

De 'mensch' als machine

Wat is er veel veranderd in de afgelopen 75 jaar. Toch? In de tijd van de eerste uitgave van AMT twijfelde Henry Ford nog aan het gebruik van (rem-)hydrauliek, werd het tijdperk van open auto's ongeveer afgesloten en kwam de auto langzaam binnen het bereik van 'het volk'. Ook de autotechniek heeft sindsdien grote sprongen gemaakt in efficiency, design, veiligheid en comfort. Los van al dan niet geslaagde technologische ontwikkelingen zoals de katalysator, turbo, elektronica, autogordels, ABS en nog veel meer, is er door de tijd heen één blijvende gemene deler: de verbrandingsmotor. In de meeste auto's gaan nog steeds gewoon zuigers op en neer. Energie voeden aan het steeds verder geoptimaliseerde motorblok leidt tot een immer beter wordende output: gas geven en gaán!

Als je het zo bekijkt, is er in wezen niet veel veranderd. Hetzelfde geldt voor hoe we tegen organisaties aankijken. De mens is lang gezien als machine, als productiemiddel. Henry Ford wist al snel dat standaardisatie van werk tot efficiencyvoordeel leidt. Onderzoek leek destijds aan te tonen dat als betere arbeidsomstandigheden (door

fabrieken beter te verlichten, nota bene), de productiviteit toeneemt (overigens bleek 'aandacht' de échte reden te zijn). Gelukkig is er op dat vlak veel verbeterd.

Los van al dan niet geslaagde bedrijfskundige ontwikkelingen zoals HRM, KPI's, coaching, lean management, beoordelingssystematieken, feedback en organisatorische aanpassingen zoals verwarmde werkplaatsvloeren, voldoende daglicht en hulpmiddelen, worden bedrijven of afdelingen vaak nog gezien als 'motoren'. Energie steken in het steeds verder geoptimaliseerde bedrijfsproces om zo te zorgen voor een zo groot mogelijke output: gas geven en gaán!

In wezen lijkt het zo dat hoe het management in de kern tegen managen aankijkt, niet erg is veranderd! Ik ben daar dan ook wat pessimistisch over. Te vaak maak ik nog mee dat er niet mét maar óver medewerkers gesproken wordt. Dat er voor hen beslist wordt. Dat er voor hen gedacht wordt. Na een dikke eeuw 'managementontwikkeling' blijkt nog steeds dat, in tegenstelling tot een verbrandingsmotor, een mens zich lastig laat managen. De 'mensch' is dan ook geen machine, laat staan een 'resource'. Hoe zullen we er op dat gebied voor staan na de volgende 75 jaargangen?

Column OSKAR BRONGEEST

Oskar Brongseest is partner van W&D consultants en Lydius. Van oorsprong is hij autotechnisch ingenieur en bedrijfskundige. Tegenwoordig focust hij zich op de rol van medewerkers binnen veranderprojecten in autobedrijven. Tevens is hij als promovendus verbonden aan de Vrije Universiteit van Amsterdam. Zijn rode draad in advies en theorie: "Wel zelf, niet alleen!"



#Vooruitgang

Wat kwam er voorbij op Twitter over dit onderwerp?

Arjan @Wegenwacht2803.

Een oude kever met pech, diagnose: contactpunten kapot. Gelukkig had @Pim wegenwacht9042 nog een klein voorraadjie in de auto. #goudvanoud

Oude auto's repareer je niet met moderne diagnosetools, gelukkig was er nog wat nostalgie aan boord.

MoniquevanderZwaag @mozwaag

Help, rode lampjes met "motor systeem storing" in mijn auto, ik hou niet van technisch gedoe! Tijd voor een nieuwe.

Een nieuwe auto met minder 'technisch gedoe' aan boord? Dat wordt fietsen...

Ernie Feiteira @ErnsTweets

10% of cars were connected to the Internet in 2012, but by 2020, it is estimated that 90% will be connected! #iot #telematics



Stelt de werkplaats de diagnose? Of doet de auto dat binnenkort zelf?

**Altijd op de hoogte zijn?
Volg @AMTnl op Twitter!**