

Industriële vormgeving en de onderneming

Johan Neerman¹

directeur-generaal Industrial Design
Planning Office Philippe Neerman & Co.nv

Inleiding

Aanvankelijk was vormgeving een verschijnsel in de marge dat zijn ontstaan dankte aan een weldoordachte originaliteit van het mooie en het intelligente. Deze spontane stroming uit de jaren 60 stelde op soberheid, functionaliteit en economische realiteit.

Vormgeving werd in de loop der jaren en vooral met de jaren 90 een voorwerp van rechtstreekse consumptie.

De eerste spontane stroming stond in het teken van vernieuwing, technische en industriële visie, inhoudelijke en symbolische dimensies ten opzichte van het voorwerp in zijn context en men was zich tevens bewust van de rol ervan binnen zijn milieu.

De tweede stroming echter is door extrapolatie een karikaturale, afgeleide uitwas van de marketing en intellectuele en culturele middelmatigheid van onze samenlevingsvormen waarbij het begrip van voortdurende emotionele virtualiteit de mediatieke modus vivendi van

het scheppend vermogen is geworden.

Die realiteit wordt bekrachtigd als men constateert dat de ideologische afleiding van de vormgeving twee diametraal tegengestelde trends heeft teweeg gebracht. De ene staat er garant voor, dat ze overleeft in producten van grote luxe, waarbij door middel van dure studies producten ontwikkeld kunnen worden, waarvan de aard van het product zelf niet meer aan de orde wordt gesteld. De andere richt zich wegens gebrek aan voldoende financiering op de onderkant van het gamma, waar alleen stylisme nog de illusie kan bieden van toegevoegde waarde.

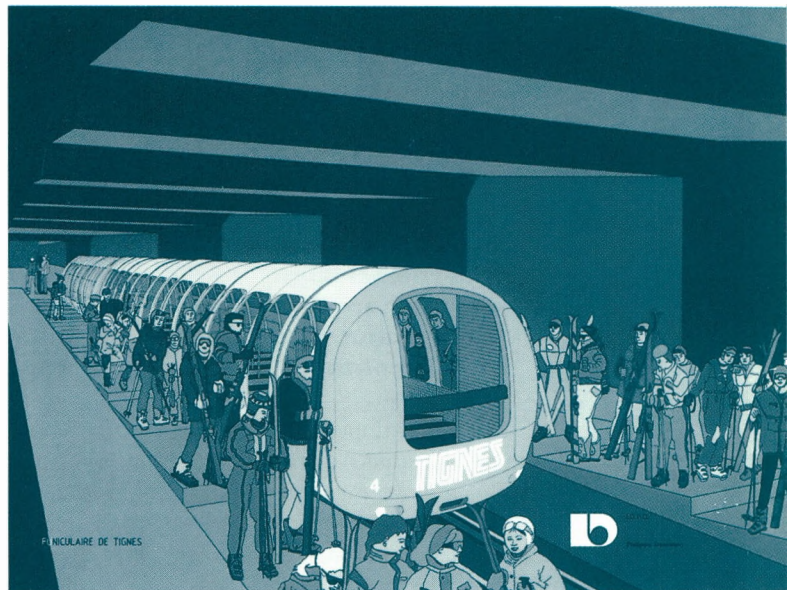
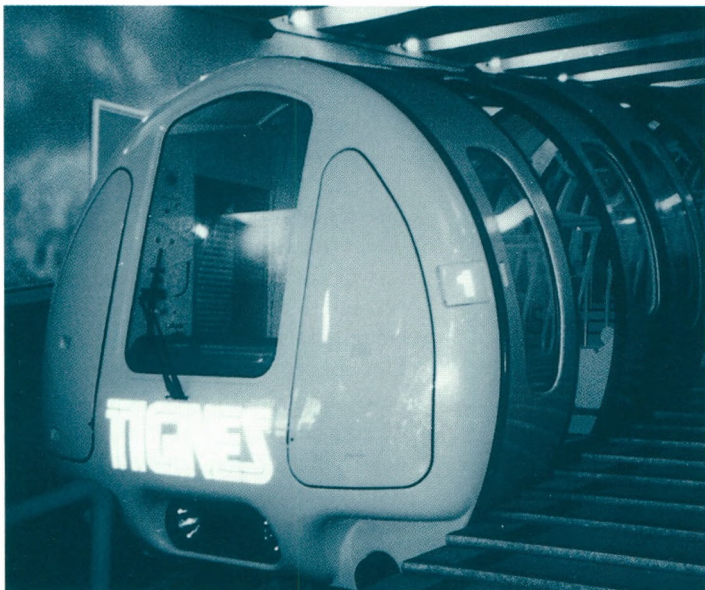
Foutieve interpretaties van vormgeving

Foutieve interpretaties van de vormgeving leiden tot rampen waarvan we vandaag de gevolgen kunnen evalueren en becijferen. Nemen we in een wereld, verwant aan die van de vormgeving, als voorbeeld het geval van Le Corbusier, die als

Het ligt voor de hand dat de traditionele onderneming haar gewoonten zal moeten doorbreken door middel van een culturele revolutie van de onderneming, waar het begrip van toegevoegde waarde doorslaggevend is en waar het beheren van vernieuwingsprojecten en-processen de bestaansredenen gaan vormen voor onze aanwezigheid op het Europese grondgebied.

oplossing voor de stadsontwikkeling enorme megalopolen ontworpen had in de vorm van betonnen gehelen, dan leidde de interpretatie ervan tot het 'en masse' bouwen van verticale sociale woningen die aan de rand van onze stadscentra tot de onveiligheid, ontevredenheid en sociale ontredde leidden waarmee we vandaag te maken hebben. De "betonbouwers" hadden samen met Le Corbusier een buitengewoon verkoopargument gevonden, waarmee niet alleen de acties op het gebied van immobielien te verantwoorden waren door ze ideologisch

De kabelspoorweg voor het ski-station van Tignes, een ontwerp van IDPO





Voor de stad Grenoble ontwierp IDPO bushokjes. Deze bushokjes hebben een verlichte paal waardoor de informatie ook in het donker leesbaar is, bieden bescherming tegen vandalisme en zijn goedkoop in onderhoud. Bovendien leveren zij onderhoudsinkomsten op via het reclamebord en de mogelijkheid tot het plaatsen van elektronische inlichtingen.

te onderschrijven, maar ook door ze door overcultiverende toetreding ertoe bij te treden.

Wie zou het in die tijd gewaagd hebben zich te verzetten tegen iedere trend, waarvan het eerste doel was te kaderen in een correcte sociale beweging die welzijn voor iedereen beoogde? Eigenlijk lag het probleem niet eens daar, maar veeleer bij de interpretatie ervan, die desastreus was. De politieke en ideologische vertaling ervan strookte niet met een goed inzicht in de boodschap. Door foutieve interpretatie van conceptuele principes komen de gevestigde waardesystemen op losse schroeven te staan, waardoor er onstabiele situaties ontstaan, waarvan de natuurlijke orde onherroepelijk verstoord wordt.

Vormgever en ondernemer zijn verantwoordelijk voor hun product in zijn globale context

Het vooruitlopen op die tekortkomingen valt geenszins buiten de rol van de vormgever en van de ondernemer, want ze hebben voortaan allebei te maken met die nieuwe realiteit, waarin de verant-

woordelijkheid voor hun acties op het gebied van milieu en context voortaan zal worden toegeschreven aan hun scheppers. Ze zijn beiden betrokken bij de toekomst en bij de mogelijkheden die ze bieden en de vooruitzichten die ze verstrekken.

De fundamentele problemen waarmee de vormgever in omvangrijke industriële structuren te maken krijgt zijn organisatorische logheid, gebrek aan verantwoordelijkheid in het besluitvormingsproces, het onmetelijke gewicht van de technische verworvenheden en het gebrek aan flexibiliteit en levendigheid tegenover verandering. Het is volkomen normaal te constateren dat de grote industriële structuren onder druk van het aanbod liever een andere wending geven aan de vraag dan voldoen aan de werkelijke eisen van de evolutie van de markten.

Een nieuwe strategische visie op productontwikkeling is noodzakelijk

Vooruitlopen op die tekortkomingen lijkt misschien de rol te boven te gaan van ieder ontwerper die binnen de onderneming steun wenst te vinden waardoor hij zijn creaties kan produceren, terwijl

de ondernemer naar een kans zoekt om zijn winst op te voeren. De hier omschreven vergelijking, hoe simplistisch ook, vat de algemene geestesgesteldheid, zoals die in industriële kringen wordt aangetroffen, goed samen. Enerzijds scheppers van wie de vorming meer dan onzeker is, anderzijds ondernemers die niet meer ondernemen. Noch de ene, noch de andere lijkt de opleiding te hebben genoten om in globale zin na te denken over tijdbestendige oplossingen voor onze samenleving.

Het is moeilijk over deze twee acteurs te spreken zonder in het voorbijgaan stil te staan bij het drukkende gewicht van onze economisch-politieke context, die iedere vorm van ontwikkeling afremt en die voor een heel groot deel het creatief gedrag van de Europese ondernemingsgeest beïnvloedt. Vlaanderen is per definitie een 'nijver' gebied dat in het kader van de gewestvorming haar strategische visie op het vlak van productie zal moeten heraanpassen. De politiek van : een beetje sneller, een beetje minder duur en een beetje beter heeft geen succes meer en zal dat ook niet meer hebben.

De automobielsector is hiervan waarschijnlijk het meest karikaturale voorbeeld. We weten allemaal dat sinds de uitvinding ervan de technische vooruitgang in de wereld van de auto sterk geëvolueerd is, auto's betrouwbaar zijn geworden en min of meer comfortabel dankzij toevoeging van efficiënte systemen die het gebruik ervan aantrekkelijker maken. Maar is het al met al geen met veel intelligentie begane misleuk? Terwijl het principe van de aërodynamica een buitengewone vernieuwing betekent, die de auto een belangrijk voordeel geeft op het algemeen vervoer, door middel van een primair ophangingssysteem en een uitstekende wegligging waardoor versnellen en remmen gemakkelijker wordt, zijn die zogenaamde prestaties de prijs niet waard evenmin als de moeite die de gebruiker doet voor het onderhoud ervan, terwijl zijn voertuig steeds sneller verouderd raakt en dat de enige echte garantie die van de fabriek is. Het concept van het vervoer per auto ondervindt groot nadeel van de constatering dat alle inspanningen op het gebied van veiligheid ten spijt de auto niet ontworpen werd om bestand te zijn tegen zelfs de lichtste aanrijding, dat de hierdoor veroorzaakte kosten bovenma-

tig hoog zijn en dat het zo goed als nooit voorkomt dat een voertuig weer volgens de regels der kunst gerepareerd wordt.

We weten allemaal dat op het gebied van productie de landen rondom Europa zoals de vroegere Oostblok-landen, Turkije, Japan, Taiwan, China en het Zuid-Amerikaanse continent veel beter dan wij aangepast zijn om te produceren tegen prijzen die iedere vorm van concurrentie tarten.

De culturele structuren in die landen wijken niet alleen sterk af van die in onze gebieden maar bieden het dubbele voordeel dat ze trouw zijn gebleven aan een systeem van traditionele culturele waarden en aan de andere kant dat ze deel uitmaken van een uitgestrekt project tot economische wederopbouw.

Besluit

Het lijkt voor de hand te liggen dat de traditionele onderneming haar gewoonten zal moeten doorbreken door middel van een culturele revolutie van de onderneming, waar het begrip van toegevoegde waarde doorslaggevend is en waar het beheren van vernieuwingsprojecten en -processen de bestaansreden gaan vormen voor onze aanwezigheid op het Europese grondgebied. Dan wordt onze rol er een van overleg en instructie. De toegevoegde waarde wordt beheerd als een doorslaggevend element in de economische motor.

1 Architect Ph.D. Johan Neerman was in 1998 de laureaat van de 'Prijs voor Kunstambachten en Industriële Vormgeving 1998' uitgereikt door de Provincie West-Vlaanderen.

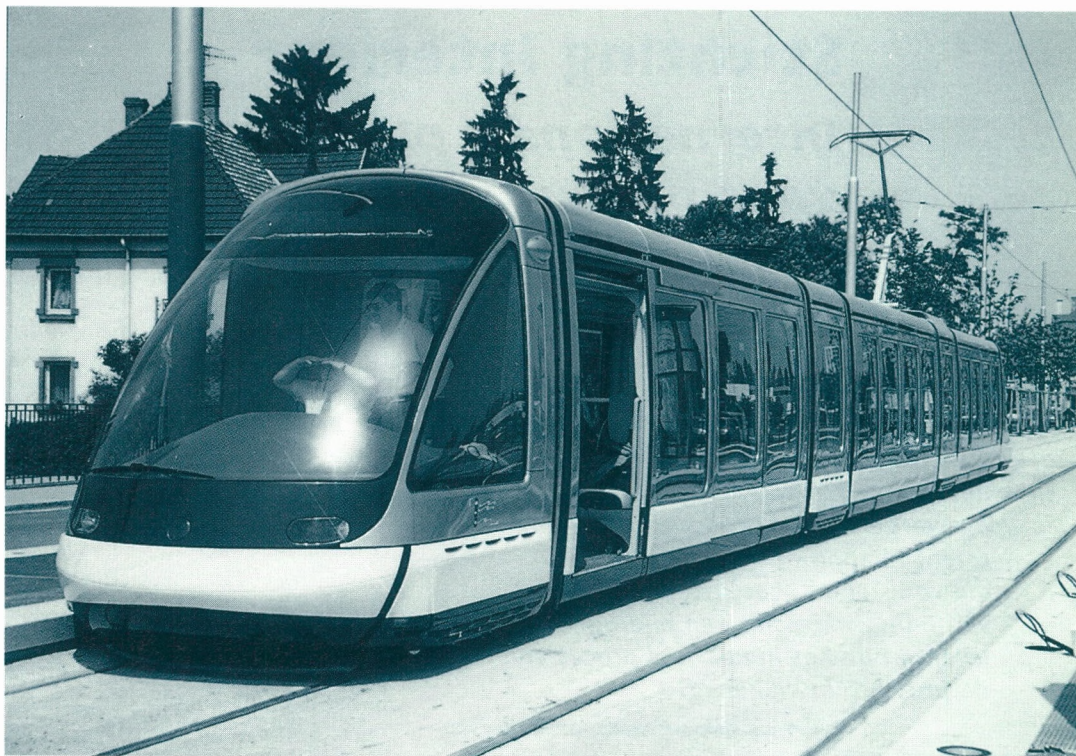
Johan Neerman is opgegroeid in Industrial Design Planning Office (IDPO), het bedrijf dat zijn vader oprichtte. De firma is gehuisvest in Kortrijk.

Sinds meer dan 35 jaar werkt de firma IDPO Ph. Neerman met ondernemingen samen aan het ontwikkelen van industriële producten.

Tot de vele realisaties van de firma IDPO behoren:

Tramsystemen voor Grenoble en Straatsburg, bushokjes voor Grenoble, de kabelspoorweg in Tignes (ski-station), mobiliteitsstudie voor Lyon, het Muziek-instrumentenmuseum te Brussel.

Uit de studies voor dit laatste museum is de serie Ice Cube, een systeem van ophangbare modulaire vitrines voortgekomen. Het is dit systeem dat in 1998 bekroond werd door de Provincie West-Vlaanderen.



Bij het ontwerp (IDPO) van de tram in Straatsburg werd rekening gehouden met de behoeften van de gebruiker.

Patrick Vanherpe & Partners bvba

- ADVIES IN RISICOBEBEERSING VOOR KMO
- RISICOBEBEER VOOR KMO EN PARTICULIEREN
- ADVIES BIJ SCHADEREGELING

Jan Breydellaan 26

8500 Kortrijk, Tel. (056)22 08 72

Fax: (056)22 95 14

E-mail: vanherpe.partners@innet.be