

[spaink.net](https://www.spaink.net)

Karin Spaink - 'Delen' is helaas duurbetaald

3-4 minuten



Na de jubelverhalen over de deeleconomie kwamen de barsten. Uberchauffeurs lieten zien hoe absurd veel ze moesten werken om een [karig loon](#) bij elkaar te sprokkelen. Steden klaagden over 'deelfietsen' die als [strooigoed](#) op stoepen werden [geplempt](#) en als wrak werden achtergelaten. De rolkoffertoeristen die gezellig kwamen airbnb'en, [dreven](#) de [prijs](#) van woningen op, en legden beslag op de beschikbare woonruimte voor de vaste bevolking.

Delen bleek niet langer: gul zijn, uitlenen wat je zelf even niet nodig hebt, of samen iets onderhouden, maar: als bedrijf winst willen maken door andermens' dienst te verhuren onder gratis gebruikmaking van de openbare ruimte en publieke voorzieningen, onderwijl de infrastructuur ontwrichtend.

Zo kreeg de deeleconomie de trekken van een zwerm sprinkhanen die, vermomd als hipsterbedrijfjes, op een stad neerdaalt. 'De aanbieders van deze diensten hebben een buitengewoon agressieve aanpak,' constateerde Marco te Brömmelstroet, docent stedelijke planning aan de Universiteit Amsterdam, eerder in *NRC Handelsblad*. 'Ze willen zo snel

mogelijk een marktaandeel verwerven.' Hebben ze zo'n aandeel eenmaal in handen, dan gaan de prijzen prompt [omhoog](#), zo liet *Time* afgelopen week in een grondig artikel zien. De 'deelbedrijven' zijn immers veelal opgericht met geld van durfinvesteerders, en die willen uiteindelijk rendement zien. Maar haast niemand maakt winst: Uber, de grootste 'speler' op dit terrein, leed het afgelopen kwartaal liefst [5,4 miljard dollar verlies](#) en kampt met een dalende omzet.

De plannen worden van de weeromstuit wilder, want winst moet en zal er komen. Uber poogt zich momenteel in vijf landen binnen te wurmen op de markt van het openbaar vervoer. In sommige steden tracht het bedrijf zelfs het hele stadsvervoer [op te kopen](#). (Intrigerend aspect: ze kijken daarbij in het bijzonder naar vervoer voor gehandicapten, waar inderdaad een markt braak ligt, al decennia achtereen. Gehandicapten als breekijzer: persoonlijk vind ik dat een nogal griezelig concept.)

Maar dat verlies van Uber kunnen we, zoals wel vaker geldt bij multinationals, misschien beter met een hap zout nemen. Uber maakte afgelopen week een profijtelijk bedrijfsritje naar de Zuidas. Het bedrijf heeft haar 'intellectueel eigendom' van een brievenbusfirma op de Bermuda's verhuisd naar een Nederlandse dochteronderneming. Die papieren operatie levert het bedrijf, zo hopen ze, een aftrekpost van [5,5 miljard dollar](#) op. De vraag is of Nederlandse Belastingdienst die *move* accepteert, maar dat lukt vast: tal van andere multinationals gingen Uber voor.

Deelbedrijven wentelen de lasten van hun bedrijfsvoering af op hun werknemers., wonen hun omgeving uit, parasiteren op de infrastructuur die door overheden en burgers is opgebracht, en steken de winst met belastingtrucs in eigen zak. Delen is niet hip, en het tegendeel van duurzaam.

[Beeld: Uber-protest In Portland, januari 2015. Foto: [Aaron Parecki](#), Wikimedia]