

EERLIJK DELEN & DE OVERHEID

Deeleconomie-initiatieven als Uber, Airbnb, Peerby, GoBoat, SnappCar, BlaBlaCar, Helpling en Croqqr dagen de traditionele economie uit. Welke rol is er voor de overheid weggelegd?

Sinds eind juli biedt taxidienst Uber zijn diensten aan in Amsterdam. Via de Uber-pop app bemiddelt hij tussen niet-professionele chauffeurs en klanten, met lagere tarieven dan de reguliere taxi's. En Uber zorgt door een individueel waarderingssysteem voor betere dienstverlening. Woedende taxichauffeurs, voorgedaan door taxicentrale TCA, kwamen in het geweer. De Uber-chauffeurs hebben geen dure vergunning, diploma's of taximeter nodig, en zij wel... Oneerlijke concurrentie dus!

Hebben de taxichauffeurs een punt? Ja en nee. Ja, omdat individuele chauffeurs gehouden zijn aan regelgeving en er veel onduidelijkheid is over de handhaving daarvan. 'Taxi Peter' in een open brief aan het ministerie op taxipro.nl: 'Nu

INDERDAAD TAXICHAUFFEURS, VERZIN EEN LIST OF WEN ER MAAR AAN

door uw passieve houding blijkt dat u Uber als een wild groeiend gezwel zijn gang laat gaan met het verzieken van de taxi-markt, zie ik mijzelf wellicht genoodzaakt om mij ook bij deze dienst aan te sluiten.' Met dit laatste toont Taxi Peter wel inzicht: de taximarkt gaat radicaal veranderen en hij moet mee! De taxichauffeurs hebben tijdelijk wel een punt, maar het is een achterhoedegevecht. Een klant reageert op Taxi Peter dat de taxiwereld de hand eens in eigen boezem moet steken: 'Afgelopen weekend heb ik Uber uitgetest en ik kan vertellen dat de gemiddelde Uberpop-bestuurder meer van normen en waarden begrijpt dan de legale taxichauffeur.' Inderdaad taxichauffeurs, verzin een list of wen er maar aan.

Deeleconomie-innovaties, mogelijk gemaakt door technologie, doen grenzen tussen producent en afnemer vervagen. Voor jongere generaties wordt bezit minder belangrijk, terwijl ons belastingstelsel het voor een belangrijk deel moet hebben van btw en belasting op eigendom en diensten. De weerstand is dus logisch. 'Hoe groter de Ubers worden, hoe groter het verzet zal zijn van de zittende macht', stelt de Amerikaanse columnist Thomas Friedman. Maar volgens hem kan de deeleconomie de bestaande economie ook laten groeien, afhankelijk van faciliterende – en niet restrictieve – overheidsregulering en de opstelling van belastingambtenaren.

De kwestie Uber maakt duidelijk dat het voor de overheid zaak is goed en snel te anticiperen op de groeiende deeleconomie. Wat zij zeker niet moet doen, is diensten als Uber verbieden, zoals de Brusselse minister van mobiliteit deed. Europees Commissaris Neelie Kroes reageerde hier – terecht – furieus op. Kroes wil niet de suggestie wekken dat Uber-chauffeurs zich niet aan de regels hoeven houden. Maar, als Brusselse autoriteiten een probleem hebben met Uber, dan moeten ze op zoek gaan naar een manier waarop ze *wel* aan de regels kunnen voldoen. Een verbod bevestigt volgens Kroes alleen maar dat Brussel zich in de '4G dark ages' bevindt. Waarbij ze in het midden laat welk 'Brussel' ze hier bedoelt.

Peter Kanne, senior onderzoeksadviseur bij I&O Research

