

## Delen

*SHEILA SITALSING*

Dat een chauffeur van de paupertaxidienst UberPop vaak minder dan 4 euro per uur aan zijn arbeid overhoudt: deze krant bracht het gisteren als nieuws, maar om het de verrassing van de dag te noemen, zou overdreven zijn.

Ergens diep in de provincie loopt misschien een verdwaasde enkeling rond die oprecht denkt dat een snorder die voor een habbekrats van het centrum van Amsterdam naar Schiphol rijdt een met champagne besprenkeld leven kan leiden, na aftrek van benzine- en onderhoudskosten, afschrijving en bemiddelingsbijdrage. (Voor dat laatste geldt een woekertarief van bijna 25 procent van de omzet voor gebruik van de o zo sympathieke Uber-app. Jawel een kwart. Voor bemiddeling. Auto en arbeid zelf inbrengen.)

Maar de rest van het land weet wel beter: het grote geld in wat lief en hippie-achtig 'de deeleconomie' is gaan heten, maar allesbehalve lief en hippie-achtig is, wordt vooralsnog door de koppelbazen verdiend. Door de mannen die elk arbeidsrechtelijk bezwaar wegwuiven met een verveeld 'nog nooit van disruptieve innovatie gehoor, zeker? Wen er maar aan.' Door de mannen die dromen van een grootse beursgang en van een telefoontje van de boekhouder van Larry Page: 'What's up? Vergeet die beursgang. Na onze eerdere kapitaalinjectie van 250 miljoen dollar zouden we heel graag de tent kopen. Please? Gratis werkende chauffeurs: dude, hoe verzin je het? Larry ligt al maanden in een deuk. Geniaal bedacht.'

Net als andere bedrijven in de 'deeleconomie' die met delen weinig uitstaande heeft, drijft UberPop op twee pijlers: mobiel internet dat de kosten voor het bij elkaar brengen van grote aantallen vragers en aanbieders spectaculair

heeft verlaagd, en sociale netwerken die het natrekken van reputaties sterk hebben vereenvoudigd: is mijn UberPop-chauffeur een seriemoordende verkrachter of kan ik mijn dochter aan hem meegeven? Dankzij deze twee dingen kunnen bedrijven als Uber onbenutte capaciteit benutten.

Bij Uber bestaat die onbenutte capaciteit uit stilstaande auto's en onbezette autostoelen. Zeggen ze bij Uber zelf. Post-kapitalistische deeleconomie!

Wat ze er nooit bij vermelden, is dat er een tweede reservoir van onbenutte capaciteit is, waardoor Uber in korte tijd kon uitgroeien tot onderwerp van grote opwinding in de financiële wereld: werklozen.

Tussen de UberPop-chauffeurs zal een enkele blijmoedige student zitten die taxietje spelen een leuke bijbaan vindt, of een gepensioneerde die voor de gezelligheid en de sociale contacten bijna gratis wil rondrijden, maar UberPop kon alleen groot en succesvol worden dankzij een leger aan mensen die weinig alternatieven hebben. De uitgerangeerden en afgedankten van de arbeidsmarkt die voor normale tarieven niet aan het werk kunnen komen, zich zzp'er zijn gaan noemen en in arren moede klusjes onder het minimumloon zijn gaan accepteren. De banenstapelaars die van hun werk overdag niet rond kunnen komen en 's avonds bijklussen als amateurchauffeur.

Ze noemen het innovatie, maar het uitknijpen van eenpitters die geen enkel afdwingbaar recht kunnen doen gelden bij de platforms via welke ze hun diensten aanbieden, dateert van ver voor het lijfeigenschap.

Over de aanstaande gang naar de beurs van Uber heerst ondertussen grote opwinding in de financiële

wereld. Tientallen miljarden dollars moet zo'n beursgang ergens in 2015 misschien wel opleveren, lispelen de geldmakers al tegen elkaar, aangeraakt door begeerte.

Post-kapitalistische deeleconomie: m'n neus.