



31 juli 2014 donderdag

## Uber doet gewoon wat het wil; Ze ronselden alvast chauffeurs

**BYLINE:** Stijn Bronzwaer en Freek Schravessande

**SECTION:** weten; Blz. 5

**LENGTH:** 745 woorden

Taxi-app Gisteren werd UberPOP in Nederland gelanceerd, een Amerikaanse app waarop iedereen met een auto zich kan aanbieden als taxichauffeur. Dat dit tegen de wet ingaat, doet Uber niets. Die werd al vaker voor hen aangepast.

Amsterdam. Het mag niet, maar daar trekt Uber zich niks van aan. De Amerikaanse taxi-app is gisteren in Nederland een nieuwe particuliere vervoersdienst begonnen. Via de service kan bijna iedereen met een eigen auto klanten rondrijden.

De dienst, UberPOP, begint met 'een tiental' niet-professionele chauffeurs in Amsterdam - op termijn wil de app uitbreiden naar Rotterdam en Den Haag. Gisteren kwamen er bij Uber naar eigen zeggen direct honderden aanmeldingen binnen van Amsterdammers die met hun auto wat geld willen bijverdienen. UberPOP hanteert een starttarief van 1 euro. Een rit kost daarna 20 eurocent per minuut en 1,10 euro per kilometer: de helft van de prijs van een taxi die bij een centrale is besteld.

Uber is een app die chauffeurs en passagiers met elkaar in contact brengt. Uber regelt de betalingen en krijgt 20 procent van de prijs. Het bedrijf, opgericht in 2009, 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 ronselde de startup de afgelopen maanden chauffeurs van taxicentrales om voor Uber te komen rijden. Taxichauffeurs zijn in Nederland zzp'ers. Ze kunnen voor een centrale als TCA rijden, waar ze relatief veel per uur overhouden, maar een vast maandbedrag betalen. Sommigen kiezen ervoor (ook) te rijden voor Uber, dat geen maandbedrag hanteert, maar waar chauffeurs minder overhouden per rit.

Nu voegt Uber daar met UberPOP een controversiële dienst aan toe. UberPOP-chauffeurs hebben geen diploma of taxivergunning, eisen die de wet stelt aan personenvervoer. Chauffeurs moeten minimaal 21 jaar zijn, een interne training volgen, een Verklaring Omtrent het Gedrag afgeven en een verzekerde en gekeurde vierdeurs auto bezitten die niet ouder is dan negen jaar. Autobezitters voldoen al snel aan deze eisen.

UberPOP-chauffeurs hoeven niet in het bezit te zijn van een taxivergunning. En dat is tegen de wet, meldt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De Inspectie zegt dat chauffeurs die zich aanbieden via UberPOP „de wet overtreden". De Inspectie zal „streng" handhaven, „zoals we dat nu met snorders ook doen", zegt een woordvoerder. „De regels zijn verouderd", reageert Niek van Leeuwen van Uber Nederland. Later dit jaar wordt de wet geëvalueerd.

In andere landen gaat de komst van UberPOP gepaard met veel verzet. In Madrid, Milaan, Berlijn, Parijs en Londen werd in juni door taxichauffeurs gedemonstreerd 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 op van de wet, dat is de strategie. In Virginia, Californië en Pennsylvania werd Uber beboet voor overtreding van lokale taxiwetten. Uber tekende steeds bezwaar aan en bleef ondertussen gewoon actief. In Californië leidde dat tot een verandering van de wet. 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. Een controversiële, disruptive onderneming zoekt de mazen van de wet. Lang blijft zo'n bedrijf klein en niet bedreigend. Het schaaft aan zijn businessmodel. Als dat is geperfectioneerd 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. Maar je ziet zulke processen nu ook in de uitgeefbranche, de energiemarkt."

Nu kijken de taxibedrijven nog de kat uit de boom. Pas als hun winst afneemt, zullen die echt gaan protesteren, zegt **Volberda**. Kost Uber hen ook nog banen, dan zullen ook 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:** 30 July 2014

**LANGUAGE:** DUTCH; NEDERLANDS

**GRAPHIC:** Foto

**PUBLICATION-TYPE:** Krant

**JOURNAL-CODE:** nrc.next