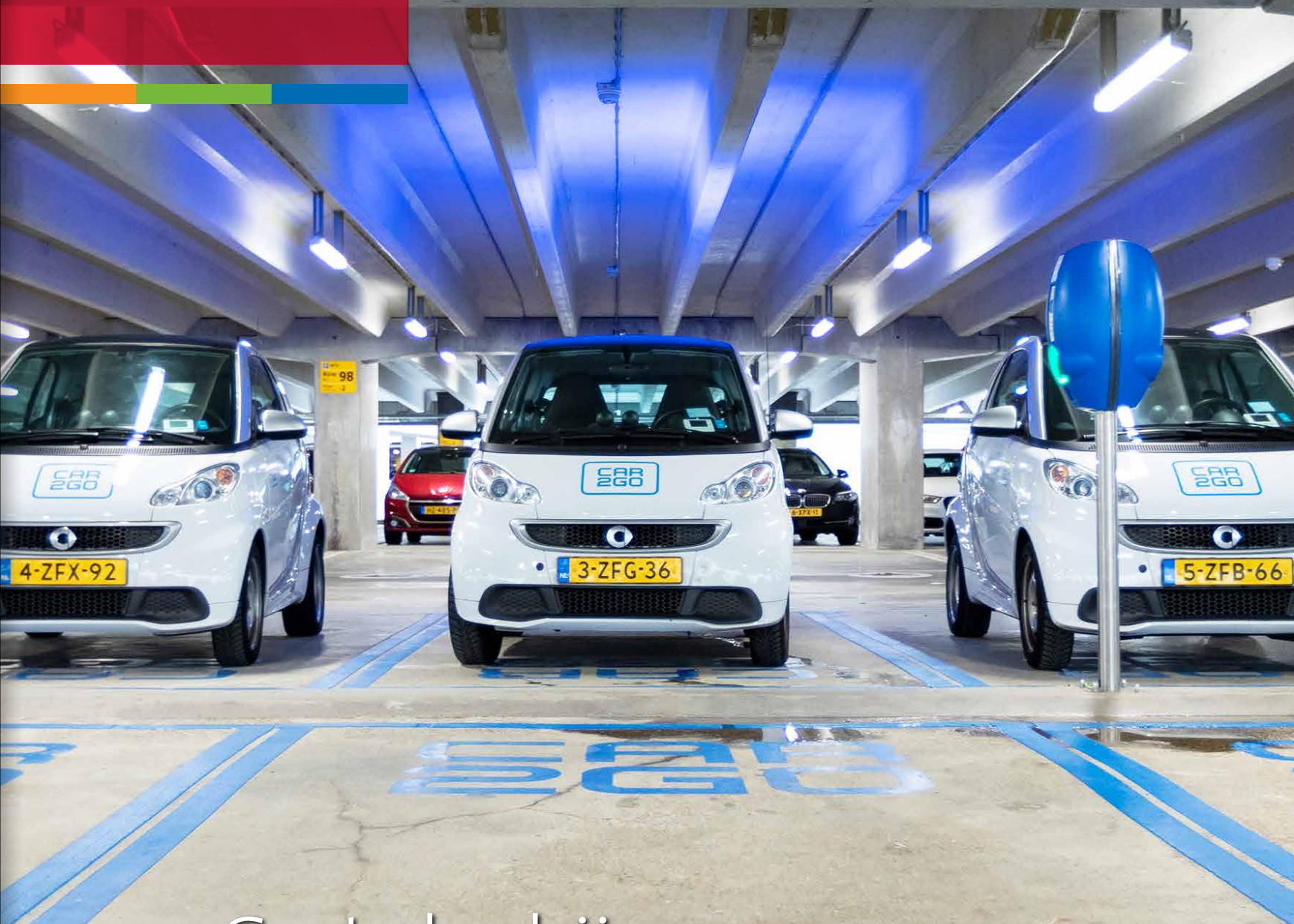


P+

SPECIAL

Jaargang 17
Week 12 | 2019

Onderzoek NWO
duurzame businessmodellen



Grote bedrijven veroveren

deeleconomie

Grote bedrijven veroveren deeleconomie

Toen de deeleconomie zo'n tien jaar geleden op gang kwam, was er de grote belofte van duurzaam delen, milieuwinst en betere sociale contacten. Inmiddels hebben grote bedrijven hun eigen deelplatforms opgericht. Of ze werken samen met succesvolle initiatieven. Hoogleraar Ans Kolk en post-doc Francesca Ciulli brachten in kaart hoe ondernemingen als Ikea, BMW en de Franse hotelketen Accor hun klassieke businessmodellen aanvulden. Hoe wisten de reuzen van deze wereld de dwergen van de deeleconomie te veroveren?

Post-doctoraal onderzoeker Francesca Ciulli stond er versteld van. Toen ze op zoek ging naar grote bedrijven die ervaring opdeden met de deeleconomie, leek de lijst met namen eindeloos door te groeien. In een artikel dat zij samen met hoogleraar prof. dr. Ans Kolk van de Universiteit van Amsterdam schreef, bracht ze bovendien een rijke variatie aan nieuwe duurzame businessmodellen in kaart. Bedrijven die succesvolle deelinitiatieven hadden opgekocht. Bedrijven die zelf een deelinitiatief waren opgestart. Bedrijven die een partnerschap met een deelinitiatief waren begonnen... Maar wat is hun impact op duurzaamheid?

Wie nu nog denkt dat de deeleconomie bestaat uit lieve initiatieven op wijkniveau weet niet wat er in werkelijkheid gaande is.

Kolk, die als hoogleraar onderzoek doet naar duurzaamheid bij internationale bedrijven: "Wij waren ook verrast door de enorme hoeveelheid initiatieven van grote bedrijven die we vonden."

Ciulli: "We begonnen met wat bekende voorbeelden, zoals dat van Ikea die Task Rabbit opgekocht, een platform van mensen die je kon inhuren om meubels van IKEA in elkaar te zetten. Oh, interessant, dacht ik. Maar toen vond ik er nog een, en nog een, en nog een. Oh, my god. Al die autobedrijven, al die verzekeraars, al die hotelketens, bouwbedrijven, industriële bedrijven, logistieke bedrijven. Ik stond versteld. Hoe lang ik ook doorzocht, hoe meer ik er bleef vinden. Het hield gewoon niet op. Dat had ik niet verwacht."

Dat is wel heel snel gegaan. Want hoe oud is de deeleconomie nu helemaal?

Ciulli: "Car2Go is van 2008. Dat was een van de eerste initiatieven om auto's te delen, opgezet door Daimler."

Kolk: "De deeleconomie begon in woonwijken

met het delen van gereedschap en auto's. Maar de platforms van Uber en Airbnb, die sommige mensen niet als echte deeleconomie zien, groeiden in tien jaar tijd ook zelf tot wereldspelers uit, die andere initiatieven opslokten, zoals hotelplatforms. Maar onze verrassing zat toch meer bij de traditionele bedrijven, die nu ook actieve deelinitiatieven hebben of ermee samenwerken. Want dat is nu eenmaal wat grote bedrijven altijd doen. Opletten wat er gebeurt. Is dat interessant? Dan lijven ze de organisatie in. Of we gaan partnerschappen met ze aan. Ze hebben de financiële middelen om dit te kunnen doen."

Maar maakt dit de deeleconomie daarom minder duurzaam?

Kolk: "De deeleconomie werd neergezet als iets dat geweldig zou worden. Goed voor duurzaamheid, goed voor mensen. Dat beeld is nu wel veranderd. We weten nu waar Airbnb en Uber óók toe hebben geleid: overlast in de steden, vragen over belastingafdracht, discussies over woongenot en verkeersveiligheid. Daarom is er nu een breed maatschappelijk debat of de deeleconomie goed of slecht is. Er zijn mensen die zeggen: het had beperkt moeten blijven tot kleinere initiatieven in de wijken. Anderen zeggen: het kan ook een positief effect hebben als grotere bedrijven deelnemen. Daarom kijken we daarnaar. En hoe pakt dat dan uit voor verschillende aspecten van duurzaamheid, sociaal en milieu?"

In sociaal opzicht is er flinke kritiek. Een nieuw woord is de gig-economy, vernoemd naar de eenmalige optredens van musici in clubs.

Kolk: "Wanneer de deeleconomie ertoe leidt dat mensen verhandeld worden als een product, komen er bezwaren op."

Ciulli: "Behalve wanneer het werk biedt aan mensen die dat tijdens de traditionele werk-

Hoogleraar Ans Kolk (links) en post-doc Francesca Ciulli over de enorme vlucht die de deeleconomie heeft genomen: "Soms zijn onderdelen van een deelplatform gewone business. Er zijn investeerders die appartementen kopen en de verhuur via Airbnb regelen. Sommige mensen noemen dit ook wel *sharewashing*."



uren niet kunnen, in een moeilijke periode zitten of geen werk kunnen vinden.

De deeleconomie kan wel de gaten vullen in hun loopbaan."

Kolk: "Als de betaling en de werkcondities netjes zijn, dan is het niet zo'n probleem."

Maar er zijn excessen. Levert dat geen risico's op voor de grote bedrijven die diensten leveren via eigen deelplatforms?

Kolk: "Bedrijven werken vanuit een gereguleerd framework. Zij zullen niet meteen tot excessen overgaan. Ze beginnen met de deeleconomie om hun eigen business te beschermen. En het klinkt zo goed: de deeleconomie. Maar er is in het sociale gebied een heel grijs gebied ontstaan, van vele vormen van flexibel werk. Daar kunnen ze de platforms wel bij inschakelen."

En is het milieu al iets verbeterd door de deeleconomie?

Kolk: "Dat hangt er maar net van af. Bijvoorbeeld met deelauto's: als de deeleconomie betekent dat auto's meer intensief gebruikt worden, kan het ook zo zijn dat mensen die geen auto hadden en de fiets of de trein namen nu wel ineens auto gaan rijden."

Ciulli: "Uit een Nederlands onderzoek blijkt

dat autodelen het autogebruik vermindert."

Kolk: "En autodelen kan gunstig zijn voor de ruimte en de luchtkwaliteit in de stad. Minder auto's op straat en minder parkeerplaatsen. Maar het hoeft tegelijkertijd niet per se goed voor het milieu uit te pakken."

Ciulli: "Het helpt wanneer de deelauto's elektrisch zijn."

Kolk: "Maar weer niet wanneer de elektriciteit van kolencentrales afkomstig is."

Kunnen we dus constateren dat de reuzen nog groter worden door de dwergen van de deeleconomie op te slokken? Het lijkt een logische conclusie, maar de wetenschappers Kolk en Ciulli zouden dit zelf nooit zo formuleren. Ze hebben er geen bewijs voor. Bovendien: de autobedrijven beginnen de deelinitiatieven zelf. Welke ontwikkelingen staan dan wel vast?

Ciulli: "Een interessante ontwikkeling is het grootschalig delen van bouwmiddelen en machines door constructiebedrijven. Ze hoeven daardoor zelf minder equipment te kopen dat bovendien minder vaak ongebruikt staat."

Kolk: "We zagen ook dat de Franse hotelketen Accor, vast als reactie op Airbnb, het deelplatform Onefinestay inlijfde, waar mensen

WELKE 10 GROTE BEDRIJVEN ZIJN BETROKKEN BIJ DEELINITIATIEVEN?

- + Daimler – Car2Go (autodelen)
- + BMW / Sixt – DriveNow (autodelen)
- + Renault – Renault Mobility (autodelen)
- + DHL – DHL Spaces (distributieruimte)
- + Hyundai – Ioniq (autodelen)
- + PWC – Talent Exchange (aanbod personele diensten)
- + Accor – Onefinestay en Travelkeys (delen luxe woningen)
- + Avis – Zipcar (autodelen)
- + Ikea – Task Rabbit (bouwhulp meubels)
- + Europcar – Ubeeqo (autodelen)

hun luxe privéwoning verhuren. Waar het uiteindelijk op neerkomt, is dat bedrijven nu onderzoeken of de deeleconomie hun concurrentiepositie kan verbeteren, of hun kosten omlaag kan brengen."

Laten we eens naar de auto-industrie kijken, waar BMW voorop loopt met het deelplatform DriveNow.

Ciulli: "BMW, maar ook Daimler, hebben direct geïnvesteerd in deze deelinitiatieven."

Car2Go is een initiatief van Daimler, die onder andere in Amsterdam elektrische deelauto's aanbiedt. Het platform maakt inmiddels deel uit van Share Now en claimt daarmee wereldwijd de grootste aanbieder van flexibel autodelen te zijn met 20 duizend auto's in Europa en de Noord-Amerika.



“De ‘gig-economy’ is vernoemd naar de eenmalige optredens van musici in clubs. Het gaat om banen die niet langer duren dan de opdracht.”

- Dat komt ook voort uit het besef dat hun business niet langer meer het maken van auto's is, maar het aanbieden van vervoer. Daar komt het denken vandaan om het delen van auto's te integreren in hun oude businessmodel. Het kan dus kannibaliserend werken op de verkoop van hun eigen modellen.”
Kolk: “En daarnaast zijn er toch de kleine initiatieven van mensen die hun eigen privéauto uitlenen. Wat sommige mensen dus de echte deeleconomie noemen.”

Was deze aabare deeleconomie echt een bedreiging voor grote bedrijven?

Kolk: “Voor sommige bedrijven wel. De auto-industrie worstelt al een hele tijd, eerst in de Verenigde Staten maar nu ook in Duitsland. De transitie naar duurzaamheid gaat gepaard met schokken. En er was het dieselschandaal, dus ze moeten hoe dan ook veranderen. Het duurde ‘eeuwen’ voordat ze aan elektrische auto's op de markt brachten. In plaats daarvan ging veel energie naar de lobby in Brussel om strikte emissie-eisen te bestrijden. Inmiddels zijn ze door Tesla tot stappen gedwongen. En door de opkomende autodeelplatforms.”

In jullie onderzoek worden ook verzekeringsmaatschappijen genoemd, die deelnemen aan de deeleconomie.

Ciulli: “De verzekeraars zorgen voor aanvullende pakketten, bijvoorbeeld voor de chauffeurs van de meerijdservice BlablaCar, zodat hun passagiers verzekerd zijn. Of als je je auto uitleent en de gebruiker veroorzaakt een ongeluk of maakt iets stuk. Wie betaalt dan? Het is dus meer een aanvullende service op de deeleconomie.”

Als deze verzekeraars er niet waren geweest, was de deeleconomie dan wel op gang gekomen?

Ciulli: “Het heeft zeker bijgedragen aan de groei. Er zit een flink risico aan het delen van je auto of je woning met vreemden.”

Je leent je auto nooit uit aan die buurman waarvan je weet dat hij een brokkenmaker is.

Ciulli: “Haha. Om zulke risico's te beperken, kennen de platforms ook reviews en ratings.”

In jullie wetenschappelijke artikel stellen jullie dat er ook zoiets als ‘sharewashing’ bestaat. Is dit net zoiets als ‘greenwashing’?

Ciulli: “Het is inderdaad dat je doet alsof je iets deelt, terwijl het feitelijk een gewone commerciële transactie is.”

Kolk: “Business as usual, dus.”

Ciulli: “Soms zijn onderdelen van een deelplatform gewone business. Er zijn investeerders die appartementen kopen en de verhuur via Airbnb regelen.”

Kolk: “Huisjesmelkers in Amsterdam!”

Ciulli: “Dat heeft niets meer te maken met het originele idee dat in San Francisco ontstond, waar particulieren via dit platform ‘een slaapbank’ of logeerkamer aanboden om goedkoop in de stad te kunnen overnachten en nieuwe mensen te ontmoeten.”

Kolk: “Airbnb kijkt meestal van plaats tot plaats hoe ver ze kunnen gaan, voordat de protesten beginnen en de overheid ingrijpt. Dan passen ze zich aan. Het terugdringen van de maximale verhuurtermijn via Airbnb, zoals in Amsterdam, heeft een remmend effect op investeerders die vastgoed via dit platform willen verhuren.”

Van welke diensten uit de deeleconomie maken jullie zelf gebruik?

Kolk: “Ik gebruik geen Uber, ook al vind ik er niet alles verkeerd aan. Een reguliere taxichauffeur zei tegen mij: onze minimumtarieven zijn zo hoog, dat we niet concurrerend meer zijn. Uber heeft die markt opgeschud. Maar er zijn wel problemen, dat is duidelijk.”

Ciulli: “Ik gebruik Uber wel. Airbnb, soms. DriveNow, ZipCar, want ik heb geen auto. Ik woon in Amsterdam en in Brussel.”

Maar nog niet gedacht: vandaag pak ik op een deelplatform eens voor de leuk de grootste BMW cabrio om daar in rond te gaan rijden?

Ciulli: “Ha, nee, zo iemand ben ik niet.”

En kopen jullie 's avonds eten via deelplatforms, zoals Thuisafgehaald?

Ciulli: “Eh, nee, ik kook liever zelf.”

Kolk: “Zij is een Italiaanse.”

Ciulli: “Haha, ja, maar toch worden zulke platforms ook in Italië vaak gebruikt.” ■

Kolk en Ciulli publiceerden hun bevindingen in het wetenschappelijke tijdschrift *Journal of Cleaner Production* (open access).

WAAR VIND IK MEER OVER HET ONDERZOEK DUURZAME BUSINESSMODELLEN?

Het onderzoek van Kolk en Ciulli maakt deel uit van een veel groter onderzoeksprogramma naar ‘Duurzame businessmodellen’, opgezet door NWO en Het Groene Brein. P+ presenteert verspreid over 2019 de resultaten van deze studies, die onder andere nieuwe gezichtspunten moeten opleveren over duurzaam leiderschap, de impact van duurzame businessmodellen, de wijze van opschaling en circulair inkopen.

Websites

- + [NWO over Duurzame businessmodellen](#)
- + [Het Groene Brein over onderzoeksprogramma's](#)
- + [Digitaal magazine P+ bij de start van onderzoeksprogramma NWO](#)

-
- + TEKST MARLEEN JANSSEN GROESBEEK EN JAN BOM
 - + FOTOGRAFIE P+ EN THOMAS ABRAHAMS (CAR2GO)
 - + ART DIRECTION BUREAU BOUDEWIJN BOER EN STUDIO 10
 - + UITGEVERIJ ATTICUS BV
 - + [WWW.P-PLUS.NL](#)