

Ook met 66 miljard krijgt Joe Biden de Amerikanen niet in de trein

Posted on 11 augustus 2021 by Nick Ottens

Amtrak Joe probeert zijn bijnaam eer aan te doen. De Amerikaanse president, die als senator dagelijks met trein vanuit Delaware naar Washington reisde, heeft de Senaat ervan overtuigd $1 biljoen in infrastructuur te steken. $66 miljard gaat naar de spoorwegen. Het is volgens Biden de grootste investering in spoor sinds de oprichting van Amtrak (de Amerikaanse NS en ProRail in één) in 1971.

Of Biden met het geld meer autogekke Amerikanen in de trein zal krijgen, is echter zeer de vraag. Amtrak is chronisch verliesmakend. $66 miljard is veel geld, maar niet genoeg om baanbrekende investeringen te doen.

Fantasie: hoge snelheid voor de lange afstand

Op sociale media kun je mooie plaatjes vinden van hogesnelheidslijnen waarmee Amerikanen binnen een aantal uren van Chicago naar Los Angeles zouden kunnen zoeven. Dat is fantasie. De afstanden zijn te groot voor een nationaal hogesnelheidstrein. De techniek moet een grote sprong voorwaarts maken wil spoor

met het vliegtuig kunnen concurreren. Een treinrit van Chicago naar Los Angeles duurt nu nog 43 uur en kost $180. Het vliegtuig is minstens de helft goedkoper en overbrugt dezelfde afstand in 4 uur en drie kwartier.

Regionale hogesnelheidslijnen zijn wel reëel. Bijvoorbeeld tussen Miami, Orlando en Tampa. Of Atlanta en Washington DC. In Californië wordt gebouwd aan een hogesnelheidslijn tussen Los Angeles en San Francisco. De bedoeling is dat reizigers in de toekomst de afstand van 600 kilometer binnen drie uur kunnen afleggen. Het project werd oorspronkelijk op $33 miljard begroot. Dertien jaar later zijn de kosten opgelopen tot meer dan $100 miljard. De trein rijdt nog steeds niet.

Alleen hoge snelheid voor de kortere afstanden

Alleen in het Noordoosten rijdt een hogesnelheidstrein: tussen Boston en Washington DC. De regio, met steden als Philadelphia en New York, is goed voor een vijfde van de Amerikaanse bevolking en economie. Biden steekt dan ook een derde van zijn geld, $24 miljard, in deze Noordoostcorridor.

'Hoge snelheid' moet hier met een korreltje zout worden genomen. De trein legt zelden meer dan 200 kilometer per uur af. De rit van New York naar Washington duurt 3 uur, vergelijkbaar met de Thalys tussen Amsterdam en Parijs. Met als verschil dat de afstand tussen de twee Amerikaanse steden 360 kilometer is terwijl Paris op 540 kilometer van Amsterdam ligt. De reden is dat Amerikaanse treinen op bestaand spoor rijden. Voor de hogesnelheidstreinen in Europa is speciaal spoor aangelegd met ruime bochten en zonder kruisingen.

Geen nieuwe lijnen, wel wat obstakels weg

Amtrak is niet van plan nieuw spoor aan te leggen. Wel is de bedoeling dat nauwe bochten worden verruimd en kruisingen worden vervangen met viaducten of tunnels, zodat de treinen minder of helemaal niet meer hoeven af te remmen. Ook moet er onder de rivier tussen New Jersey en New York een nieuwe treintunnel komen. De huidige tunnels zitten tegen hun capaciteit aan. Het komt geregeld voor dat een trein Penn Station niet op tijd kan verlaten omdat de tunnel vol zit. Amtrak denkt in totaal $150 miljard nodig te hebben om de hele Noordoostcorridor onder handen te nemen. De $24 miljard waar Biden mee komt zou slechts genoeg zijn om de nieuwe Hudson-tunnel te bouwen.

Dat is nogal een bedrag voor een tunnel. Ter vergelijking: de Noord/Zuidlijn, waarvoor onder de oude binnenstad van Amsterdam moest worden getunneld, heeft 3 miljard euro gekost. Waarom het in Amerika zoveel meer kost om te bouwen is iets waar planologen en economen zich al jaren het hoofd over breken. Een eenduidig antwoord is er niet, maar we weten wel wat meespeelt.

De vakbonden maken alles duur

Dat bouwen in New York zo kostbaar is, heeft iets te maken met de macht van de vakbonden. Die steunen sinds jaar en dag de Democratische Partij, die in New York oppermachtig is. Als jij als gouverneur je verkiezing deels aan de vakbond hebt te danken, maak je in de onderhandelingen over de aanleg van een nieuwe weg of tunnel wellicht niet zo snel een punt van de geraamde kosten.

De vakbonden eisen dat iedere tunnelboormachine door een ploeg van 25 man wordt bediend. In staten waar de vakbonden minder machtig zijn, wordt hetzelfde werk door de helft van het aantal werknemers verricht. De lonen liggen in New York hoog, gemiddeld $65 per uur. Daar komt $44 per uur bij aan sociale lasten. De 25 grootste pensioenfondsen in de bouw komen desondanks $12 miljard te kort. Gevolg: de 14 kilometer-lange Second Avenue Subway, die onder de oostkant van Manhattan loopt, kostte maar liefst acht keer zoveel per kilometer als nieuwe metrolijnen in Berlijn en Parijs en is daarmee de duurste metrolijn ter wereld.

Een andere kostenpost is grond. Vooral in de dichtbevolkte delen van Amerika, waar behoefte is aan meer openbaar vervoer, is grond vaak in privaat bezit. De overheid kan grondbezitters onteigenen, maar dat gaat weer gepaard met ellenlange rechtszaken. Het is sneller om grondbezitters uit te kopen, wat veel geld kost.

Geen concurrentie bij de bouw van treinen

Gebrek aan concurrentie speelt ook mee. De wet schrijft voor dat treinen in Amerika moeten worden gebouwd, maar die zijn 30 tot 70 procent duurder dan Europese en Japanse treinen. Amerikaanse treinbouwers innoveren amper, ze zijn toch wel verzekerd van hun markt. De treinen van Amtrak zien er nog net zo uit als vijftig jaar geleden.

Het is niet alleen een kwestie van geld. In het federale Amerika is het lastig alle betrokken partijen op één lijn te krijgen. De federale overheid kan de staat New

York niet dwingen ergens een nieuwe spoorlijn aan te leggen, en de staatsoverheden werken weer moeizaam samen met stadsbesturen, zeker als die niet van dezelfde politieke kleur zijn.

Passagierstreinen krijgen geen prioriteit. Het komt regelmatig voor dat een trein die een paar minuten achter ligt op schema voorrang moet geven aan een goederentrein of zelfs moet wachten voor een open brug. We klagen in Nederland wanneer de trein 5 minuten te laat is; in Amerika wordt dat als 'op tijd' beschouwd. De trein tussen New York en Washington mag maar liefst 20 minuten vertraagd zijn voor Amtrak überhaupt over een 'vertraging' spreekt. Zelfs dan is nog één op de vijf treinen te laat. Daar kan je niet van op aan. Geen wonder dat vooral zakenmensen liever op het vliegtuig stappen. Dat is met het van en naar het vliegveld rijden inbegrepen niet veel sneller dan de trein, maar het vliegtuig is in ieder geval meestal op tijd.

Daarmee zijn we misschien wel bij de kern van het probleem: in autoland Amerika wordt de trein niet serieus genomen. Daar gaat de $66 miljard van Biden weinig aan doen.