



31 juli 2014 donderdag

Uber is goed in ongevaarlijk lijken; Geen taxivergunning

BYLINE: Door onze redacteuren Stijn Bronzwaer en Freek Schraevesande

SECTION: Economie; Blz. 13

LENGTH: 756 woorden

App UberPOP 'verstoort' met chauffeurs zonder vergunning de taximarkt in Amsterdam. En dat mag niet.

Amsterdam. De Amerikaanse taxi-app Uber is gisteren in Nederland een nieuwe particuliere vervoersdienst begonnen. Via de service kan bijna iedereen met een eigen auto klanten rondrijden. Dat is in strijd met de wet, zegt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De Inspectie zal „streng" handhaven.

De vervoersdienst, UberPOP, begint met „een tiental" niet-professionele chauffeurs in Amsterdam. Op termijn wil Uber uitbreiden naar Rotterdam en Den Haag. Gisteren meldden zich volgens het bedrijf honderden Amsterdammers die willen meedoen.

UberPOP hanteert een starttarief van 1 euro, daarna is het 20 eurocent per minuut en 1,10 euro per kilometer. Dat is de helft van de prijs van een taxi bij een centrale.

Uber is een app die chauffeurs en passagiers met elkaar in contact brengt. Het bedrijf regelt de betalingen en krijgt 20 procent van de prijs. Uber is opgericht in 2009 en is actief in 140 steden in 41 landen. In Nederland heeft Uber zo'n honderdduizend gebruikers. De waarde van Uber wordt geschat op meer dan 10 miljard euro.

Vanuit een hip kantoor op de Amsterdamse Zuidas wierf Uber de afgelopen maanden chauffeurs van taxicentrales om voor Uber te rijden. Taxichauffeurs zijn zzp'ers. Ze kunnen voor een centrale als TCA rijden, waar ze relatief veel per uur overhouden maar een vast maandbedrag betalen. Sommigen rijden (ook) voor Uber, dat geen maandbedrag hanteert, maar waar ze per rit minder overhouden.

Nu is daar de controversiële dienst UberPOP aan toe. UberPOP-chauffeurs hebben geen diploma of taxivergunning, zoals bij personenvervoer wettelijk is vereist. UberPOP-chauffeurs moeten wel minimaal 21 jaar zijn, een interne training volgen, een Verklaring Omtrent het Gedrag afgeven en een verzekerde en gekeurde vierdeursauto bezitten die niet ouder is dan 2005.

Autobezitters voldoen al snel aan deze eisen. Dat ze geen taxivergunning hoeven hebben is volgens de Inspectie Leefomgeving en Transport tegen de wet, en chauffeurs zonder vergunning die zich aanbieden via UberPOP overtreden de wet. Zij kunnen een boete krijgen van 4.200 euro die kan oplopen tot 40.000 euro. „De regels zijn verouderd", reageert Niek van Leeuwen van Uber Nederland. Later dit jaar wordt de Wet personenvervoer geëvalueerd.

In andere landen is de komst van UberPOP met veel verzet gepaard gegaan. Vorige maand demonstreerden taxichauffeurs in Madrid, Milaan, Berlijn, Parijs en Londen tegen Uber, en met name UberPOP. Nederlandse taxibedrijven reageren vooralsnog laconiek: „Eerst zien, dan geloven", „we zullen zien wat de consument wil", „de wet staat het niet toe".

Uber is er het bedrijf niet naar om te wachten tot de eerste bekeuring is uitgeschreven. Uber begint gewoon en zoekt de randen van de wet op, dat is de strategie. In de Verenigde Staten is Uber verwickeld in meer

dan tien rechtszaken. Het bedrijf werd in Virginia, Californië en Pennsylvania beboet voor overtreding van lokale taxiwetten. Uber tekende steeds bezwaar aan en bleef ondertussen gewoon actief. In Californië leidde dat tot een wetswijziging. En ook in Hamburg, waar UberPOP eerder werd verboden, is de dienst sinds vorige week alsnog toegestaan.

De Uber-strategie is een typisch voorbeeld van disruptieve innovatie, zegt Henk **Volberda**, hoogleraar innovatie aan de Erasmus Universiteit. Daarbij zoekt een controversiële onderneming de mazen van de wet. Lang blijft zo'n bedrijf klein en niet bedreigend. Als het bedrijfsmodel geperfectioneerd is, wordt het model in sneltreinvaart over de hele wereld gerepliceerd. Grote bedrijven worden wakker en beginnen rechtszaken. Maar tegen die tijd heeft het bedrijf de consument al voor zich gewonnen - en er een leger advocaten bij gehaald. „EasyJet was zo'n voorbeeld, midden jaren 90", zegt **Volberda**. „Maar je ziet zulke processen nu ook in de uitgeefbranche, de energiemarkt."

Een bedrijf als Uber is volgens hem niet te stoppen. „Het model is geen technologische vernieuwing, Uber haalt alleen een aantal schakels uit de keten: de taxichauffeur, de taxicentrale. Hoe meer mensen zich inschrijven, hoe sterker hun businessmodel."

De taxibedrijven kijken de kat uit de boom. Pas als hun winst afneemt zullen ze echt gaan protesteren, zegt **Volberda**.

Kost Uber ook nog banen, dan zullen veel politici zich achter de taxibedrijven scharen. Maar uiteindelijk, zegt **Volberda**, kiezen politici voor wat de consument wil - en veranderen ze om die reden een wet. „Innovatie is onomkeerbaar."

LOAD-DATE: 1 August 2014

LANGUAGE: DUTCH; NEDERLANDS

GRAPHIC: Taxichauffeurs in de Amerikaanse staat Californië protesteerden vorige maand tegen de komst van Uber en andere taxidiensten.

PUBLICATION-TYPE: Krant

JOURNAL-CODE: NRC Handelsblad