

Organisatie ecologie, leven en leren met besef van de toekomst

INK Najaarssymposium 2014: De wisseling der seizoenen

In managementliteratuur wordt vaak geflirt met metaforen uit de natuur. Het indrukwekkende aanpassingsvermogen spreekt tot de verbeelding. De kracht om te herstellen maakt grote indruk. Toch is er één aspect waar in de boardrooms graag overheen wordt gekeken: het feit dat de ontwikkeling in de natuur zich kenmerkt door de afwisseling der seizoenen.

De meeste business- en meerjarenplannen beloven constante groei en almaar betere resultaten. In de afwisseling der seizoenen ligt ook neergang, transformatie en de noodzaak tot investeren besloten. Zaaïen om in de toekomst weer te kunnen oogsten. Dit negeren leidt tot vervreemding van klanten. Tot frustratie bij medewerkers. Tot onrendabele inzet van middelen. Vitale organisaties verstaan de kunst de toekomst te verbeelden. De herinnering aan dat beeld maakt hen alert op relevante signalen in het heden. Organisaties zijn levende systemen. Elke fase in de levenscyclus van zo'n systeem stelt haar eigen eisen. Wil je *gewetensvol*

organiseren, dan houd je rekening met die levensfasen en de context waarin een organisatie opereert. Dan krijgen nieuwe initiatieven de gelegenheid te ontkiemen tot beloftevolle start-ups, sterk gefocust op het 'gat' in de markt of de maatschappelijke waarde. Dan wordt bij doorgroei van de organisatie efficiënt en betrouwbaar samengewerkt. Dan ontwikkelen zich verrijkende verbindingen met klanten en andere belanghebbenden. Dan wordt er geïnnoveerd in een 'open' omgeving. Dan ontstaan partnerschappen, gericht op het vergroten van (maatschappelijke) waarde. Het INK wil haar najaarssymposium wijden

aan de impact die de metafoor van de seizoenen heeft op organiseren. Zo zal blijken dat sturen op feedback nodig is. Maar *alleen* sturen op feedback kan dodelijk zijn. Zo zal blijken dat we beelden van een mogelijke toekomst nodig hebben, om te kunnen innoveren. Om relevante signalen in het heden te herkennen. En dat is nog maar het begin...

Het volledige programma en de mogelijkheid tot inschrijven zijn uitgewerkt op de website van het INK; www.ink.nl.

INK Najaarssymposium 2014

De wisseling der seizoenen
Organisatie ecologie, leven en leren met besef van de toekomst

Datum: 9 december a.s., 09.30 – 17.30 uur
Locatie: de Ruwenberg, St. Michielsgestel

COLUMN

WE HOUDEN ONSZELF VOOR DE GEK

Ik ben op weg naar een conferentie in Slovenië. Het thema is: 'For the Europe we want'. Het is halverwege oktober en de temperatuursverwachtingen liggen nog steeds boven de 20 graden. Ik vlieg via München naar Trieste; ondanks alle wachtmomenten was het vliegtuig het makkelijkste vervoersmiddel. Genoeg mogelijkheid dus om eens stil te staan en na te denken over ons Europa en mijn rol daarin.

Ik lees in het tijdschrift van Lufthansa dat hun Europese vluchten in 2011 gemiddeld 4 liter brandstof per passagier verbruikten om 100 kilometer verder te komen. Ter vergelijking: voor 2015 hebben de autofabrikanten in Europa afgesproken om een gemiddelde te halen van maximaal 100 gram CO₂-uitstoot per 100 kilometer voor nieuwe auto's. Dit komt voor een gemiddelde euro 95-auto uit op ongeveer 4,5 liter per 100 kilometer. Als je dus alleen in een auto zit, is het brandstofverbruik net iets meer dan het gemiddelde van Lufthansa-vlucht in 2011. Iets om over na te denken.

Enige tijd geleden las ik dat de gemiddelde efficiëntie van een automotor op 35% ligt. Dit betekent dat van de brandstofenergie die wij in een automotor stoppen

maar 35% omgezet wordt in beweging (-senergie). Gelukkig wordt in de autowereld hard gewerkt om dit getal te verhogen. Zo parkeerde ik op het vliegveld in Düsseldorf naast een BMW i8. Volgens de reclame verbruikt deze 2,1 liter op 100 kilometer. Volkswagen heeft met zijn XL1 al de 1 liter-barrière bereikt! En zo'n 10 jaar geleden reden er al auto's rond die de 3 liter-barrière haalden. En volgens VPRO's Tegenlicht reed er in de jaren '40 al een Opel die op 1 liter brandstof meer dan 150 kilometer kon rijden! Hierbij valt de 2015 doelstelling van de auto-industrie in het niet...

Bij het vaststellen van doelstellingen wordt vaak het SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden)-principe gebruikt. Maar willen we met deze doelstellingen echt bijdragen aan een duurzamere toekomst, dan zouden deze ons niet voor de gek moeten houden, zoals dit in de auto-industrie gebeurt. Ik pleit dan ook voor doelstellingen die ons uitdagen om echt een stap verder maken, doelstellingen die SMARTer zijn.

Welke SMARTere doelstellingen heeft u?
Deel ze via de LinkedIn-groep van Kwaliteit in Bedrijf!



Sjors Witjes

Sjors is als docent en promovendus verbonden aan het Copernicus Instituut voor duurzame ontwikkeling van de Universiteit Utrecht. Na zijn gezin ligt zijn grootste passie in het ondersteunen van mensen bij het duurzamer maken van bedrijven.