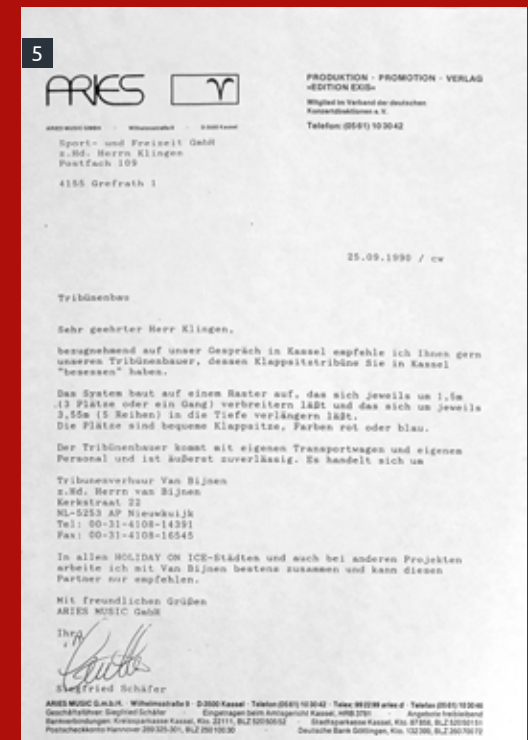
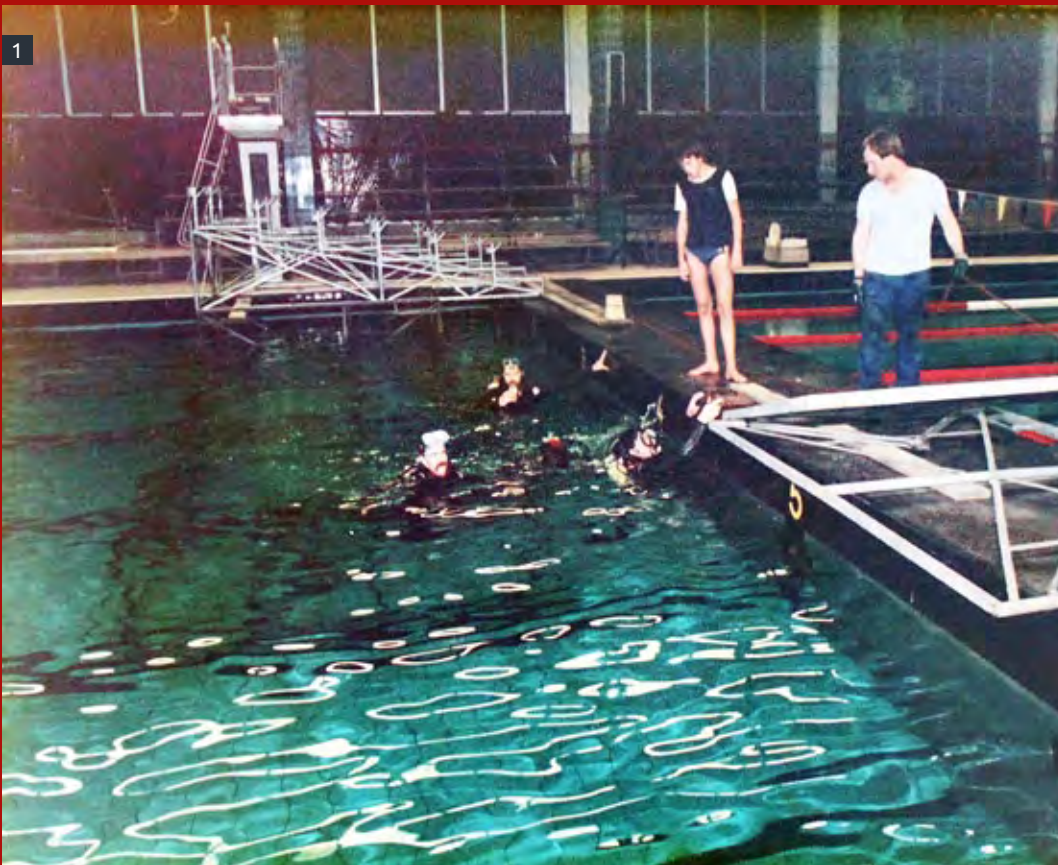
Het waren goede jaren. Ons bedrijf bloeide. Het wagenpark groeide naar twintig eenheden, waaronder zowel trekkers met opleggers als combinaties met een aanhanger. Deze werden afwisselend gebruikt voor tribunevervoer en de overige transportopdrachten. Vaak brachten we de tribunes naar locaties in Nederland, België en Duitsland en konden we retourvrachten laden. Zo reden we doorgaans niet leeg heen of terug.



Proefopstelling banken tribune voor TÜV-keuring in Duitsland.



Opklapkuipjes tribune in Messe Hal in Leipzig voor Holiday on Ice show.



1 Bert van Spijk (wit shirt) tijdens de bouw van een tribune in een zwembad met behulp van duikers. Onderbouw onder water, daarbovenop de tribune boven water.

2 Heineken Trophy tennistoernooi Rosmalen. Stadion met logeboxen ongeveer 10.000 zitplaatsen.

3 Een vracht tribunes voor de Grote Markt voor de Ommegang in Brussel. De dekzeilen namen we mee om de graszaadkisten te kunnen afdekken die we op de terugweg meenamen vanuit Zeeland.

4 April 1995: Bedankbrief van de organisatie Amstel Gold Race Wielrennen.

5 25 september 1990: Door de organisatie van Holiday on Ice werden wij in heel Duitsland aanbevolen.

In 1982 kochten we er een perceel bij aan de Kerkstraat. Daarop bouwden we een grote hal van 3.755 vierkante meter. Deze werd voor de helft gebruikt als werkplaats en voor tafels, stoelen en het kleinmateriaal dat niet nat mocht worden. De andere helft werd opslag. Zoals voor de zaden van Van Engelen en de bloempotjes van Ovito. Opslag en overslag werden hiermee volwaardige bedrijfsonderdelen.

Er was in die jaren veel economische welvaart, hetgeen onder meer leidde tot een grotere vraag naar conserven. Voor collega-transportbedrijf Hartog & Bikker, dat voornamelijk glaswerk en blik vervoerde en behoefte had aan opslagcapaciteit, was Nieuwkuijk strategisch gezien gunstig gelegen ten opzichte van hun klanten, waaronder Coca-Cola in Dongen, Heineken in 's-Hertogenbosch en Hak in Giessen. Tot op de dag van vandaag werken we samen; de ene keer als klant, de andere keer als opdrachtgever.



1984: Het huis is voorzien van zwart geschilderde dakpannen.

Een nieuw huis aan de Kerkstraat

In 1983 hebben we op de resterende 2.500 vierkante meter het woonhuis laten bouwen. Daar wonen Diny en ik nog altijd. Misschien was het wel te danken aan mijn agrarische afkomst dat we zoveel van dieren houden. Er kwam een pony, een hertje, een hangbuikzwijntje en zelfs enkele lama's. De veestapel werd wat kleiner toen we enkele jaren later een aantal meters van onze tuin afsnoepten voor de bouw van nieuwe hallen achter ons huis.



1985: De eerste hallen aan de Kerkstraat zijn reeds gebouwd.

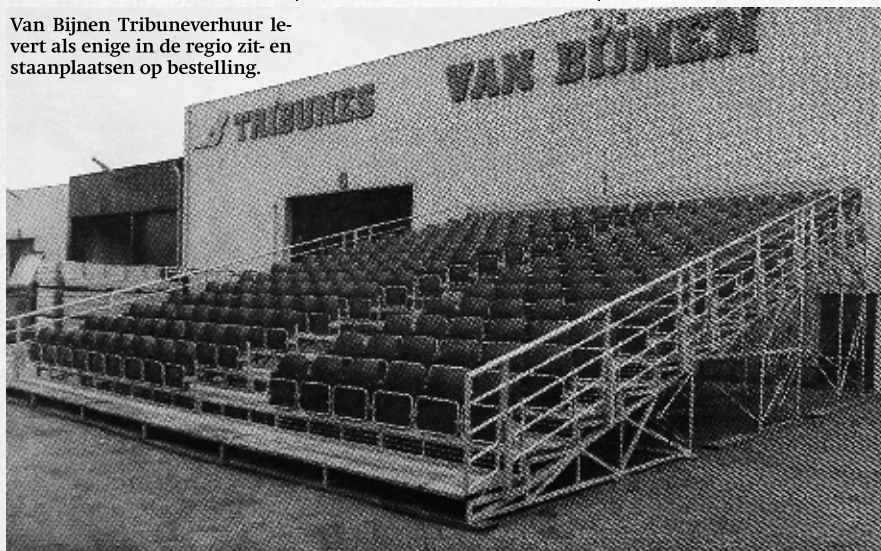
Capaciteit van 50.000 tribuneplaatsen

Twee zusterbedrijven van Van Bijnen trekken in transport en tribunes gelijk op

Vlijmense bedrijven blijken vaak familie-bedrijven te zijn. Dat is ook het geval met Van Bijnen. De Nieuwkuijke directeur T. van Bijnen is inmiddels de derde generatie in het nu 65-jarige bedrijf. Die 65 jaar betekenen absoluut niet dat de onderneming bejaard wordt of in de AOW gaat. Integendeel. Transport en tribune-verhuur zijn de twee poten van het bedrijf.

Beter nog: Van Bijnen Transport en Van Bijnen Tribuneverhuur zijn feitelijk twee aparte ondernemingen op hetzelfde adres. Hoe is het allemaal zo gekomen, is de stereotype vraag aan directeur Van Bijnen. Daarop verhaalt hij hoe de transport-poot vroeger is gestart met een paard en wagen. "Zo werden bijvoorbeeld de PNEM-masten de polder in gebracht. Later onderhielden we een lijndienst op Den Bosch en verzorgden ook het transport van vee naar de Bossche veemarkt. Tegenwoordig is het allemaal heel anders. De technologische ontwikkelingen zijn de afgelopen decennia hard gegaan. En het gevolg is dan ook dat we nu de meest moderne combinaties op de wegen hebben zitten. Vijftien om precies te zijn. Onze schuifzeilcombinaties

Van Bijnen Tribuneverhuur levert als enige in de regio zit- en staanplaatsen op bestelling.



zijn speciaal ingericht op middelzware en volumineuze ladingen. Zo hebben we constant vier wagens lopen voor de distributie van frisdranken voor een bekend buitenlands bedrijf. Graszaden, tuinmeubelen en kunststof artikelen zijn andere voorbeelden".

Natuurlijk is er een zekere ontwikkeling in het bedrijf, dat

zich niet uitsluitend op de regio rondom Vlijmen richt maar daar wel erg veel te vinden is.

Opslag en overslag van goederen komt steeds meer in zwang. De transportmarkt en de klanten vragen er gewoon om. Het uit Japan afkomstige JIT-principe zit daarachter en dat staat dan voor Just In Time. Dat "precies-op-tijd" leveren

Van Bijnen
Tribunes

Kerkstraat 22
Nieuwkuijk
04108-14391

brengt voor de klant uiteraard de kosten van voorraden sterk terug. Vandaar. Voor dat soort opslag heeft Van Bijnen maar liefst 8000 vierkante meter tot zijn beschikking. "Geheel geïsoleerd en met een vrije hoogte van 8½ meter" zo voegt Van Bijnen daaraan toe.

U2 concert

Een minstens zo sterke ontwikkeling vertoont het tribuneverhuur. Twaalf jaar geleden nam Van Bijnen dat bedrijf over. Het bestond toen overigens al bijna dertig jaar en Van Bijnen zorgde toen al een aantal jaren voor het transport van die tribunes. Deze branche floreert nu als nimmer tevoren en de vraag is amper bij te benen. Van Bijnen tribuneverhuur verzorgt daarbij alles: van transport tot opbouw en afbraak. De productie van de tribunes is ook grotendeels in eigen hand. Niet voor niets werken er ruim 45 mensen bij Van Bijnen's twee bedrijven. Door heel Europa worden die tribunes rondgereden. Sportevenementen, jaarbeurzen, noem het maar op. Voorbeelden: de EO-jongerendag (23.000 plaatsen), Indoor Brabant en

recent nog het U2 concert in de Amsterdamse RAI. En de RKC-tribunes vanzelfsprekend. Van Bijnen kan 40.000 zitplaatsen leveren en 10.000 staanplaatsen. Op dit moment dan, want de capaciteit wordt verder opgevoerd. Volgens directeur Van Bijnen is er een sterke tendens waar te nemen in de vraag naar luxere accommodatie. "Van houten bankjes zoals vroeger veel gevraagd werd, zijn dat steeds meer kunststof-kuijjes geworden. Tegenwoordig wordt ook veel gedaan op het gebied van de luxe en loge-achtige kleinere tribunes. Bijvoorbeeld voor de sponsors bij een bepaald evenement. En natuurlijk is dat dan allemaal overdekt. Tafels en podia worden op die manier evenzo steeds meer gevraagd. De kwaliteit wordt steeds belangrijker en gelukkig hebben we dat met onze eigen productie behoorlijk in de hand".



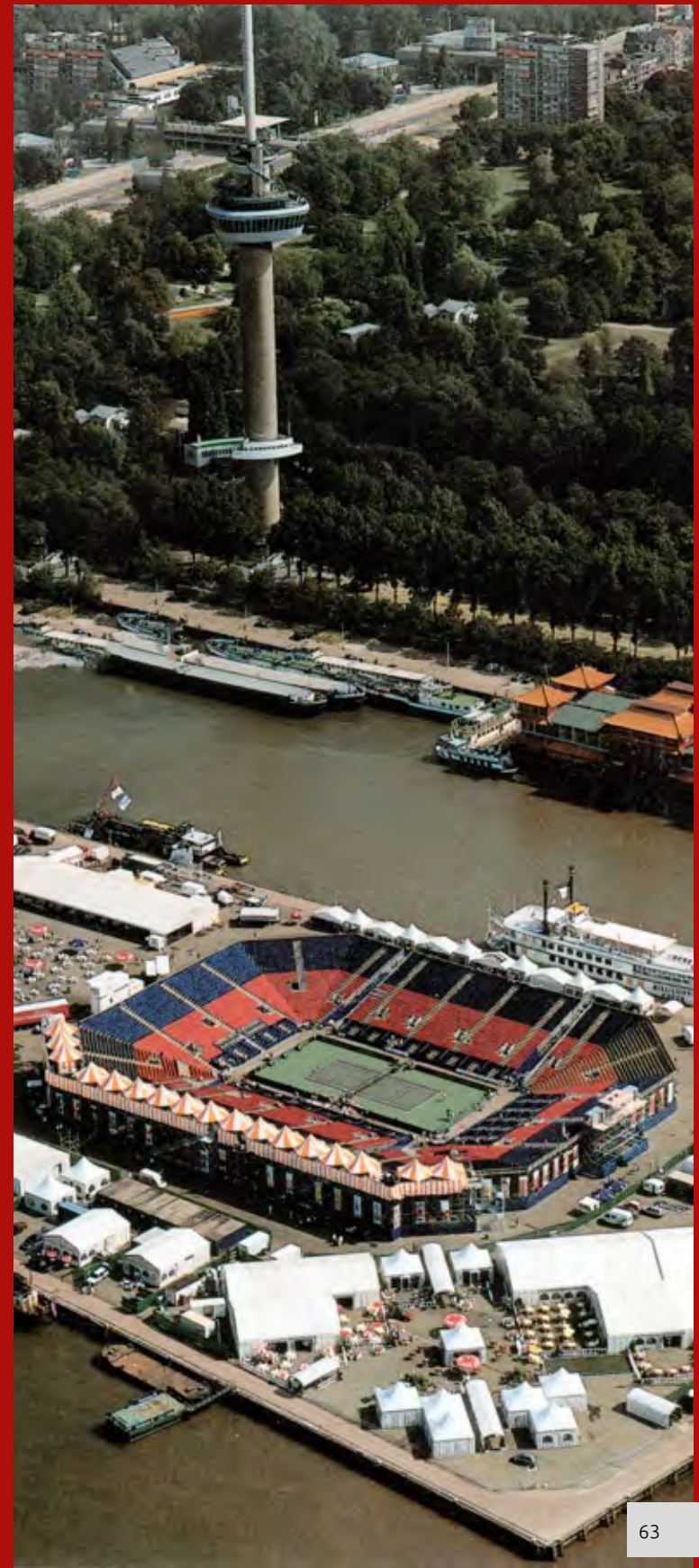
Eén van de combinaties van Van Bijnen Transport, zoals ze dagelijks over de wegen rijden.

Van Bijnen
Transport

Kerkstraat 22
Nieuwkuijk
04108-12515

1986: Opmars van zowel internationaal transport als tribuneverhuur.







De groei van het tribunebedrijf raakt in een stroomversnelling door de overname van concurrenten. Maarten en Ruud worden als tieners aandeelhouders in een nieuwe BV. Er komt nog meer grond bij. Nieuwe hallen worden gebouwd. Maar stilaan neemt Tiny misschien toch wat te veel hooi op zijn vork.

Overnames en stress

Een concurrent minder

Het constructiesysteem van onze tribunes maakte het mogelijk om snel te bouwen. Sneller dan onze concurrenten. Dat viel blijkbaar op, want in 1987 werden we benaderd door een tribunebedrijf uit Gasselternijveen, een kleinere verhuurder met een capaciteit van 2000 zitplaatsen. De eigenaren waren al wat ouder en wilden hun activiteiten verkopen. We waren er snel uit en kwamen een prijs overeen.

Ik maakte een afweging; hun tribunecomponenten waren niet uitwisselbaar met de onze, dus aan de materialen hadden we eigenlijk niet zo veel. Hun tribune verkocht ik daarom in gedeeltes aan diverse sportverenigingen.

Dit betekende in ieder geval een concurrent minder.

Van Varsseveld naar Nieuwkuijk

In 1990 gebeurde iets soortgelijks. Ditmaal meldde zich Barmantlo uit Varsseveld, een tribunebouwer die goed was voor in totaal 20.000 zitplaatsen. Hun systeem was weliswaar niet koppelbaar met het onze, maar had wel veel overeenkomsten.

Ook onze grootste concurrent, firma Kuijf uit Nieuwkoop met wie we veel samenwerkten, was door Barmantlo gepolst. Kuijf wilde echter, zo vermoedde ik, liever aan zijn eigen systeem vasthouden. Binnen de kortste keren had ik een

afsprake gemaakt in Varsseveld en ontving ik een lijst met de inventaris. Ik wist hoe hoog de prijs per zitplaats mocht zijn. Bovendien kende ik zijn klanten, onder andere de Nijmeegse Vierdaagse en de motorraces in Hengelo.

Op basis daarvan heb ik een bod gedaan. Direct na het zetten van onze handtekeningen heb ik het geld overgemaakt. Onze mensen op kantoor wisten wat ik die dag ging doen, dus na een telefoontje waren de vrachtwagens al onderweg om de materialen op te halen.

Misschien was het wel even wennen voor de voormalige eigenaar dat het zo snel ging, denk ik wel eens achteraf. Want het zal je gebeuren:



Oktober 1987: Onze 30e Daf, voor het vervoer van tribunes, een jubileum voor ons bedrijf. Vol trots namen wij deze feestelijk in gebruik. Maarten loopt met zijn lyra mee met Showband Nieuwkuijk. Ruud zit achter het stuur.



Sampras en Davenport winnen enkelspel op Wimbledon
Europees goud voor Anky van Grunsven



juni 1999: Kolossale tribune voor een paardendressuurwedstrijd waarbij Anky van Grunsven goud won.

direct na de verkoop waren zijn hallen en vrachtwagens leeg en stonden zijn tribunes in Nieuwkuijk. Kuijff was daarna onze enige overgebleven Nederlandse concurrent en collega.

De opslaghallen van Maarten en Ruud

Alles wat de zaak aanging, werd thuis altijd wel besproken. Maarten en Ruud waren dus al vroeg op de hoogte van het wel en wee van ons bedrijf en hielpen ook wel eens mee. Ze monteerden bijvoorbeeld kuipjes en schilderden tribunebanken. Maarten reed regelmatig op de heftruck en ik nam beiden wel eens mee naar de evenementlocaties om de tribunes te inspecteren.

Om alvast iets op hun naam te kunnen zetten, hebben we in 1992 een vastgoed-BV opgericht: Van Bijnen Logistiek Centrum. We hadden in de Kerkstraat een stuk grond gekocht van onze overbuurman Van Zon, die wilde stoppen met zijn boerderij. Daarop bouwden we 5.400 vierkante meter opslaghallen. Maarten en

Ruud werden hiervan ieder voor 49% eigenaar. Ze waren toen 14 en 16 jaar. Voor de namen van hun beheermaatschappijen hebben Diny en ik tijdens een etentje in Duitsland zitten puzzelen met hun doopnamen totdat we er twee hadden die we goed vonden klinken: Mahember en Rudriac.

Henk

In 1988 overleed mijn vader Henk, de tweede generatie in ons transportbedrijf en degene van wie ik het heb overgenomen. Mijn vader was tot kort daarvoor nog vrijwel dagelijks op het terrein te vinden, voornamelijk voor hand- en spandiensten. Hij haalde bijvoorbeeld de onderdelen toen we het onderhoud van de wagens nog in eigen werkplaats uitvoerden. Of materialen voor het onderhoud van de tribunes. Deze kleine boodschappen en klussen betekenden voor hem een zinvolle tijdbesteding. En ons allemaal gaf het wat lucht in de werkzaamheden van alledag. Hij werd om meerdere redenen gemist.

Langs de A59

Kantoorruimte hadden we verhoudingsgewijs niet veel. Met alle transportpersoneel, tribunebouwers en een technisch tekenaar was het oude witte huisje veel te klein geworden.

De volgende grondaankoop bleek echter nog wel wat voeten in aarde te hebben. Van Henk Brok kon ik een perceel kopen, naast het Logistiek Centrum, dat genoeg ruimte zou bieden voor kantoren en een halfopen overkapping voor de tribunes, die tot dat moment nog altijd buiten werden opgeslagen. We werden het onderling eens over de koop, maar bij de notaris bleek dat er geen bedrijfsvergunning op zat.

Gemeente Heusden, waartoe Nieuwkuijk sinds

de herindeling behoort, wilde bovendien een strook langs de A59 zelf aankopen. Dit hebben we in allerijl geregeld, zodat we met de bouw konden beginnen. Op het laatste moment besloten we de hallen toch te voorzien van een voorgevel. In 1999 waren ze gereed.

Stressen langs de Nürnberggring

Toen we in de jaren '80 onze kunststof kuipjes ontwierpen, keken we met een schuin oog naar die van onze Belgische concurrent Arno Bosch in Hamont. We kenden elkaar van de evenementen die we beleverden. Hij verhuurde zijn tribunes aan mooie grote evenementen in België en Duitsland, zoals de races op de Nürnberggring. We kwamen met elkaar in contact toen hij wilde stoppen. Bij de aankoop van zijn bedrijf kwamen

we overeen dat zijn bouwploeg ons zou kunnen bijstaan als dat nodig was.

Dat was achteraf gezien maar goed ook. Want eerlijk gezegd, bleken we met al die overnames toch wel wat te veel hooi op onze vork te hebben genomen. Bij een opdracht voor het circuit van Nürnberg bijvoorbeeld, waren de trainingen al begonnen toen we nog volop aan het monteren waren. Ondertussen moesten we geregeld racefans van de half afgebouwde zitplaatsen wegsturen. Dat was stressen. Het team van Arno Bosch werkte in dezelfde tijd aan de bouw van tribunes op het circuit van Silverstone en kon ons gelukkig nog enkele dagen bijstaan in Nürnberg. Daardoor waren we nèt op tijd klaar, voordat op zondag de races begonnen.



Tribunes voor de Formule-1 wedstrijd op de Nürburgring in Duitsland.

Tribunebouwer heeft zelf geen tijd om Tour te gaan bekijken

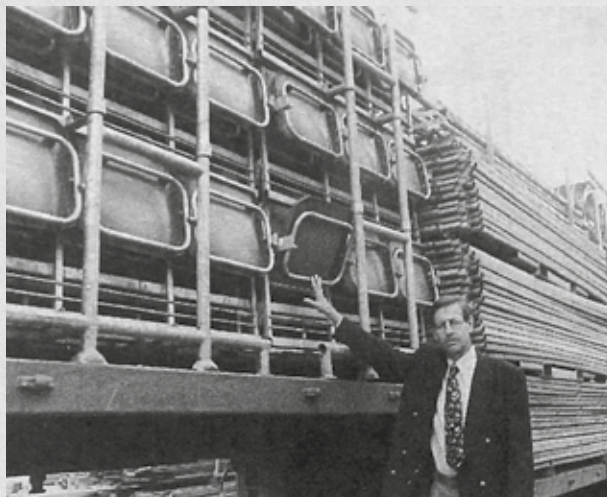
WAALWIJK - De Tour de France komt eraan. Nog een paar dagen tot zondag 30 juni, de dag dat 's werelds grootste wielercircus in onze regio belandt. Er zijn echter mensen die niet van het kleurrijke spektakel kunnen genieten. Zij moeten ervoor zorgen dat het publiek het naar zijn zin heeft.

Tiny van Bijnen, directeur van het Nieuwkuijke bedrijf Van Bijnen Internationale Tribuneverhuur en zijn personeel hebben ervoor gezorgd dat zo'n vijftigduizend mensen straks, als de renners voorbijrazen, een comfortabele zitplaats hebben.

Twee volle weken heeft het bedrijf nodig gehad om met inzet van al zijn personeel op dertig verschillende locaties langs het parcours tribunes te plaatsen. En om de grootste drukte het hoofd te kunnen bieden, zijn er voor het echte sjuwwerk nog uitzendkrachten aangetrokken. Al met al een tourklus die zo'n vijftig mensen twee weken werk biedt. "Dat was behoorlijk zweten. Dit is zonder twijfel onze grootste opdracht ooit."

Prachtige baan

En toch zijn ze wel wat gewend bij Van Bijnen. Tiny



■ **Tiny van Bijnen: "Het is behoorlijk zweten. Dit is zonder twijfel onze grootste opdracht ooit."**

Foto Gerard de Rooy

is sinds twintig jaar directeur van het tribune-verhuurbedrijf. "Echt een prachtige baan. Als tribunebouwers zijn wij altijd bezig voor het plezier of het feestje van anderen. Ook nu weer zal het er wel weer op uitdraaien dat we na twee weken van opbouwen zo blij zijn even een dag te kunnen uitrusten, dat we van die hele Tour de France uiteindelijk weinig zien. Terwijl ik toch een groot wielersliefhebber ben."

De tribunes van Van Bijnen staan bij alle grote evenementen in binnen- en buitenland. De toeschouwers van indoor Brabant, de familieleden die de stoere wandelaars van de Vierdaagse binnenhalen, ze zitten allemaal op stoelen van Van Bijnen.

"Wat ervaring betreft zit het dus wel snor. Het is alleen nog nooit voorgekomen dat we in twee dagen tijd op zoveel verschillende plaatsen tribunes moeten neerzetten. Dat is een behoorlijke uitdaging. Twee weken opbouwen en daarna ook weer twee weken afbreken."

Als tourstad is 's-Hertogenbosch voor de tribunes van Van Bijnen de belangrijkste plek. Hier komen onder meer tribunes bij het kantoor van het Brabants Dagblad aan het Emmaplein, op het anders zo verkeersdrukte Heetmanplein en vanzelfsprekend bij de start en finish in

en buiten de Brabanthallen en langs de Rietveldenweg. "Met name die Rietveldenweg dreigt nogal een probleem te worden. Deze weg geldt als een belangrijke aan- en afvoeroute voor diverse grote fabrieken en bedrijven. Onder meer Heineken heeft bezwaar gemaakt tegen onze aanvankelijke wens om de weg een nacht lang compleet af te sluiten zodat we snel de daar geplande tribunes konden plaatsen. Maar er is een compromis bereikt. De weg blijft gedeeltelijk open. Maar dat betekent wel dat wij minder snel kunnen bouwen."

In elk dorp

Behalve in 's-Hertogenbosch komen er ook comfortabele tribunes langs de rest van het tourparcours. Zowat in elk dorp waar de Tour doorkomt, staat wel een Van Bijnen Tribune.

"De renners komen zo wat voor mijn deur langs, het scheelt niet veel. Dat maak je gewoon maar één keer mee, een dergelijk evenement als dit. Prachtig gewoon. We krijgen ook veel telefoontjes van bedrijven of cafés waar de renners voorijzen. Als aardigheidje voor hun vaste klanten vragen die mensen ons om voor hun deur een tribune neer te zetten. Die vaste klanten betalen dan voor een hele dag genieten van de Tour, inclusief een comfortabele eerste rangs zitplaats. Leuk toch?"

Op de eerste rang



Wie afgelopen week in de Berkenstraat in Nieuwkuijk moest zijn, zal zijn ogen uitgekeken hebben. Op 7 mei trouwden Hedy en Eduard Berkelmans en collega's van de bruidegom wilden dit heuglijke feit niet ongemerkt voorbij laten gaan. Dat Eduard bij Van Bijnen Tribunes werkt, zal u inmiddels duidelijk zijn. En eerlijk is eerlijk, voor iedereen was er wel een zitplaatsje. Dat zijn collega's echter ook bij de huwelijksnacht eerste rang wilden zitten, zal het kersverse echtpaar minder gewaardeerd hebben. Of de bruid en bruidegom van deze grap begonnen te steigeren, is niet bekend. (Foto: Jos Verhoeven)

7 mei: Voormalig voorwerker Eduard Berkelmans gaat trouwen met Hedy. De hele buurt kon meegenieten met hun eerste huwelijksnacht.

Juni 1996: Topdrukke tijdens de doorkomst van de Tour de France Wielrennen door Brabant, die ook door Vlijmen kwam.



VAN BIJNEN LOGISTICS

VAN BIJNEN LOGISTICS

NIEUWKUIJK - NEDERLAND INT. TRANSPORT WAREHOUSING VANBIJNENLOGISTICS.NL

TRANSPORTMIDDELEN

Na een paard met wagen kwamen de eerste vrachtwagens, een Chevrolet, Bedford en Daf. Daarna volgden er nog vele, zowel bakwagens als trekkers met opleggers. Auto's die aan vervanging toe zijn, worden ingeruild voor nieuwe. De ontwikkelingen op milieugebied worden bij Van Bijnen Transport & Logistics op de voet gevolgd. Het huidige wagenpark voldoet aan de normen Euro 5 en Euro 6.

In 1976 was Van Bijnen een van de eerste transporteurs met een Kooi Aap, officieel een meeneemheftruck genoemd. Dat was in de tijd dat Van Engelen Zaden van zakken overschakelde op bulkkisten.

Om die op de wagen te zetten, was eigenlijk een heftruck nodig. Maar de meeste graszaadtelers hadden die niet. Een meeneemheftruck was een praktische oplossing en bovendien een echte noviteit in die jaren. Tegenwoordig zijn ze onmisbaar, onder andere bij het lossen van bouwmaterialen en andere zware of lange ladingen.

Intern transport gebeurt door heftrucks. Vroeger reden ze allemaal op diesel, totdat gas zijn intrede deed. Heftrucks die nu worden aangeschaft, zijn elektrisch aangedreven. Ze beschikken over een beeldscherm dat in contact staat met het

Warehouse Management System. De hefinrichting is voorzien van een camera om de pallets ook op grote hoogtes veilig in en uit de stellingen te kunnen nemen.

Voor het wagenpark is de huidige tijd misschien wel een keerpunt. Het wachten is namelijk op het moment dat een alternatieve vrachtwagenbrandstof als LNG op meer plekken verkrijgbaar is of totdat elektro- of waterstofmotoren een grotere actieradius krijgen. Want de auto's, met een bruto gewicht tot wel 50 ton, moeten natuurlijk wel efficiënt hun kilometers kunnen maken.



- 1 Combinatie met meeneemheftruck achterop.
- 2 1975: Het was dikwijls hard werken. De pakken hooi of stro werden met de hand geladen en gelost. Ze moesten zorgvuldig worden afgebonden of afgezeild.
- 3 Vrachtwagen met aanhanger.
- 4 Inmiddels uitgebreid naar 10 vrachtwagencombinaties.
- 5 Voor het vervoer van Spa werden 2 tot 3 auto's onafgebroken ingezet.
- 6 Vrachtwagen voor hal 5.
- 7 Speciaal transport voor een straalbedrijf in Waspik.



- 1 Vrachtwagen volgepakt met tribunes en 2 heftrucks.
- 2 1976: Tiny met de eerste Kooi Aap bij de boeren / telers in Zeeland en de Noordoostpolder om lege kisten te bezorgen. Na het vullen met graszaad, werden ze weer opgehaald.
- 3 Vracht voor Van Engelen met graszaadkisten die met losse zeilen werden afgedekt.
- 4 Vrachtwagen met aanhanger.
- 5 Koelwagen om komkommers naar de veiling in Naaldwijk te brengen voor voor de telers Sjaak Verhoeven in Haarsteeg en Muskens in Elshout.
- 6 Aanhanger met heftrucks.
- 7 2012: Vrachtwagen voor het nieuwe kantoor.
- 8 Van Bijnen beschikte over een Volvo en een Daf en over ongeveer 25 containerbakken die we bij de telers op het land plaatsten voor het transport van gedorst graszaad.
- 9 DAF Containerwagen op het land.
- 10 Transport van frisdranken vanuit Spa naar Albert Heijn in Tilburg. Moest met zware zeilen bedekt worden en met spanbanden vastgezet.
- 11 1974: Fruittransport voor Van Kessel in Velddriel vanuit Zeeuws-Vlaanderen. Deze werden met een heftruck geladen. Hiervoor werden veilingkisten gebruikt die één voor één met de hand gestapeld werden.
- 12 Om te lossen moest de chauffeur met de auto letterlijk de 'bietenbrug' op.
- 13 Bietenwagen voor het oogstseizoen in oktober, november en december.







De vierde generatie staat te trappelen. Maar Maarten en Ruud weten wat ze willen. De focus komt wat hen betreft namelijk te liggen op logistieke dienstverlening. Daarom moeten er knopen worden doorgesneden. Het gevolg: Van Bijnen neemt afscheid van tribuneverhuur. De hallen staan leeg.

Logistiek en opslag

Maarten en Ruud komen in het familiebedrijf

Was het ideaal, een logistiek bedrijf in combinatie met tribunebouw? Alles bij elkaar werd het allemaal te groot en te veel.

Het was eind jaren '90 letterlijk dag en nacht werken. Tijd voor Diny en de kinderen was er eigenlijk niet. Er moest iets veranderen.

Maarten en Ruud waren op dat moment rond de twintig en studeerden nog. Ik had al wel eens vaker een balletje bij hen opgegooid en hun gevraagd of ze na tijd in het bedrijf wilden komen werken. Toen een van onze kantoor-

medewerkers vertrok, heb ik Maarten voorgesteld om tijdelijk die taak over te nemen. Dan kon hij later altijd nog zijn eigen weg gaan, dacht ik erbij.

Van Ruud was al vrij snel duidelijk dat hij interesse had in de zaak. En, zoals dat gaat in een familiebedrijf, Maarten bleef. Hij en Ruud vulden elkaar goed aan en ik stimuleerde hen in hun samenwerking. Ze werden onmisbaar.

Over de toekomst

Maarten en Ruud hadden duidelijk een idee over de toekomst van ons bedrijf en tribuneverhuur paste niet helemaal in dat plaatje. Onder het

eten spraken we er wel eens over. Hun hart lag meer bij opslag en transport. Het ontwerpen, bouwen en iedere keer een volgende deadline, trokken een wissel op onze organisatie. De druk was op dat moment dan ook hoger dan we wilden. Ik zinde op een oplossing. Aan de bank had ik al eens gevraagd of ze een overnamekandidaat wisten. Al vrij snel brachten ze ons in contact met een durfinvesteerder die er geen gras over liet groeien en met een voorstel kwam. Hij wilde echter dat ik mijn werkzaamheden als directeur nog 5 jaar zou blijven uitvoeren. Dat was nou net wat ik niet wilde, dus ik heb vriendelijk bedankt.

Van Stokkum overweegt tribuneverhuur

Ergens in 1998 sprak ik de broers Carlo en Robert van Stokkum. We kenden elkaars bedrijven natuurlijk best goed. Van Stokkum was in 1968 immers onze eerste grote transportklant. Bovendien huurden wij regelmatig stoelen van hen en zij onze tribunes. We waren collega en concurrent en kwamen elkaar tegen tijdens de opbouw van de grotere evenementen waar wij beiden leverancier waren.

Zij hadden ruimte genoeg, aangezien ze net het voormalige veilingterrein in Drunen gekocht hadden. Ze lieten doorschemeren dat ze naast stoelenverhuur ook overwogen in tribunes te stappen. Ze hadden gehoord over de overname van Arno Bosch en vroegen: 'Of wil jij soms van je tribuneverhuur af?'. Daarmee was feitelijk de eerste stap in het overnameproces gezet.

Onverminderd door

De gebroeders Van Stokkum hadden waarschijnlijk al wel een vermoeden dat hun kansen op succes op de tribunemarkt zouden

slinken als ik dat bedrijfsonderdeel aan een ander zou verkopen. Met daarbij ook nog eens het risico dat ze daardoor geen stoelen en tafels meer konden verhuren aan onze evenementen. Dus we startten de eerste gesprekken.

We werden het echter in dat jaar niet eens. Dat was voor ons toch wel even doorbijten. We moesten er nog harder tegenaan. Want juist in de periode dat we de tribunes van de hand wilden doen, konden we omzetverlies natuurlijk niet gebruiken. In plaats daarvan wisten we zelfs nog enkele nieuwe evenementen binnen te halen. Ik vermoed dat ze bij Van Stokkum ook wel merkten dat we onverminderd doorgingen. Hun peilstok was namelijk het groeiend aantal evenementen waaraan zij de bijbehorende tafels en stoelen leverden.

Lunchafpraak op neutraal terrein

Een half jaar later, het was inmiddels 1999, vroeg Carlo om een lunchafpraak. Het liefst op neutraal terrein, omdat het anders wel duidelijk was dat we met elkaar spraken. We kozen Motel

Van der Valk in Vught. Daar werden we het eens over wat er wel en niet tot de overeenkomst zou behoren. Ook over de prijs en de ingangsdatum kwamen we tot overeenstemming.

Het klantenbestand, de bouwploeg, de heftrucks en enkele trailers maakten deel uit van de deal. De transportchauffeurs bleven gewoon bij ons in dienst. Onze bouwploeg brachten we kort daarna op de hoogte. Ergens vonden we het jammer; het waren harde werkers en we hadden het altijd goed met elkaar kunnen vinden.

Leegte

Zodra Van Stokkum in december 1999 het afgesproken bedrag had overgemaakt, gingen de materialen over naar Drunen. De officiële overdracht vond formeel plaats op 1 januari 2000.

Misschien voelde ik toen wel de leegte die ik ook had achtergelaten bij de tribuneverhuurders die we eerder zelf hadden overgenomen. Boter bij de vis betekende, zo merkte ik, dat

Van Bijnen Tribunes marktleider in Nederland

“Nieuw bedrijfspand na sloop boerderij”

Van Bijnen op het industrieterrein van Nieuwkuijk-Noord levert tribunes en aanverwante zaken, verzorgt transporten en heeft opslagruimte in de aanbieding. Alle bedrijfsonderdelen groeien. Na de grote vakantie zal een nieuw bedrijfspand pal naast de Maasroute verrijzen. In het kader van de reeks ‘Langs de Maasroute’ namen wij een kijkje achter de schermen.

door Anton van Bijnen

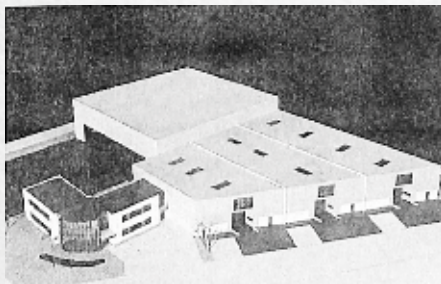
Voor directeur Tiny van Bijnen is het duidelijk dat de doorkomst van de Tour de France enkele jaren geleden een van de mooiste projecten van zijn bedrijf is geweest. Langs een groot deel van het parcours, onder meer tussen Nieuwkuijk en Den Bosch, zorgde Van Bijnen op diverse plaatsen voor comfortabele zittribunes, podia en andere faciliteiten. Ook de medewerkers vonden het prachtig om in de eigen omgeving zoveel werk te verrichten. Manifestaties als het WK-wielrennen in Valkenburg in '98, Indoor Brabant, de Daviscup op de Müllerpier in Rotterdam, taptoe Breda, Holiday on Ice en het tennistoernooi in Rosmalen waren natuurlijk al heel aardig, maar de Tour kwam daar nog een stukje bovenuit. Langs de Maasroute liggen nu al meerdere bedrijfsgebouwen imponerend groot te wezen.

Tiny van Bijnen: “In september oktober kan begonnen worden met de bouw van een nieuw kantoor annex opslagloods pal langs de A59. De gemeente heeft met de bewoner van die boerderij afgesproken dat hij elders gaat bouwen. Als de verhuizing achter de rug is,

kantoorruimte is nu nog in dat kleine huisje bij de al bestaande loodsen gevestigd. Van Bijnen: “Ons nieuwe bedrijfspand wordt gebouwd in het verlengde van de rooilijn van het Hercuton-Ad Bouwman-complex. Alle materialen die nu nog in de openlucht opgeslagen liggen, zullen er onderdak vinden. Die kuipstoeltjes daar zijn wel beschermd tegen UV-straling, maar ze worden toch niet beter van een langdurige blootstelling aan fel zonlicht. Wij bergen al onze spullen graag goed op”.

Exansief

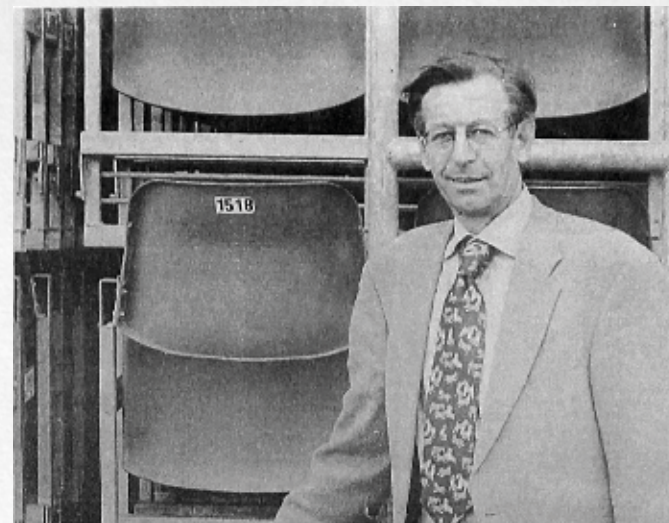
De directeur legt uit dat zijn bedrijf al ruim 65 jaar bestaat als transportonderneming. Oorspronkelijk was het gevestigd aan de Meliestraat in Vlijmen, waar de trucs langs de weg geparkeerd stonden. Een van zijn klanten was een bedrijf in tribunes uit Oirschot, dat hij kon overnemen. Zo'n twintig jaar geleden begon de gemeente Vlijmen percelen op het nieuwe industrieterrein in Nieuwkuijk-Noord aan te bieden. Van Bijnen zag daar de mogelijkheid om zijn parkeerproblemen op te lossen en tegelijkertijd de tribunes beter op te bergen. Daelmans was nog vlugger, maar Van Bij-



Maquette van het nieuwe bedrijfspand. (Foto: Van Bijnen)

gaat die boerderij plat en beginnen wij met de bouw van onze nieuwe uitbreiding. Kijk, op deze maquette kun je zien hoe het gaat worden”. Aan een vertrouwde grote Van Bijnenloods wordt een nieuwe kantoorruimte, in een veel opener architectuur, vastgebouwd. De

nen bouwde als tweede op het nieuwe industriegebied. Met de voortvarendheid van dynamisch ondernemer bouwde Tiny van Bijnen iets te veel bedrijfsruimte. Al snel bleek hij daarmee een aantal klanten die juist wat krap in de opslagloodsen zaten, extra service te



Directeur Tiny van Bijnen: “Wij bergen al onze spullen graag goed op”. (Foto: Hein Kunzler)

kunnen bieden. Het nieuwe onderdeel op 'n overslag' werd aan de bedrijfsformule toegevoegd. Vooral 'volumegeederen' worden in de 12 meter hoge hallen opgeslagen. Pallets met (lege) bier- en frisdrankblikjes, houten kisten met graszaad van Cebeco, stapels met dozen vol plastic plantepotjes van Ovitro, glazen (bier) flessen uit Leerdam, Schiedam en Maastricht. Het bedrijf heeft ook in Waalwijk nog twee opslaghallen en in Giessen één hele grote samen met een ander bedrijf. Van Bijnen is ook op dat andere bedrijfsdeeldeel expansief. In januari werd een tribunebedrijf in Hamond, België overgenomen. In België werken 9 personeelsleden, in Nederland/Nieuwkuijk 60 in vaste dienst en 's zomers nog zo'n 15 tijdelijke uitzendkrachten. Achttien kolossale vrachtwagencombinaties en opleggers zorgen voor een vlekkeloos vervoer van onder andere de volumegeederen en lengte- en breedte transporten.

Snel parallelweg

Tiny van Bijnen: “Met onze tribunes verzorgen wij alle grote evenementen in de Benelux en vaak ook in Duitsland, Denemarken en Tsjechië. In Nederland zijn wij wel de grootste. We zijn ook de “tijdelijke oplossers” bij problemen van sportclubs: Vitesse, FC Utrecht,

de Graafschap; heel veel ploegen hebben wij geholpen bij tijdelijke tribuneproblemen. Wij maken ook overdekkings- en tribunes in de Arena-opstelling waarbij de hoeken doorlopen. Dat kan anders niemand in Nederland. Ook kunnen wij de grootste overspanning maken; 450 meter is geen probleem. Wij kunnen royaal 100.000 mensen een zitplaats bieden op een lekker kuipstoeltje of zetelend op een luxe VIP-tribune. Om de 5 jaar wordt ons materiaal aan de strenge TÜV-keuring onderworpen. Hoe tribunes gemaakt worden? Dat gebeurt met module-elementen en vaste ijzeren frames. Het lijkt wel wat op een blokkendoos-systeem. De stoeltjes zijn nu bijna altijd opklapbare kuipstoeltjes in diverse kleuren. Bij vervoer van onze tribunes en transporten voor klanten werken wij wel via het computerprogramma van Transport & Logistiek Nederland (TLN). Als wij met te veel wagens met vracht naar bijvoorbeeld Neurenberg moeten, dan geven we een deel van het transport soms aan een collega-vervoerder. Voor de terugrit uit Duitsland krijgen wij dan dikwijls een lading van dat collega-bedrijf aangeboden. Nee, de concurrentie op de transportmarkt zorgt ervoor dat de winstmarges sober zijn. Bij het verzorgen van een

evenement nemen wij meestal onze eigen heffrucks mee. Het is pittig werk met die ijzeren en houten onderdelen. Zware gewichten kunnen met de hefftruck getild worden. Rond de 45 kilo kan prima door twee medewerkers samen gedragen worden. Onze mensen vinden het vooral mooi dat ze overal naartoe kunnen. Soms moet je iets bouwen midden in een weiland, dan in het centrum van een stad op de markt. Wij hebben medewerkers met wisselende leeftijden en die krijgen passend werk. Er zijn genoeg die al heel lang bij ons werken, soms wel veertig jaar. Wij hebben nu 40 à 45 duizend m² bebouwd en onbebouwd bedrijfsterrain. Onze omzet bedraagt 15 miljoen gulden, maar daarbij moet je je realiseren dat wij een dienstverlenend bedrijf zijn. Wij maken geen producten. Twintig jaar geleden? Toen haalden we zo'n 1,5 miljoen omzet. De gemeente? Daar hebben we nooit over te klagen gehad. Ook als wij weer meer industriegrond nodig hadden, werkte men steeds goed mee. Ik hoop voor de Nieuwkuijkers wel dat er haast gemaakt wordt met het aanleggen van die weg parallel aan de A59 over de oude spoorbaan. Bij ons komen 50 à 60 vrachtauto's per dag, die nu allemaal door Nieuwkuijk moeten”.

onze buitenterreinen van de ene op de andere dag leeg waren. Datzelfde gold voor een groot deel van de hallen. En dat terwijl we net hadden uitgebreid met 4.580 vierkante meter opslagruimte. Ook ons nieuwe kantoor, dat op dat moment werd afgebouwd, was een grotere jas dan we nodig zouden hebben.

“ Ons nieuwe kantoor was een grotere jas dan we nodig zouden hebben ”

Van ons wagenpark gingen 4 wagens voor Hartog & Bikker rijden. Voor de overige hadden we tijdelijk geen ritten. Met het halen en brengen van de tribunes hadden we per slot van rekening altijd kunnen zorgen dat ze nooit leeg heen of terug hoefden te rijden, maar zonder retourvrachten was het ingewikkeld om transport kostendekkend te krijgen.

De Scherper 19 mei 1999: In eerste instantie sloop voor uitbreiding tribuneverhuur, nieuw kantoor en opslaghallen.

Toen dit project bijna klaar was werd het tribunebedrijf verkocht aan Van Stokkum.

LANGDURIGE DIENSTVERBANDEN



De medewerkers van Van Bijnen Transport & Logistics voelen zich blijkbaar goed thuis bij het bedrijf. Er is weinig personeelsverloop. Dienstverbanden van 25 en 40 jaar of langer zijn geen uitzondering. Tiny:

“We hebben een fantastisch team in een mooie leeftijdenmix van jong en oud. Een sollicitatie-

“ We hebben een fantastisch team in een mooie leeftijdenmix van jong en oud ”

gesprek is het begin van een samenwerking. We zoeken mensen met een juiste mentaliteit. Bij elke kennismaking zoeken we naar een bepaalde energie, gedrevenheid, sociale vaardigheid en collegialiteit, want daarmee houdt een relatie het langst stand. Iemand moet bereid zijn om verantwoordelijkheid te nemen voor zijn of haar werk. Andersom geldt dat ook. Als een medewerker door omstandigheden zijn of haar taak niet meer kan verrichten, zoeken we naar alternatieven. Een chauffeur die niet meer kan rijden, functioneert misschien nog heel goed in het magazijn of op kantoor. Wanneer er bij een goede medewerker persoonlijke omstandigheden spelen, gaan we gerust in overleg om te kijken of we tijdelijk ondersteuning kunnen bieden.”

Er zijn nog andere manieren waarop Van Bijnen Transport & Logistics medewerkers lang bij zich weet te houden. De attentheid van Diny speelt daarin een grote rol. Zij houdt haarfijn bij wanneer iemand iets bijzonders te vieren heeft, zoals een jubileum. Een 12,5-jarig dienstverband gaat niet voorbij zonder een bloemetje. Bij 25 jaar krijgt een medewerker een bonus en bij 40 jaar ontvangt de jubilaris niet alleen een bonus, maar wordt deze ook getrakteerd op een etentje voor het hele gezin. De medewerkers vieren natuurlijk ook alle jubilea en andere belangrijke momenten mee.

Dit zijn onze medewerkers met een uitzonderlijk lang dienstverband die niet onvermeld mogen blijven. We zijn hun dankbaar voor hun inzet.



Jan Klokgieters tijdens een rit in Spanje. Hierna door naar Groot-Brittannië.

40 jaar en langer in dienst

Adriaan Boom
Joop Kivits
René Rubers
John Strengers
Paul Berkelmans

25 tot 40 jaar in dienst

Jan Klokgieters

12,5 tot 25 jaar in dienst

Stefan van Opzeeland
Joost Klijn
Lia Bergmans
Michael de Loijer

Tot 12,5 jaar in dienst

Wim Peijnenborgh
Thom van Delft
Ruud Oosterlee
Harry Coppens
Marco Brouwer
Haydie van der Helm
Mohamed Aadan
Stan Schuurmans
Leo van de Goorbergh
Marin den Haan
Patrick Lourenz
Jordy van den Broek
Diel van Opzeeland



2020: Vlaggen van een paar huurders, samen met de Brabantse vlag.

Het is het jaar 2000. De nieuwe kantoren zijn klaar en aan de nieuwe hallen wordt de laatste hand gelegd. Eigenlijk nog zonder dat er een bestemming voor is. Ondertussen genieten Diny en Tiny van iets dat er voorheen nauwelijks was: vrije tijd. De situatie verandert snel als zich een nieuwe grote klant aandient. Om de hoek komen bovendien twee interessante panden te koop.

Het juiste moment

Rust in de tent

De zaak was altijd mijn tweede huis geweest. Of misschien wel mijn eerste. Het kostte wat aanpassingsvermogen om te leren omgaan met meer vrije tijd. We zijn altijd al van de klok geweest, omdat je dan efficiënt gebruik maakt van je dag. 's Avonds ging ik altijd terug om te werken. Maar dat hoefde nu niet meer. Maarten en Ruud regelden de transporten en logistieke dienstverlening. De tribunes waren vertrokken. Kortom: er was rust in de tent.

We genoten van weekendjes weg, wintersport en onze zomervakantie. Ook met de kinderen en hun partners. Al kan ik niet ontkennen dat we het gehaaste weekritme maar moeilijk konden

loslaten. We bezochten – nog steeds trouwens – gerust meerdere steden op één dag, zonder het gevoel iets gemist te hebben.

Meer mogelijkheden

Natuurlijk hadden we altijd al wel tijd gemaakt om af te spreken met vrienden of om op vakantie te gaan. Maar het jaar 2000 gaf gewoon wat meer mogelijkheden voor Diny en mij. Wat dat betreft, kwam de omschakeling op het juiste moment.

We startten met golfen en gingen vaker fietsen; grote meerdaagse toertochten, zoals de Elfstedenroute in Friesland en een ronde rond het IJsselmeer. Ook deden we mee aan

“ Wat dat betreft, kwam de omschakeling op het juiste moment. ”

de Nijmeegse Vierdaagse en de 80 van De Langstraat. En dansen natuurlijk, zonder tijdens de les de helft van de tijd met een mobiele telefoon langs de kant te hoeven staan. Ik werd wat actiever in het verenigingsleven dan voorheen. Bij de Juliana Schuts, of bij Biljartvereniging Biljart Brengt Genoegen met dinsdag als vaste competitieavond met ons ploegje van

3. Biljarten, ik speel libre, had ik vroeger geleerd in ons café. Begin jaren '90 was ik begonnen met hardlopen bij de Vughtse sportclub Prins Hendrik. Nu ik meer tijd had, kon ik voorbereid meedoen aan de Kujkse Stratenloop.

Contacten

Zoals dat gaat, verminderden met het verdwijnen van de tribunes ook de contacten met bepaalde relaties. De verstandhouding met onze collega-verhuurders en onze opdrachtgevers is echter altijd goed geweest. Over en weer.

Zoals met Siegfried Schäfer, die in Duitsland de organisatie van jaarlijks ongeveer tien evenementen van Holiday on Ice op zich nam. Enkele keren per jaar ontmoetten wij elkaar.

Deze vergaderingen duurden al gauw enkele uren, maar aansluitend werden Diny en ik steevast uitgenodigd voor het diner.

Ook Gert-Jan Swinkels van Indoor Brabant was zo'n goede relatie, een welbespraakte, opgeruimde man. Met tallozen hebben we goed kunnen samenwerken, van de mensen van de Brabanthallen en de Utrechtse Veemarkthallen tot Mojo Concerts.

Ook heb ik goede herinneringen aan Albert Buijsse uit Knokke. Hij had zelf een klein tribuneverhuurbedrijf met een capaciteit van 2000 zitplaatsen. Een clevere man die in heel België opdrachten voor ons binnenhaalde. Dat waren grote events, zoals de herdenking van de Slag bij Waterloo. Toen wij stopten met tribunes, is hij

zelf ook met pensioen gegaan. Hij was inmiddels de 70 ruim gepasseerd.

Pallets

In 2000 namen we het transport over van Schenk Hout en Pallets uit Waalwijk. Het vervoer van hun producten deden ze aanvankelijk zelf. Schenk had net een nieuwe wagen met aanhanger gekocht, een Scania met een extra hoge laadruimte die was afgestemd op het transport van stapels lege pallets. We namen de Scania van hen over en lieten deze in onze eigen bedrijfskleuren spuiten. Schenk is nog steeds klant en leverancier. We laten daar pallets maken met speciale afmetingen voor ompakopdrachten en eenmalige pallets voor de zendingen naar het Verenigd Koninkrijk.



September 2000: Diny en Tiny tijdens de 80 van de Langstraat.



2000: Vierdaagse van Nijmegen. Diny en Tiny samen met Gerard de Vaan, die de wandeltocht op klompen volbracht.

Schadébo

Totaal onverwacht diende zich in de loop van dat jaar een nieuwe huurder aan: Schadébo, een handelsonderneming in accessoires voor de woninginrichting. Logistiek manager Frans Köhler zocht een locatie van waaruit hun producten konden worden gedistribueerd naar de verkooppunten.

“ Er was zelfs sprake van ruimtegebrek. ”

Schadébo huurde de complete oostkant van de Kerkstraat, 12.680 vierkante meter. De interne logistiek werd uitgevoerd door de eigen medewerkers. Wij verzorgden het vervoer. Zo

hadden we in één klap een bestemming voor zowel de magazijnen als de wagens. Er was zelfs sprake van ruimtegebrek. Die konden we oplossen doordat Mommersteeg stopte en zijn panden in Vlijmen verkocht aan de gemeente. Die konden we voor langere tijd huren. Dat was een prima tijdelijke locatie voor de opslag en logistiek van het glas- en blikwerk.

Nieuwe wagens

Speciaal voor Schadébo kochten we er enkele trekkers bij. Elke met twee opleggers in de Schadébo-huisstijl. Er was altijd een oplegger onderweg, terwijl de volgende ondertussen geladen kon worden.

Het vervoer voor Schadébo bracht wel een

andere manier van werken met zich mee, met een vorm van distributie die veel fijnmaziger was. Waar eerst onze tribunes naar één locatie werden gereden om gelost te worden, deden onze chauffeurs voortaan meerdere adressen op een dag aan. Hoewel het voor sommigen een omschakeling betekende, was iedereen al snel gewend.



2001: Overdracht 65^e DAF truck. Links Giddy van Opzeeland, vertegenwoordiger van DAF Trucks. Na het wegvallen van vervoer van tribunes werden 4 blauwe DAF trucks aangeschaft om de chauffeurs vervangend werk te geven. Hiermee werd glas vervoerd voor Hartog & Bikker.



460

v. BIJ
INT. TR
NT

KLEIN INTERVIEW MET **RUUD**

“Op de eerste drie maanden van mijn leven na, heb ik altijd in de Kerkstraat in Nieuwkuijk gewoond. Na de Wilhelminastraat eerst in het witte huis dat in 2010 werd afgebroken en dat ik me vooral herinner als kantoorruimte voor ons bedrijf. Aan het boerderijbehang in de archiefruimte herkende ik mijn oude slaapkamer. Ik ben opgegroeid in het huis dat mijn vader en moeder in 1983 lieten bouwen en waaromheen steeds meer loodsen verrezen. Met mijn vriendin Josie en onze twee kinderen Lauren en Sam woon ik intussen even verderop, ook in de Kerkstraat dus. Het is handig om dichtbij het werk te zitten.

Dat ik in het bedrijf wilde komen, wist ik al tijdens mijn studie. Ik ben er eigenlijk

ingegroeid. Als kind vond ik het, waarschijnlijk vanwege mijn bedrijfseconomische inslag, mateloos interessant als mijn moeder de salarissen van de medewerkers contant in de loonzakjes deed. Zo ging dat toen nog; tegenwoordig zou dat ondenkbaar zijn. Op mijn veertiende bleek ik samen met Maarten mede-eigenaar te zijn geworden van het Logistiek Centrum tegenover ons huis. Maar dat besepte ik eigenlijk later pas; toen was ik daar nog niet zo mee bezig.

Verder maken natuurlijk de vrachtauto's, tribunes en heftrucks deel uit van mijn jeugtherinneringen. Net als onze vakanties en het spelen met Maarten, met wie ik altijd een goede band heb gehad. Dat mijn vader

“ **Aan het boerderijbehang in de archiefruimte herkende ik mijn oude slaapkamer.** ”

lange dagen maakte en zich met de combinatie van transport en tribunes een boel werk en zorgen op de hals had gehaald, besepte ik eigenlijk later pas. Voor mij was het normaal dat we iedere dag om half zes samen aan het avondeten zaten.

Maarten en ik zijn eigenaar van Van Bijnen Logistics. De tribunes waren al verkocht voordat wij officieel in de zaak kwamen. Het is fijn dat we goed met elkaar kunnen samenwerken. Misschien komt dat doordat onze karakters zo verschillend zijn. We doen allebei waar we goed in zijn en gaan voor elkaar door het vuur. Als Business Manager ben ik verantwoordelijk voor de klanten, het transport en de nieuwe markten. Het werk op



kantoor dragen wij met meer mensen dan mijn vader en moeder vroeger. Op transportgebied zijn Michael de Loijer en mijn oom Adriaan Boom mijn directe collega's.

De internationale transporten verzorgen we niet alleen voor onze huurklanten, maar ook voor de talloze andere opdrachtgevers. Onze acht eigen wagens rijden voornamelijk in de Benelux, maar met onze betrouwbare transportpartners in de nabije en verre omgeving beschikken we over een Europees netwerk van enkele honderden auto's. We hebben een oplossing voor het vervoer van één doos tot een volle vrachtwagen en alles wat daartussen zit. Wij zorgen ervoor dat de juiste lading op het juiste moment op het

juiste adres wordt afgeleverd. Ons Warehouse Management System (WMS) speelt daarin een grote rol. Het stelt ons in staat om een onbeperkt aantal verschillende producten op voorraad te houden. Elk artikel is per pallet, per doos of per stuk afroepbaar, waarbij we ook rekening houden met productvarianties als kleur, formaat of lotnummer.

Outsourcing van hun logistiek heeft voor onze klanten talloze voordelen. Het scheelt hen namelijk de kosten van een eigen opslagruimte en eigen magazijnmedewerkers. Bovendien vangen wij de pieken of dalen voor hen op en betalen ze enkel de palletplaatsen die ze daadwerkelijk gebruiken.

Mijn vader Tiny is nog altijd dagelijks bezig met

het vastgoed en hij is ook onze vraagbaak bij beslissingen die van invloed zijn op de langere termijn. Er zal een moment komen dat hij niet meer actief meewerkt in het bedrijf. Maarten en ik delen de visie op de toekomst: groei is geen ambitie op zich, maar we willen Van Bijnen Transport & Logistics laten mee-ontwikkelen met onze klanten, zonder de grip te verliezen.

Of onze kinderen Lauren en Sam daar ooit een rol in gaan spelen, laat ik aan hen over. Ik hoop het net zo lang vol te houden als mijn vader. Maar wanneer zij de leeftijd hebben waarop ik in het bedrijf kwam, ben ik zestig. De keuze laten Josie en ik aan hen."



1981 Ruud jammer, maar de vuldop voor de olie zit 'n stuk hoger. Maarten jammer de wielseutel past, maar ik krijg hem niet aangedraaid.

Creatieve inzet van onze vrachtwagens

SPECIALE GELEGENHEDEN

- 1 Eén van onze vrachtwagens tijdens de optocht van Knotwilgendam.
- 2 September 2009: Deelnemers van de 80 van de Langstraat werden aangemoedigd vanuit de trailer.
- 3 4 December 2005: Cato van Bijnen voor de vrachtwagen in kerstsfeer.
Kerstman Joost Meijer deelt persoonlijk uitnodigingen uit voor de leden van de DAS Sociëteit.



MORA

Toen chauffeur Joost Klijn in maart 2019 nietsvermoedend zijn wagen neerzette op een parkeerplaats langs de snelweg, bleek er een bescheiden televisiecarrière voor hem in het verschiet te liggen. Toevallig stond daar namelijk het Mora testteam dat hem een vegetarische kroket aanbod. Nou is Joost een Bourgondiër, dus die snack ging er wel in. Een cameraploeg legde zijn enthousiaste reactie vast.

Niks aan de hand, zou je zeggen. Totdat Joost en de rest van het bedrijf overspoeld werden door reacties uit heel Nederland. Hij bleek onderdeel te zijn geworden van de nieuwste Mora commercial, met een glanzende bijrol voor de rode truck van Van Bijnen Transport.

De spot is vaak uitgezonden. Gratis reclame dus. En niet alleen voor Mora.



m



DEEL 04

Periode: 2001-nu

De vierde generatie aan het roer





2011: Van links naar rechts: Ruud, Maarten en Tiny van Bijnen.

Tiny laat steeds meer taken aan Maarten en Ruud over. Ze zitten stevig in het zadel en concentreren zich op de logistiek en het transport. Zelf houdt Tiny zich vooral bezig met vastgoedontwikkeling en de verhuur van kantoorruimte. Als de dagelijkse werkzaamheden bij Van Bijnen Transport & Logistics daar om vragen, springt hij bij.

De zaak van Maarten en Ruud

Niet stilstaan

Met Maarten als Warehousemanager en Ruud als Businessmanager bleven de ontwikkelingen van Van Bijnen Transport & Logistics bepaald niet stilstaan. Van meet af aan legden zij hun eigen accenten. Expansie werd niet langer de voornaamste ambitie van het bedrijf, maar juist het continu aanpassen en verbeteren van de werkwijze. Daardoor kon het bedrijf steeds de juiste dienstverlening bieden aan bestaande klanten en werd Van Bijnen nog aantrekkelijker voor nieuwe opdrachtgevers.

Maarten, Ruud, Diny en ik hebben ook wat investeringen betreft altijd op één lijn gezeten. Onze samenwerking is altijd vanzelf gegaan.

In 2001 kochten we onze vijftenzestigste Daf truck, een bakwagen met aanhanger voor het glastransport.

Bulktransport met afzetcontainers

Achteraf gezien is één activiteit een beetje een vreemde eend in de bijt geweest. Dat is het bulktransport van landbouwproducten. Speciaal hiervoor kochten we een Volvo en een Daf met een haakarm en achter beide een aanhanger. We hadden er maar liefst 25 afzetbakken bij. Deze zetten we in de maanden juni en juli in voor Van Engelen om het graszaad van het land te halen.

Om ze ook buiten het graszaadseizoen te

gelde te maken, vervoerden we er maïs mee in de herfst voor fouragebedrijf Nouwens in Heesbeen. Ook gebruikten we de bakken tijdens de bietencampagne voor suikerbieten. Incidenteel transporteerden we aardappelen.

Toen de Daf en de Volvo versleten raakten, kozen we ervoor om te stoppen met de afzetcontainers. Het was en bleef seizoensafhankelijk werk en was niet rendabel genoeg. Dat was ongeveer in dezelfde periode waarin Van Engelen werd overgenomen door Cebeco en verhuisde naar Zeeland. Voor Cebeco Van Engelen bleven we rijden, maar dan niet het bulkvervoer.



Zomer 2020: Tiny op de heftruck met kleindochter Lauren en kleinzoon Sam.



23 september 2009: De Huisdiersuper, Passchier Timmerwerken, Droppert Houtbewerking, Laauw tassen en Van der Lee Schilderwerken.



Middelweg 23 september 2009: In dit kantoor en in een gedeelte van de hal zijn optieketen Eyelove, Samuels Interieur en Broceliande theaterproducties gevestigd.

Middelweg

Een van onze nieuwe huurders in die jaren was Veluw Metal Creations (VMC). Arie van Veluw had destijds de onderstellingen van onze tribunes gemaakt en was net als wij gevestigd in de Kerkstraat. Zijn onderneming was intussen flink gegroeid en nam een van de hallen, met een oppervlak van ruim 3.000 vierkante meter, in gebruik voor opslag. VMC is gebleven tot in 2018 hun nieuwbouw aan de overkant van de A59 werd gerealiseerd.

In 2009 verhuisde het hoofdkantoor van modeketen Shoeby van de Middelweg in Nieuwkuijk naar 's-Hertogenbosch. Deze percelen, Middelweg 32 en 34, met een

magazijnoppervlak van 5000 vierkante meter, liggen om de hoek. Daarom hebben we de panden aangekocht.

Voor onze reguliere activiteiten waren de opslagruimtes met een hoogte van 6 meter eigenlijk te laag. Voor andere huurders bleken ze echter perfect, waaronder De Huisdiersuper en optieketen Eyelove. De ruimte die overbleef namen we zelf in gebruik. Deze vormen de flexibele schil voor Van Bijnen Logistics in de perioden dat we een uitwijkmogelijkheid nodig hebben voor goederen waarvoor elders tijdelijk geen plaats is.

Ik was dan ook dikwijls bezig om met de heftruck

*We mochten niet voorbij de rooilijn uitkomen.
Daarom lieten we de docks wat dieper in het pand tekenen.*



goederen te verplaatsen, zodat de rest van ons team zijn handen vrij had voor het reguliere werk.

Aanzicht verbeteren

Onze oudste bedrijfsruimtes waren toe aan een opknopbeurt. In de jaren '80 hadden ze dienst gedaan voor de opslag van stoelen, tafels en tribuneonderdelen. Met een grootscheepse renovatie zouden we twee vliegen in één klap slaan: we wilden extra kantoorruimtes en hallen realiseren en tegelijkertijd het aanzicht langs de A59 verbeteren. Ondanks dat het economisch klimaat in die jaren niet optimaal was, voorzagen we een groeiende vraag naar kantoren. De eerste plannen maakten

“ **Met een grootscheepse renovatie zouden we twee vliegen in één klap slaan** ”

we in 2008. We konden de voorzijde uitbouwen tot aan de rooilijn.

Om aan de gemeentelijke voorschriften te voldoen, moesten we verder de hoogte in. Voor wat betreft het kantoorgedeelte konden we van de nood een deugd maken door deze niet in twee, maar in drie lagen te bouwen.

Docks aan de voorzijde

Er was nog wel een uitdaging te tackelen. In het project waren ook nieuwe hallen opgenomen. Om deze vanaf de voorzijde toegankelijk te maken voor vrachtwagens, moesten er laad- en losdocks komen. Deze mochten niet voorbij de rooilijn uitkomen. Samen met de architect vonden we hiervoor een oplossing. We lieten de docks wat dieper in het pand tekenen. De vrachtwagens konden dan achteruit onder de eerste verdieping worden geplaatst. Met als extra voordeel dat de laad- en losdocks meteen overkapt waren. Soms is nu eenmaal wat creativiteit nodig.

Wapperende trouwjurk

Om ruimte te maken voor de uitbreidingen en om manoeuvreerruimte over te houden voor de vrachtwagens, was het noodzakelijk om ons oude witte huis te laten afbreken. Het pand had zijn functie verloren. En daarbij, ondanks dat we er enkele jaren in hadden gewoond, waren we er niet emotioneel mee verbonden. Daarvoor was het te oud en te tochtig.

De sloop vond in 2009 plaats tijdens een van onze vakanties. Daar zijn we dus niet bij geweest. Later hoorden we dat Diny's trouwjurk op zeker moment wapperend aan de grijpkraan hing. Helemaal gescheurd. Blijkbaar hadden we de zolder niet goed leeggeruimd.



*Oktober 2009: Kerstraat 40 tot en met 44
De vlag hijsen tijdens bouw nieuw kantoor.*

Schot in de roos

Toen we tevreden waren met het ontwerp en het witte huis was gesloopt, kon de uitbreiding beginnen. In 2010 werd de bouw afgerond. Het pand was nu gegroeid tot een oppervlak van ruim 10.000 vierkante meter magazijnvloer en bijna 1.000 vierkante meter kantoorruimte.

Het bleek een schot in de roos. Onze huurders waren geïnteresseerd in de combinatie met opslag en logistieke dienstverlening. Zoals AK for Pets, Exact Medical, Emkapak en Global Co-Packing.

Ook als
“ opslagruimtes leeg
bleven, hadden
we er wel een
bestemming voor ”

Ook als opslagruimtes leeg bleven, hadden we er wel een bestemming voor. Voor lege verpakkingen van glas en blik bijvoorbeeld. Vanwege de economische crisis was er tijdelijk wat minder vraag ontstaan naar conserven. Maar omdat het voor de fabrieken rendabeler was om hun ovens en machines aan de gang te houden, werden er meer verpakkingen geproduceerd dan nodig. Daarmee werden onze hallen gevuld.



2020: Opslag van glas.



2010: Twee van onze huurders die zowel kantoor als magazijn huren.

SPONSORING EN ONDERSTEUNING



Kuijke Stratenloop 2018.

- 1 2015: Kwijkse Stratenloop (10km). Diny in actie met loopmaatje Desiree Kramer.
- 2 2015: Kwijkse Stratenloop (10km). Ruud en Tiny in actie.
- 3 2017: Drunense Duinenloop. Onze medewerker Mo blijkt een topatleet en loopt ons er allemaal uit.
- 4 2018: Gezellig met personeel, familie en vrienden naar Studio 21 in Hilversum voor een dinnershow ter gelegenheid van ons 45-jarig trouwfeest.
- 5 Tijdens de rit naar Hilversum wordt iedereen vermaakt door een miMakker ter promotie van het goede doel.



Van Bijnen Transport & Logistics mag dan het vervoer verzorgen door heel Europa, het is en blijft een lokaal bedrijf. Volgens Tiny, Maarten en Ruud van Bijnen hoort ondersteuning van Heusdense verenigingen en stichtingen bij een maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering. Daarom kan een selectie van lokale initiatieven rekenen op sponsoring en ondersteuning.

Vaak betreft het clubs en organisaties waar medewerkers van Van Bijnen bij betrokken zijn. Dat maakt het verschil voor de met name kleinschalige organisaties op het gebied van maatschappij, sport en cultuur. De Kwijkse Stratenloop bijvoorbeeld, waaraan

diverse gezinsleden meedoen. Bovendien worden medewerkers gestimuleerd tot deelname aan dit sportevenement. Het bedrijf voldoet hun inschrijfgeld en nodigt hen en hun gezin na afloop uit om samen te gaan eten in het pannenkoekenhuis. Zo zijn er meer goede doelen die door Tiny, Diny en het bedrijf worden ondersteund. Zoals de Voedselbank en het Liliane Fonds. Of de miMakkers, die zorgen voor afleiding en contact in tehuizen.

Het team van voetbalvereniging RKVV Nieuwkuijk dat in de laagste klasse speelt, heeft normaal gesproken moeite om sponsors aan zich te binden. Van Bijnen is daarom

medesponsor van de kleding. Het gaat het bedrijf namelijk niet om exposure, maar om het bevorderen van sportiviteit en speelplezier.

De zorg voor de omgeving heeft trouwens nóg een belangrijk aspect: verkeersveiligheid. Chauffeurs die de maximum snelheid overschrijden of onnodig claxonneren, worden daar op aangesproken. Ook dit komt voort uit het besef dat een onderneming goed moet zorgen voor haar omgeving, de plek waar medewerkers en omwonenden prettig moeten kunnen wonen.



De grootste klant verplaatst zijn activiteiten naar Amsterdam. Toch blijkt het afscheid ook een nieuwe fase in te luiden voor Van Bijnen Transport & Logistics, want de vrijgekomen hallen worden aangepakt en het Warehouse Management System doet zijn intrede. Daardoor wordt de dienstverlening verder verfijnd, met nieuwe klanten tot gevolg. De bedrijvigheid neemt toe, op alle fronten.

Het nieuwe tijdperk

Vertrek van Schadébo

Als een nieuwe klant komt, gebeurt dat vooral in goed vertrouwen. Zonder belemmerende contractclausules. Andersom werkt het ook zo: wil een klant weg, dan wil een klant weg. Van Bijnen heeft de faciliteiten, de flexibiliteit en de creativiteit om dat op te vangen. Een vertrek kan allerlei redenen hebben, zoals groei of krimp. In het geval van Schadébo, onze grootste huur- en transportklant, betrof het de overname door Fetim Group.

Schadébo gaf in 2011, na een fijne samenwerking van tien jaar, aan te vertrekken naar het Fetim-hoofdkantoor in Amsterdam, waar onze

“ Het was even slikken toen het logistiek centrum leeg kwam te staan ”

collega Zandbergen het transport overnam. Het was even slikken toen midden in de economische crisis het logistiek centrum - met 12.680 vierkante meter hallen - leeg kwam te staan en er voor 10 vrachtauto's geen werk meer was. Wat moesten we nu doen?



November 2010 Ludieke banner: uw ruimte is onze zorg
Zwangere Jenny Moonen als model gezien vanaf A59
heeft zijn vruchten afgeworpen.

Van Bijnen: 'Flexibiliteit onze troef'



LANGSTRAAT BV

Het Brabants Dagblad belicht in deze rubriek de bedrijvigheid in de regio.

Vandaag: Transportbedrijf Van Bijnen in Nieuwkuijk

door **Dorothé Linssen**

Nieuwkuijk - De inkt van de overeenkomst met de aannemer is nog maar net droog. Drie miljoen euro investeert het Nieuwkuijkse Van Bijnen Transport Op- en Overslag in nieuwe kantoren en opslagruimte. Binnenkort gaat de schop de grond in.

Een opmerkelijk positieve stap in een sector waar het ene na het andere bedrijf door de crisis een veer moet laten. Na het gereedkomen van de nieuwbouw zal het aantal mensen dat op het terrein van Van Bijnen werkt, toenemen van tachtig naar honderd.

Inderdaad, in een tijd waarin het op veel plaatsen kommer en kwel is, is de instelling van het familiebedrijf positief, zegt directielid Maarten van Bijnen. Het familiebedrijf merkt uiteraard wel iets van de crisis, maar het is vooral de internationale transportmarkt die wordt getroffen. Bovendien: Van Bijnen is niet afhankelijk van de

bank "Ons financieel fundament is zeer stevig. Maar daar hebben we dan ook tachtig jaar over gedaan. De winst is altijd weer geïnvesteerd in het bedrijf.

Eind volgend jaar kan het langrazende verkeer op de Maasroute een blik werpen op het nieuwe visitekaartje van Van Bijnen. Voor zichtlocaties langs de snelweg betalen bedrijven tegenwoordig een forse prijs. Dertig jaar geleden lag dat nog anders; was het woord zichtlocatie wellicht niet eens in zwang. "Wij waren de eerste onderneming op dit bedrijventerrein dat het gezicht naar de snelweg richtte" zegt Maarten van Bijnen. Het in 1978 betrokken kantoor op het bedrijventerrein tussen de middelweg en de Maasroute in Nieuwkuijk kreeg in 2000 gezelschap van een representatiever pand, dat nu het beeld vanaf de weg bepaalt. En op korte termijn gaat het oude kantoor tegen de vlakte, om plaats te maken voor de nieuwe opslaghallen en kantoren.

Het bedrijf huurt nu nog opslagruimte op diverse plekken in de nabije regio, onder meer in het Mommersteeg-gebouw aan de Wolput in Vlijmen. In principe is een groot deel van de nieuwe opslagruimte dus al gevuld.

De twee 'kantoorblokken' die het aanzicht van de nieuwbouw bepalen zijn als het ware tegen de voorgrond van de nieuwe warehouses geplakt. Ze hangen zó hoog, dat eronder ruimte is voor het laden en lossen van vrachtwagens. De

Van Bijnen Transport Op- en Overslag

Van Bijnen is in 1921 opgericht. Het bedrijf is sinds 1978 gevestigd

aan de Kerkstraat in Nieuwkuijk en richt zich nu op transport (twintig eigen voertuigen) en op- en overslag.

De directie wordt gevormd door Tiny van Bijnen (60) en zijn zonen Maarten (32) en Ruud (30). Maarten is verantwoordelijk voor het warehouse-onderdeel, Ruud voor het transportgedeelte.

Begin januari gaat de schop grond in voor een uitbreiding van de kantoor- en opslagruimte met respectievelijk 800 en 3.500 m².

De investering in de nieuwbouw bedraagt 3 miljoen. De aannemer is Merx & Verkerk BV in Drunen.

Eind 2009, als de nieuwbouw klaar is, beschikt Van Bijnen over circa 3.500 m² opslag en bijna 2.000 m² kantoorruimte.

Er werken 80 mensen op de locatie, van wie 25 in dienst van Van Bijnen.

Na de nieuwbouw groeit dit aantal naar honderd medewerkers.

Enkele grote klanten: Schadebo-DIY (groothandel doe-het-zelf artikelen), A.K. for Pet's (groot- en detailhandel in dierartikelen), VMC (plaatbewerking en framebouw van metaal), DHL (transport en opslag lege bier- en frisdrankblikjes), Innoseeds (graszen) en Hendriks Graszoden.



Het directietrio achter transportbedrijf Van Bijnen in Nieuwkuijk (vlnr): Maarten, Tiny en Ruud van Bijnen. "De klant bepaalt wat wij doen."

foto Frank Trommelen

opvallende buitenkant wordt casco opgeleverd en is per blok te verdelen in zes aparte kantoren. Maar elke andere indeling is mogelijk, zegt Maarten van Bijnen. "Als zich een huurder aandient, kan hij de ruimte die hij nodig heeft naar eigen wens inrichten." Dat is de sterke kant van het bedrijf, zegt hij: flexibiliteit. "De klant bepaalt wat wij doen. We bieden transport aan en leveren opslagruimte tot 12 meter hoog, voor grote volumes op pallets.

Goederen die hier in massa binnengkomen, kunnen we sorteren, ompakken en distribueren. En wat we zelf niet kunnen, kopen we voor onze klanten in bij anderen. We werken samen met andere transporteurs." Daarnaast kunnen klanten kantoorruimte huren. Bedrijven die net beginnen, hebben naast een opslagloods voldoende aan een tiental vierkante meters. "Maar ze kunnen gebruik maken van al onze faciliteiten, van heftruck-

chauffeur tot vergaderruimte. En we zijn geopend van zeven tot negen, dus een ondernemer hoeft niet per se zelf te blijven." "Zorgen dat de klant zo goed mogelijk zaken kan doen, dan gaat het ons ook goed", zou je de filosofie van Van Bijnen kunnen noemen. Groeit een onderneming voorspoedig, dan kan ze meer ruimte en diensten inhuren bij het Nieuwkuijkse bedrijf. Maar andersom kan natuurlijk ook: "Als het wat minder gaat, kunnen ze een stapje

terug doen", vertelt Maarten van Bijnen.

Vader Tiny van Bijnen trekt zich steeds meer terug uit het bedrijf. Zonen Maarten en Ruud, die respectievelijk commerciële economie en bedrijfseconomie studeerden, nemen zijn taken over. Grote veranderingen in de bedrijfsvoering zullen ze niet doorvoeren. Maarten van Bijnen zegt daarover: "We zijn trots op pa. We zullen het roer dan ook niet drastisch omgooien".

Brabants Dagblad 6 januari 2009: Weer omschakeling. Grote verhuurder Fetim vertrekt naar Amsterdam en nieuwe huurders worden verwelkomd.

Meer logistieke mogelijkheden

Ondernemen, zeggen ze wel eens, is vooruitzien. Wat we iedere keer hadden gedaan als één van onze ruimtes vrijkwam, was investeren met het oog op de toekomst.

De stellingen en heftrucks namen we over van Schadébo. We besloten het asfalt te vervangen door betonvloeren en twee laaddocks te maken aan de voorzijde van Hal 12. Met dit pakket aan investeringen vergrootten we de logistieke mogelijkheden voor een universele groep potentiële klanten.

Flink rekenen

Het transportdeel van Van Bijnen moesten we anders organiseren. Aanvankelijk verhuurden

we onze vrijgekomen chauffeurs en wagens aan collega-transporteurs, maar daarmee konden we de kosten nauwelijks dekken. Daarom hebben we voor een aantal van onze mensen een andere werkgever gezocht en hebben we een deel van het wagenpark verkocht.

We gingen vanaf dat moment minder transport zelf uitvoeren, waardoor de nadruk kwam te liggen op logistiek. Waar vroeger collega's als Hartog & Bikker wagens van ons huurden, deden wij dat voortaan andersom. Het was een kwestie van flink rekenen om erachter te komen dat wij zonder een uitgebreid eigen wagenpark onze transportactiviteiten rendabeler konden maken. Zelf hebben we nog acht eenheden rijden. Maar opgeteld hebben we in Europa een netwerk van

enkele honderden auto's tot onze beschikking, waarmee Van Bijnen een antwoord heeft op elke transportvraag.

Warehouse Management System

Maarten en Ruud hadden bij Schadébo kennis gemaakt met de voordelen van een Warehouse Management System (WMS). Hun interesse was gewekt; ze zagen dit als een kans om dit ook voor ons bedrijf in te voeren, zodat we de magazijnen voortaan per palletplaats zouden kunnen verhuren.

Daarom lieten we in 2012 een glasvezelverbinding aanleggen en startten we met een verregaande vorm van automatisering. Het WMS zorgt voor een nauwkeurige interne



2020: Vrachtauto's in zondagsrust op ons parkeerterrein voor de hal aan de Spoorlaan zijde.



2020: Trotse John Stengers met oplegger en Kooiaap, waarmee hij zelf de auto kan laden en lossen.



2020: Kantoor met Adriaan, Michael en Marco. Werkjas binnen handbereik voor eventuele hand en spandiensten.



2020: Wim Peijnenborg (voorman magazijn) op de reachtruck.

*2019: Begin er maar aan.
Ongeveer 5000 doosjes met verschillende nummers uitsorteren.
Ook dat moet gebeuren. En als de deur van de container opengaat
ligt alles door elkaar.*



track & trace. Het maakt namelijk inzichtelijk welk product zich op welk moment waar bevindt. Het grote voordeel voor onze organisatie is dat we alle palletplaatsen efficiënt kunnen indelen en benutten.

De heftrucks werden voorzien van terminals die de logistieke handelingen in goede banen leiden. Dat is onmisbaar als er sprake is van productvarianten, artikelen met een beperkte houdbaarheid en producten die onderhevig zijn aan mode en trends. Daarvoor telt: first in - first out.

Klanten moeten erop kunnen vertrouwen dat we de logistiek feilloos in de vingers hebben. Door zorgvuldig te werk te gaan, verminderen we de kans op fouten en op beschadigingen aan de producten van onze klanten. Een voorbeeld is de camera die standaard op de hefinrichting van

de heftrucks zit. Daardoor kan de bestuurder tot in de bovenste stellingen exact zien wat er gebeurt.

“ Klanten moeten erop kunnen vertrouwen dat we de logistiek feilloos in de vingers hebben. ”

Duizenden hobbyproducten

Toen Diny en ik in 2010 op wintersport waren, ontmoetten we Stefan Lanslots. Hij is directeur-eigenaar van Avec en mede-eigenaar van High5 Products. Beide bedrijven zijn gespecialiseerd in hobbyproducten zoals papierwaren, kralen en borduurpakketten die zij over de hele wereld

leveren. We raakten met elkaar aan de praat, met als resultaat dat Van Bijnen sinds 2012 de logistiek en de transporten verzorgt.

De producten komen met volle containers binnen. Onze magazijnmedewerkers selecteren alles uit en zorgen ervoor dat alles overzichtelijk wordt opgeslagen. Van aanvankelijk 2000 palletplaatsen, groeide de voorraad in enkele jaren uit tot ongeveer 15.000 posities. Het is dankzij ons Warehouse Management System dat we deze veelheid aan producten op de juiste manier kunnen verwerken.

Stefan en zijn teams stellen hoge eisen aan een correcte distributie. Logisch, met een zo grote diversiteit aan afnemers.



GOEDERENOPSLAG

- 1 2020: Kijkje in magazijn. 12 meter hoog. Diverse goederen voor Avec en High5 Products.
- 2 2020: Magazijn 5. 12 meter hoog voor Global Co-packing B.V.
- 3 2020: Energiekorrels van Woodflame.

- 4 2020: Opslag Woodflame.
- 5 2020: Duizenden pallets voor Avec en High5 Products.
- 6 2020: Gekoeld magazijn 21, vol met pepernoten voor Van Delft.







4



5

GOEDERENOPSLAG

- 1 *Opslag van lege blikjes, ongeveer 10 meter hoog.*
- 2 *2020: Gekoeld magazijn 6 12 meter hoog voor Global Co-Packing*
- 3 *2020: Opslag van diverse producten.*
- 4 *2020: Kijkje in magazijn (hoogte 9,5 meter).*
- 5 *2020: Opslag in gekoelde hal voor Global Co-Packing*
- 6 *2012: diverse opslagfaciliteiten.*
- 7 *2020: Opslag van diverse producten.*



6



7



- 1 2020: Patrick op de reachtruck.
- 2 2020: Mo op de reachtruck.
- 3 2020: Thom, Haydie en Stan lossen diverse goederen. Alles komt als een treintje uit de container.

Volle magazijnen

Toeval of niet, ook Barend Labee kwamen we tegen op vakantie. De Labee Group uit Moerdijk vervaardigt producten uit houtafval. Denk onder andere aan kattengrit, geperste haardblokken en zogeheten pellets voor kachels. Deze worden verkocht via supermarkten, doe-het-zelfzaken en handelsbedrijven in heel Europa en worden ook bij particulieren thuisbezorgd.

Met de Labee Group is in 2014 een warme samenwerking ontstaan op het gebied van opslag en transport. Wekelijks verzorgen wij tientallen vrachten en het aantal palletplaatsen loopt in de duizenden. Via tevreden klanten kwamen er steeds weer nieuwe bij. De magazijnen begonnen voller en voller te raken en ons personeelsbestand groeide navenant mee.

We vonden een oplossing toen onze achterbuurman, winkelketen Jeans Centre, verhuisde. Hun voormalige bedrijfspan, Vimmerik 12 hebben we aangekocht en uitgebreid met een dubbel laad- en losdock en nieuwe, compleet ingerichte hallen. De 900 vierkante meter kantooroppervlak en 4.350 vierkante meter magazijnvloer biedt ruimte aan Global Co-Packing. Eigenaar Paul Lans huurde al enkele jaren kleinere gedeeltes bij ons voor de opslag van foodproducten en kon nu alle verpakkingsactiviteiten bundelen op één locatie.



2020: Auto met houtpellets van Woodflame voor opslag tot de winter.

Avec gaat weg en komt weer terug

Avec verplaatste zijn hoofdkantoor in Waalwijk naar het centrum van Tilburg. In 2017 gaf het bedrijf aan dat het wellicht praktischer was om ook de logistiek naar die stad te halen. Daardoor raakten we zo'n 5000 palletplaatsen kwijt aan een collega-warehouse. Dat zijn bewegingen en beslissingen waar we als logistiek bedrijf nu eenmaal mee te maken krijgen. We wisten wat ons te doen stond met de vrijgekomen ruimte: nieuwe vloeren, nieuwe stellingen en een nieuwe energiezuinige verlichting, zodat we klaar waren voor nieuwe huurders en opdrachtgevers.

“ Ze ontdekten hoe tevreden zij en hun klanten al die jaren waren geweest, met dank aan een gemotiveerd magazijnteam en een kloppend logistiek proces. ”

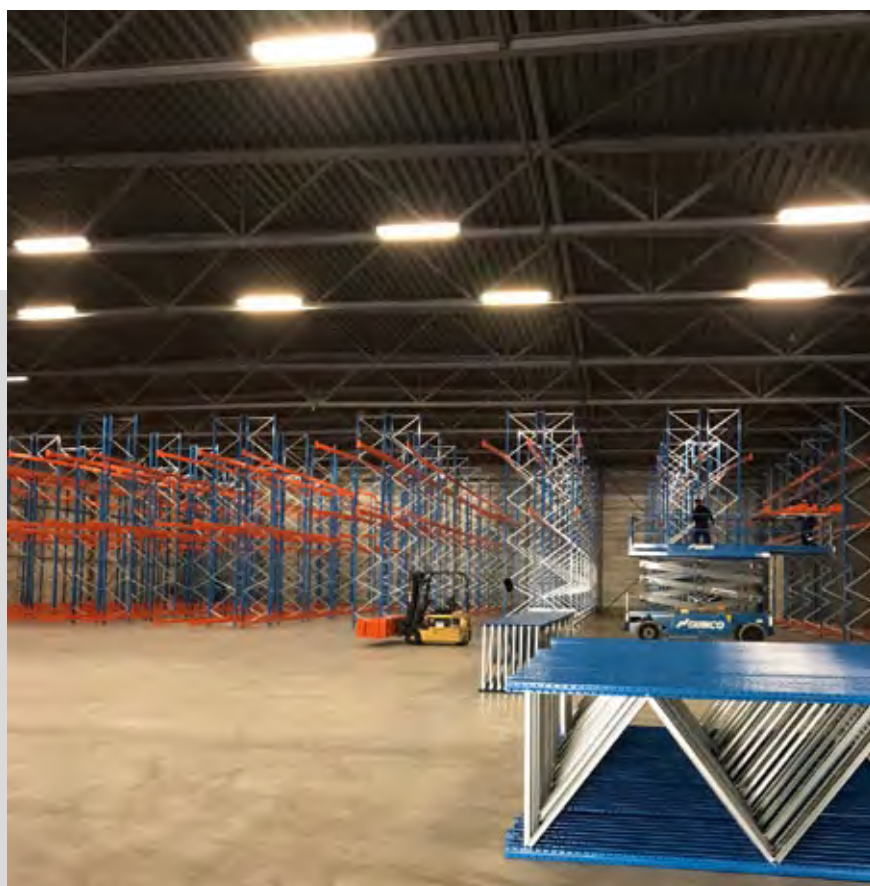
Onze stellingen raakten al snel gevuld met nieuwe producten. Maar om een lang verhaal kort te maken: Avec kwam in 2017 terug op zijn eerdere besluit. Bij hun nieuwe logistiek partner waren ze een kleine vis in een grote vijver, terwijl het



2016: Aankoop pand 3.500 m² en kantoor van 900 m² met 1.150 m² nieuwbouw erachter.
Sinds 2017 verhuurd aan Global Co-Packing

bij ons eerder andersom was. Ze ontdekten hoe tevreden zij en hun klanten al die jaren waren geweest, met dank aan een gemotiveerd magazijnteam en een kloppend logistiek proces. Het bleek dat aandacht en zorg de enige manieren waren om de producten steeds op de juiste wijze te stapelen, te wikkelen, op te slaan, steekproefsgewijs te controleren en vervolgens te distribueren.

We waren natuurlijk blij met hun bericht en hebben opnieuw ruimte gecreëerd door de boel intern te herstructureren. Hoera voor ons Warehouse Management System.



Herinrichting hal 8/9. Nieuwe vloer met nieuwe stellingen en led-verlichting erin. Aan de voorzijde van de hal komen nieuwe laaddocks.



2020: Container lossen voor Exact Medical met medewerkes Haydie, Mo, Stan en Jordy.



2020: Ruud Oosterlee staat in de container en lost diverse goederen op de rollenband.

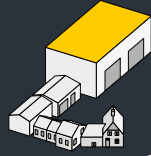


2020: Een van de vrachtwagencombinaties, bestaande uit bakwagen een aanhanger.

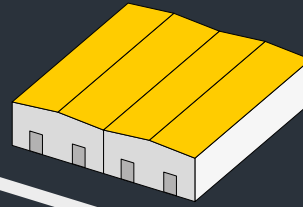
1977



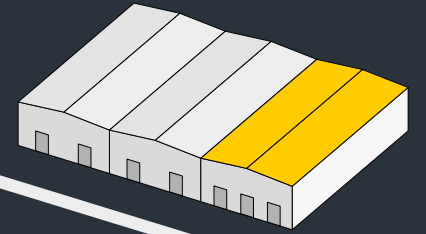
1980



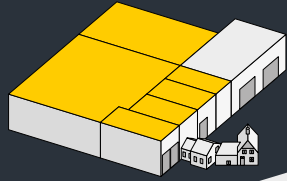
1992



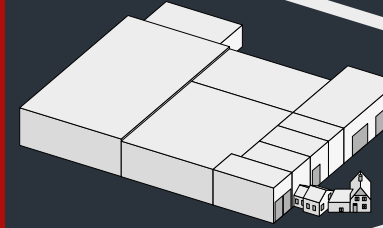
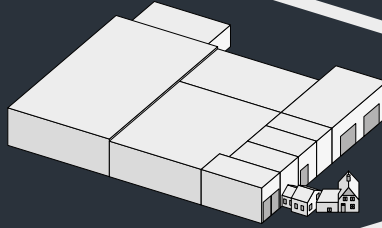
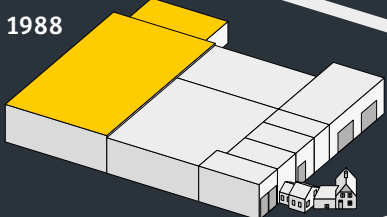
1996



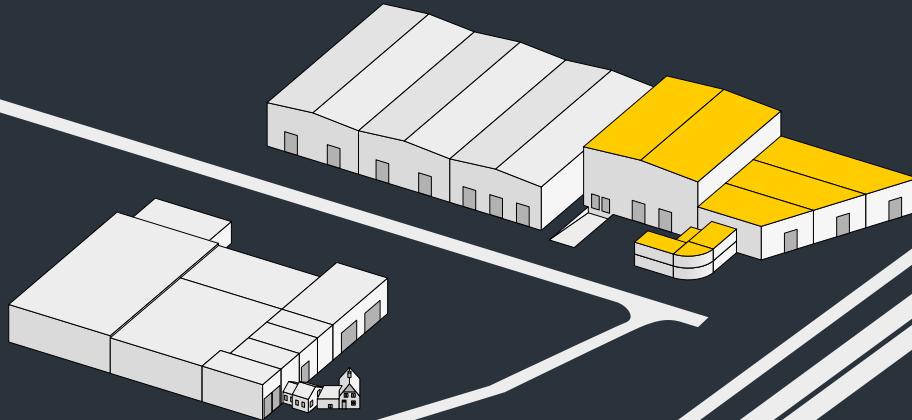
1982



1988



2000



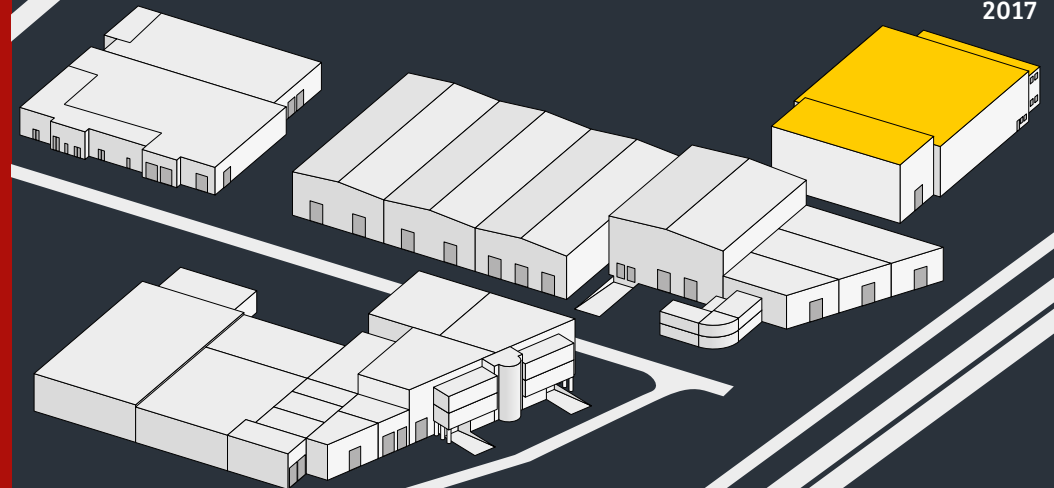
2009



2010



2017



UITBREIDING DOOR AANKOOP EN NIEUWBOUW

Situatie: 2020
Opslagruimte totaal: 33.300 m²
Kantoor totaal: 4000 m²









- 1 2020: Stefan van Opzeeland lost samen met zijn zoon houtpellets voor de Labee Group.
- 2 Juni 2020: Chauffeur René Rubers met Michael op de heftruck aan het laden voor de volgende dag.
- 3 2020: Joop Kivits bezig in de onderhoudswerkplaats onder leiding van Adriaan Boom.

Transport

Naast logistieke dienstverlening is en blijft transport de rode draad in het bedrijf. Dit voeren we niet alleen uit met ons eigen wagenpark, maar ook door gebruik te maken van een zeer uitgebreid netwerk van transporteurs door heel Europa.

Onze opdrachtgevers, zo geven zij aan, zijn te spreken over de zorgvuldigheid waarmee Van Bijnen Transport & Logistics hun vervoer plant en uitvoert. Dat doen we voor vele vaste transportklanten in uiteenlopende sectoren en landen. Daaronder bevinden zich - niet toevallig

- diverse toeleveranciers voor de bouw, zoals Euro Aluminium, Baustoff + Metall, Fire Proof en Leebo. Onze wagens met meeneemheftruck zijn namelijk goed toegerust op hun ladingsoorten. Deze bestaan niet alleen uit pallets, maar regelmatig ook uit producten met afwijkende vormen en lengtes, zoals gevelplaten, panelen en profielen.

Transport vergt een nauwkeurige planning. Elke middag om vijf uur worden de wagens geladen, zodat ze de volgende dag, keurig volgens de afspraken met onze opdrachtgevers, op pad kunnen.



Op ons eigen terrein maken we gebruik van een pendel-/rangeertrekker, hier te zien voor hal 8. Deze verplaatst de opleggers zodat we alvast kunnen laden en lossen terwijl de chauffeurs met de andere trallers onderweg zijn.



2020: Iedere week vele containers om te lossen.



's Middags rond 17:00 uur moeten al onze auto's gelost en herladen worden op route voor de volgende dag.





2020

Ik denk dat de relatie die we met onze klanten hebben iets aantoont: bij een correcte logistieke dienstverlening hoeft een klant zich geen zorgen te maken. Dan zijn zowel de opdrachtgevers als hun klanten tevreden omdat de producten goed en aandachtig worden beheerd en getransporteerd. Dat is de specialiteit van Van Bijnen Transport & Logistics anno 2020.

We hebben mensen aan boord bij wie de zorg voor dat gehele proces in zeer goede handen is. Het is aan ons om te zorgen voor de juiste opslagruimtes, een correcte uitvoering van de transporten en voor continuïteit in de bedrijfsvoering.

We ontwikkelen doorlopend mee met de behoeften van onze klanten. In het werk dat Maarten en Ruud dagelijks verrichten, zie ik langzaam de logische wens ontstaan - net als bij mij in de jaren '90 - om de werkdruk iets te verlichten. Dat brengt de groeiende hoeveelheid werk nu eenmaal met zich mee.

Ze hebben het stuur stevig in handen en weten waar ze naartoe willen. Met een feilloos oog voor de interne organisatie, vinden zij iedere keer de juiste mensen en middelen om Van Bijnen Transport & Logistics succesvol bij de tijd te houden. Op naar de toekomst.



RECLAME OP DE VBRACHTTWAGENS



Door de jaren heen hebben we het transport verzorgd voor vele opdrachtgevers. In sommige gevallen reden we met hun bedrijfsnaam en reclame op de vrachtwagens. Dat levert een mooi gevarieerd overzicht op.

- 1 2020: Paul Berkelmans in de trailer voor Euro Aluminium.
- 2 Auto in de kleuren van Hollands Glorie voor Van Engelen ter promotie van graszaad.
- 3 Zeilen bedrukt met Intensions reclame.
- 4 Reclame voor ons tribuneverhuurbedrijf.
- 5 Zeilen bedrukt met bedrijfsnaam Schenk Hout en Pallets Waalwijk.

1



2



3





1 2020: Oplegger met reclame van opdrachtgever Baustoff + Metall uit 's-Hertogenbosch.

2 Oplegger voor Hendriks Graszoden voor het transport naar tuincentra en particulieren.

3 Van Engelen Zaden werd overgenomen door Cebeco.

4 Reclamezeilen voor vervoer van bloempotjes van Ovito uit de Achterstraat in Vlijmen.

MINIATUUR VRACHTTWAGENS







AFSPRAAK IS AFSPRAAK

Zakendoen heeft voor familie Van Bijnen alles te maken met loyaliteit en wederkerig vertrouwen.

Tiny verwoordt het als volgt: "Als we met iemand in zee gaan, willen we kunnen waarmaken wat we beloven. Ik denk dat dat ook het signaal is dat we aan klanten geven. Dat begint eigenlijk al bij de eerste indruk tijdens de kennismaking. Of het klikt weten we meestal al na een of twee gesprekken.

We hebben een goed contact met onze huurders en kennen hun producten. Als ik kansen voor hen zie, dan zullen we hen tippen, want we gunnen hen groei en ontwikkeling. En mocht er

een keer een probleem zijn, dan zullen we altijd in gesprek gaan. Ook als dan blijkt dat het met hun bedrijf minder goed gaat dan verwacht, zal ik in overleg met Maarten en Ruud zoeken naar een oplossing, bijvoorbeeld door hun een kleiner kantoor aan te bieden. Andersom komt ook voor; voor een huurder die groeit, vinden we intern altijd wel ruimte voor uitbreiding."

Contracten bij Van Bijnen worden dan ook in redelijkheid opgesteld. Belangrijker is het credo: afspraak is afspraak. Dat zit er van vroeger uit al ingebakken. Tiny, Diny, Maarten en Ruud blijken uit te blinken in zelfdiscipline. Aan te laat komen, hebben ze allemaal een hekel. En 's avonds eten

ze om half zes. Een combinatie van opvoeding en het type werk. Ook bij transport is het immers de planning die de klok slaat.

Tiny: "Als ik ergens niet op tijd kan zijn, word ik onrustig. Daarnaast heeft het een praktische reden. Door ons te houden aan onze afspraken, weet iedereen waar hij aan toe is en kunnen we onze tijd optimaal benutten. Zakelijk, maar ook privé. Zelfs op vakantie delen we de tijd doelmatig in en bezoeken we meerdere steden op één dag, inclusief de bezienswaardigheden. Daar hebben we een bijnaam aan overgehouden: familie Haast."



2020: We doen alles voor een veilige logistiek. Kleinzoon Sam denkt daar anders over en legt deze vrachtwagencombinatie zonder pardon op zijn kant.

Nawoord

Toen we aan dit boek begonnen, hadden we niet gedacht dat 100 jaar geschiedenis van Van Bijnen Transport & Logistics zoveel informatie zou opleveren. Het werd een tijdreis waarin de ontwikkeling van ons bedrijf verweven bleek met de geschiedenis van onze familie, onze relaties en de kernen Vlijmen en Nieuwkuijk.

Ik kijk met veel plezier terug op de interviews met Stefan, waarbij ook steeds onze schoonzoon Max aanwezig was. Met de vele foto's, die ik samen met Diny en Max heb geselecteerd, kwamen oude herinneringen naar boven. Het kostte moeite om keuzes daarin te maken. Het resultaat is een lees- en kijkboek dat eigenlijk niet completer had kunnen zijn. Ik draag het met liefde op aan Diny, Maarten, Ruud en onze kleinkinderen Lauren en Sam.

In 2021 is Van Bijnen Transport & Logistics een eeuw jong. Iedere generatie bracht zijn eigen innovatieve ideeën. Van opa Martinus met zijn paard en wagen, mijn vader Henk met zijn Boschkar en zijn Chevrolet tot en met Maarten en Ruud. Elke dag opnieuw zorgen zij met hun team voor de meest betrouwbare klantgerichte dienstverlening aan onze opdrachtgevers en huurders.

Zonder onze fantastische mensen op kantoor, in de magazijnen en onderweg hadden we het nooit zover gebracht. Als ik terugkijk op 100 jaar Van Bijnen Transport & Logistics, maakt me dat nog het meest trots. Met elkaar hebben we een gezond bedrijf opgebouwd dat zich continu blijft doorontwikkelen.

Wat dat betreft is dit nawoord eerder een voorwoord op alles wat nog komen gaat. Met Maarten en Ruud aan het roer.

Tiny van Bijnen, 2021



Colofon

Dit boek kwam tot stand op basis van de informatie van Tiny, Diny, Maarten en Ruud van Bijnen

Beeldmateriaal: familie Van Bijnen, Van Bijnen Tribuneverhuur en Van Bijnen Transport & Logistics

Samenstelling en redactie: Tiny van Bijnen, Diny van Bijnen en Max Moonen

Tekst: Stefan Korthout

Beeldbewerking en vormgeving: Max Moonen

Alle rechten voorbehouden. Copyright 2020, Van Bijnen Transport & Logistics.

Familie Van Bijnen en Van Bijnen Transport & Logistics hebben hun uiterste best gedaan om bronnen en eventuele rechthebbers van het toegepaste beeldmateriaal te achterhalen. Wanneer desondanks beeldmateriaal wordt getoond waarvan u meent (mede-)rechthebbende te zijn en waarvoor u geen toestemming voor publicatie hebt verleend, kunt u dit kenbaar maken aan de samenstellers.



Mei 2020: Drie generaties op het tribunemonumentje in de tuin. Diny, Ruud, Tiny, Sam en Lauren van Bijnen.

