

In het geostrategische spel rond de Noordpool beschikken de Russen over een instrument dat andere staten ontberen: sterke ijsbrekers. Dat doet de regionale machtsbalans doorslaan in het voordeel van de Russen.

**H**et is 16 juni 2016. Drommen mensen hebben zich verzameld op de kade van de haven van Sint-Petersburg. Over enkele ogenblikken zal op een grote scheepswerf de romp van de Arktika, een gloednieuwe Russische atoomijsbreker, te water worden gelaten. De belangstelling is overweldigend; naast havenpersoneel en mariniers zijn veel gewone Russen toegestroomd. Sergei Kiriyyenko, de directeur van het staatsbedrijf Rosatom, waaronder alle Russische nucleaire installaties en bedrijven vallen



FOTO: EVGENY SUVAROV/AP/HH

Tewaterlating van de Arktika in Sint-Petersburg. Deze atoomijsbreker van de nieuwste generatie heeft een vermogen van 60 MW.

Door klimaatverandering neemt het belang van ijsbrekers paradoxaal genoeg niet af maar toe

ontstaan er aantrekkelijke nieuwe vaarroutes zoals de Noordelijke Zeeroute (NSR) – vooralsnog alleen in de zomer en de herfst (juli-november).

Rusland wil hiervan optimaal profiteren. De route loopt grotendeels door de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van Rusland. Daarmee heeft het land volgens het internationale recht de volledige soevereiniteit over de route. Omdat het resterende ijs tamelijk abrupt van locatie kan veranderen, zijn ijsbrekers noodzakelijk om een veilige doortocht te waarborgen. Door de klimaatverandering neemt het belang van ijsbrekers paradoxaal genoeg niet af maar toe.

# De geopolitieke macht

## VAN RUSLANDS ATOOMIJSBREKERS

inclusief de nucleaire ijsbrekers, steekt de loftrumpet over deze parel van de Russische nucleaire industrie. Als de fles champagne tegen de romp uiteengespat is, glijdt de Arktika het water in.

### NIEUWE GENERATIE

De Arktika is de eerste van een nieuwe generatie Russische nucleaire ijsbrekers van het type LK-60YA. Rusland beschikt reeds over verreweg de grootste ijsbrekervloot ter wereld, maar wil met een nieuwe serie atoomijsbrekers een beslissende voorsprong nemen op de rest van de wereld. Voor de Russen zijn ijsbrekers van cruciaal belang om toegang te krijgen tot het economisch steeds interessanter wordende Noordpoolgebied en een geopolitiek overwicht te verwerven in een regio die geostrategisch steeds belangrijker wordt door het smelten van het ijs als gevolg van klimaatverandering.

Volgens Kiriyyenko kan geen schip tippen aan de prestaties van de Arktika. Het schip heeft een vermogen van 60 megawatt (MW) en een waterverplaatsing van 33.500 ton. Daarmee overklast hij de vorige generatie atoomijsbrekers waartoe de 50 Let Pobedy, 'Vijftigste verjaardag van de Overwinning' (op de Duitsers) behoort, de sterkste ijsbreker tot nog toe. De eerste schepen van dat type liepen in 1994 van de helling, maar kwamen pas in 2007 in de vaart. De nieuwe Arktika, die vanaf eind 2017 gaat varen, kan zee-ijs van 2,9 meter dikte vermorzelen. In 2019 en 2020 worden nog twee van deze schepen in gebruik genomen.

In de jaren 70 kwam de oude Arktika, ook een nucleaire ijs-

breker, in de vaart. Hij deed dienst tot 2008 en bracht de toenmalige Sovjet-Unie vele successen. Zo bereikte hij in 1977 de Noordpool, wat een schip nog nooit gelukt was. Het is een fascinerend schouwspel om een atoomijsbreker in arctische omstandigheden aan het werk te zien. Het enorme schip wordt aangedreven door twee kernreactoren en klimt als het ware tegen het ijs op waarna het zich met zijn volle gewicht op het metersdikke ijs stort en er doorheen zakt. Er schieten lange scheuren in de onbreekbaar lijkende, eindeloze ijsvlaktes. Aan weerszijden van het schip spat het zee-ijs uit elkaar en het water vliegt meters hoog de lucht in. Het lawaai is oorverdovend. Vanwege het spektakel worden atoomijsbrekers soms gebruikt voor toeristische reizen.

De Russen namen al in 1959 hun eerste nucleaire ijsbreker in gebruik, de Lenin. Daarnaast beschikken ze over ijsbrekers op dieselmotoren. Het belangrijkste voordeel van de nucleair aangedreven schepen is dat ze veel sterker zijn. De sterkste niet-nucleaire ijsbreker heeft een vermogen van 25 MW, de 50 Let Pobedy een vermogen van 55 MW en de nieuwe Arktika zelfs van 60 MW. Nucleaire ijsbrekers kunnen ook veel langere reizen maken, omdat ze niet om de haverklap nieuwe brandstof hoeven in te slaan.

### GEVAREN

Het gebruik van nucleaire ijsbrekers (en onderzeeërs) is bepaald niet zonder gevaar. Ze draaien op hogedruk- of drukwaterreactoren van hetzelfde type als in de Belgische kerncentrales van Doel en Tihange. Er is veel kritiek op de veiligheid van dit type reactor.



De Russische atoomijsbreker 50 Let Pobedy met een vermogen van 55 MW.

FOTO: CHRISTOPHER MICHEL

Bij nucleaire ijsbrekers en onderzeeërs bestaat een risico op radioactieve milieuvervuiling. Net als bij onderzeeërs kunnen er ongelukken mee gebeuren (zie de Koersk, die in 2000 zank in de Barentszee). Daarnaast moeten de afgedankte reactoren ergens opgeborgen worden. In de Sovjet-tijd diende de Karazee tussen Nova Zembla en Siberië als kerkhof voor kernreactoren. Zo liggen daar de reactoren van de Lenin, in 1959 de eerste Russische atoomijsbreker, 'begraven', nadat ze in 1970 onbruikbaar geworden waren na twee ongelukken (uitvallen koeling, oververhitting, lekkages). Ze leveren nog steeds gevaar op.

Door klimaatverandering neemt de hoeveelheid zee-ijs af en wordt de Noordelijke IJszee toegankelijker voor schepen. Mogelijk

De Russen hebben een beleid ontwikkeld om hun controle over de NSR te maximaliseren. Schepen die de route willen gebruiken, moeten toestemming krijgen van de Russische Northern Sea Route Administration (NSRA). Ze moeten daarbij allerlei informatie overhandigen aan de Russische autoriteiten. De NSRA beoordeelt of er ijsbrekers dienen te worden ingezet om een schip te begeleiden. Die zijn altijd Russisch, want andere zijn er niet (toegestaan). Een rederij betaalt daarvoor een prijs die de Russische staat bepaalt. De Russen trekken dus aan alle touwtjes, maar als ze de NSR aantrekkelijk willen maken, kunnen ze het niet te gortig maken.

### GEOSTRATEGISCH BELANG

Door klimaatverandering en de drastische vermindering van de hoeveelheid zee-ijs groeit ook het geostrategisch belang van het Noordpoolgebied. Door zijn ligging heeft Rusland een ideale uitgangspositie

om het gebied binnen zijn invloedssfeer te brengen. Dat was tot nu toe lastig door de barre klimatologische omstandigheden. De veranderende situatie biedt daarvoor nu volop kansen.

Atoomijsbrekers spelen daarbij een doorslaggevende geopolitieke rol. Qua aantal en kwaliteit van de ijsbrekers ligt Rusland mijlenver voor op andere staten. Als de Arktika in de vaart komt, beschikken de Russen over 7 atoomijsbrekers en binnenkort komen er nog 2 bij. Als de niet-nucleaire worden meegerekend, komt het Russische totaal op 46 (+ 11 in aanbouw). De Amerikanen hebben er maar 5, waarvan slechts 2 voor de Noordelijke IJszee – allebei oudjes. Ze zijn gebouwd in 1976 en 1978 en zouden 30 jaar mee moeten kunnen. Hun tijd zit er dus al lang op. Een ervan ligt sinds

.....

2010 bovendien stil door een kapotte motor.

In 2013 zijn de Verenigde Staten in het kader van de National Strategy for the Arctic Region wel gestart met de modernisering van hun ijsbrekervloot. Maar dat gebeurt op een zeer bescheiden schaal: er worden slechts drie nieuwe poolijsbrekers gebouwd en die komen pas tussen 2023 en 2026 in de vaart. Het zijn geen atoomijsbrekers en dus minder sterk. ‘Icebreakers are the highways of the Arctic’, zei Dan Sullivan, de Republikeinse senator uit Alaska in 2017. ‘Russia has superhighways, and we have dirt roads with potholes.’ Ook de andere staten grenzend aan de Noordelijke IJszee hebben een bescheiden ijsbrekervloot. Canada heeft er zeven (vijf lichte en twee middenklassers), Denemarken vier (allemaal lichte en bedoeld voor de Oostzee) en Noorwegen een lichte. De Russen hebben op dit gebied dus een gigantisch overwicht.

## De Russen hebben 46 ijsbrekers, de Amerikanen 2 waarvan er eentje kapot is

Belangrijk is dat ze niet alleen ingezet kunnen worden om koopvaardij schepen door de NSR te loodsen of schepen te begeleiden die boorplatforms voor olie- en gaswinning bevoorraden of olie en gas afvoeren. De ijsbrekers zijn ook geschikt om marineschepen naar plaatsen te brengen die anders onbereikbaar zijn. Daarmee zijn ze een belangrijke pijler onder de uitbreiding van de Russische militaire aanwezigheid in het Noordpoolgebied. Bestaande bases uit de Sovjet-tijd worden heropend en gemoderniseerd, en nieuwe gebouwd zoals die op Frans Jozefland.

### VEILIGHEIDSDILEMMA

Wat er momenteel in het Noordpoolgebied gebeurt, past in wat binnen de zogenoemde realistische theorie van internationale betrekkingen een veiligheidsdilemma heet. Volgens deze theorie is de wereld een statenanarchie: er zijn geen of weinig overkoepelende gezagsstructuren waaraan staten zich onderwerpen. Die anarchie schiept staten op met een veiligheidsdilemma: ze zijn achterdochtig en onzeker over elkaars motieven en weten niet of hun veiligheid in gevaar is. Ze willen zich indekken tegen onverwachte acties van andere staten. Om hun voortbestaan te waarborgen en belangen veilig te stellen, verzamelen ze zo veel mogelijk macht. Dat is wat de Russen momenteel doen in het Noordpoolgebied, en hun (atoom)ijsbrekers spelen een cruciale rol in het spel om de macht in deze regio. Het veiligheidsdilemma voorspelt dat landen met een geostrategisch belang in hetzelfde gebied zich bedreigd voelen en reageren met een uitbreiding van hun militaire aanwezigheid. De opschaling van militaire activiteiten maakt het gebied echter niet veiliger. Voorlopig slaat de regionale machtsbalans door in het voordeel van de Russen. NAVO-lidstaten als de VS, Canada en Denemarken hebben ook militaire bases in hun arctische zones, maar voor militaire operaties moeten ze de steun van een sterke ijsbrekervloot missen. •

.....