

Een Koude Crisis?

De strijd om de Noordpool

De klimaatveranderingen rond de Noordpool hebben grote gevolgen. Zo wordt het rendabel om in het gebied naar olie en gas te boren en naar andere grondstoffen te zoeken, één van de redenen waarom landen die aan de Noordpool liggen meningsverschillen hebben over grenzen. Door het smeltende ijs ontstaat tevens een nieuwe zeevaartroute, de noordoostelijke passage, die het goederenvervoer per schip goedkoper zal maken. De van zeevaart afhankelijke Nederlandse economie komt hierdoor zeker voor een uitdaging te staan. Nederland moet de blik ook naar het noorden richten voor het zekerstellen van de eigen energievoorziening. De Nederlandse krijgsmacht kan een rol spelen in deze ontwikkelingen en dient zeker een expeditiecapaciteit in stand te houden om in de koude en nu nog besneeuwde gebieden te kunnen opereren.

*Luitenant-kolonel P. Teeuw**

Met regelmaat verschijnen er artikelen over klimaatverandering en de oorzaken daarvan. In dit artikel richt ik me op de gevolgen van de klimaatveranderingen rond de Noordpool en wat die voor de Nederlandse economie en veiligheid kunnen betekenen. De klimaatveranderingen hebben immers nu al veel invloed op het optreden, het materieel en de langetermijnplannen van de krijgsmachten van landen rond de pool. De eerste militaire reacties zijn al zichtbaar. Gaan we richting een nieuwe Koude Oorlog, ditmaal een Koude Crisis? Hoe ziet de strijd om de Noordpool er uit en hoe moet de Nederlandse krijgsmacht daarmee omgaan?

Door te schetsen wat er in de Arctische gebieden verandert wil ik aantonen dat de gevolgen

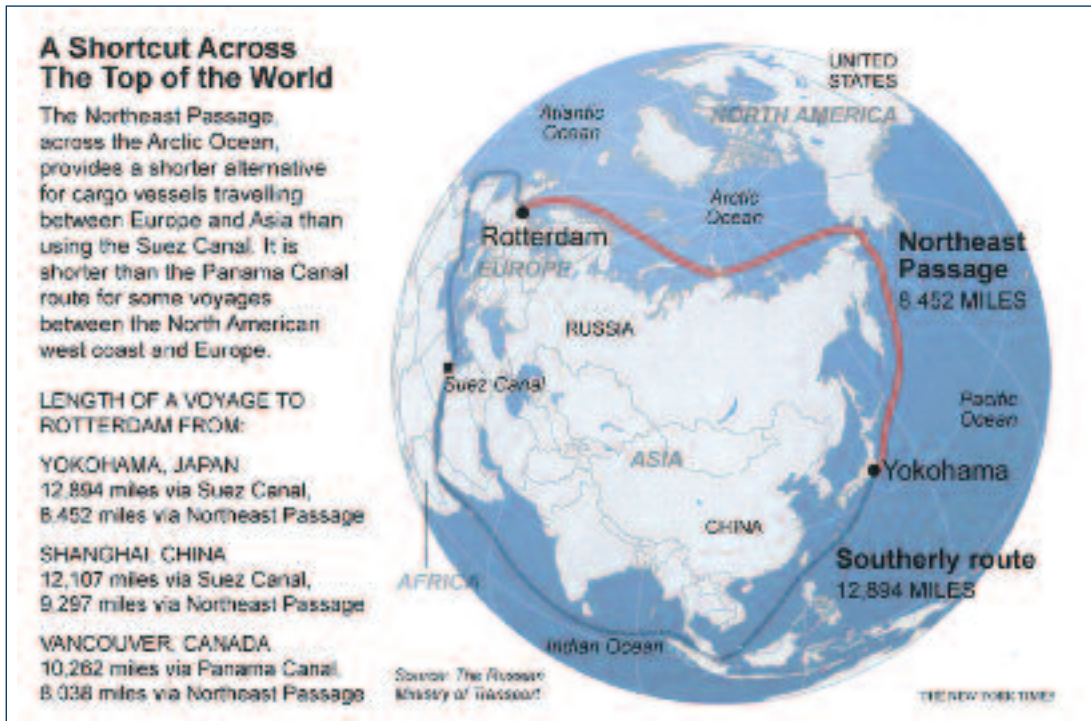
voor de Nederlandse belangen groter zijn dan velen denken. De Nederlandse economie wordt immers sterk beïnvloed door de ontwikkelingen rond de Noordpool. Daarnaast hebben de aan de Noordpool grenzende 'Arctische landen' nu al een aantal serieuze meningsverschillen over grenzen en rechten. Die meningsverschillen zouden uit de hand kunnen lopen, zoals in 1982, toen Argentinië de Britse Falklandeilanden bezette en 900 militairen om het leven kwamen.¹ Afsluitend ga ik in op de lopende militaire ontwikkelingen en welke les Defensie hier uit zou moeten trekken.

Veranderingen: nieuwe zeeroutes

In 1596 overwinterde Willem Barentsz met zijn bemanning op het eiland Nova Zembla tijdens een poging een kortere weg naar Azië te vinden. Hoewel de Amerikaanse admiraal Peary beweerde in 1909 de eerste te zijn geweest, geldt de Noorse ontdekkingsreiziger en nationale held Roald Amundsen internationaal als eerste mens die de Noordpool bereikte.² Hij was tevens de eerste die tussen 1903-1906

* De auteur is als Nederlands Defensie Attaché voor Noorwegen, Zweden, Denemarken en Finland werkzaam vanuit Oslo.

1 In deze oorlog was naast de Falklands ook het eiland Zuid-Georgia inzet van de strijd tussen Groot-Brittannië en Argentinië.
2 Roald Engelbregt Gravning Amundsen leefde van 16 juli 1872 tot 18 juni 1928. Hij is bekend geworden als de poolreiziger die in 1911 als eerste de Zuidpool en in 1926 de Noordpool bereikte. Bron: *Fram Museum Oslo*.



De noordoostelijke passage kan een korter en daardoor financieel aantrekkelijk alternatief zijn voor de scheepvaart

met zijn schip *Gjøa* via Noord-Rusland de Noordpool bevoer en deed wat Willem Barentsz drie eeuwen voor hem niet lukte. Terwijl de Amerikaanse atoomonderzeeër *USS Nautilus* in 1958 als eerste onder de pool doorvoer, lukte het een aantal commerciële schepen in 2000 via de Noordelijke IJszee de doorsteek over de pool te maken. Toen al werd duidelijk dat de poolkappen dunner werden als gevolg van klimaatveranderingen. Sinds 2007 is het enkele weken per jaar mogelijk om vanuit Europa via Noord-Rusland naar Japan te varen (de noordoostelijke passage), in plaats van de gebruikelijke route via het Suezkanaal of Zuid-Afrika. De noordoostelijke passage is achtduizend kilometer korter dan de Suezkanaalroute. Dat is 40 procent korter, sneller en dus goedkoper. Bovendien zijn ten noorden van Rusland nog geen piraten actief. Ook de route om van New York naar Tokyo te varen wordt via de noordwestelijke passage, de nieuwe route tussen Groenland en Canada door, aanzienlijk korter. De noordwestelijke passage is eveneens nog niet het gehele jaar te gebruiken, maar brengt de zeeroute wel terug van 18.200 kilometer

(via het Panamakanaal) tot 14.000 kilometer: ruim 30 procent winst.

Nieuwe gebieden en economische belangen

Tot voor kort was het niet rendabel om onder de oppervlakte van de Noordpool naar olie en gas te boren, want de exploitatiekosten wogen niet op tegen de opbrengsten. Dat is veranderd sinds de olieprijs stegen door de snelle ontwikkeling van de Chinese en Indiase economie. Tegelijkertijd is er door de klimaatveranderingen gemakkelijker toegang tot olie- en gasvelden die voorheen door ijs en de extreme weersomstandigheden onbereikbaar waren. Terwijl door economische groei, schaarste op de energiemarkt en onrust in het Midden-Oosten de noodzaak tot exploitatie van nieuwe gebieden toeneemt, is het nog niet in alle gevallen duidelijk aan wie deze nieuw toegankelijke gebieden toebehoren.

Het internationaal zeerecht spreekt zich uit over landsgrenzen en daarmee tevens over de eigendommen van staten. De Verenigde Naties hebben in 1982 een aanvullende conventie

opgesteld die bepaalt dat een land een ruimer deel van de zee op kan eisen dan in het zee-recht staat als het kan bewijzen dat het continentaal plat verder reikt dan de gebruikelijke 200 mijlszone.³ De aan de Noordpool liggende landen Amerika, Canada, Rusland, Noorwegen en Denemarken (Groenland) doen hun uiterste best aan te tonen dat hun continent doorloopt tot onder (delen van) de Noordpool, waardoor zij eigenaar van de nieuw toegankelijke gebieden en daarmee ook de grondstoffen zijn. Claims hiertoe liggen al bij de VN in New York. Minder ijs maakt ook de gebieden waar gevist kan worden groter en gemakkelijker toegankelijk. Ook hier geldt dat de rechten nog niet goed verdeeld zijn en dat er grote economische belangen zijn.

De noordoostelijke passage is nog niet het hele jaar bevaarbaar, maar dat gaat zeker gebeuren

De gevolgen voor Nederland

Wat de langetermijngevolgen voor de nieuwe zeeroutes en nieuw toegankelijke gebieden zijn voor de grote havensteden in Europa als Rotterdam, Antwerpen en Hamburg is gissen, maar we kunnen daar als goed militair best een scenario op loslaten. Wat als olie- en gastankers al ten noorden van Noorwegen en Rusland kunnen laden om hun vracht naar Amerika en Japan te brengen? Het is zoals geschetst te verwachten dat er in die regio veel olie en gas gevonden gaat worden. Is het dan nog economisch verantwoord olie en gas eerst naar Rotterdam te transporteren zoals nu gebeurt? Als het antwoord 'nee' is, dan zal het belang van de centraal in Europa gelegen havens zeker afnemen. De ontwikkeling van een olie- en gasoverslag en verwerkingsindustrie op het Russische schiereiland Kola, veel dichterbij de bron, biedt dan veel mogelijkheden voor de groeiende Russische economie.

Het gros van de goederen voor Scandinavië wordt nu nog via Hamburg en Rotterdam gedistribueerd nadat zij vanuit Amerika, Japan en China Europa hebben bereikt. Ook hier is het de vraag of die goederen dan niet beter meteen naar de gewenste haven gevaren kunnen worden als een schip dat de nieuwe, snellere zeeroute gebruikt er toch al in de buurt is. De scheepvaart mijdt hierdoor ook nog eens de steeds drukker – en niet altijd even veilige – wateren tussen Denemarken, Zweden en Finland. Met een flinke investering in wegen en spoor liggen vanuit Kola met gemak ook Noord-Noorwegen, Zweden, Finland en de Baltische staten binnen bereik. Hiermee is een met het Duitse Roergebied te vergelijken achtergebied in Noordoost-Rusland geboren, terwijl de petrochemische industrie op Kola de rol van Pernis overneemt. Een bijkomend effect is dat de Russische miljoenenstad Sint-Petersburg op deze manier economisch eindelijk goed tot bloei zou kunnen komen.

Als dit scenario voor de doemdenker te zwart is, is er nog een ander vooruitzicht. Er zijn namelijk olie- en gaswintechnieken ontwikkeld die het boren naar olie en gas op diepten van meer dan twee kilometer mogelijk maken.⁴ Bij deze nieuwe offshore-techniek liggen platforms op de zeebodem en kunnen ze zelfs onder een hoek naar olie en gas boren. Deze platforms zullen de plaats innemen van de nu gangbare olieboorplatforms. Deze nieuwe technologie maakt het mogelijk om in tot nu toe ontoegankelijke gebieden naar olie en gas te zoeken en de gevonden grondstoffen direct in een schip over te pompen, gereed voor transport. Ook dit heeft gevolgen voor vooral de petrochemie in Rotterdam en andere Europese havens, omdat die nu nog een rol vervullen in de bewerking en overslag van olie en gas. Naast kortere routes en een afnemende meerwaarde van bestaande havens, zijn de nieuwe zeeroutes een ontluikende markt voor de toeristische industrie. Cruises worden steeds populairder, en gletsjer- of ijsbeer kijken staat nu al in menige reisgids. De toenemende commerciële en toeristische scheepvaart in deze moeilijk toegankelijke en zeer uitgestrekte gebieden legt een grote druk op *Search and*

³ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 10 december 1982.

⁴ Het Noorse bedrijf Aker Solutions heeft al veel nieuwe technieken voor olie- en gaswinning mogelijk gemaakt. Zie: www.akersolutions.com.

Rescue (SAR), milieutoezicht en controleverantwoordelijkheden van betrokken landen. Staan ons nieuwe ‘Titanic’-rampen te wachten nu toeristen vaker in de Arctische gebieden komen? Zijn betrokken landen in staat hier hun verantwoordelijkheden te nemen? Hoe gaan deze landen om met illegale oliedumpingen of olie- en gasrampen, zoals die tot nu toe vooral voorkomen in de Golf van Mexico?

Rond de nieuwe zeeroutes zou aangevoerd kunnen worden dat nog niet alle schepen geschikt zijn om daar te varen en dat het nog zeker jaren duurt voordat de passages het hele jaar door te gebruiken zijn. Dat is waar, maar dat het gaat gebeuren is duidelijk. Het is gezien de verwachte besparingen niet tegen te houden. Een afnemend belang van de havens van Rotterdam en Antwerpen is mogelijk een te zwart scenario, maar niet iets waar we de ogen voor mogen sluiten.

Een nieuwe Koude Oorlog?

Het lijkt niet waarschijnlijk dat er een gewapend conflict komt over de rechten tot de toegang en de natuurlijke bronnen op de Noordpool. Betrokken landen zijn met elkaar in gesprek en delen informatie op vele vlakken. Toch kunnen de nu lopende conflicten snel uit de hand lopen. Enkele voorbeelden van meningsverschillen over dit onderwerp die nu al spelen:⁵

- In 2007 plaatste een Russische onderzeeboot demonstratief de Russische vlag op de bodem van de Noordpool en president Poetin eiste hiermee de Noordpool op. De overige Arctische landen reageerden laaiend. Schaarste heeft al vaker tot conflicten geleid. In dit geval zal de schaarste aan olie en gas bij een toenemende behoefte van de groeiende economieën over de hele wereld een oorzaak van conflict kunnen zijn. Door het verschil van mening over het eigenaarschap van de grondstoffen neemt de kans dat hierdoor conflicten kunnen ontstaan toe;

- Ook een ‘kleinere’ speler als het enorme Groenland met slechts 57.000 inwoners kan een hoofdrol in een reëel scenario voor een

conflict in de *Arctic* opeisen. Groenland is nu nog voor 80 procent bedekt met ijs, op veel plaatsen meer dan drie kilometer dik. Dit smeltende ijs en zeegebieden die sinds kort het gehele jaar toegankelijk zijn, geven de Groenlanders toegang tot olie, gas en andere grondstoffen. De eerste rechten om naar olie en gas te boren zijn al verleend. De Groenlanders rekenen zich nu rijk en zien de Noren als voorbeeld. Noorwegen ontwikkelde zich, nadat er in de jaren zeventig olie en gas gevonden werd, in slechts veertig jaar van één van de armste landen in Europa tot één van de rijkste landen ter

FOTO ANP



Deense militairen op het betwiste eiland Hans, kort nadat de Canadese minister van Defensie er onaangekondigd voet aan land had gezet

wereld. Sinds 1979 heeft Groenland een ‘status-aparte’ en het zou door de nieuwe rijkdommen eindelijk volledig onafhankelijk kunnen worden van Denemarken. De Denen zien het toenemende strategische en economische belang van Groenland als reden deze onafhankelijkheid niet te veel aan te moedigen;

- De Denen ruziën al sinds 1850 met Canada over Hans, een schijnbaar onbelangrijk eilandje van 1,3 vierkante kilometer. Hans ligt in de

⁵ Eén van de bronnen: *International Boundaries Research Unit*, Durham University, 20 december 2011. Zie ook www.durham.ac.uk/ibru/resources/arctic.



FOTO ANP, R. DE WIND

Op termijn kan de noordoostelijke passage de economische positie van Rotterdam negatief beïnvloeden

Straat van Nares, een zeestraat tussen Groenland en Canada. In 1973 is een akkoord bereikt waarin de grens in de Straat van Nares formeel is vastgelegd. Over Hans kon men het echter niet eens worden, waardoor het onduidelijk blijft wie zich de eigenaar van de bodemschatten op en bij het eiland mag noemen. In juli 2005 kwam Hans weer in het nieuws toen de Canadese minister van Defensie, Bill Graham, voet zette op het eiland en zich met de Canadese vlag liet fotograferen. De Denen tekenden meteen protest aan tegen de aanwezigheid van Graham, want zijn bezoek was niet aangemeld bij de Deense autoriteiten. Voorlopig wordt de strijd om Hans alleen nog gevoerd op internet en in de agenda's van bewindslieden, maar het vuurtje smeult nog steeds;

- Vergelijkbaar met het conflict om het Canadees/Deense eiland Hans hebben de over het algemeen goedbevriende buurlanden Amerika en Canada verschil van mening over het eiland Machias Seal, dat omgeven is door enorm visrijke wateren. Dit meningsverschil is niet recent, maar lijkt intenser te worden. Canada

houdt op Machias Seal sinds 1832 een vuurtoren bemand om aan te kunnen tonen dat het Canadees gebied is. Er is verder in heel Canada geen enkele andere vuurtoren die bemand is. Amerika en Canada strijden verder om de rechten van de zeestraat Dixon Entrance, de Beaufort Zee, en de Straat van Juan de Fuca. Onenigheid over het verloop van de grenzen heeft directe invloed op de rechten om olie, gas en vis uit deze gebieden te halen. In 2004 investeerde de Canadese regering 52 miljoen euro in onderzoek naar Canadese (zee)grenzen. Dat mag toch wel serieus genoemd worden;

- De grensgeschillen tussen Canada en Amerika worden serieuzer nu Canada stelt dat de noordwestelijke passage tot Canadees nationaal gebied behoort. De Amerikanen zeggen dat dit internationale wateren zijn. Dit is een geschil waarvan het belang zal toenemen als deze passage vaker gebruikt gaat worden;

- In mijn inleiding verwees ik naar de ruzie over landsgrenzen tussen Argentinië en Groot-Brittannië die in 1982 tot de Falkslandsoorlog

leidde. Hoewel dit geen Arctisch probleem is, is de aanleiding identiek aan de hierboven beschreven vergelijkbare situaties en heeft Europa nog steeds 'last' van deze twist. Nu, in 2012, is het nog steeds onrustig rond de Falklands en lijkt de situatie te verslechteren. Sinds 2008 heeft Argentinië, vanwege de nog altijd durende onderhandelingen over rechten en aanspraken op de Falklands, geen ambassadeur meer in Londen. Begin 2012 weigerde de Argentijnse regering Britse cruiseschepen de toegang tot havens nadat deze schepen de betwiste eilandengroep hadden bezocht en worden Britse bedrijven in Argentinië geboycot om de druk op Londen op te voeren;

- Het veertig jaar slepende meningsverschil tussen Rusland en Noorwegen over de verdeling van de gebieden in de *Barentszee* is onlangs opgelost. Dat lijkt daarmee in tegenspraak te zijn met de hiervoor gebruikte voorbeelden, maar niets is minder waar. Alleen omdat zowel Rusland als Noorwegen er beide beter van werden, bereikten zij overeenstemming over de olie-, gas- en visserij-exploitatie van de Barentszee en Arctische Oceaan. Bij de overige twistgebieden is er in de meeste gevallen slechts één winnaar.

De militaire aanwezigheid en langetermijnplannen

Tot nu toe heb ik opgesomd wat de economische belangen zijn bij een kleiner wordende Noordpool. Meer olie, gas en vis en kortere zee-routes met alle voordelen en gevolgen. Ik heb ook aangestipt dat de verdeling van de Noordpool nog niet vaststaat en dat de belangen groot zijn, wat conflicten oplevert. Dit laatste is de voornaamste reden dat Amerika, Canada, Rusland, Noorwegen en Denemarken een grote behoefte hebben aan *situational awareness* in deze regio. Deze landen willen weten wat er gebeurt op en rond de Noordpool. Het nieuwe strategisch concept van de NAVO sluit hier met de regionale benadering goed bij aan. Naast satellieten, onderzeeboten en vliegtuigen willen de genoemde landen over meer en andere middelen beschikken waarmee ze zicht kunnen houden op deze gebieden en in veel gevallen 'gewoon' aanwezig kunnen zijn. Om eigenaar van een gebied genoemd te kunnen worden is

het soms simpelweg al voldoende om er te zijn. Denemarken en Canada beschikken daarom over sledehondenpatrouilles, waarmee ze in moeilijk toegankelijke gebieden patrouilleren. De wil of noodzaak tot het kunnen opereren in de Arctische gebieden heeft zijn gevolgen voor de geoefendheid, materieel- en locatiekeuze van eenheden. In Canada wordt druk gelobbyd om meer te investeren in materieel dat in de Arctische gebieden gebruikt kan worden, zoals ijsbrekers, SAR-materieel et cetera. De Canadese Defensie oefent vaker in de Arctische regio en past haar uitrusting daar op aan. De Amerikaanse Defensie volgt de Canadezen. Denemarken legt een sterke nadruk bij de aanwezigheid van Deense marineschepen en patrouilles in de Groenlandse regio. Het oprichten van een Deens Arctisch hoofdkwartier is hier een voorbeeld van.⁶ Als gevolg van financiële problemen

Aan de Noordpool grenzende landen bereiden hun krijgsmachten beter voor op Arctische inzet

kan de Deense Defensie niet de aandacht geven aan de Arctische gebieden die ze zou willen. Dit leidt vooralsnog tot stevige discussies, omdat Deense politici inzien dat de band met Groenland niet mag worden verbroken. De langetermijnplannen van de Noorse Defensie geven prioriteit aan de marine (nieuwe fregatten, nieuwe korvetten, een uitgebreide en moderne kustwacht) en luchtmacht (NH-90, nieuwe C-130, terwijl de Joint Strike Fighter niet ter discussie staat).⁷ Door de krijgsmacht uit te rusten met materieel waarmee de Nooren in de Atlantische Oceaan en zeeën rond de Noordpool kunnen opereren, kan de Noorse economie (gas, olie, vis) worden veiliggesteld.

Noorse en Russische kranten maken melding van een reorganisatie van Russische landmacht-eenheden in de periode tot 2020. Eén van de nieuwe Russische brigades zal, in navolging van

⁶ Deense Defensie, *White Paper 2010-2014*.

⁷ Noorse Defensie, *White Paper 2009-2012* plus Militair advies Noorse CHoD op het concept *White Paper 2013-2016*.



FOTO NOORS MINISTERIE VAN DEFENSIE

Met onder meer de NH-90 beschikt de Noorse defensie over materieel om te opereren in de zeeën rond de Noordpool

Amerikaanse en Canadese eenheden, worden omgevormd tot een brigade die speciaal uitgerust en getraind is voor het opereren in de Arctische gebieden. Deze Russische brigade zal in Petsjanga op Kola worden gestationeerd, aan de Noors-Fins-Russische grens. In september 2011 kondigde Poetin (toen premier van Rusland) op het internationale *Arctic Forum* in Arhangelsk aan dat de noordoostelijke passage van strategisch belang is voor Rusland en dat daarom de bouw van tien Russische *Arctic Rescue Centres*, de ontwikkeling van een *Arctic Rescue* schip, de bouw van nieuwe ijsbrekers en militaire ijs-transportcapaciteit gerechtvaardigd is. Tijdens de jongste presidentsverkiezingen in Rusland beloofde Poetin een krijgsmacht die beter uitgerust zal zijn om de Russische economische belangen te behartigen. Dat hij hiermee doelt op de kansen in de nieuw vrijkomende Arctische gebieden is duidelijk. In de toenemende Russische behoefte aan olie en gas kan immers relatief dicht bij huis worden voorzien.

Nederlandse economie en veiligheid

Een Derde Wereldoorlog of een Koude Oorlog om de 'nieuwe' Noordpool is niet waarschijnlijk. Er zijn echter goede redenen om aan te nemen dat belanghebbende landen rond de

Noordpool van mening gaan verschillen over de aanspraak op grondstoffen en dat dit tot een Koude Crisis kan leiden. Dat Nederland deze ontwikkelingen moet volgen is wat mij betreft duidelijk: de van zeevaart afhankelijke Nederlandse economie zal immers als één van de eerste de gevolgen merken. Ook voor het zekerstellen van de energiebehoeftes moet Nederland de blik op het noorden gericht houden. Geschat wordt dat een kwart van de nog niet gevonden olie- en gasvoorraden zich onder het Noordpoolijs bevindt. Als grootste gasproducent binnen Europa verdient Nederland nu nog veel geld aan de export van gas en kan het voor een groot deel in zijn eigen energie voorzien. Maar naar verwachting maakt Nederland in 2025 de omslag van gasexporteur naar gasimporteur. Vanaf dat moment heeft Nederland gas uit het buitenland nodig om in de energiebehoefte te voorzien. Nederland is voor zijn energievoorziening sterk afhankelijk van gas: van de Nederlandse huishoudens stookt 96 procent op gas en meer dan 70 procent van de totale energie wordt opgewekt in op gas gestookte centrales.⁸ Bij een afname van het eigen gas zal het belang van de producenten Noorwegen en Rusland een vlucht nemen, mede doordat de gasvoorraden van die landen zullen toenemen.

De laatste jaren is er veel geïnvesteerd in infrastructuur en pijpleidingen, noodzakelijk om Nederland veilig van energie te kunnen blijven voorzien. Zo loopt er over de bodem van de Noordzee onder meer een gasleiding vanuit Zuid-Noorwegen naar Noord-Nederland en loopt door de Baltische Zee vanuit Rusland door Duitsland de in 2011 geopende *Nord Stream* gasleiding. Er komt meer energie uit Noord-Europa naar Nederland dan uit het Midden-Oosten, terwijl voor menigeen het veiligstellen van de energieleveranties uit die regio hoger op de (veiligheids)agenda staat.

En dus?

Hoewel het beschermen van de Nederlandse economische belangen en energiezekerheid niet als hoofdtaak van de krijgsmacht staat beschreven, zijn deze af te leiden uit de taken 'Bescherming van de integriteit van het eigen

⁸ Bron: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gas/gaspositie-van-nederland.



De Arctische oefening Cold Response 2012: als acceptabele en neutrale partij zou Nederland in de toekomst de rol van waarnemer in het poolgebied kunnen vervullen

en het bondgenootschappelijke grondgebied' en 'Bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit'. De gevolgen voor onze (zeehaven)economie en energievoorziening zullen bij de hierboven geschetste ontwikkelingen groot zijn. Hoewel de invloed van een niet-Arctische staat als Nederland op de scenario's niet groot is, moeten we gezien onze belangen wel kunnen reageren op de verwachte ontwikkelingen in de Arctische gebieden. We moeten daarom onze expeditionaire capaciteit behouden om in voorkomend geval te kunnen opereren in de uitgestrekte, nu nog besneeuwde en koude gebieden. Vooral de maritieme capaciteit, een luchtmacht die op grote afstanden kan opereren en het vermogen om in uitgestrekte gebieden te kunnen acteren is bij een optreden rond de Noordpool van groot belang. De Nederlandse militaire activiteiten zouden kunnen bestaan uit waarnemen in VN- of EU-verband of bemiddelen. Maar ook interveniëren en/of het

scheiden van NAVO- of EU-partners is niet ondenkbaar: Nederland geldt immers voor alle betrokken Arctische landen als een acceptabele, neutrale partij. Het kunnen deelnemen aan SAR en/of milieugerelateerde activiteiten zou ook in het Nederlandse belang kunnen zijn. Alle genoemde activiteiten vinden plaats in onherbergzame gebieden, ver van huis en onder extreme omstandigheden, maar met een enorm belang voor de Nederlandse economie. Dit betekent dat keuzes in de nu nog aanwezige capaciteiten van de Nederlandse krijgsmacht met een blik richting Noordpool zouden moeten worden gemaakt, hoe raar dat momenteel ook klinkt. ■

Literatuur

Oslo Files 2/2008, *Arctic Security*

(www.ifs.forsvaret.no/en/publications)

Somers, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*

(Deventer, Kluwer, 2004)