

H O E

NUMMER 6

**“We bouwen
hier mooi door,
letterlijk en
figuurlijk”**

- > Een familie op wielen
- > “Je kunt veel meer met je aansluiting dan je denkt”
- > Friese meiden die rijden
- > Al: hype of slechts het begin?
- > Klant in beeld: Q1 Sanitair en Jonkers Urk
- > “It is noflik wurkjen, se witte wat se dogge”



HET RELATIEMAGAZINE VAN HOEKSTRA SNEEK



“ORDE EN NETHEID SIEREN ONS BEDRIJF”

Deze gevleugelde uitspraak van Harm Hoekstra (1941 – 2017, tweede generatie) is nog altijd springlevend bij Hoekstra. Onze wasploeg zorgt er dus elke donderdag- en vrijdagavond én zaterdagochtend voor dat de hele vloot *himmel en skjin* de weg op gaat. Een nette wagen is immers ons visitekaartje onderweg. Alle voertuigen worden door de wasstraat gereden waarbij het voorwerk en de velgen nog ouderwets met de hand worden gereinigd – want toch écht schoner – met deels opgevangen water en biologisch afbreekbare zeep. Het mooiste van het wassen? Natuurlijk het stukje rijden op eigen terrein. Zo vormt onze wasploeg de ideale kweekvijver voor toekomstig logistiek talent!

Op de foto van links naar rechts: David Walstra, Ruben Veenstra, Rudmer de Haas, Miquell de Jong, Thijs Lanting, Romke Hoekstra en Kyran Talsma. Jongste hulp Ynte Hoekstra ontbreekt op de foto.



6



16



26



44



10



32



46

5 Voorwoord
Christien Lycklama à Nijeholt

6 Van generatie op generatie
Families binnen Hoekstra

10 Klant aan het woord
De enorme groei van Jonkers Bouwmetaal

13 Nieuwe regels...
Vrachtwagenheffing

14 Junior Germ Terpstra
ljept verder dan alle senioren

18 De nuchtere eisen van
Q1 sanitair

22 Accountant
Menno Hiemstra
"Het draait niet alleen om cijfers"

25 AI hype
wat vinden onze IT'ers ervan?

26 Rijkswaterstaat en logistiek
staan de komende jaren voor
"Rust, reinheid,
regelmaat- en resultaten
zonder ruis"

32 Jan Boeve, directeur TLN
"Onzekere overheid maakt ons
werk moeilijker"

36 Friese meiden die rijden
bij Hoekstra

40 Bouwgroep Noord
"Je moet niet op alle borden
tegelijk willen schaken"

44 Jeroen Veenema
"Je kunt veel meer met je
aansluiting dan je denkt"

46 Kleren maken de man
Werkkleding met een goed gevoel

48 Kantoorbaan saai?
Never a dull moment in logistiek!

50 Antonius Ziekenhuis
"Se witte wat se dogge"

54 Vier jonge chauffeurs
over hun liefde voor het vak

"ONDERNEMERSCHAP IS NOG ALTIJD HET MOOISTE DAT ER IS"

Wie het nieuws de afgelopen maanden heeft gevolgd, hoorde het vaak terug: Nederland moet weer gaan verdienen. We willen meer bouwen, minder vergaderen, minder regels, meer doen.

Terecht, want ons verdienvermogen staat onder druk. Als we voor ons productie volledig afhankelijk zijn geworden van Azië, voor onze energie afhankelijk zijn van Rusland en voor onze veiligheid van Amerika, wat blijft er dan nog over als we zelf niets meer maken?

De waarheid is eenvoudig: zonder ondernemerschap is er geen toekomst. Geen innovatie, geen banen, geen belastingopbrengsten, geen dorpen of steden die bloeien. Juist daarom is het goed om stil te staan bij de kracht van het MKB. En dat zijn nog steeds gelukkig veel familiebedrijven. Bedrijven die niet worden gedreven door kwartaalcijfers, maar door continuïteit. Die niet alles meten in winst, maar ook in mensen, relaties en vertrouwen. Die investeren in hun medewerkers, in hun klanten en in hun omgeving.

Bij Hoekstra hebben we dat dit jaar extra gevoeld. We vierden in juni 25 jaar ondernemerschap: een kwart eeuw van groei, maar zeker ook lastige jaren. En vooral van samenwerking. Want niemand onderneemt alleen. De mooiste resultaten ontstaan waar bedrijven, scholen, overheden, medewerkers en klanten elkaar versterken, kortom als er een goed werkend ecosysteem is.

Een recent rapport van het Planbureau Fryslan benadrukt precies dat: innovatie ontstaat niet in een vacuüm, maar in een goed netwerk. Niet de techniek, maar het ecosysteem bepaalt het succes. Een regio - of beter: een land - floreert pas echt als kennisinstellingen, financiers, overheden en ondernemers elkaar weten te vinden. Dat geldt net zo goed landelijk als lokaal. In Nederland praten we graag over innovatie, maar te vaak blijft het hangen in beleidsnota's. Terwijl de echte vooruitgang wordt geboekt in werkplaatsen, warehouses, start-ups en familiebedrijven die gewoon aan de slag gaan. Ondernemers die het lef hebben te

investeren in nieuwe mensen, processen of technologie - nog voordat ze zeker weten dat het loont.

Daarvoor is wel, en dat dreigen we wel eens te vergeten..., een goed fundament nodig: betrouwbare infrastructuur, een goed onderhouden wegennet, voldoende stroom, onderwijs dat meebeweegt, en beleid dat vernieuwing stimuleert in plaats van afremt. Innovatie is niet alleen technologie. Het is vooral mentaliteit. Een cultuur waarin initiatief wordt beloond, waar mensen buiten de lijntjes durven te kleuren, risico's nemen en dus ook fouten mogen maken. Daar begint ondernemerschap!

En was het 'vroeger' nog logisch dat er een volgende generatie klaarstond in een familiebedrijf, zien we tegenwoordig vaker dat opvolging lastig is. Zeker in onze kapitaalintensieve sector. Jongeren kiezen vaker voor zekerheid, meer vrije tijd, minder risico, meer voorspelbaarheid. Zonde! Want ja, ondernemen vraagt misschien wat meer, het is zelden rustig en vaak complex.

Maar het is óók fantastisch. Elke dag opnieuw iets kunnen verbeteren, bouwen, bedenken of leveren. Het geeft zoveel energie! Dat verhaal moeten we vaker vertellen. Niet in defensieve termen ("het is zwaar, er zijn zoveel regels, goede medewerkers vinden is zo lastig"), maar met trots: ondernemen is een feest en het is juist de kunst wél goede medewerkers aan je te binden, tijdig een goede duurzaamheidsvisie uit te stellen, verschillende groeiscenario's uit te werken en de mogelijkheden van AI te omarmen in je planning. Graag inspireren we in deze editie met mooie verhalen.

Bijvoorbeeld van rasondernemer Tony Budel van Q1 Sanitair en het bijzondere verhaal van de familie Jonkers uit Urk, over aanpakkers gesproken! zij belichamen de kern van wat we bedoelen met ondernemerschap! In een tijd waarin we afhankelijk zijn geworden van anderen voor onze energie, productie en veiligheid, moeten we ons realiseren dat het echte kapitaal hier nog altijd in onze mensen zit. En die mensen, daar zijn we grutsk op! De kunst van het ondernemen is immers vooral ook om de goede betrouwbare mensen om je heen te verzamelen.

Dus ja, de uitdagingen zijn misschien groot, maar wie onderneemt, weet ook: de mooiste dagen zijn vaak ook de drukste... Met die energie gaan we graag verder, 'mei nocht en wille' en de overtuiging dat ondernemen in elk geval voor ons nog altijd het mooiste werk is wat er bestaat!

Tjitze en Christien



VAN GENERATIE OP GENERATIE

FAMILIES BINNEN HOEKSTRA

Transport is bij Hoekstra veel meer dan een beroep. En voor een aantal collega's is het een passie die van vader op zoon – en soms zelfs van opa op kleinzoon – wordt doorgegeven. Drie families vertellen hoe ze hun weg vonden in het vak, wat het werk zo mooi maakt en waarom het leven op de weg méér is dan vracht van A naar B brengen.

Familie Cnossen

DRIE MANNEN, DRIE ROUTES, ÉÉN PASSIE

Het is een zeldzaam gezicht binnen één bedrijf: drie familieleden die niet alleen hetzelfde werk doen, maar er ook zichtbaar plezier in hebben. Vader Siemen, zoon Jelle en broer Kerst Cnossen werken alle drie als chauffeur bij Hoekstra. Hun weg naar het transport was echter allesbehalve vanzelfsprekend.

"Ik was veehouder, maar heb mijn boerderij verkocht", begint Siemen. "Ik heb jarenlang als boer met 'grut ark' gewerkt, naast natuurlijk alle andere werkzaamheden. Na het stoppen met de boerderij wilde ik iets gaan doen wat ik vroeger al leuk vond: rijden. In mijn jonge jaren reed ik vee en stro, maar toen dacht ik: 'dat ga ik niet mijn hele leven doen'. Nu, in de 'nadagen van mijn werkzame leven..." "Na-dagen", lacht zoon Jelle, "dat klinkt wel heel dramatisch, hoor!" Siemen grijnst. "Nou ja, nu vind ik het prachtig werk. Elke dag anders, altijd onderweg en je treft onderweg veel leuke mensen." Inmiddels rijdt hij alweer ruim zeven jaar bij Hoekstra.

Ook zijn broer Kerst belandde via een omweg in de vrachtwagen. "Ik heb jarenlang in de techniek gezeten en later bij een productiebedrijf in Balk. Rijden leek me altijd al leuk en toen Siemen hier zat, dacht ik: 'waarom niet'? Nu werk ik hier bijna twee jaar en het bevalt uitstekend."

Zoon Jelle kwam via een iets andere route bij Hoekstra terecht. "Ik werkte bij een pakketdienst en ben daarnaast rij-instructeur. Die combinatie wilde ik altijd al maken. Uiteindelijk ben ik via mijn vader hier terechtgekomen en dat was een goede keus. Ik rijd graag én ik geef nog steeds les. Die mix maakt het werk leuk."

GESPREKSONDERWERP OP VERJAARDAGEN

Hoewel ze collega's zijn, komen de drie elkaar zelden tegen onderweg. "We hebben elkaar onderweg tot dusver één keer bij de Texaco gezien voor een bakje koffie", zegt Kerst. "Maar verder rijdt ieder zijn eigen ritten." Toch speelt werk een grote rol binnen de familie. "Op verjaardagen gaat het er vaak over", lacht Jelle. "Soms vinden anderen dat wat irritant, want dan praten we alleen maar over het bedrijf en de klanten. Maar ja, dat hoort erbij." Ook al rijden ze alle drie, hun voorkeuren verschillen



Familie Cnossen met de broers Kerst (in de cabine) en Siemen met zijn zoon Jelle voor de vrachtwagen

nogal. Siemen houdt van lange ritten naar Brabant of Oost-Groningen: "Eerst een flink stuk sturen en dan pas aan het werk. En de Achterhoek vind ik prachtig, gewoon vanwege het landschap." Zoon Jelle zoekt juist uitdaging op: "Met een bakauto Rotterdam of een andere grote stad in, dat vind ik mooi. Op een gegeven moment wordt het krap en dan is het echt opletten." Kerst kiest voor rust: "Ik zit graag aan de oostgrens. Rustiger verkeer, vriendelijkere mensen. Soms krijg je bij klanten wel tien keer koffie aangeboden. En dan de volgende dag weer nergens, maar dat hoort erbij."

'ZOMAAR 10.000 STAPPEN PER DAG'

Het chauffeursleven levert talloze verhalen op. "Er gebeurt altijd wat", zegt Siemen. "Je beleeft elke dag iets nieuws en dat maakt het werk zo leuk." Over stereotypes zijn ze duidelijk. "Het beeld van de chauffeur met een broodje bal, dat is echt achterhaald", zegt Jelle. "We zijn veel in beweging, tillen en sjouwen. Op een gewone werkdag maak je zo tienduizend stappen."

Wat maakt werken bij Hoekstra nou zo bijzonder? "Alles is goed geregeld", vindt

Kerst. "Het materiaal is top, de auto's zijn schoon en netjes. En als je eens ergens langer staat, is dat nooit een probleem zolang je het kunt verantwoorden." Siemen vult aan: "Je bent hier geen nummer. Iedereen kent elkaar, de directie is bereikbaar en betrokken. Dat voelt goed."

Drie mannen met elk een eigen achtergrond, maar met een gedeelde liefde voor de weg en voor hun vak. De familie Cnossen bewijst dat transport veel meer is dan vracht van A naar B brengen. Het is avontuur, uitdaging, familie – en vooral: plezier in wat je doet.

Familie Veenstra

DRIE GENERATIES IN HET TRANSPORT

Drie generaties, één bedrijf. Bij Hoekstra is de familie Veenstra niet zomaar een bekende naam – ze zijn er letterlijk al een halve eeuw onderdeel van. Van pake Tjeerd, die begon toen vrachtwagens nog met spierkracht werden geladen, tot kleinzoon Ruben, die straks zijn eerste stage in de logistiek loopt: transport zit bij de Veenstra's in het bloed.

Tjeerd herinnert zich zijn eerste dag bij Hoekstra nog als de dag van gisteren. "In 1973 begon ik hier", vertelt hij. "Ik had niet eens een rijbewijs en heb eerst zo'n tweeënhalf jaar als verhuizer meegewerkt. Daarna haalde ik mijn papieren en begon ik in 1975 met rijden." Intussen is hij officieel met pensioen, maar stoppen? Daar denkt hij niet aan. "Elke donderdag ben ik hier nog. Dan help ik bij Rike (het arbeidstrainingencentrum, red). Het blijft gewoon leuk om bezig te

zijn en om ook zo nu en dan een ritje te doen.”

Zoon Rinze stapte al snel in zijn vaders voetsporen. “Ik begon als autowasser toen ik twaalf was”, vertelt hij. “Daarna deed ik werken en leren: vier jaar school, twee jaar een dag in de week naar school en de rest van de tijd werkte ik hier – verhuizen, loods, rijder. Op mijn achttiende mocht ik zelf rijden. Dat is nu alweer ruim 23 jaar geleden.” Na een uitstapje buiten het bedrijf keerde Rinze vier jaar geleden terug bij Hoekstra. “Het voelde meteen weer vertrouwd.”

En dan is er kleinzoon Ruben, de derde generatie. Hij werkt sinds maart 2023 op de wasplaats en helpt regelmatig mee in de loods. Hij koos na een start op de havo voor het mbo beroepsgoederenvervoer. “Ik ga binnenkort stage lopen op het crossdock”, vertelt hij enthousiast. “Het mooiste lijkt me om straks allround werk te doen, maar distributiechauffeur spreekt me het meest aan.”

‘HET VAK KRIJPT IN JE BLOED’
Voor zowel Rinze als Ruben was de keuze voor transport vanzelfsprekend. “Bij mij was het meteen duidelijk”, zegt Rinze. “Ik ging al vanaf mijn vijfde mee met mijn vader, elke vakantie weer. Dan

krijpt dat vak in je bloed. Maar mijn beide broers hebben er helemaal niets mee, dus zo vanzelfsprekend is het ook weer niet.”

Door de jaren heen zijn er veel klanten en ritten voorbijgekomen, maar sommige relaties blijven speciaal. Rinze noemt Faber Heerenveen (Glen Dimplex) als voorbeeld. “Daar kom ik al vanaf het begin, dus Jappie (expeditie medewerker, red) ken ik ook al tientallen jaren. Zodra je binnenloopt, weten ze precies wie je bent. Soms kom ik bijvoorbeeld ook de familie Kapitein tegen bij onze klant Largo, waar mijn vader vroeger 25 jaar reed. Dan vragen ze altijd hoe het met hem gaat.”

Tjeerd kijkt met plezier terug op zijn lange carrière. “De mooiste tijd was het begin, toen je echt een band opbouwde met klanten. En het werk was goed te doen, ook zonder al die hulpmiddelen van nu.” De grootste verandering? “De techniek. Tegenwoordig heb je boordcomputers en elektrische pompwagens, het werk is wel lichter geworden. Gelukkig is de vrijheid van het vak gebleven.”

ECHT NIET GEMAKKELIJK

Die vrijheid is volgens de Veenstra's dan ook hét geheim van het chauffeursleven. “Je weet nooit precies hoe laat je thuis bent”, zegt Rinze. “Het is geen acht-tot-vierbaan – en dat moet je zelf leuk vinden maar je moet ook een wederhelft hebben die dit accepteert.” En de grootste misvatting? “Dat chauffeurs de hele dag stilzitten”, zegt Tjeerd. “Bij distributiewerk ben je constant in beweging en til je regelmatig zware spullen. Je blijft er fit bij.”

Waarom ze al die jaren bij Hoekstra zijn gebleven? Het antwoord komt unaniem: “De sfeer, de mensen en het vertrouwen. Het is goed geregeld en als er iets is, staan ze voor je klaar.” Ruben merkt dat leeftijdsgenoten het vak soms onderschatten. “Sommigen zeggen: ‘Zoveel adressen per dag? Dat lijkt me niks.’ Maar juist dat maakt het mooi. Het chauffeurswerk bij Hoekstra is echt niet gemakkelijk, je komt overal met groot materiaal, maar zo krijg je wel veel ervaring en geen dag is hetzelfde.”



Familie Potma voor hun vrachtwagens met vlnr Patrick, vader Bart en Ronald.

Familie Potma DRIE CHAUFFEURS, ÉÉN FAMILIE OP WIELEN

Bij Hoekstra kom je ze regelmatig tegen: de familie Potma. Vader Bart en zijn zoons Ronald en Patrick zijn alle drie chauffeur en delen niet alleen een achternaam, maar ook een passie voor de weg. Ze kwamen ieder via hun eigen route bij Hoekstra terecht, maar intussen is het werk niet meer weg te denken uit hun leven.

TROTS

Dat Bart trots is op zijn zoons, steekt hij niet onder stoelen of banken. “Ik ben ontzettend trots op hoe ze het doen. Qua manier van werken lijken we veel op elkaar. Ik heb er alle vertrouwen in dat ze het werk straks voortzetten.” Die gezamenlijke achtergrond zorgt er ook voor dat de drie elkaar goed begrijpen. Patrick: “Ik ben vroeger vaak met mijn vader mee geweest en heb

toen eigenlijk alles wel geleerd. En als ik nu ergens kom waar ik nog niet eerder ben geweest, bel ik hem gewoon even.” Ronald vult aan: “We helpen elkaar onderweg. Dat doen we als familie, maar eigenlijk ook gewoon als collega's, we hebben veel contact onderling.”

Ook al werken ze bij hetzelfde bedrijf, ieder heeft zo zijn eigen favoriete klanten en routes. Ronald komt graag bij Hellebeuk in Limburg. “Daar kun je rustig koffie drinken, je auto schoonmaken en word je snel geladen. Spanband erop en je kunt weer door.” Bart voelde zich als chauffeur altijd erg welkom bij VandeLoo in Venlo. Patrick noemt Gamko in Etten-Leur als favoriet: “Daar zijn de medewerkers op de expeditie altijd vriendelijk en behulpzaam. Dat maakt het werk net even leuker.”

‘JE KUNT ECHT WAT VOOR MENSEN BETEKENEN’

Als het om routes gaat, kiest Ronald graag voor lange ritten. “Drie uur rijden voordat je ergens bent, vind ik juist fijn.” Patrick geniet vooral van de Veluwe, zeker in de herfst, en Bart noemt een ritje Apeldoorn glunderend “magnifiek”.

Stoere chauffeursverhalen hoor je zelden bij de Potma's. “We doen gewoon ons werk”, zegt Patrick nuchter.

Het verre buitenland trekt hem niet echt. “Maar een mooie meerdaagse rit België is geweldig om te doen”, zegt Ronald. Bart vult aan: “Ik wilde altijd chauffeur worden, en toen ik later bij de verhuizers werd ingedeeld, ontdekte ik dat dat werk nóg mooier is. Je bent fysiek bezig, blijft fit en het mooiste is als de klant na zo'n verhuisdag helemaal tevreden is. Je kunt echt iets voor mensen betekenen, zeker als het bijvoorbeeld oudere mensen zijn, dan zijn ze helemaal blij. En is het een minder plezierige klant dan is dat ook niet erg, de volgende dag is het immers weer anders.”

Wat maakt het vak zo aantrekkelijk? “De afwisseling”, zegt Patrick. “Elke dag is anders, je ziet veel en het blijft uitdagend.” Ook het werken bij Hoekstra waarderen ze. “Het is een hecht bedrijf, je bent geen nummer”, vult Bart aan. “De collega's zijn goed, er is altijd een praatje en als er iets is, kun je altijd terecht.” ●

DRIE FAMILIES, DRIE GENERATIES, DRIE VERHALEN. ALLEMAAL VERSCHILLEND, MAAR MET ÉÉN DUIDELIJKE OVEREENKOMST: BIJ HOEKSTRA IS TRANSPORT GEEN STANDAARD BAAN, MAAR EEN MANIER VAN LEVEN. HET IS EEN VAK DAT VERBINDT!



Drie generaties Veenstra met vlnr. Ruben, 'pake' Tjeerd en Rinze.

De enorme groei van Jonkers Bouwmetaal

“OP HET MOMENT DAT ER GESCHAKELD MOET WORDEN, KUNNEN WE DAT HEEL SNEL”

Binnen bij Jonkers Bouwmetaal is het meteen duidelijk: hier is erg veel aandacht besteed aan de inrichting. Aardse kleuren, veel planten met zelfs een vers boeket bloemen op de balie, een prachtige ronde trap, niet zo heel gek natuurlijk als metaal je corebusiness is. Deze uitstraling komt later in ons gesprek tot uiting in hoe Jonkers Bouwmetaal voor hun producten staan, alles is tot in de puntjes geregeld. Wat ook opvalt is de transparantie en juist dat is een van de belangrijke kernwoorden van het op Urk gevestigde bedrijf.

De vier broers met links Jan-Hendrik



Jonkers Bouwmetaal heeft naam gemaakt met de levering van stalen kozijnen en vliesgevels, hekwerk en trappen en bouwverankering aan prestigieuze projecten in ons land. Aansprekende voorbeelden zijn The Edge in Amsterdam, Echo in Delft, Sportcentrum Feijenoord in Rotterdam en Willemsoord in Den Helder. Sterk en flexibel is het motto van het bedrijf. “We staan ons mannetje waar dat nodig is. Dat heeft ons gebracht waar we nu zijn”, zegt Jan-Hendrik Jonkers die met zijn broers Roelof, Maarten, Jelle de directie vormt. “We hanteren hoge standaarden. Wat voor een ander premium is, is voor ons gewoon. Wij maken iets zoals we dat zelf ook zouden willen hebben. Dit is wat wij willen en dat brengen we over op onze mensen. Dat zien de klanten ook. We hebben lange samenwerkingen met bedrijven. Veel vaste klanten omdat die weten op welk niveau er hier gewerkt wordt en die ook weten dat als er een uitdaging is, die wordt opgelost.”

SCHUURTJE

Grondlegger van het bedrijf Frederik Jonkers, begon in 1986 in IJsselmuiden in niet meer dan een schuurtje. Al na drie jaar werd op Urk een stuk grond gekocht waarop een loods werd gebouwd. Het bedrijf was in die tijd producent van onder andere lichte verankering als balkdragers, nokbeugels

en gootbeugels en toeleverancier voor lokale bouwbedrijven en maakte serieproductie voor de wat grotere landelijk opererende aannemers. Toen in 1995 een begin was gemaakt met een uitbreiding van het pand, sloeg het noodlot toe en kwam Frederik Jonkers te overlijden. Zijn vrouw en negen kinderen achterlatend. “Mijn oudste broer en mijn moeder zijn toen eigenlijk meteen in het bedrijf gestapt”, zegt Jan-Hendrik. “Kort daarna is mijn broer Jelle daar bij gekomen. In totaal waren er in die tijd vijf tot zes mensen werkzaam.”

DRIE DIVISIES

Hoe anders is dat dertig jaar later. De naam Jonkers Houtverbindingen is nu Jonkers Bouwmetaal, het bedrijf is verhuisd naar de Hoornse Hop en het heeft honderdtien mensen in dienst. Daarvan werken er zestig op Urk, vijftig in de productielocatie in Polen en er worden bovendien constant montageteams ingehuurd dat ook nog eens aan veertig mensen werk biedt. “Na het overlijden van mijn vader is de slag gemaakt naar hekwerken, trappen en zwaardere bouwverankering, en is ook de naam veranderd. Later is hier nog de tak stalen kozijnen aan toegevoegd.” Met de verbouw van de huidige locatie vier jaar geleden, is Jonkers Bouwmetaal opgedeeld in drie divisies: stalen kozijnen en vliesgevels, hekwerken en trappen, en bouwverankering.



“GEEN FYSIEKE DREMPEL TUSSEN DE WERKNEMERS EN DE DIRECTIE”

MARKTLEIDER

In die laatste discipline is Jonkers Bouwmetaal marktleider. “Door deze verdeling kunnen we onze klanten veel beter bedienen en worden wij ook beter vertegenwoordigd in het veld.” Ter verduidelijking: bij bouwverankering gaat het om verbindingen van stelkozijnen, prefab wanden aan beton casco, dakkappen aan de vloer en andere hout of beton verbindingen. →



Paar mooie projecten van Jonkers Bouwmetaal.
Met de klok mee, bovenaan beginnend:
Echo in Delft, Sportcentrum Feyenoord in
Rotterdam en Basisweg in Amsterdam.



“WE HEBBEN MOOIE STAPPEN GEMAAKT DE AFGELOPEN JAREN”

“Klanten kopen bij ons een standaard product of maatwerk. Deze verpakken we per blok of verdieping op pallets. Hoekstra komt elke dag om die door heel Nederland bij de klant of op de bouw te leveren. Voor volgend jaar schat ik dat op ruim vierduizend orders.”

ONAFHANKELIJK

Een rondje door het kantoorgedeelte leert dat er in dit deel nogal wat mensen werken. Rond de 25. “Met de calculatie, verkoop, engineering, werkvoorbereiding en de uitvoering hebben we alles in eigen huis en daarmee in eigen hand. Dat is heel fijn want op het moment dat er geschakeld moet worden, kunnen we dat heel snel. We zijn niet afhankelijk van derde partijen. Onafhankelijk zijn. Een typisch dingetje.” En dan even nadenkend: “Past bij Urk.”

OP EN TOP URKERS

Jonkers Bouwmetaal is een op en top Urker bedrijf, waarbij moet worden opgemerkt dat vader Frederik een ‘vreemde’ was, een bijnaam voor mensen die niet op Urk zijn geboren. De huidige generatie is hier echter wel geboren en getogen. Het gros van de werknemers is afkomstig uit

deze plaats en heeft de typische Urker mentaliteit: hard werken en een groot loyaliteitsgevoel. “Vergelijkbaar met Friesland. Ik voel me ook altijd sterk met Friesland verbonden. Het is lastig om geschoold personeel te krijgen. Als ze geproefd hebben aan het bedrijf, de sfeer kennen, het warme gevoel ervaren en zien dat we een jong team hebben, voelen zich snel thuis en nodigt het uit om stappen te nemen om hier te komen werken.”

GOEDE BELONING

Vraag is natuurlijk wat Jonkers Bouwmetaal doet om mensen aan zich te binden. “Een goede beloning. En dat is ook nodig want waar een goed

inzet is, moet je dat ook belonen. De salarissen liggen hier ruim boven de CAO, ook om meer aan te sluiten bij het westen. Naast een goede beloning hebben we een goede werksfeer. We maken het naar ieders zin. Dit doen we door een mooie en schone werkomgeving, prettig klimaat in onderlinge contacten, huiselijke sfeer, laagdrempelig, transparantie. Kortom ‘het familie gevoel’. Er is geen fysieke drempel tussen de werknemers en de directie. De kantoren zijn volledig open, je kunt zo even binnenlopen. Er is weinig verloop. We hebben bijna elk jaar wel een feestje van werknemers die 12,5 jaar bij ons werken.” ●

VOLGENDE GENERATIE

Moeder Jonkers zat tegen de pensioengerechtigde leeftijd aan en heeft zich vier jaar geleden teruggetrokken uit het bedrijf. Jan-Hendrik en zijn jongste broer Maarten namen haar aandelen over waardoor de directie tegenwoordig wordt gevormd door de vier broers. Hun vijf zussen zijn niet werkzaam in het bedrijf, “wel zit er al een volgende generatie”, zegt Jan-Hendrik niet zonder trots. “Een dochter en zoon van mijn twee oudste broers. Die vervullen hun rollen met verve. “Ik ben trots op hen, op de toewijding en de enorme hoeveelheid energie en tijd die zij in hun werk steken.”

Vrachtwagenheffing

Wat verandert er vanaf 2026 - en wat betekent dat voor u?

Vanaf 1 juli 2026 betaalt elke vrachtwagen in Nederland per gereden kilometer op snelwegen (A-wegen) en een aantal provinciale wegen (de zogenaamde N-wegen). De zogeheten vrachtwagenheffing moet ervoor zorgen dat het wegvervoer verder verduurzaamt. De heffing geldt voor alle vrachtwagens boven de 3,5 ton – dus óók voor buitenlandse kentekens. Nederland sluit hiermee aan bij landen als Duitsland (Maut) en België (tolheffing), waar een vergelijkbaar systeem al jaren bestaat.

HOE WERKT HET PRECIES?

De hoogte van de heffing hangt af van drie factoren:

1. De **Euro-emissieklasse** van de vrachtwagen (Euro 6 is het schoonst);
2. De **VECTO-waarde**: de berekende CO2-uitstoot van de trekker of de bakwagen;
3. Het **gewichtstype** (trekker-oplegger, bakwagen, et cetera).

Hoe zwaarder en minder zuinig de truck, hoe hoger de kilometerprijs. Gek genoeg wordt in de Nederlandse vrachtwagenheffing geen rekening gehouden met het getrokken voertuig en de beladingsgraad. Alleen het trekkende deel bepaalt de kilometerprijs.

WAT BETEKENT DIT CONCREET?

Bij Hoekstra rijden we voor 95% met moderne Euro 6-wagens – en twee elektrische wagens, een sterke uitgangspositie dus. Toch gaat de invoering van de vrachtwagenheffing flink in de papieren lopen.

We rekenen gemiddeld met de volgende tarieven:

- **Trekker-oplegger**: € 0,201 per kilometer
- **Bakwagen 7 laadmeter**: € 0,182 per kilometer

Deze bedragen komen dus bovenop de bestaande transportkosten. Hiertegenover staat dat de motorrijtuigenbelasting en Eurovignet lager is maar dat staat niet in verhouding tot deze kostenstijgingen.

SLIM PLANNEN WORDT NÓG BELANGRIJKER

De nieuwe heffing vraagt niet alleen financiële aanpassing, maar ook slim plannen. Soms is het de moeite waard om binnendoor te rijden, soms juist niet.

Een voorbeeld: een rit vanuit de Noordoostpolder naar Sneek via de A6 en A7 (via Joure, de reguliere aanbevolen route) is ongeveer 25 kilometer langer dan binnendoor via Follega. Dat is op één dag (heen en terug) 50 kilometer extra tolheffing. Dit betekent op jaarbasis voor dit stukje snelweg per wagen EUR 2.412,- tolheffing. Maar er is altijd een afweging: binnendoor rijden betekent ook meer bruggen, dorpen en lagere snelheid. En tijd kost óók geld.

WAT DOET HOEKSTRA?

Wij blijven investeren in een duurzaam en efficiënt wagenpark.

- Al onze trucks voldoen aan **Euro 6-normen**.
- De komende jaren **elektrificeren** we stap voor stap delen van onze vloot. Zie ook het interview met Jeroen Veenema op pagina 44.



We blijven kritisch kijken naar routeplanning, beladingsgraad en rijdgedrag. De heffing verandert de spelregels, maar niet onze mentaliteit: bij Hoekstra zoeken we altijd naar de slimste, schoonste en meest betrouwbare manier om uw goederen te vervoeren. We zijn samen met twee IT-leveranciers en onze eigen planners en IT-ers een project gestart om met datascience te kijken hoe we nog slimmer kunnen plannen om lege kilometers te besparen.

TOT SLOT

De vrachtwagenheffing is helaas onvermijdelijk – maar transparantie is voor ons vanzelfsprekend. U mag erop rekenen dat we open zijn over de effecten op de transporttarieven. We zullen al onze klanten in het tweede kwartaal van het volgende jaar informeren over de effecten op het transporttarief. Daarnaast blijven we investeren in oplossingen die goed zijn voor mens, milieu én portemonnee.

MEER INFORMATIE OVER DE VRACHTWAGENHEFFING? KIJK OP: [VRACHTWAGENHEFFING.NL](https://vrachtwagenheffing.nl)



JUNIOR GERM TERPSTRA LJEPT VERDER DAN ALLE SENIOREN

Ik fyn dingen foar mysels út"

De grote revelatie in het Friese fierljeppen was deze zomer Germ Terpstra. Heel Fryslân kent intussen dat geweldige gezicht van de hoog in de polsstok klimmende junior, die in bijna alle wedstrijden alle gelouterde senioren versloeg. Germ woont in het weidegebied nabij Tsjom, precies in het landschap waar fierljeppen ooit ontstond. Vreemd genoeg had Germ nog een andere motivering nodig om fierljepper te worden: hij was acht jaar toen zijn school eens een cursusje fierljeppen kreeg. Germ won lang niet, maar was wel verkocht. Hij ljept nu al tien jaar. Heel fier, heel ver.

Fierljeppen is niet meer dat aardigheidje, dat je ergens bij doet. De afstanden zijn meer dan twintig meter en dat ontstaat alleen maar als je huizenhoog klimt in de polsstok, die officieel zo'n dertien meter is, maar waar je nog een stuk op mag zetten. Reken maar eens uit, de fierljeppers springen met gemak over uw huis heen.

Om dat te kunnen moet Germ Terpstra dan ook trainen. "Fiif, seis kear yn'e wike". Hij doet dat op de accommodatie in het nabij gelegen Winsum, waar traditioneel altijd het Fries kampioenschap fierljeppen wordt gehouden. De winnaar van de zilveren pols daar was deze zomer Germ Terpstra.

GEEN TRAINER

Hij heeft wel wat begeleiding hier en daar, maar heeft geen trainer. Hij zoekt allemaal zelf uit wat hij denkt het beste voor hem is. Fierljeppen is een uiterst technische sport. De 18-jarige geeft dat volledig toe. Want was alles als jonge ljepper wel redelijk, nu is hij fantastisch. Dat werd hij, toen hij wat zwaarder en sterker werd. Want de afzet moet met veel kracht gebeuren, en daar heb je gewicht en krachttraining voor nodig. Het klimmen kon hij altijd al. Hij zegt het zelf niet, maar het is imposant zoals hij zijn nu 81 kilo zware lichaam zonder moeite naar de top van de stok sleurt.

In tegenstelling tot wat trainers van hun pupillen willen, heeft Germ Terpstra zichzelf geen doelen gesteld. Het enige doel is eigenlijk elke keer verder springen dan iedereen. Ook verder dan concurrent-junior Michiel Zijlstra van Easthim. Om dat te kunnen wil Terpstra zichzelf voortdurend verbeteren. "Ik fyn dingen foar mysels út." Hij is momenteel bijvoorbeeld druk met zijn afzet. Vanuit sprinten naar de afzet. Hij prutst daarmee om, Fryslân is nu al benieuwd.

Omdat je elke keer over die brede sloot moet springen, doen de ljeppers winterdag niet veel op de accommodaties. Sprinten en afzetten nog wel buiten, krachttraining binnen. Straks als de zon weer echt gaat schijnen gaat Germ Terpstra in de fierljepwedstrijden toetreden tot de senioren.

Eerst doet hij dan een save droogsprong. Zo ver mogelijk, maar zonder risico. Dan, als een soort ondernemer, zijn weg zoekend: de pols steeds iets verder wegzetten, zodat je verder kunt komen. Spannend voor het publiek, omdat je weet dat het risico er in zit. Zonder verstand van fierljeppen, dan weet je echter wel dat de nu al formidabel 21,87 meter springende Germ Terpstra het Nederlands record van Jaco de Groot (22.20) gaat breken. "Eeh, miskien wol..."

FIERLJEPPEN: VAN TRADITIE TOT SPORT

Bij alle ondernemers staan altijd veel mensen voor de deur die behoefte hebben aan sponsoring. Vaak wordt positief op die verzoeken gereageerd. In Fryslân hebben de bedrijven er overigens altijd →

7 tips VANUIT DE 'LJEPPERIJ'

Ondernemers kunnen best nog wel wat leren van het fierljeppen..

- 1 DE JEUGD HAT DE TAKOMST**
Bij het fierljeppen is de jeugd de trots van de club. Trainingen zijn leuk, luchtig en iedereen krijgt waardering. In IJlst krijgt ieder jeugdlid na ieder seizoen zelfs een beker, al is het maar omdat je het vaakst op tijd was of het beste hielp opruimen. Ook in een bedrijf groei je pas als je ook de jonge generatie serieus neemt, plezier brengt in leren en iedereen laat voelen dat hij ertoe doet.
- 2 LIEDERS GROEIE FAN BINNENÚT**
De beste ljeppers worden later zelf trainer. Dat is leiderschapsontwikkeling pur sang: ervaring doorgeven, elkaar beter maken door technieken te verbeteren. Ondernemingen die dat doen en die mensen stimuleren om kennis te delen met hun collega's, creëren vanzelf betrokken medewerkers.
- 3 MIENSKIP MAKKET IT FERSKIL**
De fierljepwereld is hecht. Iedereen gunt elkaar een verre sprong. Zo hoort het ook in het bedrijfsleven: feliciteer je 'concurrent' dus ook met een mooie prijs of een nieuwe klant, daar word je alleen maar beter van.
- 4 ALTIJD STRIBJE NEI IN PR**
Een wedstrijd winnen is mooi, maar elk jaar verder springen is beter. Ook ondernemers die focussen op continu verbeteren in plaats van op één grote winst, houden koers.
- 5 OMGEAN MEI DRUK**
Onder druk springen lukt zelden goed. Gezonde spanning en concentratie zijn natuurlijk nodig, maar voortdurende prestatiestress leidt alleen maar tot burn-outs. Mentale rust is een concurrentievoordeel.
- 6 FEILIGENS EN FERTROUWEN**
Een ljepper vertrouwt blind op de coach die "los!" roept. In bedrijven geldt hetzelfde: duidelijke communicatie voorkomt ongelukken en bouwt vertrouwen.
- 7 FEEST EN FERBINING**
Na het ljeppen wordt er vaak flink gefeest. De kampeerfeesten bij het NFM en het FK zijn legendarisch – daar ontstaat de echte verbinding. Ook in ondernemingen geldt: zo nu en dan een 'knap feest' verbindt je mensen en is zo de brandstof voor het volgende seizoen.



FIERLJEPPEN IS EEN UITERST TECHNISCHE SPORT

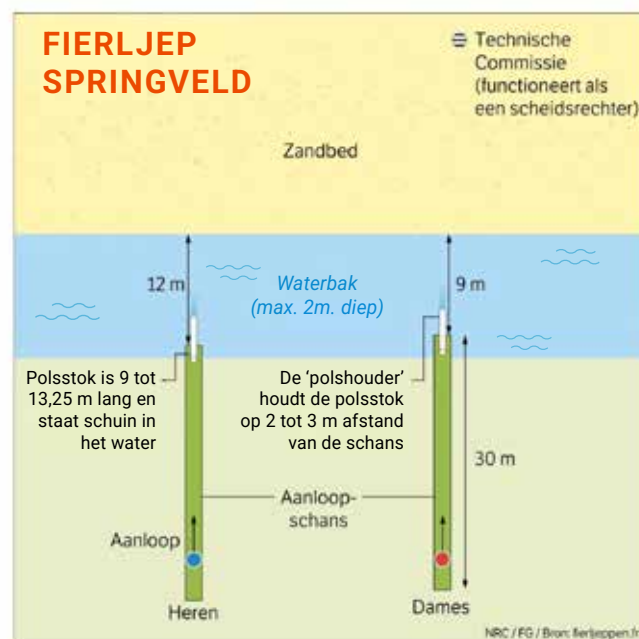
drie verzoeken meer bij: de traditionele sporten van de provincie. Naast het skûtsjesilen en kaatsen is er ook nog fierljeppen. Vertaald: polsstokverspringen.

Fierljeppen is ontstaan uit de beleving die een groot deel van de Friese mienskip had met de veelheid aan graslanden. Dat was er voor de koeien, maar zij gingen er op jacht naar eieren van de ontelbare weidevogels. Vooral in de laatste wereldoorlog waren er mensen die er van in leven bleven.

NIET OMLOPEN

Weidegrasland in Fryslân was doorspekt met smalle slootjes. Aan het eind van iemands recht, waren ze wat breder. Maar omlopen, daar hadden die eierzoekeurs geen zin in; als je een kievit aan de andere kant van de sloot zag moest je er direct naar toe. Op hun schouder sjouwden ze dus een polsstok mee door het land. Die prikten ze in het midden van de sloot en dan kwamen ze met een sierlijke zwaai bij het ei terecht. Of in de sloot.

Het zoeken en rapen van kievitseieren is langzaam verboden. En even langzaam zijn op een paar plaatsen in Fryslân accommodaties gemaakt, waar je dat aloude fierljeppen, waar altijd wel wat competitie in zat ('ik kin fierder as dy'), als sport kunt beoefenen. Dat gebeurt overigens niet alleen in Fryslân, het is ook overgewaaid naar Zuid-Holland.



GROTE PUBLIEKE WAARDE

Fierljeppen is nu: snel komen aanlopen op een steiger waar vanaf je in de door een polshouder vastgehouden polsstok springt. Dan is het de bedoeling dat je in de paal zo hoog mogelijk klimt en dan afspringt in een zandbed. Lukt er onderweg iets niet, dan lig je in het water. Logisch dat fierljeppen een grote publieke waarde heeft.

IN DE RUBRIEK 'ACHTER DE KLEP LATEN
WE ZIEN WAT VOOR PRODUCTEN WE
ALLEMAAL VERVOEREN EN VOOR WIE.

Automaterialen Ronald Morien

Motor Volkswagen Touareg

Dit is een nieuwe V6 motor van een Volkswagen Touareg uit 2024. Deze motor heeft een inhoud van 3.0L en heeft 462 PK!

[www.ronald-morien.nl/
auto-onderdelen](http://www.ronald-morien.nl/auto-onderdelen)



Balink Glas

Maatwerkglas voor woningen en bedrijven

Balink Glas is al decennialang specialist in maatwerkglas voor woningen en bedrijven. Van isolatieglas en glazen balustrades tot complete gevelprojecten: elk product wordt met precisie en aandacht gemaakt. Balink behoort tot de koplopers in duurzaam glasproductie, met een CO₂-neutraal productieproces en innovatieve toepassingen voor energiebesparing. Hoekstra vervoert de glasproducten van Balink met extra aandacht voor veiligheid en timing naar bouwplaats en producent. Soms met een kooi-aap, soms gewoon gelost via de zijkant.

Meer informatie op balinkglas.nl



Revital Bathroom Comfort

Praktisch, stijlvol en duurzaam

Bij Revital Bathroom Comfort draait alles om kwaliteit en comfort in de badkamer. Van moderne wastafelmeubels tot slimme opbergoplossingen, alles is ontworpen met oog voor gebruiksgemak en duurzaamheid. Hoekstra verzorgt voor Revital het transport van deze hoogwaardige badkamermeubels door heel Nederland naar de consument.

Meer informatie op revital-bc.com

Arco Meubelfabriek

Duurzaam, tijdloos en met oog voor detail

Al meer dan 120 jaar maakt Arco met trots meubels van Nederlands hout. De meubels worden volledig in eigen fabriek in Winterswijk geproduceerd, duurzaam, tijdloos en met oog voor detail. Arco gebruikt lokaal hout uit de Achterhoek en werkt uitsluitend met FSC-gecertificeerde leveranciers. Hoekstra zorgt er mede voor dat deze designmeubels veilig hun weg vinden van de fabriek naar woonwinkels en eindgebruikers in het hele land.

Laat je inspireren op arco.nl



Ook met uw product in deze rubriek Achter de Klep van ons magazine HOE?

Stuur een productfoto en een korte productomschrijving naar ilse@hoekstrasneek.nl onder vermelding van Achter de Klep.

**“WE KUNNEN HET NU NOG
BEHAPPEN OP DE MANIER
DIE WE ALTIJD WILDEN:
PLAT, EERLIJK EN
DICHTBIJ DE MENSEN”**

De nuchtere reis van Q1 Sanitair Van halletje tot landelijke speler

“WE WILDEN HET SIMPEL HOUDEN EN DAT DOEN WE NOG STEEDS”

Vijftien jaar geleden begonnen Tony Budel en Erik Gelderblom in een klein halletje in Raamsdonksveer met een helder idee: sanitair verkopen op hún manier. Zonder poespas, zonder dikke lagen management, gewoon nuchter ondernemen. Onderhand is Q1 Sanitair uitgegroeid tot een landelijke speler met zeventien filialen, van Limburg tot Friesland. “Het hoeft van ons niet groter”, zegt Tony met een glimlach. “We kunnen het nu nog behappen op de manier die we altijd wilden: plat, eerlijk en dichtbij de mensen.”

Tony Budel (58) begon zijn loopbaan bij Plieger, een bekende naam in de sanitairwereld. “Ik heb daar bijna 25 jaar gewerkt, vooral aan de logistieke kant”, vertelt hij. “Een bedrijf met een eigen transportafdeling, vijftig vrachtwagens, 850 man personeel, van wie ik er zo’n 200 mocht aansturen. Dan leer je wel wat over organisatie.”

Bij Plieger ontmoette hij zijn latere compagnon, Erik Gelderblom, toen nog ICT-specialist. Samen werkten ze aan de invoering van een nieuw softwaresysteem. “Daar leerden we elkaar goed kennen, ook in stresssituaties”, lacht Tony. “Toen dachten we: wat we voor een ander doen, kunnen we misschien ook zelf.” En zo ontstond Q1 Sanitair. “Erik bracht de digitale kennis mee, ik de logistiek. De commercie moesten we nog een beetje ontdekken”, zegt Tony met een knipoog. “We zijn doeners, geen praters. Dus interviews en marketing? Niet onze hobby. Maar voor Hoekstra maken we een uitzondering.”

VAN WEBSHOP NAAR SHOWROOMVLOER

De eerste stap was online. “We verkochten van alles. Lampen, brillettjes, noem maar op. Maar uiteindelijk

kwamen we terug bij waar we écht verstand van hadden: sanitair.” Een paar jaar later volgden de eerste fysieke winkels in Dordrecht en Den Bosch. “We stonden er zelf, zeven dagen per week achter de balie. Zo hebben we het vak van verkopen geleerd. Je merkt al snel: klanten willen zien, voelen, praten. Dat maakt het persoonlijk. En dat persoonlijke, dat is precies wat Q1 zo sterk maakt.”

Vandaag de dag telt Q1 zeventien vestigingen en ruim tachtig collega's. “We werken zonder lagen. Iedereen kan ons gewoon bellen. Geen managers die het verhaal drie keer doorvertellen. Dat houden we bewust zo. Het moet overzichtelijk blijven.”

KEEP IT SIMPLE

Als je hem vraagt wat het geheim is van een gezonde bedrijfsvoering, hoeft hij niet lang na te denken. “KIS, Keep It Simple. Dat is voor mij de basis. Alles wordt tegenwoordig ingewikkeld gemaakt: regels, systemen, overleg. Wij proberen het juist eenvoudig te houden. Duidelijk, eerlijk en zonder drempels. Klanten hoeven geen aanbetaling te doen, mogen annuleren zonder

“HOEKSTRA BEGRIJPT WAT VOOR ONS BELANGRIJK IS: AFSPRAKEN NAKOMEN, GEEN GEDOE”

kosten en betalen mag bij aflevering, desnoods aan de chauffeur van Hoekstra. Dat geeft rust, voor iedereen.”

Die nuchtere manier van werken zie je ook binnen het team. “We werken niet met persoonlijke bonussen. We belonen het team, niet het individu. Want je doet het samen. De één verkoopt meer, de ander zorgt dat alles vlekkeloos verloopt. Dat moet in balans zijn.”

LESSEN UIT VIJFTIEN JAAR ONDERNEMEN

In de afgelopen jaren heeft Tony veel geleerd over ondernemen; en vooral over wat wél en niet werkt. “Omring je met mensen die dingen kunnen die jij niet kunt”, zegt hij beslist. “Dat hebben Erik en ik altijd gedaan. En werk juist aan de dingen die je minder leuk vindt, daar zit vaak de meeste winst.”

Maar er zijn ook duidelijke don'ts. “Denk niet dat succes vanzelf komt.

Het is gewoon hard werken, elke dag weer. En laat je niet gek maken door groei om de groei. Je moet het kunnen behappen. We hebben bewust gezegd: zeventien winkels is mooi. Dat is voorlopig genoeg.” En misschien wel de belangrijkste les: “Verlies nooit de mens uit het oog. Uiteindelijk zijn het de mensen die het doen, de stenen doen niks.”

HOEKSTRA BV: PARTNER VAN HET EERSTE UUR

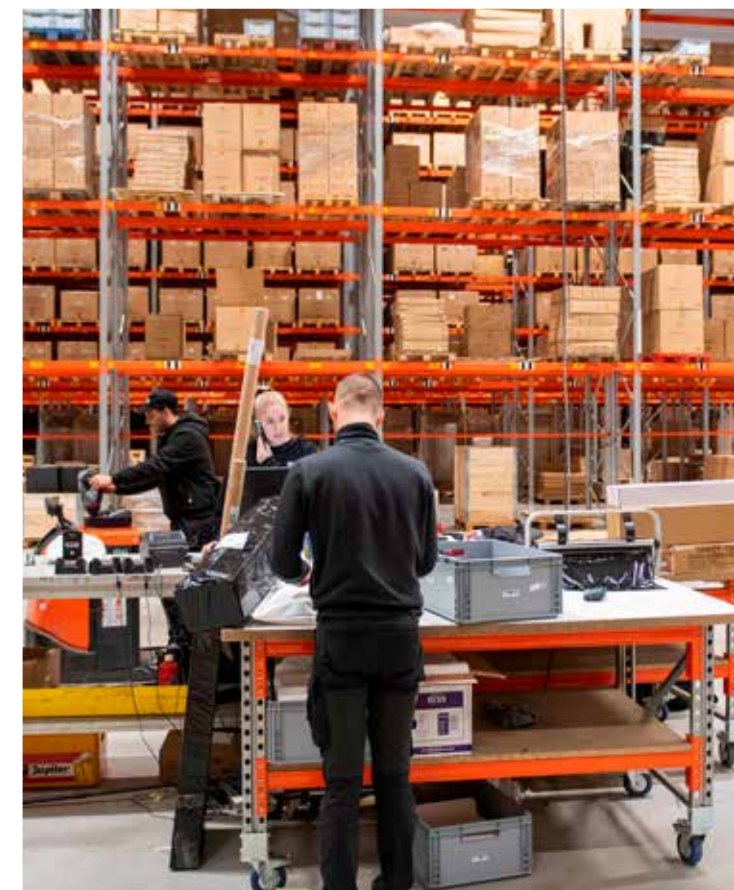
Vanaf dag één werkt Q1 samen met transportbedrijf Hoekstra BV. “Ik kende Hoekstra nog uit mijn Plieger-tijd. Toen we Q1 begonnen, wisten we: we hebben

een betrouwbare logistieke partner nodig. Hoekstra is dat vanaf dag één geweest. Ze halen alles op in ons magazijn in Heinenoord en bezorgen bij de klant. Of dat nu een pallet is of een complete badkamer.”

“Wij importeren bijna alles zelf, van Italië tot Azië. Dat betekent veel voorraad. Dankzij Hoekstra kunnen we snel leveren zonder zelf met transport bezig te zijn. Zij begrijpen wat voor ons belangrijk is: afspraken nakomen, geen gedoe.”

‘MOOIE REIS’

Met zeventien vestigingen, een eigen merkproductlijn en een hechte ploeg kijkt Tony met trots terug. “We hebben veel meegemaakt, veel geleerd. Maar het belangrijkste is dat we nog steeds plezier hebben in wat we doen. Soms tikken Erik en ik elkaar nog weleens aan en zeggen we: dit hebben we toch maar mooi geflikt.” ●

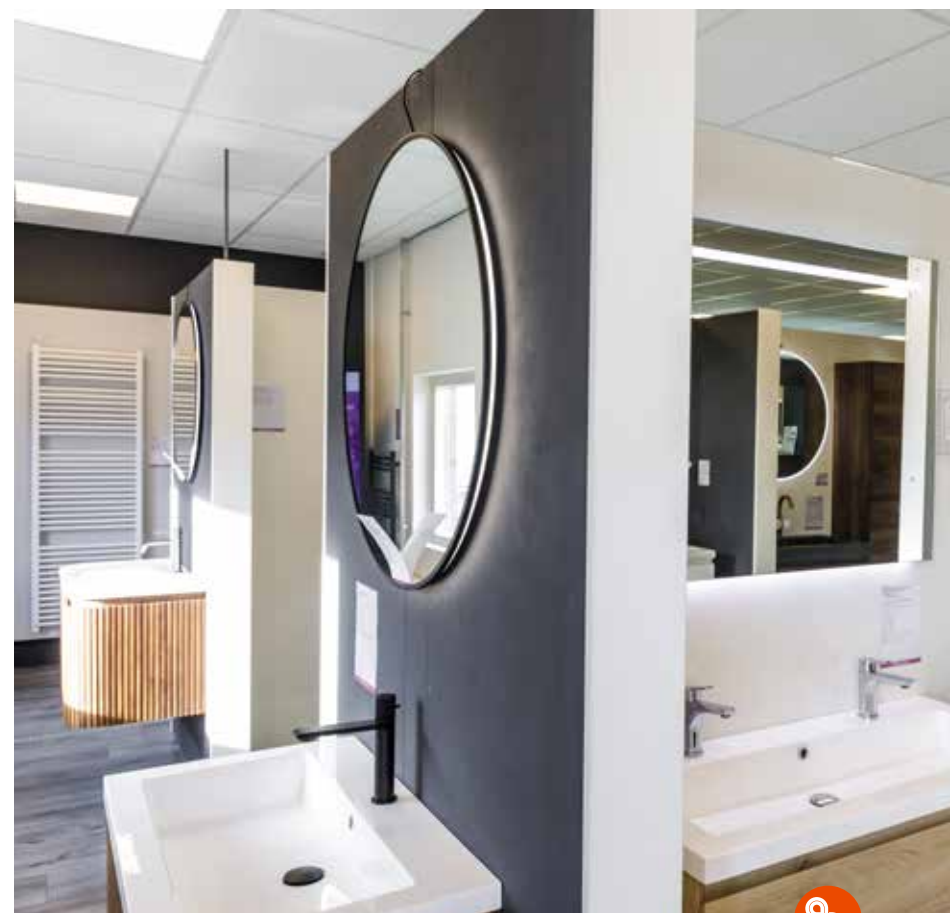


Q1 SANITAIR

Q1 Sanitair is een Nederlands sanitairbedrijf met het hoofdkantoor in Heinenoord. Het bedrijf is opgericht in 2010. Vanuit daar ontwikkelde het zich snel tot een speler die zowel online als fysiek aanwezig is en momenteel zeventien vestigingen in Nederland telt.

De bedrijfsactiviteiten zijn breder dan alleen verkoop: onder de paraplu van Q1 bestaan bijvoorbeeld extra diensten zoals Salano Sanitair BV, die het groothandels- en installatiemateriaalkanaal bedient. Daarmee speelt het bedrijf ook in op zakelijke markten en installateurs.

Q1 Sanitair en Salano Sanitair BV positioneren zich als een moderne, allround sanitair-specialist die dus zowel de consument als de zakelijke markt.t. Met aandacht voor bereikbaarheid, service én een logistieke organisatie die meebeweegt met veranderende klantbehoeften.



“Het draait niet alleen om cijfers, maar om de persoonlijke verstandhouding en het vertrouwen”

**Accountant Menno Hiemstra
van Van der Veen en Kromhout**

Er zijn samenwerkingen, die verder gaan dan werk.

Toen accountant Menno Hiemstra in 1997 voor het eerst bij Hoekstra Sneek binnenstapte, was dat het begin van een sterke band die al bijna dertig jaar standhoudt. Aan de keukentafel bij Sjoukje Hoekstra, de (schoon)moeder van de huidige directie Tjitze Hoekstra en Christien Lycklama à Nijeholt ontstaat een boeiend gesprek over continuïteit, vertrouwen en betrokkenheid.

Binnen familiebedrijven neemt de accountant een bijzondere positie in, waarbij vertrouwen de basis vormt van de samenwerking. Omdat die samenwerking vaak jarenlang voortduurt, soms zelfs over meerdere generaties, ontstaat er een hechte relatie die verder gaat dan alleen cijfers. De accountant kent niet alleen de financiële kant, maar ook de mensen, de geschiedenis en de unieke eigenschappen van het betreffende familiebedrijf. Daardoor fungeert hij niet alleen als financieel expert, maar ook als sparringpartner en vertrouwenspersoon. Juist dankzij dat vertrouwen kan de accountant eerlijke en soms gevoelige adviezen geven over onderwerpen als bedrijfsopvolging of investeringen, terwijl de professionele onafhankelijkheid behouden blijft. Het

maakt het werk betekenisvol en menselijk. De accountant draagt bij aan de continuïteit van een onderneming die met hart en ziel door de familie wordt geleid.

Vraagbaak en sparringpartner

Voor Hoekstra Sneek is Menno Hiemstra van Van der Veen en Kromhout het aanspreekpunt waar ze altijd met hun vragen terecht kunnen. Menno is thuis in de wereld van de cijfers. Het opstellen van financiële rapportages is een vakgebied dat vraagt om nauwkeurigheid, integriteit, betrouwbaarheid en inzicht. “Gedurende het jaar ben ik de vraagbak van het bedrijf”, vertelt hij. “En aan het eind van het boekjaar stellen wij met de cijfers die de boekhouding van Hoekstra ons aanlevert, de jaarrekeningen van de BV’s op.”



Jarenlange verstandhouding

Hij komt al sinds 1997 bij Hoekstra Sneek en is dus al bijna drie decennia bij deze onderneming betrokken. “Dat is best een hele lange tijd”, vindt Menno. “Ik kom hier altijd graag en zo is er in die jaren een prettige wisselwerking ontstaan. Naast de zakelijke gesprekken leer je ook de mensen achter de onderneming kennen en zij mij. In onze gesprekken komen veel zaken aan de orde. We kijken

VAN DER VEEN & KROMHOUT

Goed ondernemerschap is ook goede en stabiele partners om je heen verzamelen. In deze HOE stellen we een aantal voor. Van der Veen & Kromhout is al bijna dertig jaar - met een korte onderbreking - de huisaccountant van Hoekstra. Hoekstra is controleplichtig, naast Menno Hiemstra als vast aanspreekpunt voor onder andere het samenstellen van de jaarcijfers, aangiftes en (fiscale) structuur van de organisatie, is er ook een controleteam aanwezig dat in november de interimcontrole en in februari de controle op de jaarrekeningen uitvoert inclusief een jaarlijkse IT-audit. Het controleteam bestaat uit een controleleider, twee assistent-accountants en Lieuwe Elzinga als senior audit accountant.

naar de toekomst. Dat is in mijn ogen heel belangrijk. Er komen veel uitdagingen en vragen op je pad bij het leiden van een grote onderneming. Wat en hoe groot zal de impact zijn van de kilometerheffing? Wat komt er nog meer op het gebied van nieuwe wet- en regelgeving? Hoe breng en houd je continuïteit in de onderneming? Hoe zit het met de bedrijfsopvolging? Er speelt altijd meer dan alleen het huidige cijfermatige deel. Kort geleden kon ik van dienst zijn bij een subsidie aanvraag.”

Boekhouden vroeger en nu

In vroegere jaren, dat was zelfs vóór de tijd van Menno, was de keuken van de ouders van Tjitze Hoekstra de spreekkamer van het bedrijf. In die tijd werd alles keurig vastgelegd op papier. Rekeningen werden met de hand uitgeschreven. Wat is er ontzettend veel veranderd in de loop van de tijd. “De automatisering gaat steeds verder en dat gaat snel”, stelt Menno.

“Op een bepaald moment kwam er een computer. Dat was wat. Dat we ooit met floppy’s werkten, dat kun je je nu ook niet meer voorstellen. Alles wordt nu digitaal ingelezen en dat gaat automatisch. De rol van Bart Remery, financial manager, is vooral een controlerende geworden. Zelf voert hij niets handmatig in.”



"HET PERSOONLIJKE CONTACT IS ZO BELANGRIJK. DAT JE HET BEDRIJF, DE BRANCHE EN DE MENSEN GOED KENT IS VAN GROTE TOEGEVOEGDE WAARDE"

In de loop van het jaar is er steeds contact tussen het bedrijf en de accountant. Het is niet zo dat pas aan het eind van het jaar wordt gekeken wat de status is van het bedrijf. "Maandelijks houden we een vinger aan de pols", licht Menno toe. "We zullen aan het eind van het jaar niet voor verrassingen komen te staan. Als het boekjaar wordt afgesloten, lezen wij de gegevens van Hoekstra in. Dat zijn echt enorme bestanden. Vervolgens maken we de jaarrekeningen op van de BV's. We regelen de aangiftes van de vennootschapsbelasting en maken het publicatierapport."

Valkuil

De kracht van een familiebedrijf is de grote betrokkenheid van de leiding bij het complete reilen en zeilen van de onderneming en de werknemers. "Tegelijkertijd is dat ook een valkuil", zegt hij. "Dat kan ver gaan en veel van de leiding vragen. Het is ook belangrijk dat zaken als bedrijfsopvolging goed besproken worden. Zijn er kinderen die het over kunnen nemen? Wil je ze dat wel aandoen? En dan doel ik op de onzekerheid die er altijd is bij een eigen onderneming. Is er genoeg kennis binnen het bedrijf? Komt er tijdelijk een andere directie voordat er nieuwe leiding uit de familie is, of is er blijvend externe kennis nodig? Bij dat soort zaken is de rol van een

onafhankelijke persoon, die goed weet hoe het bedrijf in elkaar steekt, belangrijk."

"Christien en Tjitze zijn heel betrokken en meegaand met de mensen binnen het bedrijf. Het is heel knap hoe ze dat met zijn tweeën doen. Ondernemen is spannend. Wat brengt de toekomst? Wat speelt er en wat zijn de risico's? Er staan zo'n honderdtachtig mensen op de loonlijst waar je verantwoordelijk voor bent. Dat is niet niks. Daar gaan ze goed mee om. Dat gaat ze echt heel goed af."

Het belang van vertrouwen

Dat Menno zelf al zoveel jaren een belangrijke rol speelt als vertrouwenspersoon, zegt veel over de wederzijdse waardering. "Dat klopt. Er was een kleine onderbreking, maar ze kwamen snel weer bij ons terug", lacht hij. "Het persoonlijke contact is zo belangrijk. Dat je het bedrijf, de branche en de mensen goed kent is van grote toegevoegde waarde. Hierdoor voel je snel aan hoe het gaat en waar je van dienst kunt zijn."

Tot slot, aan dezelfde keukentafel waar ooit alles begon, benadrukt Menno nog eens het belang van de persoonlijke band. "Het draait niet alleen om cijfers, maar om de persoonlijke verstandhouding en het vertrouwen. Dáár begint en eindigt alles." ●

AI in transport

Slimmer, sneller, maar nooit zonder risico's

Artificiële intelligentie (AI) is geen toverwoord meer. Wat ooit klonk als toekomstmuziek, is intussen dagelijkse praktijk, ook bij Hoekstra. Van slimme routeplanning tot realtime analyses: AI helpt ons processen verbeteren, tijd besparen en de kwaliteit verhogen. Toch blijven we er nuchter onder. Want we blijven natuurlijk wel Friezen...

"AI is natuurlijk een heel breed begrip", zegt procesverbeteraar **Jorrit Terpstra**, die binnen Hoekstra verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van systemen als het TMS Bynt, het klantportaal MijnHoekstra en de crossdockapp 2.0. "Het lijkt soms de oplossing voor van alles en nog wat, maar in de basis blijft het een taalmodel. Dus niet bij uitstek geschikt voor elke complexe berekening. Je moet het vooral gebruiken voor zaken waar het goed in is - en gewoon goed blijven met wat er speelt. Maar eerlijk is eerlijk: het programmeren van nieuwe toepassingen wordt er wél een stuk sneller en simpeler door. Maar voorlopig is er genoeg te doen en te verbeteren dus dat is alleen maar mooi meegenomen."



Bij Hoekstra zetten we AI in waar het waarde toevoegt. In Bynt wordt data automatisch opgeschoond en verrijkt, waardoor planners direct inzicht krijgen in afwijkingen. De crossdockapp koppelt naast met Bynt ook met systemen als AFAS, Tracc en Qlik, waardoor we live kunnen bijsturen op basis van actuele data.

Daarnaast helpt spraak-naar-tekst ons om gespreksverslagen, overlegnotities en procesflows automatisch te genereren. Een kort ingesproken verslag wordt binnen seconden omgezet in tekst, gekoppeld aan het juiste dossier en beschikbaar voor collega's. Het scheelt tijd én voorkomt dat belangrijke informatie verloren gaat. Ook de chatbot 'Hoekie Weet Het' is een mooi project wat we nog verder gaan uitwerken; chauffeurs kunnen onderweg vragen stellen en direct antwoord krijgen uit onze eigen kennisbank vol instructies en procesbeschrijvingen.

Maar AI is meer dan efficiëntie. Samen met TransportCostConsult gebruiken we AI-analyses in Qlik om verbanden te vinden tussen minder renderende ritten, beladingsgraad en lege kilometers. Zeker met de vrachtwagenheffing in aantocht is dat cruciaal: hoe beter de routes en retourladingen zijn gepland, hoe duurzamer en winstgevender het transport wordt."

"GOEDE CYBERSECURITY IS CRUCIAAL"

Uiteraard kent de technologische vooruitgang ook een andere kant. **Michel Kroes**, ICT-verantwoordelijke bij Hoekstra, benadrukt het belang

van veiligheid: "Goede cybersecurity is cruciaal. Het is misschien niet de vraag óf je een keer gehackt wordt, maar wanneer. Je moet je er dus zo goed mogelijk tegen verweren. Het is net als bij inbrekers: hoe meer licht, sloten of camera's, hoe lastiger het is om binnen te komen. Maar als iemand echt wil, komt die er altijd wel in, ondanks al onze voorzorgmaatregelen, de hackathons en de NIS2-certificering waar we nu aan werken. Daarom blijven we investeren in bescherming van data en systemen, want één lek kan enorme gevolgen hebben."



De Europese NIS2-richtlijn verplicht bedrijven om hun netwerk- en informatiesystemen beter te beveiligen. Voor een logistiek bedrijf als Hoekstra, waar alles draait op data, planning en klantinformatie, is dat geen overbodige luxe.

Ondertussen blijven de ontwikkelingen doorgaan. Denk aan AI-gestuurde voorraad-tellingen met drones, automatische scanning van inkomende goederen of het herkennen van afwijkingen in gewicht of volume. Het lijken misschien nog verre dromen, maar het zijn concrete stappen op onze IT-roadmap.

AI maakt het werk slimmer, sneller en inzichtelijker. Maar uiteindelijk blijft het mensenwerk. En zoals Jorrit het zegt: "Zolang je weet waar technologie wél en niet goed in is, blijft het een hulpmiddel, geen vervanging."

RIJKSWATERSTAAT EN LOGISTIEK STAAN DE KOMENDE JAREN VOOR:

“RUST, REINHEID, REGELMAAT - EN RESULTATEN ZONDER RUIS”

Vanuit onze brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) zijn we regelmatig in gesprek met Rijkswaterstaat over de grote opgaven die de infrastructuur in Nederland te wachten staan. Een gesprek dat iedere transportondernemer zou moeten horen. Want wat er de komende jaren gebeurt met bruggen, sluizen, viaducten en wegen, raakt direct aan onze dagelijkse logistiek. De boodschap is duidelijk: Nederland staat aan de vooravond van een gigantische onderhouds- en vervangingsoperatie. Niet alleen nieuwe wegen aanleggen, maar vooral zorgen dat het bestaande netwerk blijft functioneren. Bruggen en viaducten zijn op leeftijd, het verkeer wordt zwaarder, vergunningen zijn lastig te krijgen, en geld en mensen zijn schaars. Tegelijk liggen er juist nu kansen om het slimmer, schoner en toekomstbestendiger aan te pakken.

Rijkswaterstaat: “Als je wilt weten wat er allemaal op stapel staat, kijk dan naar het *Meerjarenprogramma Instandhouding 2025–2030*. Daarin staat precies wat we de komende jaren aanpakken – wat al is gefinancierd en wat nog moet.”

DRIE KWETSBAARHEDEN WAAR WE NIET OMHEEN KUNNEN

Rijkswaterstaat onderscheidt drie hoofdkwetsbaarheden: natuur, mens en ouderdom. Elk met tastbare gevolgen.

1. Natuurlijke dreigingen

Hoogwater, laagwater, stormvloed, springtij – het zijn dagelijkse uitdagingen. Rijkswaterstaat: “De marges zijn klein. Op het Amsterdam-Rijnkanaal kunnen we het waterpeil maar twintig

centimeter laten schommelen. Wordt het meer, dan lopen schepen vast of kunnen bruggen niet meer open.”

In IJmuiden pompt Rijkswaterstaat sinds 1990 structureel water weg om Nederland droog te houden. “Dat pompen was ooit alleen nodig bij stormvloed, nu draait het een derde van de tijd. De installaties zijn zeventig jaar oud – het einde van de technische levensduur. Als één pomp uitvalt, hebben vijf waterschappen tegelijk een probleem, inclusief Amsterdam en Utrecht.”

Extreme droogte vormt een minstens zo groot risico. “Laagwater betekent dat schepen minder lading kunnen meenemen, met grote economische schade. En bij stortbuien, zoals in

Limburg, kan een heel dal volstromen. De volgende keer valt zo'n bui misschien in het Groene Hart. Dat vraagt een robuust watersysteem, in samenwerking met 21 waterschappen.”

2. Menselijke dreigingen

Naast natuur is ook de mens een risico. “Rijkswaterstaat is tegenwoordig voor een derde een ICT-organisatie”, legt de dienst uit. “We bedienen bruggen, sluizen en keringen op afstand. Dat maakt ons kwetsbaar voor sabotage of cyberaanvallen.”

De zes primaire stormvloedkeringen - zoals de Oosterscheldekering - werken daarom autonoom, los van internet. Maar de rest van het systeem is digitaal verbonden. “Dat vraagt stevige beveiliging. Een hack kan letterlijk het land platleggen.”

Ook de menselijke factor speelt bij planning en uitvoering. “Bij onderhoud aan bruggen of tunnels moet alles perfect op elkaar zijn afgestemd. Eén fout of vertraging en duizenden vrachtwagens staan stil. Dat vraagt precisie en samenwerking.”



3. Verouderde infrastructuur

Het derde risico is simpel: onze infrastructuur is oud. “Veel bruggen, tunnels en sluizen stammen uit de jaren '50, '60 en '70. De Oosterscheldekering is al veertig jaar oud. En veel viaducten zijn ontworpen voor vrachtwagens van 20 ton, niet van 50.”

Een goed voorbeeld is de Merwedeburg bij Gorinchem. “Die moest in 2017 ineens dicht voor zwaar verkeer - de schade was pas zichtbaar toen het bijna te laat was. Dat willen we

voorkomen. Daarom draaien we in 2025 32 grote onderhoudsprojecten tegelijk om het netwerk veilig te houden.” En dat is nog maar het begin. “We staan aan de vooravond van de grootste onderhoudsopgave ooit”, aldus Rijkswaterstaat. “Wat er onder de A2 gebeurt, zie je pas als je eronder kijkt: betonrot, scheuren, roest. Alles wat we destijds bouwden, moet nu vernieuwd of versterkt worden.”

VIJF KANSEN OM HET SLIMMER AAN TE PAKKEN

Onderhoud hoeft geen eindeloze bron van overlast te zijn. “Als we het goed doen, kunnen we tegelijk het netwerk verbeteren.”

1. Toekomstbestendig bouwen

Er komen twee miljoen mensen bij en de mobiliteit groeit. Vrachtwagens worden zwaarder en deels elektrisch. “Als we nu vervangen, doen we dat meteen goed voor de komende decennia.”

2. Duurzaam en circulair werken

CO₂- en stikstofvrij bouwen helpt bij vergunningen. En omdat

bouwmaterialen schaars en duur zijn, loont hergebruik. “Circulair is geen idealisme meer, het is pure noodzaak. Een viaduct dat we demonteren, renoveren en opnieuw inzetten, gaat weer zeventig jaar mee.”

3. Klimaatbestendigheid

Bouw niet voor tien jaar, maar voor honderd. “We kijken naar de zeespiegel, de afvoer van Rijn en Maas, en de verstedelijking in de randstad. Dat bepaalt hoeveel water we moeten kunnen bergen of afvoeren.”

4. Weerbaarheid

Bruggen, sluizen en bedieningssysteem moeten bestand zijn tegen storingen en cyberdreiging. “De afhankelijkheid van ICT maakt ons kwetsbaar, dus robuust ontwerpen is cruciaal.”

5. Slimmer plannen en samenwerken

Projecten worden vaker opgesplitst zodat elk bouwbedrijf kan doen waar het goed in is. “Rust, reinheid en regelmaat in de uitvoering leveren resultaten zonder ruis, met een reëel rendement en een redelijke risicoverdeling.”

ZEVEN SCHAARSTES WAAR WE MEE MOETEN DEALEN

1. Mensen

Er zijn steeds minder technici. Rijkswaterstaat zoekt naar oplossingen om met minder mensen hetzelfde werk te doen, onder andere met digitalisering en innovaties in onderhoud.

2. Bouwcapaciteit

De energietransitie en woningbouw trekken aan dezelfde aannemers. "Zonder inschrijvers geen projecten. Daarom willen we voorspelbare en aantrekkelijke opdrachten bieden."

3. Ruimte

Niet overal kun je een nieuwe brug naast de oude bouwen. "Dat heeft direct effect op bereikbaarheid en planning."

4. Stikstof

22 projecten liggen stil door stikstofregels. "Niet omdat we niet willen, maar omdat de rechter het niet toestaat. We hopen dat het nieuwe kabinet hier een oplossing voor vindt."

5. Grondstoffen

Bouwmaterialen zijn duur en schaars. "Hergebruik en recycling zijn dus niet alleen groen, maar ook economisch slim."

6. Acceptatie en hinder

De weg wil dicht, de scheepvaart wil open — dat botst. "In Zuid-Holland moeten we vijf grote bruggen tegelijk aanpakken. Dan ontkomt je niet aan hinder."

7. Geld

Steeds meer budget gaat naar nood-reparaties in plaats van gepland onderhoud. "Dat is zonde. Liever één stevige afsluiting dan jarenlang nachtwerk dat duurder en inefficiënter is."

SAMEN HINDER BEPERKEN

Rijkswaterstaat benadrukt het belang van vroegtijdig overleg met de sector. "In de randstad lukt dat goed, maar in de regio's moeten we eerder aan tafel. Kom met ideeën vóórdat het project is gegund, want daarna ligt de planning vast." Een voorbeeld is



Zeeland. "Als daar één weg dichtgaat, is de omleiding veertig kilometer. Dan wil je samen nadenken over veilige routes, uitzonderingen voor LZV's of ADR-vervoer en slimme fasering."

Ook spreiding helpt. "We hebben geen hele dag file, maar wel piekuren. Tijdens de Blankenburg-werken vroegen we het havenbedrijf de ploegwissels te spreiden. Dat was 'onbespreekbaar'. Dan is het probleem blijkbaar nog niet groot genoeg. Als we allemaal op hetzelfde moment op de weg zitten, krijg je file. Punt."

DE VRACHTWAGENHEFFING

Per 1 juli 2026 wordt de vrachtwagenheffing ingevoerd. "Dat gaat het verkeerspatroon veranderen", aldus Rijkswaterstaat. "We meten nu al waar vrachtwagens rijden. Als er sluipverkeer ontstaat op N-wegen, zien we dat direct en kunnen we bijsturen. En wie zich niet aan de regels houdt, krijgt gewoon een boete." Met data uit voertuigen zelf kan Rijkswaterstaat straks sneller reageren. "Sensoren en camera's in vrachtwagens laten zien waar gaten in het asfalt zitten of verkeersborden ontbreken. Zo kunnen we problemen oplossen vóór ze hinder veroorzaken."

POLITIEK EN PRIORITEIT

Waarom krijgt infrastructuur niet

dezelfde urgentie als woningbouw of zorg? "Omdat andere crises harder roepen," stelt Rijkswaterstaat. "Maar we willen niet wachten tot er iets misgaat voordat we aandacht krijgen. Investeren in infrastructuur betaalt zich altijd terug."

Daarom publiceert Rijkswaterstaat jaarlijks de 'Staat van de Infra' om duidelijk te maken hoe groot de onderhoudsopgave is. De oproep aan TLN en de sector is helder: "Blijf zichtbaar, blijf concreet. Laat zien waar de knelpunten zitten en wat het ons als land kost om niets te doen. Maak lawaai over bruggen, sluizen of beperkingen waar het pijn doet — liever nu dan te laat."

SLOT

De komende jaren worden voelbaar. Wegen gaan dicht, bruggen worden vervangen en omleidingen worden langer. Toch ligt er ook perspectief. Als onderhoud slim wordt gekoppeld aan duurzaamheid, circulariteit en samenwerking, bouwen we samen aan een sterker en slimmer Nederland.

Of, zoals Rijkswaterstaat het samenvat: "Rust, reinheid, regelmaat. Dan krijg je resultaten zonder ruis, met reëel rendement en een redelijke risicoverdeling. Dáármeê houden we Nederland — en jullie supply chains — aan de praat." ●



Jildert Koorstra



Geart Jan Bouma

We krijgen weer ruimte!

Onze warehousediensten zijn het snelstgroeiende onderdeel van Hoekstra. De afgelopen jaren hebben we meerdere mooie nieuwe opdrachtgevers mogen verwelkomen. Klanten waar we veel meer voor doen dan alleen opslag. We stellen orders samen, stickers binnenkomende artikelen of voegen ze samen in andere combinaties. We assembleren afvalbakken en maken ze volledig klantspecifiek. Ook beheren we een onderdelenmagazijn waarin we kleine onderdelen als schroefjes, labels en stickers verwerken, maar evengoed ruimte bieden aan grote kartonnen displays die in geen normale stelling passen.

In het warehouse draait alles om overzicht en precisie. Met moderne scanners, duidelijke werkafspraken en een professioneel warehousemanagementsysteem (WICS) houden we grip op elke pallet en elk artikel. Het systeem is gekoppeld aan de software van onze klanten, zodat zij in real time kunnen zien wat er gebeurt. Door dagelijks met de planning en transportafdeling af te stemmen, verloopt het proces soepel van magazijn tot levering.

VASTE KERN

Het warehouseteam bestaat uit een vaste kern van ervaren collega's, aangevuld met jonge mensen die via de TOLO-opleiding in het vak groeien. Samen zorgen zij voor een prettige werksfeer waarin kwaliteit en samenwerking vooropstaan. "Iedere dag is anders", vertelt Geart Jan Bouma. "De ene dag bouwen we aan een nieuwe inpaklijn voor onze onderdelen, de andere dag puzzelen we met ons WMS, de ruimte en planning. Dat maakt het werk leuk."

In het najaar starten we met een nieuwe uitbreiding van nog eens vierduizend palletplaatsen in een magazijn met verrijdbare stellingen. Daarmee kunnen we flexibel inspelen op groei en seizoensopdrachten. Het warehouse krijgt bovendien een hoogte van twaalf meter en wordt energiezuinig uitgevoerd met ledverlichting en slimme verwarmings- en ventilatiesystemen. "We bouwen hier mooi door, letterlijk en figuurlijk. De afgelopen jaren zijn de processen en systemen verder geprofessionaliseerd en het is mooi dat we straks weer meer opslagruimte hebben."

GROEI DOOR VEELZIJDIGHEID VAN DIENSTEN

Het succes van de afgelopen jaren komt niet alleen door groei in volume, maar vooral door de veelzijdigheid van de diensten. Waar andere partijen stoppen bij opslag, denken wij mee over logistieke oplossingen, verpakken, voorraadbeheer en retourlogistiek. Zo ontzorgen we klanten volledig, van aanlevering tot uitlevering.



Ook kennismaken met de kwaliteiten van ons warehouseteam?

Neem contact op met verkoop@hoekstrasneek.nl. Wie weet wordt Geart Jan Bouma of Jildert Koorstra straks jouw nieuwe magazijn-chef binnen Hoekstra.





**“WIJ ZIJN NIET
DE MOTOR, DAT ZIJN
DE BEDRIJVEN ZELF”**

Jan Boeve, directeur TLN

“ONZEKERE OVERHEID MAAKT ONS WERK MOEILIJKER”

In veel sectoren van het bedrijfsleven onderhandelen de werknemers, al of niet in vakbondsverband, met de directe werkgevers over hun lonen.

In de transportwereld is het weer net even anders. In deze bedrijfstak onderhandelen de werknemers met een organisatie, die niet alleen de werkgevers daar in vertegenwoordigt, maar daarnaast ook veel maatschappelijk werk doet voor de bedrijven én de werknemers: Transport en Logistiek Nederland, TLN. Naast ondernemersvereniging is TLN namelijk ook de brancheorganisatie.

TLN heeft dus niet alleen leden die de cao onderhandelingen centraal willen regelen; iedereen die actief is in de transportwereld kan aanhaken. De werknemers van TLN doen veel werk voor de economische mogelijkheden van de sector. “Dan is TLN overigens niet de motor, dat zijn de bedrijven zelf. Maar het is altijd handiger dat je met zijn allen in één keer met de overheid een gesprek voert over mogelijkheden en misschien ook onmogelijkheden.”

Dat gesprek is nodig, omdat de economische mogelijkheden niet optimaal zijn. Er bestaat veel onzekerheid in de sector. “Wat komt er straks nog uit welk land? En hoe loopt het met de handelsideeën waarmee Trump de wereld verrast? En hoe komt het met de chemische industrie? Hoe dan ook, alles moet altijd vervoerd worden. Maar nu moeten de exploitanten - en de investeringen - maar afwachten hoe het verder loopt in de wereld.

Daarnaast heeft de sector last van de kostenstijgingen. Boeve weet nog niet hoe dat allemaal verder zal lopen. Voorzichtig zegt hij: “Er hangen wel wat buien boven de bedrijven in de transportwereld.” Hij kijkt daarbij niet alleen naar de loonkosten (ondernemersvereniging) maar ook bijvoorbeeld naar de tolheffingen

(brancheorganisatie) die hier en daar staan te trappelen om ingevoerd te worden. “Ja, dan kan het wel eens zo lopen dat de bedrijven zo’n 7,5 procent meer moeten betalen en dat terug moeten verdienen. Zo is er nog wel het één en ander.”

ZORG OVER BRANDSTOFFPRIJZEN

Zo is er zorg over de brandstofprijzen. Je weet nu al dat de diesel veel duurder gaat worden. Als een bedrijf het precies wil weten, dan haalt Boeve zijn boekje over de financiering van transportbedrijven tevoorschijn. Met allemaal rode en grijs-onzekere cijfertjes. Ja, de transportwereld is vorig jaar in verdienste 1,5 procent gestegen, maar dat is slechts een gemiddelde.

De halve wereld zegt intussen ‘ja jongens jullie moeten verduurzamen’. “Ja mooi, we hebben echter twee vragen: beschikbaar en betaalbaar? Energie is niet altijd beschikbaar zo blijkt. En hoe komt het met de subsidies, en de accijnskorting. Kunnen die worden behouden?” Vragen waar Boeve (nog) geen antwoord op krijgt. Mooi is dat een (klein) deel van het vrachtwagenpark in Nederland elektrisch rijdt, maar de investering daartoe is lang niet iedereen gegeven. Of er zijn, gezien de afstanden die sommige wagens of schepen moeten afleggen, nog geen mogelijkheden.



“ALS ZE NU OOK EENS DE WEGENPOST TWEE PROCENT ZOUDEN LATEN STIJGEN, DAN KUNNEN WIJ ONS WERK BETER DOEN”

Ook moet de transportwereld steeds meer buigen voor de overheden, die in de grote stedencentra geen dieselwagens meer willen toestaan. Er is weliswaar intussen een bio brandstof die negentig procent minder CO2-uitstoot heeft dan de gewone diesel. “Maar het is nog wel steeds een fossiel product...” Vraagtekens.

Het zijn bovendien allemaal zaken waarbij de overheid een onzekere factor is, zeker in de periodes dat de kabinetten constant de deur uitlopen. Overigens schat Boeve in, dat het wat de brandstofprijzen betreft, een onomkeerbaar proces is. Dus is de algemene conclusie van TLN: het blijft een plan, en geen zekerheid, om in 2035 compleet verduurzaamd te zijn.

Ook al vanwege het vergunningenstelsel. Dat is niet alleen langdurig, maar stukt. Omdat de overheid het ook niet weet. Dus staat TLN daar regelmatig op de



stoep om te vragen wat ze concreet zullen of willen maken. “Laten we maar zeggen dat het allemaal niet loopt. Of nog beter: dat het politieke klimaat geen ruimte geeft voor een klimaat beleid, waar we wat mee kunnen.” Sterker, veel leden vinden de overheid niet altijd even betrouwbaar. “Ik kan niet anders zeggen dat ik dat ook wel eens denk.”

WEGEN

Dat blijkt ook uit de behandeling van de infrastructuur, oftewel de wegen en vaarten. “We begrijpen dat ook wel enigszins. Dat komt van vroegere jaren. Het onderhoud aan wegen is gepland in tijd fases, er is niet gekeken naar de levenscyclus van de weg, de brug of

het aquaduct. Dus als er iets verbeterd moet worden, staat er geen geld op de begroting. Kijk, ze gaan nu drie-en-een-half procent meer aan defensie besteden. Als ze nu ook eens de wegenpost twee procent zouden laten stijgen, dan kunnen wij ons werk beter doen.” En dan nog een vergelijking: “De ziekenhuissector is bijvoorbeeld een groep waar altijd alles voor kan, dat is het bij de transportsector nog niet.”

Dat geldt niet alleen voor de vrachtwagens, ook voor ander verkeer, zoals schepen en vliegtuigen. De verweving van dat vervoer noem je logistiek: het product brengen waar het gebruikt moet worden. “En er is”, zegt Boeve, “Weinig ruimte meer op de weg, wel op het water. TLN stelt zich tot doel om dat te verwezenlijken.”

GROOT TEKORT AAN CHAUFFEURS

Truckchauffeurs. Jan Boeve spreekt er met liefde over. Eén keer in de twee, drie maanden maakt hij met één van hen een rit. Om te voelen hoe dat gaat. Hij weet intussen ook dat er eigenlijk zo’n achtduizend werknemers tekort zijn. Dat tekort groeit. Aan de ene kant willen

zeker de jongere chauffeurs liever wat meer thuis zijn. En in de politiek wordt gesproken over het minder aannemen van buitenlandse arbeidskrachten. Boeve vindt echter dat overheid en sector samen moeten zorgen voor goede huisvesting. De sector is blij met deze krachten die langer achter het stuur willen zitten dan de Nederlandse collega’s.

Hij weet ook dat er te weinig truckparkings zijn. Boeve: “Chauffeurs hebben ook een douche en eten nodig om voldoende rust te krijgen. Bovendien, goede truckparkings zorgen dat je minder onveilige situaties hebt met parkeren langs de weg.” Ook een stilstaande vrachtwagen moet goed zichtbaar zijn. TLN overigens ook. “Dat zijn we als cao onderhandelaar wel, als belangenorganisatie misschien wat minder. Daar gaan we wat aan doen. Volgend jaar komen we naar de regio’s, om de leden te vragen de voorzetten te geven aan bestuur en directeur. Die moeten wij dan inkopen. Of zeggen dat iets onmogelijk is. Wij willen laten zien dat Transport en Logistiek toegevoegde waarde kan hebben.” ●

TLN TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND

De ongeveer honderd (!) werknemers van TLN worden aangestuurd door een directeur. De huidige zit er sinds 2016. Het is Jan Boeve (64). Die heeft weliswaar nog nooit achter het stuurwiel van een vrachtwagen gezeten, maar wel in zijn werkzame leven brancheorganisaties bestuurd.

Het is overigens aardig te weten dat de werknemers van Hoekstra toch enigszins onderhandelen over de cao met hun directe werkgever: Christien Lycklama à Nijeholt zit ook in het bestuur van TLN. Hoekstra is één van de bedrijven die Boeve extra vrolijk maken: “Ik houd van familiebedrijven.”

“WIJ WILLEN LATEN ZIEN DAT TRANSPORT EN LOGISTIEK TOEGEVOEGDE WAARDE KAN HEBBEN”

Friese meiden die rijden

Wie wel eens Meiden die Rijden kijkt, zou kunnen denken dat vrouwelijke chauffeurs vooral extreme types zijn met felgekleurde haren, tattoos en een grote mond. Maar niets is minder waar. We stellen jullie graag voor aan Sijske de Jong-Kuipers, Indra Zuidema en Nynke Boxum, drie van de negen vrouwelijke Hoekstra-chauffeurs. Zij doen gewoon wat nodig is: hard en slim werken en geen drama of gezeur. De handen uit de mouwen, met Friese nuchterheid en een flinke werkethiek. Wie volgt?

Van stage naar sturen

Het verhaal van
Nynke Boxum (23)

Nynke Boxum werkt inmiddels 2,5 jaar bij Hoekstra en heeft haar draai gevonden in het chauffeurs vak. Maar haar weg naar de vrachtwagen begon op kantoor. "Ik liep stage bij Hoekstra voor mijn mbo-opleiding bedrijfsadministratie. Toen ik daar zat, mocht ik een dag met een chauffeur meerijden. Dat was voor mij echt de omslag: dit is wat ik wil doen!"

Ze had altijd al het gevoel dat het kantoor niet bij haar paste. "Toen ik mee mocht met de chauffeur, zag ik pas hoe veelzijdig het werk was. Je rijdt rond, ontmoet verschillende mensen en bent lekker in de weer. Dat voelde meteen goed."

TOLO: De opleiding voor de vrouwelijke chauffeurs van Hoekstra
Hoekstra zag al jaren geleden in dat er een tekort zou komen aan chauffeurs, en richtte samen met JOOP Werkt, Dinkla Verkeersopleidingen, Firda en Fryslân Werkt de TOLO-opleiding op. Deze praktische opleiding speelt in op de toenemende vraag naar goed opgeleide chauffeurs.

"De TOLO-opleiding was voor mij dé kans om mijn chauffeursdiploma te behalen. Het was best intensief, maar de combinatie van theorie en praktijk zorgde ervoor dat ik alles snel onder de knie kreeg. Het was precies wat ik zocht." Zowel Indra als Nynke, als ook Saskia, Sanne en Olivia volgden de TOLO-opleiding voor distributiechauffeur en Joyce volgt deze momenteel nog. Samen met Froukje, Sijske en Wilma vormen ze de negen vrouwelijke distributiechauffeurs van Hoekstra.



"Het maakt niet uit dat ik een vrouw ben"

Nynke werkt in een sector die vaak als een mannenwereld wordt gezien. Maar voor haar is dat nooit een issue geweest. "Ik heb er nooit moeite mee gehad dat er meer mannen zijn dan vrouwen", zegt ze resoluut. "Als je gewoon goed werk levert, maakt dat helemaal niks uit." Ook van haar vriendinnen krijgt Nynke veel respect voor haar keuze om vrachtwagenchauffeur te worden. "Ze vinden het heel stoer dat ik dit werk doe. Want het is natuurlijk niet het gemakkelijkste werk. Maar het is wel leuk werk. Het houdt je in beweging en je komt veel buiten, en dat vinden ze mooi."

De vrijheid van het chauffeursleven

Wat Nynke vooral aantrekt in het chauffeurs vak, is de vrijheid. "Je hebt zoveel zelfstandigheid. Natuurlijk kun je altijd bij de planning terecht, maar uiteindelijk bepaal jij hoe je het werk

aanpakt. Je hebt gewoon veel vrijheid om te doen wat je moet doen. Dat is voor mij echt een plus. Als er onderweg iets gebeurt, ben jij degene die het moet oplossen. Je leert om snel zelf beslissingen te nemen."

Daarnaast zijn de klantcontacten een groot pluspunt voor Nynke. "Ik vind het leuk om verschillende klanten te ontmoeten. Elke dag is anders, je hebt niet steeds dezelfde klanten en dat maakt het werk echt afwisselend."

De toekomst van vrouwelijke chauffeurs bij Hoekstra

Ze is trots op de groep vrouwelijke chauffeurs bij Hoekstra. "Wat ik echt wil zeggen tegen andere vrouwen die overwegen om chauffeur te worden: blijf altijd sterk in je schoenen staan", zegt ze vastberaden. "Laat je niet afleiden door wat anderen zeggen of verwachten, doe gewoon wat je zelf het beste lijkt."

Van kantoor naar cabine

Sijtske de Jong-Kuijpers (42) doet wat ze leuk vindt

Sijtske woont in Gaast en is boerendochter, paardenliefhebber, mede-eigenaar van drive-inshow Disco Silver én bovenal: gepassioneerd chauffeur.

Volgend voorjaar zit Sijske vijf jaar bij Hoekstra achter het stuur. Daarvoor werkte ze als chauffeur bij Berendsen Microclean als thuiszorgmedewerker bij SuverThus en op kantoor bij DeLaval. "Maar pas toen ik zelf met groot materieel de weg op mocht, wist ik: dit is het. Groot rijden, vrijheid, onderweg zijn – dat past bij mij." Al op haar zestiende trok ze naar Apeldoorn om een opleiding tot monteur mechanisatie en installatie te volgen. "Ik was het enige meisje in de klas, maar dat vond ik niet erg. Je moet er gewoon tussen gaan staan en meedoen."

De vrijheid van de weg

Wat haar zo aantrekt aan het chauffeursvak? "De vrijheid, absoluut", zegt ze resoluut. "Je komt op plekken waar je als gewone burger helemaal niets te zoeken hebt. Soms sta je midden in een nauwe straat in Amsterdam te lossen, dan weer op een boerenerf in Groningen of bij een fabrieksterrein waar je anders nooit zou komen. Je ziet van alles – dat maakt het werk zo mooi en afwisselend."

Werk en gezin: goed te combineren

Als moeder van twee dochters was het in het begin even zoeken naar de juiste

balans. "Je bent 's ochtends vroeg weg en niet altijd op tijd thuis. In het begin dacht ik: hoe gaan we dit doen? Maar de kinderen zijn ouder en redden zich prima. Mijn man en ik kijken samen hoe we het thuis laten draaien. En eerlijk: ik denk dat de kinderen er zelfstandiger van zijn geworden."

Van pk's naar 1 pk

Naast het werk heeft Sijske nog een grote passie: paarden. "Thuis rij ik op 1 pk", lacht ze. "Ik heb een Fries uit de lijn van mijn opa. Mijn ouders deden vroeger al het werk met paarden. Nu fok ik zelf en mijn dochters rijden ook allebei: eentje op een KWPN'er en de ander op een pony."

Graag OF NIET

Als vrouw achter het stuur krijgt ze zelden vreemde reacties. "Meestal zeggen mensen: 'Oh, een vrouw, dat had ik niet verwacht.' Soms merk je dat mannen uit bepaalde culturen er anders

tegenaan kijken. Dan denk ik: ik kom iets brengen, je wilt het of je wilt het niet. Graag of niet."

Rustig blijven en doen wat je leuk vindt

Sijske laat zich onderweg niet snel gek maken. "Hoe spannender het wordt, hoe rustiger ik word. Je moet niet bang zijn, ook niet als je met een grote combinatie door een woonwijk manoeuvreert. Rustig blijven en overzicht houden – dat is belangrijker dan spierballen."

En wat ze haar dochters zou adviseren als die later ook chauffeur willen worden? "Doen", zegt ze zonder twijfel. "Het belangrijkste is dat je iets doet wat je leuk vindt. Daar word je gelukkig van. We moeten al zoveel. Dus kies wat bij je past, dan komt de rest vanzelf."



"Mensen reageren vaak positief als ik zeg dat ik chauffeur ben. Ze vinden het stoer en vragen of het niet te zwaar is." En hoewel ze af en toe een helpende hand krijgt, stelt ze duidelijk: "Ik doe het zelf, ik wil niet afhankelijk zijn."

Glimlach

De uitdaging van zware ladingen en onregelmatige werktijden neemt ze met een glimlach. "In het begin was het soms echt een struggle, maar je leert snel hoe je het beste kunt tillen. Het werk maakt je sterker. Als er wordt doorgevraagd over haar 'tactiek', heeft ze een simpele, praktische oplossing: "Als je lang bent, kun je makkelijk de zware spullen omhoog trekken. Het werkt voor mij!"

De flexibiliteit van het werk bevalt haar ook goed. "Je hebt niet elke dag hetzelfde. De ene dag werk je vroeg, de andere keer wat later. En die vrije dag in de week is heerlijk", zegt Indra, die haar vrije tijd meestal doorbrengt met vrienden of thuis op de bank met een serie.

Als ze een tip zou moeten geven aan vrouwen die overwegen chauffeur te worden, is het simpel: "Doe het gewoon. Als je er een beetje voor openstaat, weet je meteen of het iets voor je is. Maar je moet er wel voor gaan." ●

Van zorg naar vrachtwagenchauffeur

Indra Zuidema (21) is opgegroeid tussen de vrachtwagens

Indra Zuidema is nu bijna twee jaar chauffeur bij Hoekstra, en sinds september vorig jaar rijdt ze zelfstandig de vrachtwagen. Opgegroeid in een chauffeursfamilie, was de keuze om zelf ook het stuur in handen te nemen eigenlijk vanzelfsprekend. "Mijn vader is chauffeur, en bijna de hele familie rijdt. Ik ben opgegroeid tussen de vrachtwagens", vertelt ze.

Na de middelbare school twijfelde ze nog even tussen de zorg en de transportsector. "Ik heb eerst een verzorgende IG-opleiding afgerond, maar ik ontdekte al snel dat ik veel beter in de transportwereld thuishoorde. De sfeer is gewoon anders. In de zorg is alles heel professioneel, maar in het transport is het lekker vrij. Je doet je eigen ding, en elke dag is anders."

Indra benadrukt de voordelen van werken in een 'mannenwereld', iets wat in de zorg anders is. "In de mannenwereld kun je alles tegen elkaar zeggen, lachen, en het blijft luchtig. Bij vrouwen is het snel dat ze boos worden als je iets zegt wat je niet bedoelt", vertelt ze lachend.

Hoewel ze soms vooroordelen tegenkomt, heeft ze daar geen last van.

De focus van Bouwgroep Noord

“JE MOET NIET OP ALLE BORDEN TEGELIJK WILLEN SCHAKEN”

Bouwgroep Noord heeft twee belangrijke disciplines: projectontwikkeling en utiliteitsbouw, waarbij de laatste de grootste is. Het bedrijf bouwt ook woningen maar uitsluitend op projectbasis/seriematig. “Als je ergens goed in wilt zijn, moet je focussen. Je moet niet op alle borden tegelijk willen schaken. Bovendien is woningbouw ook een heel andere tak van sport”, zegt Albert van der Wiel die samen met Sjouke Postma en Gerrit-Jan Kooistra de directie vormt van het in Drachten gevestigde bedrijf.

De spreekkamer van Bouwgroep Noord waar het gesprek plaatsvindt, is één grote etalage. Aan de lange wand hangt een collage van gerealiseerde projecten. De opvallend moderne uitstraling van al deze panden laat zien dat de tijd van fantasieloze dozen in de utiliteitsbouw voorbij is. “In de utiliteitsbouw draait het vooral om functionaliteit en efficiëntie. Dat is bij de bouw van theaters, scholen en zwembaden heel anders. De aanlegroute van een dergelijk project is significant anders - dat is echt een heel andere tak van sport. “Voor de uitstraling is de locatie vaak leidend. Zo bouwen we binnenkort voor Titan Projects in Sneek. Dat ligt direct aan de snelweg en dan wil je je natuurlijk extra laten zien.”

OPEN STAAN

Het gesprek gaat over het omgaan met stevige concurrentie, creativiteit, vertrouwen als basis en het belang van een goede klik hebben. Hoekstra is volgens Van der Wiel het voorbeeld van hoe er wordt gewerkt binnen Bouwgroep Noord. “In 2017 zijn we bij Hoekstra begonnen met het eerste project. Net als een paar andere aannemers en architecten gingen we daar op audiëntie voor de uitbreiding van het bestaande crossdock met twee keer zes dockhouses. Vanuit de commerciële kant zit ik bij zo'n kennismaking, ook met de gedachte: ‘hoe gaan we dit aanliegen’. Dan kijk je naar het bedrijf, het terrein en de mensen die tegenover je zitten. We zagen daar ondernemende mensen die open staan voor andere ideeën, mede geïnspireerd door onze ervaringen met andere projecten. We hebben een korte pauze ingelast en zijn na een week teruggekomen met een vernieuwd plan. In plaats van het oorspronkelijke ontwerp hebben we de bedrijfsvoering anders ingericht. Niet haaks op de bestaande situatie maar het nieuwe crossdock gekoppeld aan het nieuwe magazijn. Daardoor konden we niet 12 maar 32 docklevellers realiseren.”

“DE GEBRADEN KIPPEN VLIEGEN ONS NIET IN DE MOND”

VERLIEFD, VERLOOFD, GETROUWD

“Wij zitten altijd heel vroeg bij klanten, waar we onze creativiteit kwijt kunnen, we onze ideeën kwijt kunnen en we heel slagvaardig na de intake een budgetgarantie kunnen geven”, vertelt Van der Wiel. “We pakken het aan als bouwteam,” vult René Kruiper - de projectleider voor Hoekstra - aan. “Samen met de opdrachtgever vormen we één team en maken we er iets moois van. Het zijn eigenlijk drie stappen: kennismaken, de quickscan en de overeenkomst. We zeggen weleens eens: ‘verliefd, verloofd, getrouwd.’ Bouwgroep Noord verzorgt niet alleen de bouw zelf maar neemt het volledige traject op zich: van vergunningen, ontwerp en constructie en vaak speelt de architect ook nog een rol. Totaal ontzorgen heet dat.

KORTE LIJNEN MET DE KLANT

Van der Wiel: “Hoekstra is een betrouwbaar familiebedrijf dat niet met de borst vooruit loopt, maar openstaat voor ideeën. Dat DNA past goed bij ons. René stuurt de uitvoering aan en doet de bouwvergaderingen. Daar loop ik ook weleens binnen, om te kijken of alles volgens afspraak verloopt en de toon van de muziek behouden blijft. Bouwen moet een feestje zijn. Dat begint met samen een goed plan maken en het vervolgens zo te managen dat de verwachtingen worden waargemaakt. Dat betekent kwaliteit leveren en je aan de afspraken houden. We werken met vaste, betrouwbare partijen om ons heen. De toon van de muziek bepaalt mede met welke klanten we in zee gaan. Het is wel eens gebeurd dat het



“BOUWEN MOET EEN FEESTJE ZIJN”

gevoel er niet was. Dan moet je het niet doen. Bij aanbestedingen ligt dat anders, dan gaat het meer om de prijs en minder om de persoonlijke klik. Dan wordt het zelden een feestje.”

KLIK

Kruiper: “We hebben een goede klik met onze klanten. Dat merk je ook bij Hoekstra. Niet voor niets werken we al sinds 2017 samen en hebben we inmiddels vier bouwprojecten afgerond, en is het vijfde project (een uitbreiding van het warehouse met 4000 palletplaatsen, oplevering mei 2026, red) in uitvoering. Ik kom er maandelijks. De ene keer hangen we een schilderijtje op, de volgende keer bezoeken Tjitze en ik samen een seminar en weer een andere keer gaat het over de verbouw van een pand.”

LOPENDE REKENING BIJ DE SLAGER.

Binnen Bouwgroep Noord is er sprake van weinig tot geen verloop onder de medewerkers. Van der Wiel: “Ik zie het een beetje als een voetbalelftal. Het moet een goed team zijn en dat plannings worden gehaald. We willen een goede werkgever zijn en zorgen dat de mensen met plezier kunnen werken. Om dat voor elkaar te krijgen, moet het hele treintje kloppen. Maar er is meer dan werk alleen. Soms spelen er persoonlijke omstandigheden waar je als werkgever geen invloed op hebt. Dan bieden we een luisterend oor, geven we ruimte, of drinken samen een borrel indien nodig.”

Over borrels gesproken: de weekafsluiting ontbreekt natuurlijk niet. “Ik denk dat wij misschien wel het enige bouwbedrijf zijn met een lopende rekening bij de slager”, zegt Kruiper lachend, als hem wordt gevraagd naar dit ritueel binnen Bouwgroep Noord.

Bouwgroep Noord heeft rond de vijftig vaste medewerkers en werkt dagelijks samen met zo'n honderdtwintig vaste partners - zoals ze dat zelf noemen. “We hebben zelf geen heimachine, maar met onze partner slaan we jaarlijks wel tussen de 10- en 20.000 heipalen”, vertelt Van der Wiel.

‘DE GEBRADEN KIPPEN VLIEGEN ONS NIET IN DE MOND’

Werk wordt gegenereerd door mond tot mond reclame en door de website die er professioneel uitziet. “Daarnaast houden we onze ogen en oren open. Als we iets horen dat bij ons past, ondernemen we actie. De gebraden kippen vliegen ons niet in de mond, je moet er wel wat voor doen. Via bestaande klanten komen we vaak ook bij nieuwe klanten terecht. Dankzij de vele gerealiseerde projecten hebben we intussen een groot netwerk opgebouwd. De klanttevredenheid is hoog. Tjitze en Christien zijn erg betrokken ondernemers, net als wij. In de praktijk betekent dit dat we onderling bedrijven met elkaar in contact brengen, een mooie kruisbestuiving.” ●



19 METER DE HICHTE YN!

Onze verhuizers hebben een prachtig vak. Elke verhuizing is weer een puzzel: hoe krijgen we de inboedel van de klant zo efficiënt en zorgvuldig mogelijk van A naar B?

Hier verhuizen we de familie Meijer vanuit Langweer naar een nieuw appartement aan de Zeedijk in Lemmer. Sinds dit jaar beschikken we over een extra verhuislift, die razendsnel op te bouwen is en moeiteloos zware meubels tot aan de vijfde verdieping (19 meter hoog) tilt. De elektrische Easy 18E kan eenvoudig achter de wagen mee en maakt ons werk nog praktischer, duurzamer en veiliger — precies zoals we het graag doen!





Jeroen Veenema van de Dutch Energy Group over de netcongestie:

“Je kunt veel meer met je aansluiting dan je denkt”

Als morgen iedereen in ons land overstapt op elektrisch rijden, ligt alles plat. Het hele beeld van de overheid dat we alles gaan elektrificeren, met daarbij dat we van het gas afgaan en overstappen op warmtepompen die ook veel stroom vragen, kan niet. Ter vergelijking: ons elektriciteitsnet zit aan de 20 gigajoule aan transportcapaciteit, het gasnet zit op 350 gigajoule. Om het elektriciteitsnet op niveau te brengen moet er nog zoveel koper de grond in, dat gaat niet gebeuren. Optimaliseren en kiezen voor hybride bijvoorbeeld in combinatie met biobrandstof is de oplossing.

“DAT SPELLETJE UIT DE ZONNEBOOTRACE DOEN WE NU MET BEDRIJFSPANDEN”

ANDERE RICHTING

Hoekstra werkt aan de verduurzaming van het wagenpark, daarom werd er met de komst van een zware aansluiting een nieuw concept ontwikkeld. De stroom van Hoekstra loopt straks niet meer van het kantoor naar de laders, maar van het centrale punt naar alle afdelingen binnen het bedrijf. De zware Liander-aansluiting wordt gevolgd door een inkoopstation en een transformator. Die laatste is nodig om de 10.000 Volt die door de straat loopt om te zetten naar de benodigde 400 Volt voor kantoren en de vrachtwagen laadstations. De verwachting is dat dit het eerste kwartaal van volgend jaar is gerealiseerd. In 2027 komt er voor Hoekstra, acht jaar nadat dit is aangevraagd, dan eindelijk de grote aansluiting van 1,7 MW.

EILAND-DENKEN

Hij kan enthousiast vertellen als het over zijn stokpaardje gaat. Niet zo gek, stroom loopt als een rode draad door het leven van Veenema. “Alles wat we nu met de Dutch Energy Group doen, komt uit de watersport”, zegt hij cryptisch. Begonnen in de botenbouw waarin de diesels later werden vervangen door een elektrisch aandrijving was hij een van de initiatiefnemers van de Zonnebootrace.

“Ik heb een stuk of tien zonnebootjes gebouwd. Daar zaten zonnepaneeltjes op, zat een batterijtje in en moest je op basis van het weer en strategie zo snel mogelijk bij de finish komen. Dat spelletje doen we nu met bedrijfspannen. We hebben later die bootjes ook op Bonaire laten varen. Daar heb je geen vaste aansluiting, alles draait op gigantische generators. Het eiland-denken dat je op een eiland hebt, op een boot hebt, heb je bij Hoekstra ook. Denken in oplossingen als er geen stroom is. Zo hebben we die vertaalslag gemaakt. Eiland-denken van hoe optimaliseer ik naar mijn eigen kennis en kundigheid en op die manier de energiehuishouding op orde brengen.” •

Jeroen Veenema (51) woont in Oppenhuizen, is getrouwd en vader van drie kinderen Doutzen, Matsen en Jens. Naast het ondernemen in de Dutch Energy Group neemt watersport een belangrijke plaats in. Veenema is secretaris van de Zeilvereniging Oppenhuizen Uitwellingergra en is technisch bestuurslid van de SKS. In die hoedanigheid houdt hij zich bezig met de formule van de skûtsjes. “We scannen de skûtsjes, halen de gegevens door de computer en kunnen dan bepalen hoeveel zeil hij mag voeren zodat je een eerlijke strijd krijgt.”

“Je kunt veel meer met je aansluiting dan je denkt”, zegt Jeroen Veenema van de Dutch Energy Group die Hoekstra voorbereidt op de toekomst. “Door slimme dingen te doen, kun je meer dingen voor elkaar krijgen. Er staan hier zes laadpalen voor de deur”, wijst hij naar buiten, “als iedereen daar nu zijn stekker in doet, is de aansluiting te klein. We hebben daar een automatisch regelkastje tussen gezet waardoor de beschikbare energie wordt verdeeld. Op die manier kun je met dezelfde aansluiting veel meer realiseren en hoef je ook geen zwaardere aansluiting. En deze individuele optimalisatie zou iedereen op dit industrieterrein moeten doen. Dan is er zestig tot zeventig procent van de problemen opgelost. Daarnaast kun je het dan nog verder optimaliseren door het als groep aan te vliegen.”

COMMUNICERENDE VATEN

Samenwerking door het delen van energie is de (nabije) toekomst. “Stel dat je samen op dezelfde transformator zit. Dan kan het zo zijn dat ik aan mijn piek zit, maar mijn buurman nog lang niet. Dus als hij wat meer moet hebben op dat moment, kan dat prima. Wat we altijd doen is de totale vraag en het verbruik van stroom op een industrieterrein in kaart brengen. Dat hebben we hier in Sneek ook gedaan op Industrieterrein Hemmen 1 en 2. Als je dan de totale belasting in kaart brengt zit het totale verbruik onder de totale aansluitwaarde. Ik denk dat dit op veel industrieterreinen zo is. Alleen moet je dat wel samen afspreken, het moet daarom gemonitord worden. Voor wat de Hemmen 1 en 2 betreft zou je kunnen kiezen voor één grote windmolen met een opslagsysteem en daarna de energie verdelen onder de armen. Iedereen krijgt er wat van. Dat is veel handiger dan dat iedereen zijn eigen windmolen neer moet zetten. De overheid ziet ook steeds meer in dat de combinatie van wind, zon en natuurlijk verbetering van het stroomnet een oplossing kan bieden. Samenwerken op het collectief, op het grote geheel.”

“Om dat voor elkaar te krijgen moeten er bij elk bedrijf meters geplaatst worden, moeten er afspraken worden gemaakt omdat de ene voor een kW/u meer betaalt dan de ander, het systeem moet gezekerd worden en ook een organisatie als Liander moet zijn goedkeuring geven. Simpel gezegd word je aan elkaar gekoppeld en werkt het vervolgens als communicerende vaten.”

Werkkleding met een goed gevoel

“Het moet comfortabel, sterk en duurzaam zijn”

De meeste mensen brengen een groot deel van hun week door in bedrijfskleding. Dan wil je dat die kleding niet alleen praktisch is, maar ook lekker zit en er goed uitziet. En als duurzaamheid een belangrijk thema is, moet het ook dáár kloppen – van de herkomst van de stof tot de manier waarop het gemaakt wordt. Bij Hoekstra wordt daar bewust over nagedacht. Al ruim tien jaar werken Christien Lycklama à Nijeholt en Ilse Douma samen met Textielstra in Sneek om alle medewerkers van kleding te voorzien. Van veiligheidskleding tot sportshirts, van wintertruien tot de bekende Hoekstra-hoodies.



“Veel mensen lopen een groot deel van hun week in bedrijfskleding”, vertelt Christien. “Als je medewerkers tevredenheid belangrijk vindt, wil je dat die kleding er niet alleen mooi en hip uitziet, maar ook gewoon lekker zit. En als je weet dat kledingproductie vaak vervuilend is, wil je dat het duurzaam geproduceerd wordt, met gerecycled materiaal en onder goede omstandigheden.”

LOKALE SAMENWERKING

De samenwerking met Textielstra kwam niet toevallig tot stand. “Bij Hoekstra werken we het liefst met lokale partijen die we kennen”, gaat Christien verder. “Dat

geldt voor brandstof, dat geldt voor het wagenpark, maar zeker ook voor de bedrijfskleding. De familie Diekstra is al tientallen jaren geworteld in het Sneker bedrijfsleven. Ze kennen onze mentaliteit en zetten zich, net als wij, in om de stad en de regio leefbaar te houden. Met zulke ondernemers wil je dus graag samenwerken.”

Wat begon met een paar kledinglijnen is uitgegroeid tot een compleet kledingconcept. Textielstra regelt de pasvormen, het voorraadbeheer en de logistiek van duizenden kledingstukken per jaar. Harry Diekstra van Textielstra vult aan: “De juiste kleding doet meer



Harry Diekstra



Mathijs Suierveld



Het 'Hoekstra-zomerpakket'



dan er goed uitzien, het moet werken. Voor de drager, voor de organisatie én voor de toekomst. Wij zorgen dat het klopt, tot in elk detail. De mensen van Hoekstra dragen hun kleding dagelijks, in weer en wind. Dan moet het gewoon goed zijn. Daarom is er bewust gekozen voor merken als MASCOT® CUSTOMIZED en Craft, die bekendstaan om hun ergonomische pasvormen, 4-way stretch en duurzame materialen.”

“Comfortabel, sterk en duurzaam. Precies wat we nodig hebben in onze wereld”, vult Ilse aan. “En eerlijk is eerlijk: onze mensen letten daar ook op. Als een trui te stug is of een jas te kort, hoor je dat meteen.”

Het mooie is dat duurzaamheid hier niet ten koste gaat van uitstraling. De kleding wordt met zorg samengesteld. Christien: “We vinden het leuk om altijd met een knipoog mode-items een Hoekstra-look te geven. Toen Superdry-hoodies helemaal in waren, maakten we een eigen versie met een groot Hoekstra-logo op de borst. Afgelopen zomer zag je van merken als Arte en New Amsterdam die dikke surfshirts met kunstzinnige rugprints. Daar maakten we ook een Hoekstra-variant van. En nu hebben we een Stone Island-achtige wollen trui van merino-wol. Mathijs Suierveld van Textielstra snapt precies hoe wij denken en weet dat we van kwaliteit houden.”

VERANTWOORD EN VERNIEUWEND

Ook over de levensduur wordt nagedacht. Oude kleding krijgt een tweede leven via Textielstra, dat zorgt voor verantwoorde verwerking en recycling. Zo blijft de kledingstroom circulair.

Daarnaast is er ruimte voor creativiteit. Via Textielstra is ook Dennis Meijer van ontwerpstudio MAYD betrokken, die samen met Stefan van Mount meedenkt over prints, logo's en personeelsgeschenken. “Een ontwerp moet passen bij wie we zijn”, zegt Christien. “Kwalitatief goed, duurzaam maar ook actueel en met oog voor detail.” ●



Never a dull moment in logistiek!

Kantoorbaan saai?

Logistiek kenmerkt zich door hectiek. Vaak weet je 's ochtends nog niet wat je 's middags gaat doen en dat maakt het werk juist leuk. Maar je moet wel een beetje flexibel zijn... Maak kennis met ons mooie team van financiën, HRM en verkoop binnendienst, de mensen die zorgen dat alles klopt, draait en doorgaat achter de schermen.



Bart Remery

Betrouwbaar, degelijk en slim

Bart Remery uit Sneek is controller en al 28 jaar werkzaam bij Hoekstra. Volgens velen heeft hij de mooiste taak van allemaal: zich overall mee bemoeien. Hij zorgt voor tijdige rapportages, analyses, belastingaangiften, pensioenafdracht en de juiste toepassing van nieuwe regelgeving. Bart is de kennisbank van Hoekstra: betrouwbaar, degelijk en slim. Als hij zegt dat het goed is, dan is het goed. Eén keer per twee weken past hij op zijn kleinzoon, maar hij draait ook gerust een baliedienst mee om feeling te houden met de chauffeurs en loodsmedewerkers. Fanatiek tennisser, sociaal, secuur tot op de komma en altijd scherp op detail, dat is Bart.

Ilonka Marcelis

Accuraat, luisterend oor en erg sociaal

Ilonka Marcelis uit Sneek werkt drie dagen per week en is moeder van vier kinderen. Ze zorgt met veel accurate voor de facturatie-check, het debiteurenbeheer en is achter de balie het luisterend oor voor binnenkomende klanten en chauffeurs na terugkomst van hun rit. Ze beantwoordt klantvragen, doet administratief onderzoekwerk en kent iedereen na kennismaking meteen bij naam. Zo attent dat ze van bijna alle chauffeurs weet wat hun thuissituatie is en waar ze op vakantie zijn geweest – en dan is het 's avonds fijn thuiskomen met zo'n betrokken collega. Buiten het werk loopt Ilonka graag langs onder andere het Pieterpad, is ze gek op sport en mooie theatervoorstellingen. Warm, betrokken en altijd vriendelijk, dat is Ilonka.



Marieke Bootsma

Super attent, loyaal en enorm betrokken

Marieke Bootsma uit Tirns, wie kent haar niet? Ze werkt gemiddeld twee dagen per week en is het commerciële talent van de groep. Ze heeft veel klantcontact, belt potentiële klanten, maakt offertes, plant verhuizingen en bereidt klantgesprekken voor. Ze is super attent, loyaal en enorm betrokken, dat merk je in alles. Marieke komt uit een ondernemersfamilie en dat voel je: aanpakken en doorgaan. Onlangs nam ze het hele dorp nog mee voor een rondleiding bij Hoekstra. Buiten het werk doet ze aan sport, bootcamps, organiseert en zorgt voor haar drie zoons. Altijd druk, maar altijd vrolijk, dat maakt Marieke een aanwinst voor Hoekstra.

Ilse Douma

Regelaar, initiatiefrijk en energiek

Ilse Douma uit Joure is office-manager en werkt vier dagen per week. Ze is verantwoordelijk voor de balie en receptie en regelt alles rondom HRM wat niet met verloning te maken heeft: van het bedenken en inplannen van interne opleidingen en trainingen tot afsprakenbeheer, bedrijfskleding, ziekte-opvolging, RI&E en interne communicatie. Ilse is sportief, maar ook gek op lekker eten. Ze zorgt dus vaak voor iets lekkers bij de koffie. Ze sport meestal vóór het werk en runt daarnaast haar eigen onderneming in content creatie voor social media. Bekend om haar hippe nagels, energiek en altijd goedlachs.



Robina Sieperda

Super secuur, vraagbaak en betrouwbare kracht

Robina Sieperda uit Sneek is super secuur en dat komt goed van pas in haar rol als salarisadministrateur. In haar eentje checkt ze alle uren van ruim 180 medewerkers en stagiaires, maakt en verlengt ze contracten, zorgt ze voor correcte verloning en is ze vraagbaak voor werknemers over salarissen. Eén avond per week werkt ze bij de balie zodat iedereen haar makkelijk kan aanspreken. Robina is modebewust en reist graag met haar gezin of vriendinnen. Ze voelt mensen goed aan, blijft altijd rustig en houdt van orde en duidelijkheid. Een stabiele, betrouwbare kracht die rust brengt in de drukte zelfs op hectische dagen.



Antje Groenhof

Nauwkeurig, vrolijk en nuchter

Antje Groenhof uit It Heidenskip werkt drie dagen per week op de verkoop binnendienst. Ze onderhoudt klantcontact, stelt offertes op, plant verhuizingen, beheert tarieven, beantwoordt mails en handelt schades af. Daarnaast werkt ze aan de balie en is ze de spil voor de verkoop: nauwkeurig, vrolijk, nuchter en nooit te beroerd om iets extra's te doen. Thuis runt ze met haar man een melkveehouderij en zorgt ze voor vier kinderen. Daarnaast doet ze ook nog allerhande vrijwilligerswerk in het dorp. Antje houdt van aanpakken "niet lullen maar poetsen" en wandelt tussen de middag graag een rondje om haar stappenteller op peil te houden. Altijd positief en praktisch, dat is Antje!

De logistieke samenwerking tussen
Hoekstra en het Antonius Ziekenhuis

“IT IS NOFLIK WURKJEN, SE WITTE WAT SE DOGGE”

In het Antonius Ziekenhuis in Sneek gebeurt elke dag van alles wat patiënten en bezoekers nooit zien. Achter de schermen zorgt een groot logistiek team ervoor dat alles, van medicijnen tot implantaten, precies op tijd op de juiste plek is. “Just-in-time, dat is ús motto,” zegt Lieuwe de Vries (61), werkvoorbereider van het Antonius Ziekenhuis. “It juste produkt, op it juste momint, op it juste plak, dêr draait alles om.”

Maar achter die soepel draaiende logistiek schuilt meer dan alleen planning en voorraadbeheer. Er is ook samenwerking, vertrouwen en een flinke dosis nuchtere Friese humor. En één naam keert steeds terug in dat verhaal: Hoekstra Verhuizingen.

DE ONZICHTBARE MOTOR

De afdeling logistiek is onderdeel van

het facilitair bedrijf van het Antonius Ziekenhuis. Naast logistiek vallen daar ook techniek, schoonmaak en gastservice onder. Samen zorgen ze dat het ziekenhuis letterlijk blijft draaien. “Wy binne de minsken dy’t it merkber meitsje as der wat misgiet”, zegt Lieuwe met een glimlach. “Mar as alles goed giet, sjocht gjinien ús en dat is krekt goed sa.”

De logistieke afdeling regelt de toevoer van duizenden artikelen: van steriele materialen tot voeding, van linnengoed tot technische onderdelen. Alles moet vlekkeloos verlopen, want een hapering kan grote gevolgen hebben voor de zorg. “It giet net allinnich om de foarried, mar ek om it foarsjen fan wat der komme sil. As der wat yn Emmeloord stikken giet, dan moatte de technische dienst fuort yn aksje komme.”

HOEKSTRA ALS VASTE SCHAKEL

Bij zulke spoedsituaties of bij verhuizingen, intern of extern, speelt Hoekstra een belangrijke rol. De samenwerking tussen het ziekenhuis en het Sneker verhuisbedrijf gaat al jaren terug en berust op wederzijds vertrouwen. “Wy freegje Hoekstra om’t se de wei witte. Se witte hoe’t wy it hjir

regele ha, se kenne it sikehûs, en se witte hokker romte wat is. Dêrtroch giet it altyd soepel.”

Hoekstra helpt niet alleen bij interne verhuizingen van afdelingen binnen het ziekenhuis, maar ook bij de thuiszorglocaties die onder Antonius vallen. “Bygelyks as in team fan de thússoarch fan de iene lokaasje nei de oare giet. Dan belje ik Hoekstra, wy prate ôf hokker dei en hoefolle minsken der komme moatte, en se regelje it hielendal. It is noflik wurkjen, se witte wat se dogge.”

De sleutel tot het succes van die samenwerking is goede communicatie. Elke interne verhuizing wordt tot in detail gecoördineerd, zodat de zorg niet wordt verstoord. “Wy wolle fansels net



dat in ferpleechkundige midden yn in ferhuzing stiet. Dus ik ôfstem alles mei Hoekstra: wannear, hoe lang, hoefolle minsken. Dat moat krekt.”

Ook vertrouwen speelt een grote rol. Werken in een ziekenhuis vraagt om discretie, medewerkers van Hoekstra komen soms in gevoelige ruimtes. “Der jildt fansels geheimhâlding. Se witte dat se neat trochprate meie. En dat dogge se ek net. Dêr kin ik op fertrouwe.” Het is die vanzelfsprekende vertrouwensband die de samenwerking bijzonder maakt. “It binne altyd deselde gesichten. En dat makket it maklik. Wy witte wat wy oan inoar ha.”

LOKALE VERBONDENHEID

Het Antonius is stevig geworteld in de regio Zuidwest-Fryslân. Die lokale verankering zie je terug in de manier van samenwerken: korte lijnen, nuchter overleg, en elkaar bij de voornaam kennen. “Yn dizze regio ken elkenien elkoar. Dat makket it kontakt maklik en de drompel leech.”

Ook Hoekstra is een deel van dat lokale netwerk. De Vries beschouwt de samenwerking niet alleen als praktisch, maar ook als waardevol voor de gemeenschap. “Se binne in Sneker bedriuw, krekt as wy hjir in Sneker én Súdwesthoeke sikehûs binne. Dat fielt goed, je stypje elkoar.”

DE MENS ACHTER DE LOGISTIEK

Ondanks de technische en organisatorische aard van zijn werk, draait voor Lieuwe alles om mensen. “Humor is wichtich”, zegt hij beslist. “Wy moatte hurd wurkje, mar it mei ek wolris laitsje. Dat hâldt it gesellich.” De Vries is trots op zijn collega’s, zeker wanneer ze het verschil maken op cruciale momenten. Zoals die keer dat er in Emmeloord direct apparatuur moest worden gebracht. “Wy belje Hoekstra, en se steane der. Sa kin de soarch trochgean. Dêr dochst it foar.”

Die mentaliteit, niet op de voorgrond willen staan, maar wel alles laten draaien, typeert de afdeling logistiek. “As der wat misgiet, binne wy de earsten dy’t der stean. Mar as alles goed ferrint, dan wit nimmen dat wy der west ha. En dat is prachtich.”

Tot slot vat Lieuwe nuchter samen: “Wy ha in moaie gearwurking mei Hoekstra. Se witte wat se dogge, se binne betrouber, en it giet altyd soepel. Dat is noflik en sa moat it wêze.”

In het Antonius Ziekenhuis mag dan veel onzichtbaar gebeuren, maar één ding is duidelijk: zonder de stille kracht van de mensen van de facilitaire dienst en partners als Hoekstra zou het ziekenhuis nooit zo soepel draaien. ●

Zie de mens!

We leven in een tijd waarin het gemakkelijker is om elkaar kwijt te raken dan om elkaar echt te zien. We scrollen, oordelen, labelen – vaak sneller dan we luisteren. En ondertussen groeit het onbehagen. In de podcast Het mysterie van boze mensen (NPO) onderzoekt journalist Robin de Wever waarom Nederlanders zulke korte lontjes lijken te hebben. Leraren, artsen, winkeliers en agenten trekken aan de bel over het groeiend aantal driftige mensen. En opvallend genoeg – zo blijkt uit dit onderzoek – zijn het niet de achtergestelden die het hardst schreeuwen, maar juist de welgestelden: vaak blank, hoogopgeleid en van middelbare leeftijd. Mensen die veel hebben, maar zich toch nog vaak tekortgedaan voelen.

Het roept een ongemakkelijke vraag op: hoe kan het dat juist in een van de meest welvarende landen ter wereld zóveel mensen zich miskend voelen? Zoveel mensen eenzaam zijn, het geluk najagen in prestaties, in sport, in uitstapjes naar steeds verdere oorden, in uiterlijkheden?

Misschien omdat we elkaar steeds minder écht zien.

De mens in een complexe wereld

De wereld raast. AI, algoritmes, klimaat, migratie, globalisering – het lijkt alsof de echte besluiten ver van ons bed worden genomen. Maar juist in een wereld vol systemen is de tijd nemen voor echt menselijk contact urgenter dan ooit.

Het echte gesprek verandert dingen. Over elkaar praten niet. *‘We denken altijd dat de ander hoorns heeft, totdat we hem ontmoeten.’*

We praten veel óver elkaar, maar steeds minder mét elkaar. De verzuiling ligt achter ons maar we zitten steeds meer vast in onze eigen bubbel met een duidelijke mening over die ander. Totdat we iemand in de ogen kijken, een vraag stellen, echt luisteren – en die denkbeeldige hoorns verdwijnen. Zoals Mandela tijdens zijn ontmoeting met Betsie Verwoerd zei: *“When you talk to someone directly, you have hope of influencing them. When you talk about them, you have no hope.”*

‘Zie de mens’ begint niet bij beleid of structuren. Het begint niet bij de ander. Het begint bij jezelf. Het begint bij nieuwsgierigheid. Bij het lef om te blijven ontmoeten, juist als we het niet met elkaar eens zijn.

De Friese paradox

In Fryslân zie je iets bijzonders: het gemiddelde inkomen ligt lager dan elders, maar bijna negentig procent van de inwoners geeft hun leven een 7 of hoger. Dat noemen we **de Friese paradox**.

Blijkbaar zit welzijn niet in cijfers alleen. Geluk ontstaat uit verbondenheid – uit samen iets maken, dragen, beleven. Uit weten dat je ertoe doet, dat je iemand bent in het verhaal van een ander. Dat je van betekenis bent voor iemand anders, ook buiten je eigen bubbel. Daarin zit de ziel van onze mienskip. En het geldt net zo goed voor bedrijven als voor dorpen: wie gezien wordt, bloeit. Wie vergeten wordt, krimpt.

Onder de waterspiegel

Een treffend beeld daarbij is een van de oude schoolplaten van Marinus Koekkoek. Boven het water zie je waterlelies en kikkers, maar onder het oppervlak gebeurt minstens zoveel.

Zo is het ook met mensen. We zien wat zichtbaar is – de collega’s die aanwezig zijn, de medewerkers die je vaak spreekt – maar onder de waterspiegel spelen verhalen die je niet altijd ziet. De stille medewerker. De nieuwe collega die nog zoekt. De jongere die denkt dat hij niet meetelt.

Zien vraagt aandacht. Durven vragen: *“Hoe gaat het écht met je?”* En bereid zijn het antwoord te horen – ook als het schuurt.

Ondernemen met betekenis

Ondernemen gaat al lang niet meer alleen over winst. Het gaat over betekenis, verantwoordelijkheid en impact. Bijvoorbeeld met **TOLO – Toekomst in Logistiek**, een opleidingstraject dat jongeren, zij-instromers en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt samenbrengt. Jongeren leren ouderen digitale vaardigheden, ouderen geven jongeren verantwoordelijkheidsgevoel. Diploma’s zijn mooi, maar wat er écht telt is de trots die ontstaat als mensen elkaar versterken.



De schoolplaat van Marinus Koekkoek zegt veel; onder de oppervlakte gebeurt net zo veel.

Of neem **Rike**, ons arbeidstrainingscentrum, vernoemd naar onze tante met een verstandelijke beperking. Daar werken jongeren samen met speciaal onderwijs en sociale werkplaatsen aan logistieke opdrachten. Economisch levert dat misschien niet veel op, maar sociaal des te meer. Jongeren groeien omdat iemand zegt: *“Jij hoort erbij. Jij doet ertoe”*. Een bedrijf wordt sterker als iedereen meedoet – niet ondanks verschillen, maar dankzij verschillen.

Ook duurzaamheid hoort daarbij. We rijden niet meer fossiel bij ons bedrijf. Niet omdat de overheid dat voorschrijft, maar omdat we verantwoordelijkheid willen nemen voor de volgende generatie.

Zie de mens, niet het systeem

In het publieke debat wordt de wereld steeds vaker teruggebracht tot wij tegen zij. Sociale media belonen woede, niet nuance. En misschien verklaart dat ook iets van die groeiende boosheid uit de podcast van Robin de Wever: mensen die ooit grip dachten te hebben, voelen zich nu genegeerd, niet meer gezien.

Een samenleving die draait op snelheid en meningen, raakt haar menselijkheid kwijt. We hebben ook de traagheid van het echte gesprek nodig, het luisteren zonder oordeel. *“Hé, ben je OK?”*

De oplossing zit niet in nog meer regels of maatregelen – ze zit in ontmoeting. In nieuwsgierigheid. In zien dat achter elk standpunt een kwetsbaar mens schuilgaat. In de wil iets voor iemand anders te betekenen, ook als hij anders denkt dan jij.

Het kleine verschil

‘Zie de mens’ begint dus dichtbij. In het gesprek bij de koffieautomaat. In de loods, in de klas, in de ontmoeting met een buurman in je straat. Het zit in kleine gebaren – tijd maken, vragen stellen, iemand de kans geven om mee te doen.

We overschatten wat systemen en overheden kunnen, en onderschatten wat wij als mensen kunnen doen.

De maatschappij dat zijn wij.

Vier jonge chauffeurs over hun liefde voor het vak

Vrijheid, lekker bezig zijn en geen gezeur



DAVID MOLLEMA



HENDRIK HESTER



RUTMER VAN ZUIDEN



RUDMER DE HAAS

“Die heftruckchauffeurs zijn mooie figuren”

David Mollema, inmiddels zes jaar chauffeur, hoeft niet lang na te denken. “Elke dag is anders. Dat maakt het mooi. Je komt overal, maakt gekke dingen mee. En sommige klanten zijn gewoon goud. Gisteren was ik nog in Varsseveld bijvoorbeeld, bij Svedex — daar kom ik graag. Die heftruckchauffeurs zijn mooie figuren. Ze doen daar nooit moeilijk, ja de Achterhoek is een mooie hoek”. Zijn collega Rutmer van Zuiden (23) knikt instemmend. “Ja, de afwisseling is mooi. Je weet nooit waar je terechtkomt. En je moet het zelf doen hè, niemand die je onderweg vertelt wat je moet doen. Dat geeft vrijheid.”

Ook bij hem zit het chauffeursbloed in de familie. “Mijn vader reed ook. Ik ging vroeger mee op de vrachtwagen. Dan zit het er al in hè. Het is de vrijheid, het

buiten zijn. En eerlijk, een kantoorbaan is niks voor mij, ik ben liever lekker bezig, dan heb je aan het einde van de dag echt het gevoel dat je wat gedaan hebt.”

Van de wasstraat naar het stuur

Rudmer de Haas (18) is de jongste van het stel. “Ik ben begonnen als autowasser. Op de zaterdagochtend help ik nog graag mee maar de andere dagen zit ik zelf achter het stuur. Nou ja nu dus nog op een bus, straks op de vrachtwagen, ik ben chauffeur in opleiding.”

Zijn vader heeft een bedrijf in evenementenverhuur en helpt bij drukke tijden ook bij Hoekstra. “Zo ben ik er een beetje ingerold, maar ik vind het echt mooi werk. Je beleeft wat, komt overal, hebt vrijheid en je treft heel

veel verschillende mensen door het hele land. Dat klantencontact vind ik juist mooi, het is altijd leuk als klanten tevreden zijn omdat ze het op tijd krijgen en je kunt ze even helpen om het op de juiste plek te krijgen. En met de bus kun je overal goed komen.”

“We zitten niet de hele dag, hoor!”

Vooroordelen genoeg over chauffeurs, weten ze. “Mensen denken dat we alleen maar zitten,” zegt David. “Nou, dat is dus niet zo. Alleen de heenreis, misschien. Daarna ben je de hele dag aan het sjouwen, lopen, spullen afleveren. Je zit amper.”

Zeeland mooi, Amsterdam minder

Over favoriete routes zijn ze het verrassend eens. “Zeeland is mooi,” zegt David. “Rustig, ruimte, aardige mensen.”

Aan de koffietafel bij Hoekstra zitten vier jonge mannen met gespierde armen, droge humor en glimmende ogen als het over trucks gaat. David Mollema, Rutmer van Zuiden, Rudmer de Haas en Hendrik Hester vertellen waarom ze — ondanks lange dagen, vroege ochtenden en verplichte pauzes — met trots voor transport kiezen.

“Limburg ook,” vindt Rudmer de Haas. “Mooi wat kilometers maken.” En Amsterdam? “Wel uitdagend maar ook heel heel druk,” zegt Hendrik. “Maar ja, waar de meeste mensen wonen komen we ook het vaakst.”

Verplichte pauzes en kromme regels

Dat het chauffeursleven ook regels heeft, weten ze maar al te goed. “Na vier en een half uur rijden moet je pauze,” legt Rutmer van Zuiden uit. “Dan ben je net lekker bezig, en hup — moet je stilstaan. Daarna moet je weer helemaal opstarten, je zat net lekker in je ritme.” Hendrik vult aan: “Ik probeer die verplichte pauzes tijdens het lossen te pakken als het even kan. Dan kan ik later pauzeren nemen wanneer ik er zin in heb.”

Ook de elektrische toekomst komt voorbij. “Onzin,” zeggen David en Rudmer stellig. “Laten ze eerst maar

eens naar andere dingen kijken. Dat iedereen maar van alles besteld zonder ergens bij na te denken omdat het niks extra kost. Ik was laatst in Zeeland. Een vrouw had twee kastjes online besteld met een uur ertussen. Krijgen we het op twee verschillende dagen mee bij de klant dus twee ritten, dat is pas verspilling. En al die troep die uit China komt via de pakketpost. De consument mag zelf ook wel eens nadenken.”

“Gewoon lekker doen hoe jij het goed vindt”

Wat moet je kunnen als chauffeur? “Rustig blijven,” zegt Hendrik. “Geduld hebben. En je niet te druk maken zeker niet als het even tijd kost bijvoorbeeld in een smalle straat.”

David: “Precies. In het begin dacht ik: ik moet harder, want ik loop achter op mijn schema. Maar soms kan het niet sneller. Dan denk ik nu: hij is leeg wanneer hij leeg is. Klaar.”

Een lang weekend, hobbyen bij de Wok en een oude auto

Over Hoekstra zijn ze eensgezind. “De sfeer is goed”, zegt David. “Iedereen is gezellig. Als je wat hebt, kun je het zeggen. En er wordt rekening gehouden met privé.”

Rudmer de Haas: “Het is flexibel. En we werken vier dagen. Dan heb je maandag vrij. Dat voelt als een lang weekend.” Hendrik vult aan: “Ik werk zondagavond bij de Wok in Bolsward. Maandag vaak lekker vissen. Ideaal.” Rutmer van Zuiden lacht: “Ik sleutel op mijn vrije dag graag aan m’n auto. Moet ook, want anders kom ik nergens.”

Ze lachen allemaal. Jonge chauffeurs met plezier in hun werk, een nuchtere blik en een gezonde dosis zelfspot. David vat het mooi samen: “Je rijdt, je lost, je lacht wat met klanten en bij thuiskomst is het gezellig. En morgen begint er weer een nieuw avontuur.”

DE HEMMEN BLOEIT!

Op het industrieterrein waar Hoekstra is gevestigd werd dit jaar voor de eerste keer een Bloeiwike georganiseerd. De week met aandacht voor verbinding, gezondheid, duurzaamheid en cultuur bracht bedrijvigheid en saamhorigheid.

Na het gezamenlijke startontbijt met schaatser Marianne Timmer konden werknemers bij een bus van De Friesland hun bloeddruk, cholesterol en visceraal vet laten meten en in de TVM-bus een oogcheck doen. Leerlingen van RIKE deelden tijdens lunchwalks soep uit aan de werknemers van het terrein, bij Lampe Group en De Valk waren rondleidingen en tientallen werknemers lunchten bij Blom en Hamilton Bright.

Op de fossielvrije vrijdag kwamen velen op de fiets naar het werk, waar wethouder Henk de Boer hen appels en flyers uitdeelde. Tijdens de himmelmoarn hielpen dertig vrijwilligers



het terrein schoonmaken. Een geslaagde week vol gezonde energie, voor herhaling vatbaar.

UITBREIDING AAN DE ZADELMAKERSSTRAAT

Ons in 2024 in gebruik genomen warehouse is alweer te klein, tijd voor uitbreiding. Het nieuwe deel wordt twaalf meter hoog en krijgt verrijdbare stellingen waardoor we zo'n vierduizend europallets of drieduizend blokpallets extra kwijt kunnen.

De vergunningen nemen wat tijd maar intussen is de bouw gestart. Zodra het pand in mei 2026 in gebruik wordt genomen mogen we hier ook een mooie nieuwe opdrachtgever verwelkomen. Kees Kat maakte wederom een mooi ontwerp. BouwGroepNoord zorgt voor de realisatie.



KEEP IT COOL!

Hoekstra verzorgt vanaf 1 januari de opslag en distributie van honderden koelingen voor Heineken voor de retail.

De koelingen worden geplaatst in supermarkten en na afloop van acties of na een mankement weer omgeruild en door de medewerkers van Rike voorzien van nieuwe bestickering in eigen huis. Zo krijgt elke koeling meerdere levens en blijft de afvalberg beperkt. De leveringen gebeuren deels met tweemans-diensten vanwege het gewicht en de omvang.



SLIM REKENEN EN SLIMMER RIJDEN

Twee slimme hbo-ers brengen dit najaar nieuwe inzichten in de logistiek. Johannes Bouma uit Lollum onderzoekt de financiële gevolgen van onze verduurzamingsplannen en werkt deze uit in meerdere scenario's.

Lieuwe Risselada uit Tjalleberd analyseert routes om te kijken waar we kilometers en tijd kunnen besparen door patronen te ontdekken in afwijkingen in geplande en werkelijke routes en volumes. Mooi om te zien hoe theorie en praktijk samenkomen, met rekenkracht aan het bureau en gezond verstand vanuit de begeleidende planners en financials bij Hoekstra.



Johannes en Lieuwe in overleg bij de planningstafel.

NIEUWE CROSSDOCK-APP IN GEBRUIK



Sinds het voorjaar werkt iedere loods-medewerker met de in eigen huis ontwikkelde nieuwe crossdock-app. Chauffeurs krijgen hun ritinformatie, meldingen en een foto van de geladen vracht direct via de AFAS-app.

Ze kunnen extra informatie of een persoonlijk bericht meegeven voor de chauffeur. Andersom kan de chauffeur zijn feedback op de wijze van laden weer communiceren met de loods-medewerker die zijn wagen heeft geladen. Dat scheelt tijd, telefoontjes en misverstanden. De app is ontwikkeld met input van collega's uit loods en planning.

VIJF NIEUWE WAGENS OP DE WEG

In 2025 werden vijf nieuwe vrachtwagens in gebruik genomen, de 281 MAN bakwagen met vaste chauffeur Wim van der Wal, een elektrische bus de 282 met wisselende chauffeurs, de 283 MAN bakwagen met Jan Paul van Onna, de 284 VOLVO bakwagen voor Elzert Bonnema en tot slot een nieuwe VOLVO bakwagen, de 285, voor Tjepke de Vries.

Verder een nieuwe oplegger 2184 met reclame voor onze opdrachtgever Finderz/ Morien in Wieuwerd en meerdere elektrische pompwagens. De wagens zijn volop in gebruik op de regionale distributie en voor vaste opdrachtgevers.



DATA ALS DAGELIJKSE HULP

In het warehouse is inmiddels een nieuw Power BI dashboard in gebruik waarmee de opbrengst, ureninzet en ontwikkelingen per klant direct zichtbaar zijn.

Het systeem is in samenwerking met Berthil van Transport Cost Consult ontwikkeld. Een mooi voorbeeld van hoe digitalisering de dagelijkse praktijk ondersteunt.



STROOM IN ZICHT

Zoals bekend rijden alle vrachtwagens van Hoekstra sinds 2021 op HVO100, hiermee besparen we negentig % CO2 ten opzichte van fossiele brandstof.

Daarnaast is er goed nieuws van Liander: onze aanvraag voor stroomuitbreiding uit 2019 komt eindelijk in zicht, in februari 2026 wordt een nieuw transformatorhuisje gebouwd en krijgen we eindelijk - in twee fases - 1,7 MW extra stroom. Daarmee kunnen we verder investeren in elektrisch vervoer. In onze duurzaamheidsvisie mikken we op tien elektrische wagens in 2030, bij gelijkblijvende wetgeving.



PALLETDECOR

Simmer yn Fryslan is de tijd van iepenloftspullen, mooie voorstellingen op bijzondere plaatsen. In Abbega bijvoorbeeld dit jaar waar mede-organisator Nammen Gras benaderde ons of hij "een paar pallets" kon lenen voor het decor.

Een paar werden uiteindelijk ruim vijfhonderd(!). Maar een mooi decor was het daar bij het iepenloftspul Frjemd yn Abbegea waar overigens ook weer Hoekstra-collega's en aanverwanten aan meewerkten, een prachtig project, hulde. Ook andere collega's zijn actief als vrijwilliger, bij verschillende timmerdorpen en Play! bijvoorbeeld waar we ook weer pallets mochten leveren.



TOLO GROEIT DOOR

Twaalf nieuwe studenten begonnen dit najaar aan de TOLO-opleiding tot logistiek medewerker en daarnaast starten eveneens acht nieuwe studenten met de chauffeursopleiding.

Onze TOLO-opleiding is bezig aan het zesde jaar en er zijn twee startmomenten. Ook in februari start er weer een opleiding. TOLO is er voor jongeren, voor zij-instromers en voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Nog even alles op een rij voor de mogelijk geïnteresseerden uit jullie netwerk: Wat krijg je?

- Een opleiding tot vrachtwagenchauffeur (incl. C-rijbewijs), een ochtend theorie in het opleidingslokaal bij Hoekstra Logistiek in Sneek en een middag meteen lesrijden op een vrachtwagen. Normaal gesproken betaalt de toekomstige werkgever je opleiding.
- Twee, drie of vier dagen werken bij een logistiek familiebedrijf in de regio (rechtstreeks, met een normaal inkomen)
- Praktijkervaring én persoonlijke ontwikkeling door extra lesstof zoals voertuigtechniek, communicatietrainingen en persoonlijke coaching
- Alles wat je nodig hebt om binnen een half jaar écht een professioneel chauffeur te worden met 'leukste baangarantie' in de regio.

Meer informatie bij Johan Steenbeek via 06-1544 5863 of kijk op www.tolowerkt.nl



RIKE MAAKT NU OOK DUURZAAM VERPAKKINGSMATERIAAL

Over nuttig werk gesproken. Onze mensen van Rike maken van afval weer nieuw verpakkingsmateriaal.

Als we even bij Rike binnenlopen worden we elke keer weer blij. Onze Jildert Koornstra, voorman in het warehouse en Jelmer, voorman van Rike bedachten samen met Rajapack een oplossing voor al het kartonafval dat we meenemen na het uitpakken van meubels, koelingen en wat ook maar bij onze klanten. Restafval wordt zo weer mooi nieuw opvulmateriaal voor kwetsbare goederen. Circulair hergebruik binnen een paar vierkante meter, zo simpel kan het zijn.



Heb je nu ook duurzaam opvulmateriaal nodig? Kom even langs bij ons arbeidstrainingscentrum Rike op de Zadelmakersstraat 7 in Sneek of stuur een mailtje naar info@rike.frl. We leveren het graag en kunnen

uiteraard ook nog vele andere mooie klussen voor jullie uitvoeren.

Check ook onze website!



EEN LEVEN LANG LEREN BINNEN HOEKSTRA

Ook dit jaar organiseren we voor alle medewerkers interne en externe trainingen. Alle chauffeurs worden jaarlijks getraind tijdens de Hoekstra Chauffeursdagen waarbij we per dag vier thema's centraal stellen, gericht op rij-optimalisatie, kennis van de wetgeving, praktische zaken zoals ladingzekering en optimale belading en een thema rondom leefstijl en sociale vaardigheden.

Wat dat laatste betreft trainen we chauffeurs in omgaan met agressief gedrag, het belang goede slaap, fitheidstesten en trainingen en hoe blijf je ook financieel gezond. Kantoorcollega's volgen de training HOExtra met als doel goed op de hoogte te zijn van externe ontwikkelingen binnen en buiten de sector en de vertaalslag naar de eigen werkzaamheden. Uiteraard waren er vele IT-trainingen en behaalden vele mensen een rijvaardigheidsdiploma voor C (bakwagen) en CE (trekker-oplegger) en is Minko Folkertsma sinds dit jaar zelf bevoegd om rijtrainingen te geven aan zijn collega's. Zo voldoen we met een eigen trainer aan de CODE95-vereisten vanuit de EU-wetgeving.



BEZOEK UIT DEN HAAG EN TIRNS

We vinden het altijd mooi om groepen te ontvangen en ons verhaal te vertellen. Mooi dat hier ook regelmatig van gebruik wordt gemaakt. Zo kwamen dit jaar een aantal leden van de Tweede Kamer langs om kennis te nemen van onze uitdagingen rondom netcongestie en meer te weten over alternatieve brandstoffen.

Maar ook rond de zeventig transport-collega's kwamen langs tijdens het bezoek van de KTO, de Kring Kleine Transportbedrijven in Nederland. In oktober verwelkomden we op een regenachtige avond nog eens dertig inwoners uit Tirns, een klein dorp nabij Sneek waar vier van onze medewerkers wonen. Een geïnteresseerd en gezellig publiek.



PRONKSTIKJES

Pronkstikjes zijn goederen die met bijzondere aandacht van de ene kant van het land naar de andere moeten. Omdat ze kwetsbaar zijn en zonder beschadigingen afgeleverd moeten worden.

Omdat ze op locatie gemonteerd moeten worden. Of omdat ze zwaar en onhandig zijn.

Wij hebben hier onze core business van gemaakt. Dit soort goederen zijn bij ons namelijk al 95 jaar in vertrouwde handen.



HOEKSTRA

hoekstrasneek.nl

**Meer weten over
hoe wij werken?**

**We nemen graag
contact met u op!**
Volg de link via
de QR-code:

