

De onderneming **Economie**

Algemeen directeur Marinka Nootboom (links) en de assemblagehal van Koninklijke Nootboom Groep in Wijchen (rechts).

Foto Raymond Rutting / de Volkskrant

Opleggers als alleskunnners

Is de lading te groot, te zwaar – te onmogelijk? Het 136 jaar oude Koninklijke Nootboom is gespecialiseerd in de meest kolossale opleggers. Om al die nieuwe windmolens te vervoeren, bijvoorbeeld.

Door Koen Haegens

Vol trots toont Marinka Nootboom bij binnenkomst in haar kantoor een Facebookvideo. 'Dit ging deze week plotseling viral', wijst ze op het beeldscherm van haar laptop. Tergend langzaam, met de alarmlichten aan, slaat een vrachtwagen die een vleugel van een windmolen vervoert rechtsaf, een stenen bruggetje over. Terwijl de chauffeurscabine zich al aan de overkant bevindt, moet de achterkant van het 60 meter lange gevaarte nog aan de bocht beginnen. Het lijkt onbegonnen werk. Maar dan gaan de wielen van de achterste drie wielassen haaks op de vrachtwagen staan en wordt de oplegger enkele centimeters omhoog gepompt, over de reling van de brug heen. Gelukt. 'Nu al miljoenen keren bekeken! Kun je je voorstellen? CNN heeft erover gebeld en het op de site gezet', zegt Nootboom vol ongeloof. 'Dat enthousiasme, dat is typisch voor dit bedrijf. We hebben zelfs een heuse schare fans.'

Marktleider

Het 136 jaar oude familiebedrijf is leidend in Europa als het gaat om het bouwen van uit de kluiten gewassen opleggers. Gewone trailers, dat is massaproductie. Pas als de lading te groot, te zwaar – kortom: te onmogelijk – is, wordt het interessant voor de fabrikant uit Wijchen. Transportbedrijven gebruiken haar opleggers om graafmachines, hijskranen en soms zelfs complete fabrieken te verhuizen.

Of windmolens. Vooral op Duitse snelwegen is de rechterrijstrook 's nachts het domein geworden van de speciale

PROFIEL

Bedrijf
Koninklijke
Nootboom Groep
Waar
Wijchen
Sinds
1881
Aantal
werknemers
400
Jaaromzet
ca. 100 miljoen
euro



Met de opleggers worden graafmachines, hijskranen en zelfs hele fabrieken verhuist

transporten. Busjes met zwaailichten kondigen de ene na de andere colonne opleggers met reusachtige wieken aan. Grote kans dat die trailers afkomstig zijn van marktleider Nootboom. 'Wij waren er vroeg bij', geeft directeur Nootboom toe. 'Het is een relatief kleine markt, maar wel uitstekend om te laten zien wat we in huis hebben. Windmolentransporten behoren tot de moeilijkste die er zijn. Vanwege de lading natuurlijk, maar ook vanwege de bestemming. Die molens staan nu eenmaal niet op de best bereikbare plaatsen.'

Jongensdroom

Bij de receptie prijkt een vitrine als een jongensdroom, met een veertigtal glimmend rode trucks en trailers in kinderformaat, allemaal Nootboommodellen. Het bedrijf gaat terug tot 1881. Onder de rook van Rotterdam toegen de 26-jarige Willem Nootboom toen een eigen smederij. Anno 2017 staat alweer de vijfde generatie aan het roer. Midden in de crisis trad Marinka Nootboom in dienst van het bedrijf waar haar vader en oom werkten. Dat was geen vanzelfsprekende carrièrestap. 'Wij zijn thuis altijd gestimuleerd onze eigen weg te bewandelen', zegt Nootboom. Ze bekleedde functies bij onder meer privébank Van Lanschot en ING. 'Daar heb ik geen spijt van. Zo vul je je rugzak met andere vaardigheden.'

Een gemakkelijke start had ze niet. De malaise in de bouw was bij Nootboom ook voelbaar. Het aantal bestellingen stortte in. Het bedrijf maakte verlies, er vielen ontslagen. Tot overmaat van ramp deed zich in 2015 een explosie voor in de spuitrij, waar de trailers hun beschermende laag en kleur krijgen. Een medewerker raakte gewond.

Op de plek van de deels afgebrande spuitrij is inmiddels een gloednieuwe installatie verzeen. De orderportefeuille is uitstekend gevuld. Al te gedetailleerde getallen wil Nootboom met het oog op de concurrentie niet noemen. Maar het totale aantal verkochte opleggers, nieuwe en tweedehands, ligt rond de duizend. De klanten komen uit 99 landen. Het gevolg: de firma kan weer nieuw personeel aannemen. Dat blijkt overigens nog niet zo eenvoudig. Vooral goede lassers en ingenieurs zijn schaars.

'Dit noemen we de broodjes van de bakker', grapt communicatiemanager Johan van de Water. Hij toont de hallen waar de iets gebruikelijkere opleggers worden gemaakt. De rondleiding gaat per auto, want de oppervlakte van het bedrijf beslaat vele voetbalvelden. Het begint allemaal met een stapel onaanzienlijke, grijze staven. 'Dat is het hart van de trailer', roept Van de Water. Hij wordt overstemd door het geknisper van lasapparaten. Uit de boxen schalt *Paint it Black* van The Rolling Stones.

In twee dagen wordt dit logge metaal uitgebouwd tot de grootste, geavanceerde opleggers ter wereld. De standaardmodellen worden verkocht vanaf een slordige 40 duizend euro. Maar voor de even verderop geproduceerde speciale trailers, waarvan elk detail aan de wensen van de klant kan worden aangepast, kunnen de prijzen oplopen tot 4 of 5 ton. Zo'n kolossale, specialistische oplegger kan dan ook werkelijk alles. Uitschuiven bijvoorbeeld, zodat er een nog langere lading mee kan worden vervoerd. 'Vroeger vonden we een rotorblad van 30 meter al extreem lang', herinnert Van de Water zich. 'Nu gaat het richting de 70 meter.'

Het arbeidsintensieve maatwerk waarmee Nootboom zich onderscheidt, is niet alleen nodig omdat elke vracht weer anders is. De regels voor dit soort uitzonderlijke transporten lopen per land uiteen. Zo mag in Duitsland vaak alleen 's nachts met speciale transporten worden gereden. In België is de snelweg sowieso verboden terrein, en moet alles lopen via kleinere wegen. Van een verenigd Europa is hier weinig te merken. Zelfs het maximaal toegestane gewicht en de doorrijhoogte kunnen per land verschillen, vertelt Van de Water.

Nichemarkt

De productie van reusachtige trailers zijn mede hierdoor een hoogtechnologische nichemarkt. Dat biedt ook voordelen. Zo is er bijvoorbeeld weinig concurrentie vanuit lagelonenlanden. Maar achterover leunen, is er niet bij, zo verzekert directeur Marinka Nootboom. 'Als wordt overstemd door het geknisper van lasapparaten. Uit de boxen schalt *Paint it Black* van The Rolling Stones.'

Die ontwikkelingen hebben hoe dan ook gevolgen voor Nootboom. 'Er zal nog veel meer elektronica op en aan onze trailers komen', zegt de directeur. Haar over-overgrootvader Willem Nootboom begon ooit met hoefijzers voor paarden. Nu zijn het reusachtige opleggers. Wie weet dat het Nootboom-product over enkele generaties nogmaals zo'n ingrijpende gedaanteverandering heeft ondergaan.