

Greyhound, beeldbepalend op de Amerikaanse snelweg, heeft Chinese concurrentie gekregen: de Chinatownbussen. Ze zijn misschien onveilig, maar wel goedkoop.

Freek Staps

Gevaar voor Greyhound



Chinese concurrentie op de Amerikaanse highway, Congres gevraagd om in te grijpen

De prijs van goedkoop reizen? Met tientallen anderen op een stoep in het New Yorkse Chinatown wachten op een bus die twintig minuten te laat is. Strategisch opstellen voor de deur – en een beetje duwen – om een stoel te bemachtigen. Een buschauffeur die geen Engels spreekt, consequent te hard rijdt en op de snelweg twee rijbanen bestrijkt. Links een snurkende Italiaanse toeriste, een rij daarvoor een latino dame met een roddelblad en rechts een donkere jongen die de hele rit naar Boston van 4,5 uur hoorbaar naar rapmuziek luistert. De Chinezen zijn op één hand te tellen.

Op de voorruit staan grote witte Chinese karakters. Ernaast, in Romeinse tekens, 'New York-Boston'. Het busbedrijf heet Fung Wah, Kantonees voor Chinese wind, maar het staat ook voor de levensfase van Chinese vrouwen tussen twintig en dertig jaar. Zo tot wasdom gekomen is Fung Wah, of eigenlijk de hele Chinatown-busindustrie, nog niet. Het is meer puberen wat de sector doet. De groei is ongekend, maar gaat met vallen, opstaan en onderlinge jaloezie. En het gevoel de wereld aan te kunnen overheers.

Harde cijfers ontbreken nog, maar incidentele gegevens laten een sector zien die nu zo snel tot uitbarsting komt dat gevestigde concurrenten als Greyhound, autoriteiten, politici en de bedrijven ook niet weten wat ermee aan te moeten. De laatste vijf jaar zijn volgens kenners in heel de VS circa honderd prijsvechters busbedrijven in handen van Chinezen opgekomen. 24 uur per dag vertrekken honderden bussen uit Los Angeles, New York, Atlanta, Detroit, noem maar op.

Neem Eastern Shuttle, begonnen in New York in 2003. Het bedrijf heeft meer bussen (17) dan werknemers (16) en omzet en winst groeien jaarlijks met 30 procent. „Het verbaast ons ook”, zegt mede-eige-

naar David Wang, „hoe perfect dit aangeeft dat kleine bedrijven een bedreiging kunnen zijn voor grote ondernemingen zoals Greyhound”.

Het is meer dan dat. De bedrijven zijn de grootste eigenaar van Eastern Travel dat met zijn busbedrijf een sterke positie op de route New York-Washington DC (20 dollar voor 375 kilometer) veroverd. Eastern Travel heeft aanzienlijk minder overheadkosten dan Greyhound, zegt Wang. Hij rijdt zo nu en dan zelf, soms worden kennissen ingehuurd om te rijden. „Als de topman van Greyhound een miljoen verdient, weet je meteen waarom hun kaartjes duurder zijn”, zegt Wang. Om daaraan toe te voegen zijn eigen bedrijf graag vaarwel te zeggen in ruil voor Greyhounds goedbetaalde topfunctie. Op zijn Amerikaans rijk worden is het doel, maakt niet uit waar.

De industrie kwam volgens het ene verhaal eind jaren negentig voort uit de bestelwagens die Chinezen tussen de drie New Yorkse Chinatowns vervoerden. Anderen geven een sociaal-economische verklaring. De Chinezen in New York zijn overwegend afkomstig uit de Chinese provincie Fujian, en daar vereisen huwelijksstratigrafie uren lange busreizen voor de mooiste jurk of het beste voedsel. „De chauffeurs van nu reden in Fujian ook al”, zegt Peter Kwong. Hij is hoogleraar Asian American Studies aan het New Yorkse Hunter College en auteur van het standaardwerk *Forbidden workers*. Volgens Kwong staat het beroep van chauffeur in hoog aanzien in Fujian. „Daarmee zijn busbedrijven in de VS een gewilde onderneming om succes na te streven. En het laat zien dat een groeiend aantal Chinezen buiten traditionele sectoren als de Chinese restaurants een plaats verovert.”

Chinese studenten ontdekten de bussen – en vertelden niet-Chinese studiegenoten over de dienst. Een industrie was geboren. De Chinatownbussen

concurreren op prijs. Neem het Fung Wah-enkelte New York-Boston, ongeveer de afstand van Amsterdam naar Luxemburg. Prijsvechter Jetblue Airlines vraagt 120 dollar voor een enkele vlucht van 350 kilometer. Per Greyhound-bus kost de reis 35 dollar. Chinatownbusbedrijven zitten daar met gemak onder: 15 dollar (11,60 euro).

Hoe zijn deze bodemprijzen mogelijk? David Wang legt het graag uit. Wang is mede-eigenaar van Eastern Travel dat met zijn busbedrijf een sterke positie op de route New York-Washington DC (20 dollar voor 375 kilometer) veroverd. Eastern Travel heeft aanzienlijk minder overheadkosten dan Greyhound, zegt Wang. Hij rijdt zo nu en dan zelf, soms worden kennissen ingehuurd om te rijden. „Als de topman van Greyhound een miljoen verdient, weet je meteen waarom hun kaartjes duurder zijn”, zegt Wang. Om daaraan toe te voegen zijn eigen bedrijf graag vaarwel te zeggen in ruil voor Greyhounds goedbetaalde topfunctie. Op zijn Amerikaans rijk worden is het doel, maakt niet uit waar.

700 dollar kost het om een Eastern Shuttle-bus naar Washington te laten rijden. Dat is inclusief de 180 dollar aan kosten voor de chauffeur, brandstof en verzekeringen. Vraag Wang niet naar zijn bezettingsgraad of het aantal passagiers dat hij nodig heeft om ook zijn kantoor-, personeels-, vergunnings- en parkeerkosten te kunnen betalen. Hij zegt zijn break-evenpunt best te willen onthullen, maar simpelweg geen idee te hebben. Overzicht is nodig. En laat het gebrek daaraan kenmerkend zijn voor deze snel opkomende bedrijfstak.

Wang meldt trots dat hij laatst een bevriende softwareontwerper heeft gevraagd om een administratieprogramma te schrijven, zodat Eastern Travel de kosten en baten overzichtelijk kan gaan bijhouden. Bussen rijden, daar is zijn bedrijf goed in. Financieel overzicht, dat moet nog komen.

Maar de sector leert snel. Het feit dat David Wang (38) door Eastern Shuttle is binnengehaald wordt gezien als bewijs van de professionalisering van de busindustrie. De in Nanjing als Aimin Wang geboren Chinese nam in de VS een westerse voornaam aan, het hielp bij zijn integratie. Hij kleeft zich op kantoor als een Amerikaanse zakenman op zondag. Hij draagt een blauw-groen-gestreept poloshirt op zwarte Nike-sportsokken.

Dat hij het lef had om een ander vertrekpunt te kiezen dan Chinatown is de volgende stap op weg naar de amerikanisering van deze groei-industrie. Wang koos voor de stoepstranden in de buurt van Penn Station, een treinstation halverwege Manhattan. De klantenbasis werd erdoor verbreed. Niet

Met elkaar op de vuist

Busbestuurders en kaartjesverkopers gingen regelmatig met elkaar op de vuist – en erger. Eigenaar Lun Don Chen van New Century kwam in 2002 tijdens zijn optocht van een stuk stoepstrand in New York klem te zitten tussen twee bussen. Een buschauffeur van rivaal Dragon Coach was drie keer achteruitgereden, het slachtoffer liep interne bloedingen en een gebroken bekken op. Tot een arrestatie kwam het niet – de chauffeur werd met vijf kogels doodgeschoten. De moordenaar is nooit gevonden. Net zoals de ware toedracht van het onthoofde lichaam uit de buurt nooit duidelijk werd.



‘Als het er maar eerlijk aan toegaat’

Het ontstaan van Greyhound een eeuw geleden toont parallellen met dat van de Chinatownbusbedrijven. Terwijl de Chinezen begonnen met immigranten naar restaurants in andere wijken te vervoeren, gebruikte Greyhound een eeuw geleden de eerste bussen voor Scandinavische mijnwerkers. Al voordat de Chinatownbussen opkwamen, ging het slecht met Greyhound. Boosdoener: goedkope vliegmaatschappijen. Na decennia van verlies kocht busbedrijf Laidlaw in 1998 Greyhound. Drie jaar later moest Laidlaw uitstel van betaling aanvragen. Toen in 2004 honderden nieuwe Greyhound-bussen besteld, chauffeurs nieuwe uniforms beloofd en niet minder dan duizend opstapplaatsen waren geschrapt – „allemaal voor het reisgenot van de passagier”, volgens een Greyhound-woordvoerder – kwam de volgende concurrent op.

Greyhound is tientallen keren groter dan alle Chinatownbussen bij elkaar, maar greep toch in omdat de Chinatownbussen op de meest winstgevende lijnen rijden. Greyhound biedt inmiddels ook sommige stoelen goedkoop aan. „Concurrentie is onderdeel van deze industrie”, zegt de woordvoerder. „We klagen niet zolang het er maar eerlijk aan toe gaat.”

Het duurde tot 2004 voordat het logge Greyhound voor het eerst frontaal de strijd aanging. In Boston spande Greyhound een rechtszaak aan tegen Fung Wah en nog een bedrijf wegens het ontbreken van vergunningen. „Greyhound kan niet tolereren dat bedrijven zonder vergunning de krenten uit onze pap pikken”, schreef vice-president Gregory Alexander in de dagvaarding. De vergunningen bleken in orde, Greyhound trok de zaak in.

zelden is de chauffeur aan boord nu de enige die Mandarijn of Kantonees spreekt.

Wang houdt ook geen kantoor in chaotisch Chinatown, maar in een tot werkruimte omgebouwde kamer in budgethotel New Yorker, vlakbij Times Square. Het signaal is duidelijk: Chinezen hebben het voor hen veilige Chinatown niet langer nodig als uitvalsbasis voor zakendoen in de VS.

De bestuurder deed nog iets vernieuwends: hij verbood zijn personeel nog langer om tegen passagiers te liegen over vertrektijden, over aankomsttijden, over de beschikbaarheid van een wc. En ook al verstaan de kaartjesverkopers geen Engels en zijn handen en voeten soms noodzakelijk, fysiek contact zoals de andere busbedrijven gebruiken is bij Eastern Shuttle verboden (zie: ‘Met elkaar op de vuist’). Hoe beter de zaken daarna gingen, des te passender het werd om de strijdbijl te begraven. Of, in Wangs woorden: „Iedereen groeit nu. Nutteloos om ruzie te maken.” Sterker nog: de busondernemingen zitten bij elkaar op schoot en overwegen zelfs een eigen branchevereniging. Ze zijn voorzichtig genoeg om de spelregels van westers zakendoen, zoals antikatwetgeving, niet te overtreeden. „We weten dat we niet mogen praten over de prijs. Dus ik weet niet hoe het werkt”, lacht Wang guitig, „maar allemaal houden we dezelfde tarieven aan.”

De Chinatownbussen hebben een reputatie. Niet zonder reden. Vorig jaar vatte tot twee keer toe een bus vlam op de route New York-Boston. Tweemaal eindigden de passagiers ternauwernood ongedeerd

op de snelweg. Vorige week nog kantelede een bus bij Boston. De afrit van de snelweg werd met te hoge snelheid genomen. 34 passagiers moesten met verwondingen naar het ziekenhuis.

De Federal Motor Carrier Safety Association deelt beoordelingen uit. Eén is goed, honderd slecht. Boven de score 75 is het bedrijf ‘onveilig’ en volgt onderzoek. Fung Wah, behalve van de gekantelede bus ook eigenaar van een van de brandende bussen, kreeg vorig jaar een 73. Het landelijke gemiddelde is 24, Greyhound scoort 22.

Vorig jaar werden de eigenaar van Fung Wah en David Wang van Eastern Travel in Washington ontboden. Het Congres hield een hoorzitting over de veiligheidsanalyse van de busbedrijven. Branchevereniging American Bus Association (ABA) had de hoorzitting afgedwongen. „Ik ben niet succesvol door de regels te ontduiken”, zei Wang daar volgens de notulen. „Ik ben succesvol door een nieuwe benadering van ondernemen in de transportsector.” Hij gelooft sterk in de zegeningen van de vrije markt en de Amerikaanse droom. „En daarom weiger ik doelwit te worden. Ook al is dit extreem bedreigend voor de traditionele vervoerders.”

Ingrepen bleef uit. De brancheorganisatie blijft wel „waakzaam” ten opzichte van de Chinatownbusbedrijven, staat in het bedrijfstakoverzicht 2006. Samen met justitie, het ministerie van Transport en „de politieke leiders op Capitol Hill” wil de ABA de niche in de gaten houden. De Chinatownbusbranche dient zich aan de regels te houden „of moet anders het werk onmogelijk gemaakt worden”.



Drukte bij de halte van Chinatownbusbedrijven naast de Manhattan Bridge in New York. (Foto's Claudia van Rouendal)