

BUITENLAND

De Mississippi is aan een upgrade toe

Het gaat niet goed met de Mississippi. De rivier die dwars door de VS stroomt, is van grote economische waarde, zowel voor omwonenden als de export. Maar de infrastructuur verkeert in slechte staat en de waterkwaliteit is abominabel. Een rapport over de staat van de bruggen, dijken, dammen, het drinkwater, havens, wegen en rails gaf de rivier een dikke onvoldoende. Er is een structureel tekort van \$20 mrd tot \$30 mrd per jaar voor het onderhoud.





Barbara Noordermeer is correspondent in Washington van Het Financieele Dagblad

Het oogstseizoen is weliswaar gaande, maar op deze zonnige septembdag is het rustig op de Mississippi ter hoogte van Alton, Illinois. 'Een paar plezierbootjes en een binnenvaartschip', is alles wat sluiswachter Steven Osborne door heeft gelaten. Osborne bedient de grootste van twee sluiskolken bij de Melvin Price-sluis. Hierdoorheen varen sleepboten die vijftien dekschuiten in één keer voortduwen. Daarmee worden net zoveel goederen vervoerd als er passen in 1050 vrachtwagens of 216 treinwagons.

Wat er over het water wordt vervoerd, verschilt per seizoen. In de lente varen schepen met kunstmest naar het noorden. In het najaar komen boten volgeladen met sojabonen en mais richting het zuiden, waarvan 60% is bedoeld voor de export. In de tussengelegen periode wordt de rivier gebruikt voor toerisme en het vervoer van brandstof en stenen.

'Het water is tegelijkertijd onze beste vriend en grootste tegenstander', schetst Eddie Belk, programmadirecteur voor de Mississippi Delta bij US Army Corps of Engineers (USACE), een afdeling van het Amerikaanse leger. De USACE is verantwoordelijk voor het onderhoud van de sluisen en oevers, de beperking van overstromingen en het herstel van het ecosysteem, en krijgt daarvoor \$1,5 mrd à \$2 mrd vanuit de federale overheid. 'De Mississippi is bijna een levend organisme. Het is niet alleen een plek waar gewerkt wordt, maar de rivier levert ook energie en voedsel.'

ONDERGESCHOVEN KINDJE

Amerika kon opbloeien dankzij de rivieren en de zee. De noordelijke staten rondom de Mississippi staan bekend om hun landbouw. 'Ieder economisch centrum in ons land ligt in de buurt van water', zegt Ernie Perry, programma-manager van de Mid-America Freight Coalition (MAFC), verbonden aan de Universiteit van Wisconsin. 'Maar de waterwegen zijn het ondergeschoven kindje. De aandacht gaat uit naar auto's en rails.'

Transporteurs klagen dat vervoer over de



Sluisdam nummer 10 in de Mississippi nabij Guttenberg in de staat Iowa. De sluis, ruim 33 meter breed en 180 meter lang, dateert uit 1937.

FOTO: TANNEN MAURY/EPA

'Maar het draait gewoon om geld. Er is structureel een tekort van \$20 mrd tot \$30 mrd per jaar voor het onderhoud.'

Allison Rhanor gaat voor, de 97 treden in het donkere, nauwe trappenhuis omhoog naar de top van de sluis, want de lift is kapot. Rhanor is directeur van het National Great Rivers Museum, dat naast de Melvin Price-sluisen ligt. Jaarlijks passeert 75 ton goederen met een waarde van meer dan \$23 mrd deze sluisen, de nieuwste en modernste op de Mississippi en toch ook al 36 jaar oud. Volgend jaar krijgt een deel van de sluis een opknapbeurt. 'Het vervoer over de rivier vergt maanden van planning', vertelt Rhanor onderweg. 'Als onze sluis onverwacht stil komt te liggen, kost dat een miljoen per dag.'

Boven gekomen vliegt een arend voorbij, naast de sluis is een beschermd natuurgebied. In zuidelijke richting ligt de stad Saint-Louis, middelpunt van de Mississippi met het grootste binnenlandse havenoppervlak van de VS. Vanaf daar wordt de rivier steeds breder en de bodem vlakker, waardoor sluisen niet meer nodig zijn. Vaartuigen die over dat deel van de rivier varen, zijn soms wel vierhonderd meter lang.

Over de Mississippi varen alleen bulkboten, vertelt Cheryl Ball van de afdeling Transport van de staat Missouri, waar Saint-Louis onder valt. 'Uniek aan de Mississippi-delta is dat boerderijen langs de rivier gesitueerd zijn en de schepen dichtbij kunnen komen om de oogsten op te halen.' Dat scheelt in overslag.

SCHONERE SCHEEPVAART

Toch gaat er vanaf volgend jaar geëxperimenteerd worden met containerschepen, zegt Ball. In containers worden andere producten vervoerd en het experiment kan nieuwe gebruikers aantrekken. Zo hoeft er minder vervoer over de weg. 'Scheepvaart is schoner dan trucks en de Mississippi wordt onderbenut. We zoeken naar manieren om het gebruik van de rivier aantrekkelijker te maken.'

Klimaatverandering speelt de rivier parten. In de afgelopen tien jaar overstromde de Mississippi vijf keer door zware regenval. 2019 was een dieptepunt, met twaalf doden en een economisch verlies van \$20 mrd. Ook de droogte van het afgelopen jaar, met te lage waterniveaus tot gevolg, is reden tot zorg.

'De dijken langs de Mississippi moeten ons veilig houden, maar garanderen geen 100% veiligheid', zegt Nicholas Pinter van de Universiteit van Californië in Davis. Hij doet onderzoek naar overstromingsgevaar en rivierdynamiek. 'De Amerikaanse standaard voor dijkwaliteit ligt lager dan in Nederland. Jullie hanteren het principe van ruimte voor de rivier, zodat overtollig water veilig afgevoerd kan worden. Dat kennen wij hier niet. Amerikanen leven juist te dicht op de rivier.'

Volgens Pinter maken sommige staten de situatie alleen maar erger. 'Illinois en Missouri duwen het overvloedige water heen en weer.' Ook Ernie Perry signaleert dat staten beter moeten samenwerken om de Mississippi te sturen. 'Iedere staat maakt nu zijn eigen plan, bijna identiek aan dat van de buurstaat. Maar de plannen houden op bij de grens. Op het gebied van samenwerking kunnen we nog veel van Europa leren.'

Binnenkort deel 2 over de Mississippi in Het Financieele Dagblad: oud-VN ambassadeur Andrew Young doet een oproep. 'Alleen Nederland kan de Mississippi redden.'

BUITENLAND

De Mississippi is nodig aan een upgrade toe

Het gaat niet goed met de Mississippi. De rivier die de VS doorsnijdt, is van grote economische waarde. Maar de infrastructuur is er slecht aan toe. 'De vernieuwing van het systeem loopt al tien jaar achter.'

In het kort

- De Mississippi is van groot belang voor de Amerikaanse economie, in de vorm van transport, energie en voedsel.
- Maar een rapport over de staat van de bruggen, dijken, dammen, het drinkwater, havens, wegen en rails gaf de rivier een dikke onvoldoende.
- Er is een structureel tekort van \$20 mrd tot \$30 mrd per jaar voor het onderhoud.

Mississippi traag is. Een sleepboot met vijftien schuiten vaart zo'n vijftien kilometer per uur. Het passeren van een kleine sluis duurt twee tot drie uur. De Mississippi telt 29 sluisen en slechts een enkele, waaronder Melvin Price, heeft een sluiscolk waar grote vaartuigen in passen en binnen een half uur kunnen passeren. 'Op een drukke dag lopen schippers uren vertraging op. Het systeem is nodig aan een upgrade toe', zegt Perry.

VERNIETIGEND RAPPORT

Vorig jaar bracht de American Society of Civil Engineers (ASCE) een vernietigend rapport uit over de staat van de Mississippi. Alle twaalf onderdelen waarop was gecontroleerd — waaronder bruggen, dijken, dammen, drinkwater, havens, wegen en rails — kregen een dikke onvoldoende. 'We hebben het over een systeem dat tien jaar geleden al vervangen had moeten worden. Als natie hebben wij besloten er niet in te investeren', analyseert Dennis Truax, emeritus hoogleraar civiel & milieutechniek en aanstaand voorzitter van de ASCE. 'De mindset is: als het vandaag niet kapot is, waarom zou het dan morgen kapotgaan?'

Truax zegt dat de USACE doet wat het kan.

De miljardenkosten van de Mississippi

De Mississippi is de op een na grootste rivier-delta van de VS. Wat ontspringt als een bergbeekje uit Lake Itasca vlak onder de Canadese grens, stroomt uiteindelijk 3760 kilometer zuidelijker met volle kracht de Golf van Mexico in. Onderweg passeert de rivier tien staten en neemt het water onder meer de Ohio-rivier, Missouri-rivier en Arkansas-rivier in zich op. Vrachtschepen en pleziervaart betalen geen tol voor het gebruik van

de Mississippi. Het onderhoud van de rivier wordt deels betaald door een landelijke taks op diesel. Om de infrastructuur te moderniseren is naar schatting \$125 mrd nodig. In de Infrastructuurwet waar het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden deze week over zal stem-

Naar schatting is \$125 mrd nodig om de infrastructuur te moderniseren

men, is \$17 mrd gereserveerd voor alle Amerikaanse waterwegen samen. Staten en steden zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van bruggen, wegen en de waterkwaliteit van de rivier. De burgemeesters van de 124 steden en dorpen langs de Mississippi hebben onlangs samen met oud-ambassadeur Andrew Young een plan uitgewerkt om via het uitgeven van obligaties privaat geld aan te trekken, waarmee renovaties kunnen worden betaald.