



DUTCH DESIGN WEEK

Hans Robertus is directeur van de Dutch Design Week (DDW) in Eindhoven. Op de DDW van 22 tot en met 30 oktober presenteren meer dan 1500 ontwerpers hun werk, variërend van industrieel ontwerp, ruimtelijk ontwerp, grafisch ontwerp, textiel, mode en architectuur. Kijk op: www.ddw.nl

Wat is er mis met Nederlandse fietsen?

'Het mag geen cent kosten'

Hans Robertus, directeur van de Dutch Design Week, beweert dat hij niets van fietsen weet. Maar dat is niet waar: hij heeft noodgedwongen veel aan fietsen gesleuteld. Op uitnodiging van de branche keek hij naar fietsontwerpen.

Het weekeinde voor het interview heeft Robertus nog zitten sleutelen aan fietsen. 'Ik heb vijf gloednieuwe Postcodeloterij-fietsen gekregen. Van twee deed het licht het al niet. Er zitten van die snoertjes op met onhandige stekertjes en die zaten los. Ik ben geen onhandige jongen, maar het lukte me niet om het licht aan te krijgen. Uiteindelijk heb ik het verholpen door de draadjes rechtstreeks op de aansluitpunten te solderen.' Deze ervaring vat samen wat er volgens Robertus is misgegaan met de fiets. Op uitnodiging van de RAI, de brancheorganisatie van de fietsfabrikanten en -importeurs, hield hij op een vakbeurs (FietsVAK) een voordracht over Nederlandse fietsontwerpen. Hij kreeg het verzoek de fietsindustrie te prikkelen. Dat is vast gelukt.

Wat is er mis met Nederlandse fietsen?

'Je ziet dat het geen cent mag kosten. Er is veel slechte kwaliteit. Je voelt dat

het ingekocht is op een minimum. Neem die Postcodeloterij-fiets. De eerste keer dat ik het lichtknopje van de koplamp indrukte, had ik het rubber dopje aan mijn vinger hangen. Dat mag toch gewoon niet gebeuren. Zet er een koplamp op van drie cent meer en het werkt. De vraag is of de fietsindustrie er iets aan kan doen. Ik hoor dat het moeilijk is om te overleven voor de fietsindustrie. Als je eenmaal in het gebied van de lage prijzen komt, wordt het gevaarlijk. Eigenlijk betekent fietsindustrie in Nederland dat er geen fietsen worden geproduceerd maar geassembleerd. Ik weet van Peter van der Veer (een ontwerper die veel voor Gazelle werkt, red.) dat zijn bedrijf 'op een laag pitje' is gezet als ontwerp bureau. Hij vertelde mij: 'Wij doen vooral de grafische kant, de belettering, de kleuren en de bestickering.' Dit is overigens voor de verkoopcijfers wel van groot belang. Het is alleen – letterlijk – heel oppervlakkig geworden. Dit jaar zijn er door zijn ontwerp bureau overigens wel weer veelbelovende werkelijk innovatieve en productgerichte projecten opgestart.'

'Ontwerpers moeten eens een kettingkast uit elkaar halen'





'Ik wil niet op visuele onrust rondrijden'

Op de FietsVAK liet u zien hoe een auto eruit zou zien als de productie-methode van de fietsindustrie zou worden gevolgd. Waarom?

'Ik kwam op die invalshoek na gesprekken met bevriende vormgevers. Zij vinden het een gemiste kans dat de fietsindustrie een fiets niet als één integraal ontwerp maakt. Zoals dat wel bij auto's gebeurt. Dat was vervolgens mijn invalshoek: de auto ontwerpen als een fiets; wat krijg je dan? Het beeld zegt voldoende. Het is geen samenhangend ontwerp.' (Zie afbeelding pagina 13)

Wat zou u de fietsontwerpers nog meer adviseren?

'De bulk van de fietsen is gemaakt voor iedereen. Maar je moet juist naar doelgroepen kijken. Als ik mezelf nu eens als uitgangspunt neem. Ik heb de catalogi doorgebladerd en ik vind het gehele aanbod schreeuwerig. En ik wil niet op visuele onrust rondrijden. Bovendien wil ik kwaliteit. Geen rammelend ding. Ik heb zo vaak aan de fietsen van mijn kinderen moeten sleutelen. Elke ontwerper zou verplicht mee moeten

draaien in de werkplaats. Ik heb dat zelf ook gemoeten toen ik bij Océ (printerbedrijf, red.) werkte. Als je meeloopt met een servicemedewerker leer je veel. Mensen hadden een kopieerapparaat aangepast met een blok hout of een stuk karton. Dan dacht ik: waarom hebben we dat niet meteen goed ontworpen? Ik denk dat ontwerpers en marketingmensen een week bij een fietsmaker aan de slag moeten. Heb je wel eens een

'Het hele aanbod is schreeuwerig'

kettingkast uit elkaar gehaald? Als je die gedemonteerd hebt, krijg je hem niet meer in elkaar. Verschrikkelijk. Aan de andere kant moet ik ter verdediging van de fietsfabrikanten zeggen dat mensen geen geld aan onderhoud willen uitgeven. Dan gaat je fiets natuurlijk sneller kapot.'

Waarom willen Nederlanders geen geld kwijt aan fietsonderhoud?

'Dat gebrek aan onderhoud raakt aan merkloyaliteit. Die is er eigenlijk niet. Het enige moment dat er contact is met de klant, is in de winkel. Verder hebben fietsers geen band met een merk. Met auto's is dat opvallend anders. Ik heb jarenlang Volvo gereden en ik heb me al die jaren een beetje Scandinaviër gevoeld. En toen Saab dreigde te verdwijnen, gingen mensen met een Saab spontaan in colonnes rijden. Zo'n passie voor het merk, dat is het goud waar je op zit. Die mensen zijn de ambassadeurs van het merk. Ik zoek in de fietsindustrie naar binding met het merk. Het gaat om het imago van de fiets. Als ik een Gazelle koop, wil ik een relatie met Gazelle. Zij moeten mij daar warm voor maken. Ik koop dan geen fiets, maar iets anders: een binding.'

Waarom is er geen binding met een fietsmerk?

'Het imago van de fiets is niet goed. Tijdens je leven verlies je drie à vijf fietsen aan diefstal. Dat is een geaccep-



Stationsfiets



Volgens Hans Robertus ziet een auto er zo uit als autodesigners de ontwerpmethoden van de fietsindustrie zouden volgen. 'Het beeld zegt voldoende. Het is geen samenhangend ontwerp.'

teerd 'natuurverschijnsel'. Het is eigenlijk te gek dat in deze tijd zo weinig effectief tegen fietsdiefstallen gedaan kan worden. Er worden desondanks wel dure fietsen verkocht. Op zondag bijvoorbeeld zie je van die stellen op gloednieuwe setjes. Als ze op het terras zitten, staan de fietsen in het zicht. En thuis veilig in het schuurtje. Maar die fietsen staan nooit op het station. Voor het station, op zo'n kerkhof van fietsen, heb je een aftrappertje. Die fiets interesseert je niks. Dat doet het imago geen goed.'

Kan er eigenlijk wel een goede fiets gemaakt worden?

'We zouden toch in staat moeten zijn om in Nederland, fietsland bij uitstek, goede, smaakvolle, persoonlijke, onderhoudsarme fietsen te maken. Ontwerp ze als auto's en werk, net als in de auto-industrie, met multidisciplinaire ontwerpteams. In zo'n team werken gedragswetenschappers, constructeurs, marketeers en industrieel ontwerpers samen.'



Afgelopen zomer huurden wij bij station Amersfoort vijf fietsen, waarvan we er in de namiddag één moesten inleveren met een lekke band. De stallingsbaas, die zich met twee kornuiten in zijn glazen hokje had verschanst, hees zich overeind en keek met een vermoeide blik naar de platte band. 'Tja, die schade zullen we helaas bij u in rekening moeten brengen', zuchtte hij en hij trok er een gezicht bij alsof het hem werkelijk speet.

Verbaasd begonnen wij te protesteren. Maar met onze borg van 250 Euro nog in zijn knuisten was de stallingsbaas duidelijk in het voordeel. Bovendien kwam nu een van zijn vrienden uit het glazen hokje tevoorschijn: een vervaarlijk uitzienende kerel met het postuur van een Turkse worstelaar. Daarop duwde de stallingsbaas ons het huurformulier onder ogen, waarop in kleine lettertjes stond vermeld dat het rijwiel in dezelfde staat ingeleverd diende te worden als het was meegegeven.

Enfin, na een hoop gebakkelei en een bewonderenswaardige vastberadenheid onzerzijds, kregen we de borg uiteindelijk terug, zonder dat we voor de lekke band hoefden op te draaien. Maar vervelend bleef het. In het café spraken we nog uitgebreid na over het incident en over de vreugdeloosheid en het gebrek aan dienstbaarheid van het personeel dat veel stationsstallingen tegenwoordig schijnt te bemannen. Kon ik ook mijn verhaal weer eens kwijt over die fietsverhuurder in Groningen, die na een modderige dag de helft van mijn borg inhield wegens 'poetskosten'.

Deze lieden zouden een voorbeeld moeten nemen aan de stationsfietsenstalling van Assen, die deel uitmaakt van een netwerk van fietsverhuurders in Drenthe die je bij fietspech gewoon komen helpen, waar je ook bent. En dat voor dezelfde huurprijs. Zij noemen dat 'service'.

In het algemeen ben je voor het huren van een fiets beter af in de kleinere plaatsen zonder stationsfaciliteiten. Zoals in Coevorden, waar ik bij de lokale fietswinkel voor een habbekrats een prima fiets meekreeg, zonder dat ik een borg hoefde te betalen of zelfs maar mijn paspoort hoefde te laten zien. En mocht ik na sluitingstijd terugkeren, dan moest ik de fiets maar in de steeg zetten en de sleutel door de brievenbus gooien. In Dieren, Doetinchem en Beugen verging het me ongeveer hetzelfde. Helaas bestaan ook hier uitzonderingen. Neem Raamsdonkveer, waar ik bij de lokale fietsenboer telefonisch een rijwiel had besteld. Maar toen ik mij de dag daarop meldde, wilde de man mij de fiets niet meegeven. Ik was mijn paspoort vergeten en mijn NS-abonnement met pasfoto vertrouwde hij niet. Ik kon een verloren dag voorkomen door de volledige waarde van de fiets als borgsom achter te laten: zevenhonderdvijftig ballen. Moest ik nog wel even pinnen.

'Nu kwam een van zijn vrienden uit het glazen hokje'

