

### Moderne ruilhandel

**(1)** Begin 2010 besloot de Nijmegenaar Juul Martin dat hij een huis ging bouwen. Zonder geld. Gewoon om te kijken of dat zou lukken. Een bevriende architect maakte gratis een ontwerp. Een wethouder zag wat in het experiment en stelde een stuk grond ter beschikking. De plaatselijke krant interviewde Martin, en dat leverde meer dan zeventig reacties op van mensen die mee wilden bouwen. “Ik zette een verlanglijst online van alles wat ik nodig had. En mensen kwamen spontaan spullen brengen die ze niet meer nodig hadden”, vertelt Martin.

**(2)** Het zogenaamde Huis van Overvloed kwam van de grond dankzij een groep enthousiastelingen en kostte uiteindelijk negenhonderd euro. Het moest een werk- en ontmoetingsplek worden voor duurzame ondernemers, maar vlak voor de opening brandde het af. Dat was een klap, maar Martin was niet verslagen. “Het was gelukt voor heel weinig geld een huis te bouwen, en daar ging het om. Ik had het bewijs geleverd dat je geen geld nodig hebt om iets voor elkaar te krijgen.” Sindsdien is Martin een fervent pleitbezorger van wat we tegenwoordig kennen als de ‘deeleconomie’.

**(3)** De deeleconomie viert hoogtij. Steeds meer mensen maken, net als Juul Martin, gebruik van onbenutte spullen of diensten die anderen ter beschikking stellen. Vaak betalen ze er een bescheiden bedrag voor, soms stellen ze er een wederdienst tegenover. Er zijn de afgelopen tijd onnoemelijk veel deelinitiatieven op-

gedoken, en ze blijven als paddenstoelen uit de grond schieten. Een van de eerste was Couchsurfing, een site waar je gratis overnachtingsplekken kunt vinden bij mensen thuis. Inmiddels heeft Couchsurfing meer dan negen miljoen leden in 120.000 steden over de hele wereld. Andere, enorm succesvolle deelplatforms zijn Airbnb, waar je logeeraadressen over de hele wereld kunt vinden en SnappCar, waar je goedkoop een auto van een particulier kunt huren. Populair zijn ook Peerby, voor het lenen van spullen bij mensen in je wijk, en Thuisafgehaald, voor een zelfgekookte maaltijd, af te halen bij iemand in je buurt.

**(4)** “Ik denk echt dat de deeleconomie de toekomst heeft”, zegt GroenLinks-Kamerlid Liesbeth van Tongeren. Zij vindt dat de overheid de deeleconomie moet stimuleren en schreef daar onlangs een notitie over. “Lange tijd was het de trend dat bedrijven steeds groter werden. Daar hebben mensen genoeg van. Mensen gaan tegenwoordig aan de slag met crowdfunding<sup>1)</sup> in plaats van met ING, met Thuisafgehaald in plaats van met Unilever en met Airbnb in plaats van met het Hilton Hotel. Dankzij de deeleconomie kunnen we efficiënter omgaan met goederen. En het past ook in het ideaal van de participatiemaatschappij die de overheid voorstaat”, zegt ze.

**(5)** Van Tongeren vond gehoor bij minister Henk Kamp van Economische Zaken, die een onderzoek laat doen naar de effecten van de deeleconomie op de arbeidsmarkt. “Want

85 als het echt groot wordt”, stelt Van  
Tongeren, “kan dat negatieve gevol-  
gen hebben voor de werkgelegen-  
heid. Als iedereen via Peerby elkaars  
90 boor, hogedrukspuit en steengrill  
gaat lenen, dan zakt de verkoop van  
die spullen in. Als de deeleconomie  
echt aanslaat, krijgen we een lager  
bruto nationaal product. Dan moeten  
we kijken naar een andere definitie  
95 van welvaart.”

**(6)** Dat zulke initiatieven concurrentie  
kunnen gaan vormen voor bestaande  
bedrijven, is de laatste tijd duidelijk  
geworden. Airbnb heeft alleen in  
100 Amsterdam al zo’n 5000 adressen,  
Couchsurfing zelfs ruim 13.000. Dat  
betekent vooral voor goedkope hotels  
fikse concurrentie. Om die reden is  
Airbnb in New York verboden, maar  
105 die kant lijkt het hier niet op te gaan.  
“In bepaalde markten gaan inderdaad  
klappen vallen”, zegt Pieter van de  
Glind. Hij is medeoprichter van  
ShareNL, het Nederlandse kennis-  
110 platform voor de deeleconomie. Voor  
zijn studie duurzame ontwikkeling  
deed hij onderzoek naar de bereid-  
heid van mensen om mee te doen  
aan de deeleconomie. “En daaruit  
115 bleek dat heel veel mensen graag  
willen delen.” Voor zijn onderzoek  
ondervroeg hij 1330 inwoners van  
Amsterdam, en 84 procent van hen  
wilde aan minstens één deelinitiatief  
120 meedoen. Hun motieven liepen uit-  
een. Sommige respondenten was het  
om het financiële voordeel te doen,  
andere ging het om duurzaamheid,  
en weer andere vonden juist het  
125 contact met andere mensen leuk.  
Van de Glind: “De bereidheid om te  
delen is heel groot, maar uit mijn on-  
derzoek bleek ook dat de websites  
die dat mogelijk maken, nog niet erg  
130 bekend zijn. Mijn conclusie is: dit  
gaat flink groeien.”

**(7)** Volgens Van de Glind speelt  
internet een cruciale rol bij de deel-  
economie en is de crisis een van de  
135 drijvende krachten. “Eigenlijk is delen  
al zo oud als de weg naar Rome,  
maar vroeger deelde je alleen met je  
vrienden, je familie en je burens.  
Dankzij internet kan het nu op een  
140 schaal die voorheen ondenkbaar  
was. Delen blijkt gewoon een effi-  
ciëntere en goedkopere manier om  
aan de dingen te komen die je nodig  
hebt, dan kopen. Het is ook een veel  
145 efficiëntere manier van ondernemen.  
Een ouderwets autoverhuurbedrijf  
heeft een pand nodig, personeel en  
een wagenpark. Een onderneming  
als SnappCar kan het af met één  
150 kantoortje, waar een paar medewer-  
kers ervoor zorgen dat de website  
goed functioneert. Ik denk dat we  
met z’n allen naar een andere men-  
taliteit gaan.”

**(8)** Moeten we dat wel willen? Wat  
gebeurt er met de werkgelegenheid  
als we geen auto’s en boormachines  
meer gaan kopen maar gaan delen?  
“We hebben dat al eens eerder mee-  
160 gemaakt. Dat was met de entree van  
de stoommachine”, zegt Van de  
Glind. “Toen verdween er ook allerlei  
werkgelegenheid. Uiteindelijk leidde  
die entree tot economische groei. Het  
165 geld dat mensen niet uitgeven aan  
auto’s of boormachines geven ze aan  
andere dingen uit. Ik denk inderdaad  
dat over tien, twintig jaar de helft van  
de beroepen die we nu kennen, niet  
meer bestaat. Er zijn dan minder ba-  
170 nen, maar de drempel tot onderne-  
merschap is verlaagd. Ondernemen  
via instituten, zoals tot nu toe  
gebeurde, verliest zijn bestaansrecht.  
175 En we staan nog maar aan het begin  
van de nieuwe ontwikkelingen.”

**(9)** Niet iedereen is echter enthousiast. De Zuid-Koreaanse filosoof

Byung-Chul Han, die in Berlijn woont,  
180 noemde onlangs de deeleconomie  
een voorbeeld van ‘de extreme vorm  
die het kapitalisme heeft aangeno-  
men’. In een interview met *Vrij*  
*Nederland* haalde hij het Duitse initia-  
185 tief Wundercar aan, een online  
carpoolcentrale voor ritjes binnen de  
stad. Betalen is niet verplicht, maar  
als je tevreden bent over de  
chauffeur, kun je die een fooi geven  
190 en een goede beoordeling op de  
website. “Wundercar laat zich erop  
voorstaan dat het de gemeenschaps-  
zin vergroot en dat tijdens de ritjes  
nieuwe vriendschappen ontstaan,  
195 maar in werkelijkheid gaat het hier  
om geld verdienen en goede beoor-  
delingen krijgen, zodat je de vol-  
gende keer in je vrije tijd onder het  
mom van gemeenschapszin weer wat  
200 extra zakcenten kunt opstrijken. Zo  
zijn deugden als vriendelijkheid en  
gastvrijheid volledig geëconomi-  
seerd.”

**(10)** Die kritiek is deels terecht, vindt  
205 Koen Frenken, hoogleraar innovatie-  
studies aan de Universiteit Utrecht.  
“Als je kijkt naar een bedrijf als  
Airbnb, dan is dat een heel commer-  
cieel, kapitalistisch bedrijf, ook omdat  
210 zijn werknemers vrij weinig verdie-  
nen. Maar er zijn ook initiatieven  
waarvoor die kritiek niet geldt.” Het  
probleem is volgens hem dat ‘de  
deeleconomie’ een containerbegrip is  
215 geworden waaronder ook initiatieven  
zijn gaan vallen die niets met delen  
te maken hebben. “Echt delen is el-  
kaar gebruik laten maken van onbe-  
nutte goederen.”

220 **(11)** Frenken verwacht dat het delen  
van auto’s en appartementen en mo-  
gelijk ook van kleding in de toekomst  
heel gewoon wordt. “Vanuit milieu-  
oogpunt is het pure winst. De vraag  
225 is alleen: gaan mensen het onderling

doen, of gaan bedrijven bemiddelen?  
Die bedrijven kunnen via hun web-  
sites allerlei informatie over klanten  
vergaren, en die informatie is ont-  
230 zettend veel waard. Die auto’s en  
appartementen waarvan jij gebruik-  
maakt, gaan sensoren krijgen, zodat  
het bedrijf weet waar je bent en wat  
je doet. Met die informatie kunnen  
235 andere partijen jou weer diensten en  
reclame aanbieden. Daar valt veel  
geld mee te verdienen, en daarom  
kan dit heel groot worden. Maar  
mensen krijgen zo wel steeds minder  
240 privacy, dat is het nadeel. En wie ge-  
bruikt straks al die data? Wat als  
verzekeringsbedrijven met die kennis  
aan de slag gaan?”

**(12)** Hij maakt zich ook zorgen over  
245 wat er gaat gebeuren als grote deel-  
platforms, zoals Airbnb, het monopo-  
lie krijgen. “Iedereen wil zijn goede-  
ren of diensten aanbieden via het  
grootste platform, dus je loopt het  
250 risico op monopolievorming. Maar  
willen we wel dat al die persoonlijke  
gegevens terechtkomen bij giganti-  
sche internetbedrijven? Over de  
macht van dat soort bedrijven moe-  
255 ten we als samenleving goed naden-  
ken.”

**(13)** Een andere zorg voor Frenken is  
het systeem van reviews waarmee  
veel deelinitiatieven werken. Als een  
260 gebruiker een goede beoordeling van  
jouw appartement op Airbnb plaatst,  
levert je dat nieuwe klanten op. Maar  
een slechte review kan verhuur be-  
moeilijken. “Beoordelingen kunnen  
265 ook vals zijn, gecoördineerd door de-  
gene die het appartement aanbiedt.  
Er zijn allerlei beperkingen en oneer-  
lijkheden aan dat reviewen. En is een  
cultuur waarin iedereen elkaar be-  
270 oordeelt wel zo wenselijk? Kun je  
dan nog wel gewoon een slechte dag  
hebben zonder dat dat meteen in een

vernietigende beoordeling resulteert?  
In ons oude stelsel waren de risico's  
275 anoniem en werden ze opgevangen  
door de sociale zekerheid. Maar  
mensen hebben genoeg van  
anonimiteit. Ze willen elkaars ge-  
reedschap gebruiken en elkaars kle-  
280 ding lenen.”

**(14)** En Juul Martin, de man die voor  
negenhonderd euro een huis bouw-  
de? Die is inmiddels alweer bezig  
met een ander project. Onlangs  
285 opende hij in Nijmegen de deelwin-  
kel. In die winkel kun je geen spullen  
kopen, maar je kunt er leren hoe je  
alles kunt vinden wat je nodig hebt  
zonder het te kopen. Hij is onveran-  
290 derd enthousiast over de deeleco-

nomie. “De toekomst is dat deelinitia-  
tieven gaan behoren tot de stan-  
daardkeuzemogelijkheden. De deel-  
economie zal ons behoud kunnen  
295 zijn als het gaat om grondstoffen en  
energie. Het is een belangrijke op-  
lossing voor de problemen die ont-  
staan wanneer bij mensen in de op-  
komende economieën de behoefte  
aan spullen groeit. Tweeëneenhalf  
300 miljard Aziaten kunnen nu eenmaal  
niet allemaal een auto bezitten. En  
misschien is het ook wel een oplos-  
sing voor de toenemende eenzaam-  
305 heid. Door de deeleconomie krijgen  
we weer verbinding met onze burens.  
En wie weet: misschien gaan we wel  
meer voor elkaar openstaan.”

*naar: Renate van der Zee*

*uit: HP de Tijd 2014/2015 nr. 12/01*

*Renate van der Zee is journalist en schrijver.*

noot 1 crowdfunding: een manier van financieren waarbij veel investeerders een klein bedrag  
investeren in een project waarbij zij zich betrokken voelen