



Hans Heijmans

Hans Heijmans (Knekt) gelooft in vrijheid om te floreren

Van zonneauto's naar *Powered by Knekt* is niet zo'n grote stap

Hans Heijmans trad in december 2023 aan als nieuwe algemeen directeur van het bedrijf Knekt BV in Veldhoven. Deze onderneming produceert de bekende roodgekleurde (elektrisch aangedreven) compacttractoren. Recentelijk haalde Knekt de vakers met de Massey Ferguson *powered by Knekt*.

Auteur: Broer de Boer

Zowel bij Knekt International als bij Hans Heijmans leven er genoeg ambities. Op de productielocatie worden momenteel drie types compacttractoren met dieselmotor gebouwd. Verrassender is het dat er ook twee elektrische equivalenten daarvan worden gefabriceerd. In al die gevallen worden conform eigen ontwerp onderdelen gebruikt die optimaal bij het tractormerk passen, en dat is vanaf het chassis tot aan de motorkap. De Knekt-tractoren gaan de hele wereld over. Dit artikel gaat echter over de nieuwe directeur, Hans Heijmans, en minder over de tractoren.

V: Vertel eens, wat is je achtergrond?

A: 'Aan de TU Delft focuste ik me op de faculteit werktuigbouwkunde op de combinatie van techniek en commercie. Daarna startte mijn carrière in 1996 bij NedCar in Born, als technisch inkoper van autostoelen en -banken. Als autoliefhebber voelde dat voor mij als een

snoepwinkel. We produceerden er onder meer Volvo's en Mitsubishi's. Ik speelde een rol bij de efficiënte productie. In de automobielandustrie gebruiken ze dan termen als *supply chain management*, *just in time*, en de *just in sequence*-leverantie van onderdelen, waarbij er geen sprake is van noemenswaardige voorraden. Daarbij worden soms meerdere types auto's door elkaar heen gebouwd op dezelfde lopende band.'

'Mijn taak was om alles zo te organiseren dat de logistiek klopte, dus vanaf het moment dat een chassis voor *final assembly* op de lopende band stond. Leveranciers leverden daarvoor exact getimed de onderdelen aan. Als een interieurbouwer bijvoorbeeld een autostoel moest monteren, moest die voor het grijpen staan. Deze baan bood me eveneens een kijkje in de keuken van verschillende leveranciers van uiteenlopende onderdelen. Er was veel hectiek,

maar aan de bouwlijn bij NedCar moest rust en efficiëntie heersen. Dat was een hele uitdaging.'

V: NedCar reorganiseerde. Wat bracht dat jou?

A: 'Na de overname van Volvo door Ford heb ik een aantal jaren in Zweden gewerkt voor Volvo, die samenwerkte met Jaguar en Land Rover. Voor mijn tweede baan werd ik in 2003 gevraagd door chemiereus DSM. Ze benaderden me vanwege mijn inkoopervaring in de automobielandustrie. Daar had ik ook het onderhandelingsspel goed in de vingers gekregen. Ze vonden het bij DSM tijd om het proces van de aanlevering van onder meer grondstoffen en de aflevering van producten te optimaliseren. De chemiebranche lag echter wat verder bij mijn interesse vandaan en ik had geen affiniteit met de producten. Tot mijn pensioen in de chemie werken vond ik niet uitdagend genoeg. Op enig moment greep ik mijn kans bij het avon-

tuur van Lightyear, als managing director. Dat was in 2019. Bij dit bedrijf bouwden ze in twee bv's zonneauto's en gepatenteerde zonnedaken. Zoals bekend ging de eerste failliet en dat beïnvloedde de belangstelling voor die innovatieve zonnedaken. Die laatste divisie, met circa 40 medewerkers, heb ik vanaf 2021 geleid.'

V: En hoe verliep dat verder?

A: 'Eind vorig jaar attendeerde een goede kennis me erop dat Knegt in Veldhoven te koop stond. Het bedrijf zocht een nieuwe eigenaar om de potentie volledig uit te nutten. Een elektrische tractor, zo iets is toch uniek? Oprichter en directeur Jeroen van Eerd wilde zich namelijk explicieter op de doorontwikkeling van de techniek werpen. Ik heb het algemeen management van Jeroen overgenomen. Onze organisatie telt twaalf medewerkers. Zes daarvan richten zich volledig op de bouw van compacttractoren. Dat zijn de elektrische 45pk-versie, 55pk-versie en straks ook de 65pk-versie, en daarnaast de 30pk-, 40pk- en 50pk- diesels. Zowel het kantoor als onze productielocatie is geschikt voor de beoogde expansie van 300 procent.'

V: Maar waarop doel je dan?

A: 'Het afgelopen jaar hebben we als relatief klein bedrijf 175 compacttractoren gebouwd. Eén derde daarvan was elektrisch. Mijn – of liever gezegd onze – ambitie is dat we in 2027 ruim 500 stuks gaan produceren op deze locatie. Uiteindelijk is onze wens 100 procent elektrisch, en als de markt daar klaar voor is, moet dat ons lukken. Daarbij inbegrepen is ook de elektrische 65pk-tractor die we ontwikkelen. De fysieke ruimte op de locatie hebben we nu. Dit dankzij de herinrichting van het magazijn en de werkplaats volgens de nieuwste inzichten, waarbij ik het werken met ERP heb geïntroduceerd.'

'Deze software, die veel gebruikt wordt in de maakindustrie, is bedoeld voor voorraadbeheer en het aansturen van fabricageprocessen. Het aantal vaste werkeilanden waar de complete tractor wordt gebouwd heb ik laten opschalen van vier naar acht. Medewerkers kunnen nu ongestoord bouwen aan een tractor zonder de werkplek te hoeven verlaten om een onderdeel

te zoeken in het magazijn. De logistiek op basis van de – soms Japanse – inzichten in de automotive-industrie is nu aanzienlijk verbeterd. Met dezelfde mensen en hetzelfde oppervlak kunnen we nu al jaarlijks tweemaal zoveel tractoren produceren. Er heerst nu een gezonde rust op de acht werkeilanden, en we bouwen *just in time*.'

V: Welke stijl van leidinggeven hanteer je?

A: 'Het jeugdige enthousiasme van de TU/e-studenten die een zonneauto op de markt wilden zetten, werkte zeer aanstekelijk, toen ik bij Lightyear werkte met zo'n hooginnovatief product. Daar leerde ik dat het aanbrengen van structuur in een bedrijf niet gepaard moet gaan met bureaucratie. Mijn ervaring is dat je medewerkers los moet laten. Ik geloof in de vrijheid om te kunnen floreren. Zelfstandigheid geeft medewerkers plezier in hun werk. Vaak maakt dat een onverwachte hoeveelheid energie los in je medewerkers, die tot mooie resultaten leidt. Dan zie je ook dat medewerkers met plezier naar hun werk gaan.'

V: Je gelooft dus heilig in elektrificatie?

A: 'Uiteraard. Maar voor ons gaat dit niet werken als er geen voorlopers zijn in de sector. Ik ben blij dat brancheorganisatie Fedecom hierbij de handschoen heeft opgepakt. Tijdens ATH/GTH 2024 heeft Fedecom in het kader van "Schoon en emissieloos bouwen" (SEB) de Nederlandse gemeenten uitgenodigd om kennis te nemen van het convenant en de bijbehorende "Routekaart Schoon en emissieloos bouwen". Dit om de transitie naar schoner werken in vele sectoren te stimuleren. In het SEB-paviljoen konden beursbezoekers kennismaken met de machines die naadloos aansluiten op de SEB-ambities. Knegt heeft dit convenant uiteraard ondertekend. En door partner te worden van NWST, hopen we ons netwerk verder uit te breiden. Feitelijk zijn we al bezig de band met dealers verder aan te halen en de professionalisering hiervan in gang te zetten.'

V: Voor wie bouwen jullie dan compacttractoren?

A: 'Knegt heeft een zekere status verworven in de hippische sport. Daar gebruiken ze onze compacttractoren veelvuldig in maneges en

bijvoorbeeld om paardenbakken te onderhouden. Allengs zijn we ons met de compacttractoren meer gaan richten op hoveniers, kwekers en partijen die sport- en golfvelden aanleggen of onderhouden. Maar we richten ons eveneens op gemeenten, pretparken en water- en recreatieparken. Steeds meer worden stille en emissieloze motoren hier een belangrijke factor om over te gaan tot aanschaf van een elektrisch aangedreven versie. Een belangrijke doelgroep voor in pandig gebruik van elektrisch aangedreven versies zijn kwekers met kassen, waarin grondbewerking moet plaatsvinden na een teelt. Dan mogen er volgens de Arbo-regels geen andere medewerkers aanwezig zijn in de kassen. Ze zouden dan immers blootgesteld worden aan uitlaatgassen en roetdeeltjes. Met de elektrische versies levert dat geen problemen op. Deze tractoren dragen altijd de grote groene K van Knegt op de neus van de motorkap!'

V: Exporteert Knegt ook tractoren?

A: 'Nou en of! Bijvoorbeeld naar Canada en Nieuw-Zeeland. Een aardig voorbeeld is de export van elektrische tractoren naar een Zuid-Amerikaans land. De afnemer daar is een opleidingsinstituut met ruim 40 praktijkscholen, die als dealer gaan functioneren en waar dus onderhoud en reparatie wordt gedaan. Studenten kunnen dan leren om te gaan met elektrische tractoren.'

V: Richten jullie je aandacht verder nog naar buiten?

A: 'Jazeker. Dat was op ATH/GTH 2024 al te zien met de beursprimeur van Massey Ferguson *electro-powered by Knegt-E*. Deze tractor komt voort uit onze samenwerking met Mechan. Dat bedrijf demonstreerde hem op de beurs, en in 2025 wordt deze tractor seriematig geproduceerd. De elektromotor en de accu die we in deze bijzondere tractor toegepast hebben, zijn zwaarder dan bij de zwaarste E-tractor van Knegt. Dit elektrificeren willen we ook bij andere gerenommeerde tractormerken oppakken. En ten slotte denken we ook sterk aan het oprichten van een speciaal kenniscentrum voor dit innovatieve vakgebied, de elektrificatie van voertuigen.'

'Ik moest alles zo organiseren dat de logistiek klopte'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!