

GERARD DE ROOIJ ZIET HONDERD JAAR TOEKOMST IN BEDRIJF ÉN 'DAKAR'

WIJ ZITTEN in het *transport*. En daar zijn *wij goed in*

De Rooy Transport in Son bestaat honderd jaar. Het internationale transportbedrijf viert dit met een bescheiden feestje inclusief nieuwe huisstijl en bedrijfskleding. De Rooy is een echt Brabants familiebedrijf, aldus directeur Gerard de Rooij. Hij wijst stabiliteit en nuchterheid aan als succesfactoren. En korte en directe lijntjes. De stip op de horizon voor de volgende honderd jaar? De deelname aan de Dakar Rally: 'Ik wil de beste van de wereld zijn'.

TEKST Hans Matheeuwsen | FOTOGRAFIE Erik de Brouwer, Team De Rooy



HET WINNENDE DAKAR-TEAM DIT JAAR VAN JANUS VAN KASTEREN

‘Als ze straks BELLEN dat ik naar *Spanje of Verweggistan moet*, dan stap ik in en ben ik weg’

Gerard runt De Rooy Transport met zijn zus Anneke. Ze hebben het werk met de paplepel ingegoten gekregen. Vader Jan schreef geschiedenis met zijn deelname aan de legendarische Dakar Rally's. Ook hier zijn beiden in zijn voetsporen getreden. Gerard won als teammanager in januari de laatste rally - in Saoedi-Arabië - met Janus van Kasteren achter het stuur van de Iveco, het truckmerk van het 450 vrachtwagens tellende wagenpark van De Rooy. Jan won in 1987, Gerard in 2012 en 2016. Jan reed in een DAF, Gerard bestuurde Iveco's. De rally-trucks werden door henzelf in Son gebouwd. *Een van de eerste woorden die Gerard kon uitspreken was 'DAF', van de bekende fabrikant aan de andere kant van Eindhoven.* Het bedrijf, dat naast werkplaatsen uit een half miljoen vierkante meter opslagruimte bestaat, was het speelterrein

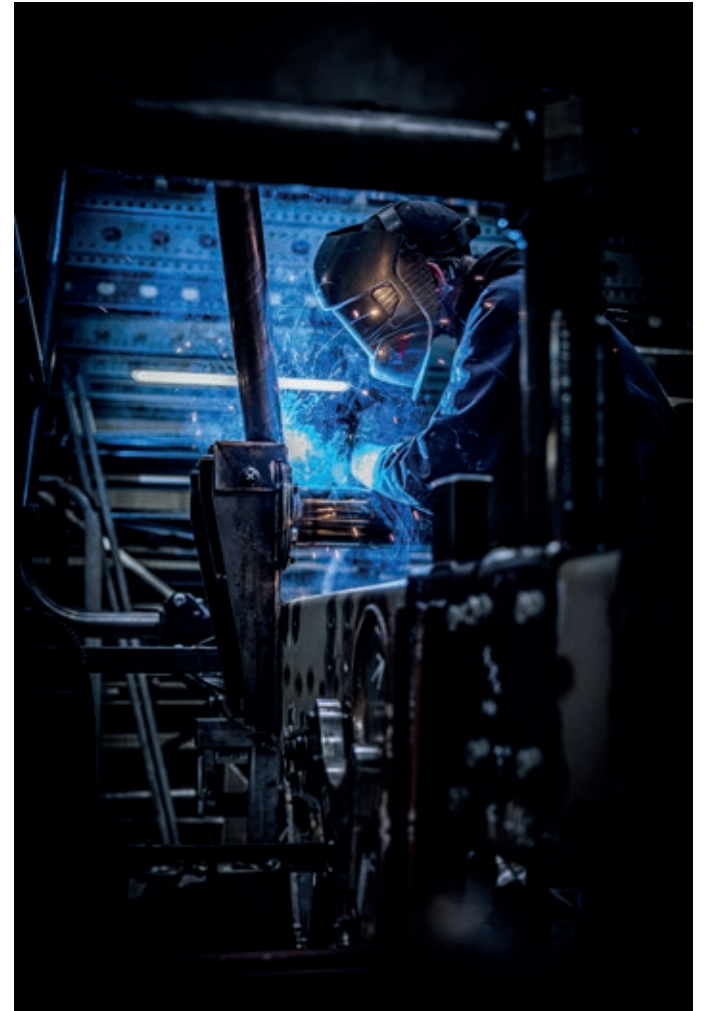
van de kleine Gerard. Hij groeide op tussen de vrachtwagens in de wereld van het internationale transport. Nog voor zijn rijbewijsleeftijd reed hij er rond in alles waarin maar een sleutel en een stuur zat, zoals hij het zelf uitdrukt. *“Het was voor mij één grote speeltuin.”* Anno 2023 is De Rooy Transport marktleider in truck- en tractortransport. Dat is de core business, aldus De Rooij. In 2009 namen ze afscheid van het transport van personenauto's en volumetransport. Internationaal trucktransport was een Europese nichemarkt en dus financieel veel aantrekkelijker. Er werken 800 mensen voor De Rooy, onder wie 600 chauffeurs. De meesten uit Oekraïne, dus dat was wel een ding toen dik een jaar geleden de oorlog uitbrak. Het vertrek van chauffeurs die terugkeerden naar huis kon uiteindelijk worden opgevangen. Zoals De Rooy tot nu toe elke crisis overleeft,

zegt hij. Gerard ging naar school in Eindhoven, volgde een paar jaar les aan de autotechniekschool in Valkenswaard en was zestien jaar toen hij bij DAF ging werken als laadmeester. Hij verliet het ouderlijk huis in België om in de oude familiewoning op het bedrijfsterrein te gaan wonen. *Vanzelfsprekend volgde hij vader Jan op. Dat ging niet zonder slag of stoot. Gerard moest bewijzen dat hij de job aankon.*

Onderweg

Het managementteam bestaat uit vijf personen, inclusief zus Anneke. Vader Jan, 80 inmiddels, heeft zitting in de raad van advies. Hij bouwt weliswaar af, maar is nog altijd actief in de werkplaats, vertelt Gerard. *Het is de charme van het familiebedrijf, vindt hij. De korte lijntjes en het directe contact noemt hij als kernwaarden van De Rooy Transport.* “Als we vandaag iets willen, beslissen we vannmiddag en voeren we het morgen uit. De prestatiedruk is minder hoog dan bij grote bedrijven. Het is relaxter, ja. Natuurlijk zijn we hier om geld te verdienen, iedereen kent zijn of haar taken en opdrachten, maar als iets niet lukt schakelen we snel en zonder veel problemen door naar het volgende.” De Rooy heeft tien tot twaalf vaste klanten, vaak al jarenlang, waaronder DAF Trucks, Renault, Volvo, dus hoeft het bedrijf niet veel aan acquisitie te doen, verklaart Gerard de stabiliteit van het bedrijf. *“We zitten al vijftig jaar bij DAF. Dat is geen klant meer maar een relatie. Natuurlijk gaat het wel eens op en neer in de markt, zoals vorig jaar het gebrek aan chips, maar over het algemeen hoeven wij ons geen zorgen te maken over werk of klanten.”*

Het transportbedrijf is al honderd jaar gevestigd in regio Eindhoven (44 jaar in Son), met een grote nevenvestiging in Polen. Slechts één procent van de omzet, in totaal tussen de honderd en honderddertig miljoen euro per jaar, wordt gerealiseerd in Nederland, de overige 99 procent in Europa. Gerard heeft echter nooit overwogen om zich dichterbij de markt te vestigen. “Nee, we zitten hier goed, ook qua verbindingen. We zitten dicht bij DAF, onze grootste klant. Ik zit niet de hele dag achter mijn bureau, ben veel onderweg. Mijn dagen zijn gevarieerd genoeg. Ik heb een aantal vaste taken, lopende zaken, de rest van het werk komt aanwaaien. *Dat vind ik het leuke van ons bedrijf: dat niet elke dag hetzelfde is.* Als ze straks bellen dat ik naar Spanje of Verweggistan moet, dan stap ik in en ben ik weg. Ik schakel heel gemakkelijk. Ik heb een goede echtgenote - en vier



kinderen - die mijn hak op de tak-beslissingen volgt. De jongste is nu acht en de oudste veertien, dus ja...”

Goede raad

Uit het ‘dus ja’ spreekt de vanzelfsprekendheid van de opvolging in het bedrijf. Van vader op zoon, of dochter. Gerard heeft één zoon en drie dochters. *“Dat zien we wel”, zegt hij eerst. “Ik had de keuze, maar ik wilde zelf graag. Een andere zus van mij niet. Dat is ook goed. We hebben dat netjes geregeld. Of mijn kinderen mij opvolgen, is hun keuze. Ze moeten doen wat ze leuk vinden.* Ik werk elke dag met plezier. We hebben hier een family office voor. Alle zaken aangaande het bedrijf, de belangen en de financiën zijn hierin geregeld.” Niet alleen binnen de familie en het bedrijf maar ook daarbuiten legt Gerard zijn oor te luisteren bij

collega's voor goede raad. Onder wie Peter van den Bosch, van het gelijknamige, grote transportbedrijf in Erp, en Erik van Loon, die Gerard goed kent van de Dakar Rally's. *"Peter is voorzitter van onze raad van advies, hij is tien jaar ouder dan ik.* Zij hadden tien jaar geleden al een family office, we hebben het deels van hen afgekeken. Ons pa stopte al het geld in het transport. We zijn onze belangen gaan spreiden om onze inkomsten te verbreden.

'Wij werken graag lang samen met stabiele, betrouwbare RELATIES. We leren van elkaar'

De laatste jaren zijn we aan het bekijken hoe we ons bedrijf toekomstbestendig kunnen maken. Vroeger was dat niet belangrijk. Daar dacht men gewoon niet over na. Maar ons pa vertrok met het gezin naar België omdat dat veel voordeliger was. Overigens is de hele familie een jaar of drie geleden teruggekeerd... We hebben ook al jaren dezelfde advocaat, zitten 35 jaar bij dezelfde bank. *Wij werken graag lang samen met stabiele, betrouwbare relaties. We leren van elkaar."*

Hobby

Onder invloed van hun vaders passie raken Gerards kinderen langzaam maar zeker besmet met het rally-virus. "Een uit de hand gelopen hobby", stelt hij. *"Kijk, dat ze niet in het bedrijf stappen vind ik minder erg dan dat ze niet verder zouden gaan met Dakar".* Dat zit diep, ja. Gelukkig hoeft ik er niet over in te zitten. Van de vier zijn er twee, de jongsten, die graag gaan crossoen. De jongste is een jongen, de rest meiden. Het is wel mijn doel om die samen met mij in de auto te krijgen, of in een buggy, of in een vrachtwagen. We zien wel. Ze hebben een hoop gemotoriseerd speelgoed. Ik zou met mijn oudste dochter wel willen rijden, en dat zij dan navigeert. Een licentie halen, dan meedoen aan een rally. Drie, vier dagen. Dat vraagt wel om commitment... Ik vind gemotoriseerde sport leuk. Het teamwork, alles er omheen. Je wordt getest op alle fronten. Als je op hoog niveau rijdt, zoals Dakar, dan kom je jezelf tegen. Fysiek - ik heb drie keer mijn rug gebroken - maar ook mentaal. Daar word je slimmer van. Snel beslissen, snel schakelen met het team. *Hetzelfde als in het bedrijf. Je kunt niet alleen*

presteren. Het gaat om goede mensen. Je moet ook goede spullen hebben. Ik wil de beste zijn van de wereld, maar als dat allemaal niet in orde is, hoeft ik er niet eens aan te beginnen.

We rijden in drie, vier trucks, Iveco's. Die hebben we zelf in elkaar gezet. Dat willen we ook: zelf ontwikkelen. Dat team run ik. We hebben ook nog een paar classics, DAF's, van ons pa vroeger. Die houden we aan het rijden. Die kun je huren. Geef mij een zak geld, hier heb je de sleutel en een overall. Dat is ons model nu. Wij hebben de rallytrucks, teams kunnen die huren. Ik regel de inschrijvingen, maak de auto klaar. We kunnen navigatietrainingen organiseren. Dakar blijft de hoofdactiviteit.

Net als het bedrijf vind ik Dakar een familie-aangelegenheid. Sinds 2005 is Iveco een grote klant van ons. Ik ben het uithangbord van het merk geworden. Ik promoot het ook. Door de jarenlange deelname aan de rally hebben wij een heel andere positie gekregen binnen Iveco. Hoger in de boom. We zitten nog net niet bij Agnelli aan tafel... Dat heeft weer een positief effect op ons. Daardoor kunnen wij ook goed verantwoorden waarom wij als bedrijf en familie deelnemen aan dit spelletje."

'Het gaat om goede mensen. Je moet ook goede spullen hebben. Ik wil de beste zijn van de WERELD, maar als dat allemaal niet in orde is, hoeft ik er niet eens aan te beginnen'

Stip

Al met al ziet de toekomst van De Rooy Transport er goed uit, constateert Gerard. "Er kan zomaar honderd jaar bijkomen", grijnst hij. *"Een kwestie van schoenmaker blijf bij je leest. Wij zitten in het transport. Daar zijn wij goed in.* Trucks blijven voorlopig nog wel nodig. Voordat ze worden vervangen door elektrische vrachtwagens met een grote actieradius zijn we al gauw tien jaar verder. Wat dat betreft lopen wij als branche achteraan. Het is de markt volgen. Misschien komen er wel auto's op waterstof... Dat is voor mij voorlopig de stip op de horizon. We hebben goed te werken. Mensen kopen alleen maar meer, dat moet vervoerd worden en dat gaat nog steeds niet via de luchtpost." ■

