



Nederland boven de poolgrens

Samenwerken voor een duurzame ontwikkeling





Colofon

Titel rapport: Nederland boven de poolgrens. Samenwerken voor een duurzame ontwikkeling.
Auteurs: Lanters, R.L.P, Smits, C., Strietman, W.J.S. & Huber, E.
Opdrachtgever: Ministerie van Buitenlandse Zaken met bijdragen van het Nederlandse bedrijfsleven
Jaar: 2016
Contact: ronald.lanters@wing.nl

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Uitbreiding netwerk en innovatieagenda's TKI's	3
2.1.	Inleiding	3
2.2.	Arctic shipping	3
2.3.	Visserij	4
2.4.	Aanpak TKI's	5
2.5.	Doelstelling	5
2.6.	Activiteiten	5
2.7.	Resultaten	5
3.	Nederland en het Arctisch gebied	6
3.1.	Inleiding	6
3.2.	Respondenten enquête	6
3.3.	Huidige situatie	7
3.4.	Omvang en type activiteiten	9
3.5.	Toekomstbeeld	9
3.6.	Samenwerkingsverbanden	11
3.7.	Conclusie	11
4.	Case Study ontwikkeling Arctische haven	12
4.1.	Inleiding	12
4.2.	Arctische havenontwikkeling	13
4.3.	Mogelijke locaties	13
4.4.	Financieel commitment bedrijfsleven	14
5.	Advies over een duurzame overlegstructuur tussen Nederlandse partijen	15
5.1.	Inleiding	15
5.2.	Voorstel toekomstige organisatie en inrichting van de DAC	16

1. Inleiding

De Dutch Arctic Circle (DAC) is een zich ontwikkelend netwerk dat in 2014 als privaat initiatief is gestart met een financiële bijdrage van Stichting Nederland Maritiem. Het secretariaat wordt uitgevoerd door Wing. Het initiële doel was om de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden die actief bezig zijn met het Arctisch gebied met elkaar in verbinding te brengen. Dat heeft geleid tot een actief platform waar de spelers elkaar goed hebben leren kennen. Daarbij is dat traject ook een zoektocht geweest naar een gemeenschappelijk vertrekpunt van alle betrokkenen op de toekomstige economische ontwikkelingen in het Arctisch gebied.

De basisgedachte achter de Dutch Arctic Circle

Door klimaatverandering wordt het Noordpoolgebied toegankelijker; de verwachting is dat het economisch gebruik (olie- en gas, scheepvaart, visserij, toerisme) zal toenemen. Tegelijkertijd is dit gebied ecologisch kwetsbaar. De klimatologische en ecologische stellen extra eisen aan het uitvoeren van (economische) activiteiten.

Binnen de Dutch Arctic Circle (DAC) bundelen het Nederlandse bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid hun kennis, kunde en ervaring. Dit doen zij door informatie uit te wisselen, elkaar beter te leren kennen en waar nodig activiteiten en plannen op elkaar af te stemmen. Nederland heeft internationaal gezien een sterke positie met haar track record op het gebied van Arctische kennis en maritiem ondernemerschap. De ambitie van de DAC is om een beter begrip te ontwikkelen van het Arctisch systeem en de (on)mogelijkheden om daar veilig, sociaal en ecologisch verantwoord te kunnen ondernemen.

Het uiteindelijke doel is het enerzijds het waarborgen van een goede bescherming van het gebied en anderzijds kansen creëren voor het Nederlandse bedrijfsleven en kenniscluster. Daarbij initiëren de partijen (publiek-private) projecten om kennis op te bouwen, toe te passen en daarvan te leren. En om de ervaringen door te vertalen naar beleid, zoals het inzetten op hogere internationale standaarden het realiseren van een 'level playing field'. De DAC kan zo ook bijdragen aan de positie van Nederland als waarnemer bij de Arctic Council.

Met de ontwikkeling van de nieuwe Polaire Strategie gaf het ministerie van Buitenlandse Zaken te kennen behoefte te hebben om meer grip te krijgen op de wijze waarop het Nederlands onderzoek in de Arctic wordt vormgegeven. De mogelijkheid van publiek-private samenwerking bij het opzetten van nieuwe kennisprogramma's is hiervoor een extra motivatie geweest. Het ministerie heeft vervolgens aan Wing en Royal HaskoningDHV gevraagd om:

1. Arctische input aan de innovatie-agenda's van de diverse TKI's te leveren;
2. Kennisvragen te inventariseren die passen in het NWO polair wetenschappelijk onderzoeksprogramma;
3. Het draagvlak voor financieel commitment van geïnteresseerde bedrijven te onderzoeken;
4. Te adviseren over een duurzame organisatie voor een overlegstructuur tussen bedrijven, overheid, kennisinstellingen en wellicht NGO's.

In hoofdstuk 2 vindt u nadere informatie van de inzet die gepleegd is om tot een verdere ontwikkeling van de kennisagenda te komen.

In de analyse van de ontwikkeling rondom het Noordpoolgebied is duidelijk geworden dat de mogelijkheden voor economische activiteiten als toerisme, scheepvaart en visserij door de klimaatverandering snel toenemen. In deze opdracht is dan ook expliciet het verzoek gedaan om te verkennen of de DAC met deze sectoren kan worden verbreed. In hoofdstuk 3 treft u het resultaat van de verkennende gesprekken met deze sectoren.

Voor de ontwikkeling van de nieuwe Polaire Strategie en het reserveren van publieke middelen voor de uitvoering is het ook belangrijk om het belang van het Noordpoolgebied voor Nederland beter in beeld te krijgen. Daarvoor is een enquête uitgezet onder leden van het DAC netwerk. De resultaten daarvan ziet u in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 is de ontwikkeling van een case study beschreven. Deze case study is opgesteld met als doel om aan de hand van een concreet voorbeeld de Arctische kennisagenda verder te uit te werken en de kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven scherper in beeld te krijgen. Tevens is het draagvlak bij het bedrijfsleven verkend om actief in een dergelijke case study te participeren.

Tot slot wordt dit rapport afgesloten met een advies over de duurzame toekomstige organisatie van de DAC.

2. Uitbreiding netwerk en innovatieagenda's TKI's

2.1. Inleiding

Een van de onderdelen van deze opdracht was de intentie om het netwerk van bedrijven en instellingen aangesloten bij de DAC uit te breiden naar de terreinen van transport, visserij en toerisme.. In dit hoofdstuk staat een weergave van de gesprekken met deze betrokken partijen. Aansluitend beschrijven we welke activiteiten zijn uitgevoerd om vanuit de DAC aansluiting te vinden op de innovatieagenda's van de voor de DAC relevante TKI's: Deltatechnologie en Maritiem, en wat daarvan de resultaten zijn.

2.2. Arctic shipping

Wing werkt samen met het ministerie van Buitenlandse Zaken aan de ontwikkeling van het Nederlandse polaire beleid. Aan Eelco Leemans Maritime Consultancy is gevraagd om in het maritieme netwerk een aantal vertegenwoordigers te vragen welke activiteiten zij ondernemen, hoe zij de ontwikkelingen in het Arctisch gebied zien en welke wensen zij hebben m.b.t. ontwikkeling van activiteiten in het gebied. Hieronder staan korte samenvattingen van de gesprekken die Eelco Leemans gehouden heeft met 5 relevante personen. Hiervan is één gesprek op verzoek van de geïnterviewde persoon geanonimiseerd.

1. Verslag telefoongesprek met Sibrand Hassing, Fleet Director Holland America Line (HAL): De markt voor vakantiereizen naar poolgebieden groeit, HAL speelt daarop in. Schepen van HAL zijn groot en niet geschikt om echt in het ijs te varen, omdat zij geen ijsversterking hebben. Wel komt HAL in gebieden waar gletsjers in zee stromen, bv. in Alaska en Groenland (alleen het zuidelijk deel). Andere organisaties doen meer aan expeditie-reizen, zoals Oceanwide. Zij gebruiken daarvoor kleinere schepen zoals de MV Ortelius (< 100m, max 116 passagiers, minder dan 1/10e van de capaciteit van de HAL schepen). De schepen van Oceanwide zijn speciaal gebouwd en uitgerust voor varen in ijs. HAL is tevreden met de Polar Code en wil graag doorgaan met activiteiten aan de rand van de poolgebieden.
2. Verslag gesprek met Bart Robberecht, NoBeach reizen: Onze klanten willen vooral exclusiviteit en geen massatoerisme. Het Arctisch gebied (bv. Groenland) leent zich daar goed voor, maar dan moet de infrastructuur wel van goede kwaliteit zijn. Energievoorziening moet bijvoorbeeld gegarandeerd zijn. Toerisme in het Arctisch gebied zal altijd een nichemarkt blijven en dat is juist goed.
3. Verslag telefoongesprek met Niels van de Minkelis, beleidsmedewerker Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR): De KVNR heeft een actieve rol gespeeld bij de ontwikkeling van de Polar Code, de regelgeving van de IMO over varen in poolgebieden (Arctic + Antarctic). Bij die ontwikkeling heeft de KVNR een aantal van haar leden nauw betrokken, waaronder HAL, Spliethoff, Van Oord Nederland en Ocean Wide. Vanwege de verschillen tussen de werkwijze en vaargebieden van de aangesloten rederijen, is het lastig om een eenduidig wensenlijstje te geven voor de Nederlandse vloot. Voor kleine schepen als de vloot van Oceanwide is een verbod op het gebruik van stookolie bijvoorbeeld geen probleem, maar bij grote schepen betekent dat een flinke investering. De KVNR vindt in het algemeen de huidige regels die de Polar Code stelt, toereikend. Wij zijn voor een actieve rol van Nederland in de Arctic Council en de IMO.

4. Verslag telefoongesprek met Hetty Kock, beleidsmedewerker I&M en vertegenwoordiger van Nederland bij het opstellen van de Polar Code: Activiteiten van Nederland in de NSR zijn nu vrijwel nihil, wel varen er veel Nederlandse schepen in de Oostzee, een belangrijk handelsgebied voor Nederland. In de winter ligt daar ook veel ijs en de helft van de Nederlandse vrachtvloot heeft enige mate van ijsversterking, dus er is veel ervaring met varen in ijs. Er bestaan verschillende klassen van ijsversterking (bv Zweeds-Fins of Russisch), de bedoeling is dat daarin uniformiteit komt. Bij ijsversterking spelen o.a. soort schip, vaargebied, ijsdikte en ijsbedekking een rol. De Polar Code geldt nu voor SOLAS schepen en wordt ingevoerd op 1 januari 2017. Er komt mogelijk ook een Polar Code voor niet-SOLAS schepen (<400GT), maar omdat daar grote diversiteit in is (expeditie-schepen, vissersschepen, jachten, sleepboten etc.), zal het niet eenvoudig zijn om iedereen op één rij te krijgen.

5. Verslag telefoongesprek vertegenwoordiger Nederlandse rederij: activiteiten in het Arctisch gebied zijn nu nog incidenteel. Momenteel is het zeker geen gemakkelijke opgave en er zijn hoge kosten voor inhuur van Russische ijsbrekers. Sterke regulering is wenselijk, Polar Code is daar een voorbeeld van, maar had best nog scherper kunnen zijn – bv. met een verbod op gebruik van stookolie. Positie van Rusland is nu vooral faciliteren (ijsbrekers, SAR etc.). Rusland was één van de landen die verbod op stookolie dwarsboomde bij de IMO. Lijkt erop dat Rusland volledig inzet op economische ontwikkeling van Arctic en daarin een grote rol voor zichzelf ziet. Nederland mag best zijn zorg uitspreken over gebrek aan niveau van milieubescherming. Over specifieke milieuvraagstukken: het is bijvoorbeeld beter om afval aan boord te houden (i.p.v. afgifte in een Russische haven) en om het daarna af te geven in een haven (bv. Europa) met verantwoord afvalbeheer. Schepen proberen zo weinig mogelijk Ballastwater mee te nemen, want vaak is het zoet water wat in het ijs bevriest, zodat ook leidingen etc. kapot kunnen vriezen.

2.3. Visserij

De koepelorganisatie voor de grote reders is the Pelagic Trawler Fleet Association. Zij hebben nog geen uitgestippelde visie op de ontwikkelingen in het noordpoolgebied en laten dat vooralsnog even bij de leden. Maar het onderwerp leent zich wellicht wel voor een verdere verkenning. Van deze leden is gesproken met Kees Taal, van Visserij Maatschappij W. van der Zwan & Zonen B.V

Van der Zwan & Zonen is één van de 4 grote Nederlandse bedrijven met trawlerschepen die wereldwijd vissen op diverse pelagische bestanden. Zij zijn aangesloten bij de Pelagic Freezer trawler Association (PFA). De visserijvloot beweegt zich in de noordelijke wateren steeds verder noordwaarts. Bestanden schuiven op met de opwarming van het zeewater. Nu is er veel visserij bij Faeröer, ten noorden van Noorwegen en IJsland. De visserij ondervindt weinig steun van Nederland en de EU om in de onderhandeling met deze landen voldoende toegang te houden en te krijgen tot deze visserijgronden.

De Arctic biedt een grote visserijpotentie voor de toekomst. Van der Zwan & Zonen zet nu niet actief in op het verkrijgen van toegang te krijgen tot de Arctic vanwege de heersende publieke en politieke opvattingen over de exploitatie van dit gebied. Het bedrijf wil imago-schade voorkomen en exploreert de kansen daar verder niet actief (volgen wel wat er gaande is).

De blik van dit bedrijf is nu meer gericht op Antarctica. Daar zwemt meer dan 500 miljoen ton krill rond. Als de visserij daar 10 miljoen ton van zou mogen opvissen, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de eiwitbehoefte van onze groeiende wereldbevolking, zonder dat het ecosysteem daar zichtbaar of meetbaar last van heeft. Men ziet daar wel ruimte om op een duurzame wijze en met publieke instemming een visserij te ontwikkelen.

Als de publieke opinie en de overheid een meer open houding gaat aannemen ten aanzien van een duurzame benutting van de natuurlijke hulpbronnen van het noordpoolgebied, dan zal dit bedrijf deze kans verder willen exploreren en oppakken. Als aan zo'n visserij van de toekomst vanuit milieuoverwegingen hoge eisen worden gesteld ten aanzien van bijvoorbeeld scheepswanden, brandstof (LNG) of anderszins dan behoort zelfs nieuwbouw van een schip tot de mogelijkheden.

2.4. Aanpak TKI's

De rode lijn in de prognoses van het bedrijfsleven voor de komende tien jaar is, in tegenstelling tot de huidige conjunctuur, een verwachte toename van economische activiteit in verschillende vormen. Binnen het maritieme cluster is de Arctic van grote economische waarde. Dit blijkt o.a. uit cijfers van de Maritieme Monitor, waarin berekend is dat ongeveer 10% van alle Nederlandse maritieme activiteiten betrekking hebben op de Arctic. Hiermee vertegenwoordigen zij een productiewaarde van ongeveer €750 miljoen euro. Daarbij wordt gesproken over een zich op termijn sterk ontwikkelende business met een groeiende behoefte aan "poolexpertise" en invloed in de regio.

Een belangrijk aanknopingspunt om deze poolexpertise te ontwikkelen is via PPS projecten die mede gefinancierd worden via de Topsector Water. Gedurende het project is daarom met betrokkenen besproken hoe de Arctische thema's in de (innovatie agenda's) van de TKI's Deltatechnologie en Maritiem een plaats kunnen krijgen. In dit hoofdstuk bespreken we kort de activiteiten en resultaten van dit projectonderdeel.

2.5. Doelstelling

Binnen dit projectonderdeel was het doel om steun verlenen aan (programmaraden voor de) de diverse betrokken TKI's om enerzijds Arctische thema's onderdeel te laten worden van de innovatie agenda's en anderzijds om te komen tot financieel commitment van bedrijven voor bijdragen aan deze onderzoeken.

2.6. Activiteiten

In de zomer van 2015 is contact geweest met de secretarissen van de TKI's Maritiem en Deltatechnologie, zowel vanuit de projectgroep als vanuit DAC leden zelf (in overleg met de projectgroep). Doel was om de Arctische thema's zoals die tijdens de verschillende DAC bijeenkomsten ter sprake zijn gekomen onderdeel te laten worden van de innovatie agenda's.

2.7. Resultaten

Ondanks herhaalde contacten en voorzetten zijn we er uiteindelijk niet in geslaagd om de Arctic specifiek in de hoofdstukken van de betrokken TKI's op te nemen. Wel hebben de betrokken secretarissen aangegeven dat de vier innovatiethema's (winnen op zee, schone schepen, slim en veilig varen en effectieve infrastructuur) voldoende aanknopingspunten bieden voor het uitvoeren van Arctische (PPS) projecten. Met deze aanwezige aanknopingspunten zijn wij ervan overtuigd dat cofinanciering vanuit de Topsector Water voor eventuele toekomstige samenwerkingsprojecten rondom Arctische thema's voldoende geborgd is.

3. Nederland en het Arctisch gebied

3.1. Inleiding

Om een beter beeld te krijgen bij de huidige activiteiten en toekomstambities van Nederlandse partijen in het Arctisch gebied, is er een enquête verstuurd naar 34 verschillende stakeholders. Dit hoofdstuk gaat nader in op de resultaten van de enquête. Hierbij wordt de huidige situatie geanalyseerd aan de hand van de geografische focus van Nederlandse stakeholders in het Arctisch gebied, de dienstengroepen waarin zij actief zijn en de omvang van de Arctische werkzaamheden. Daarnaast worden ook de toekomstambities van de Nederlandse stakeholders uiteengezet, waarbij wordt ingegaan op de meest belangrijke kennisthema's voor ontwikkelingen in de toekomst, uitbreidingsmogelijkheden van werkzaamheden in het Arctisch gebied en eventuele samenwerkingsmogelijkheden.

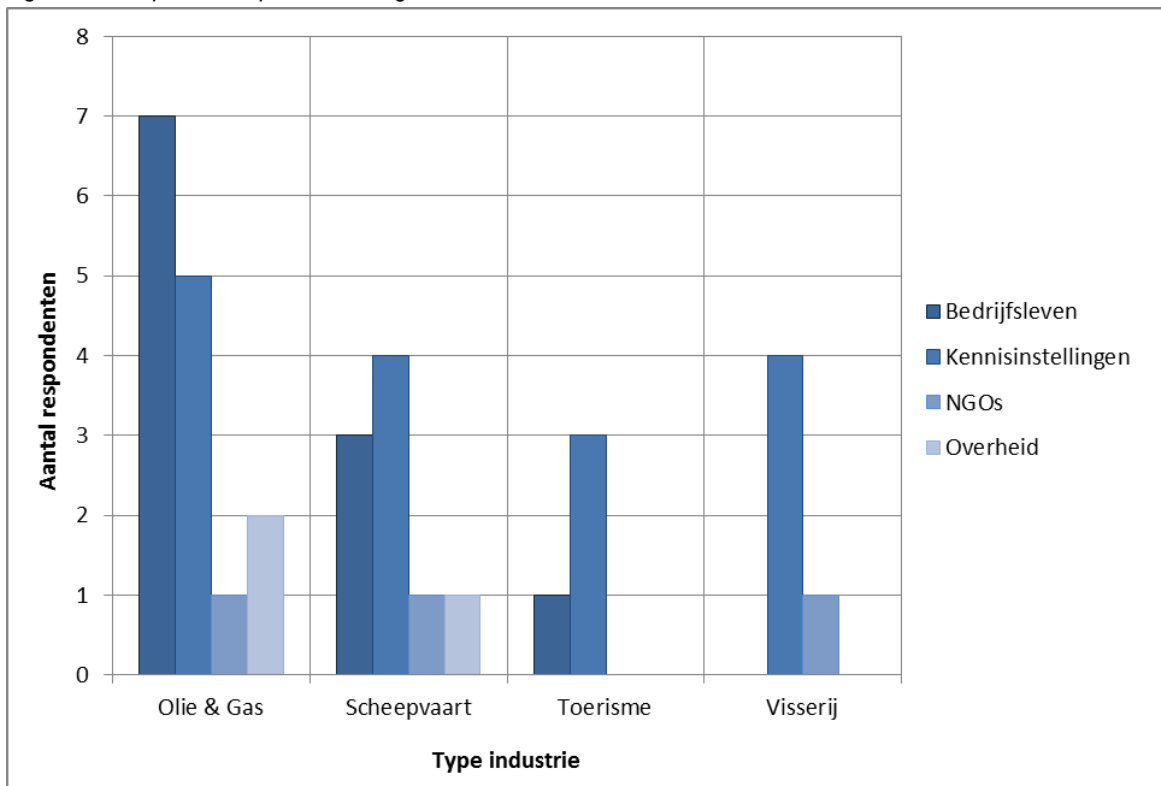
3.2. Respondenten enquête

De stakeholders betreffen het Nederlandse bedrijfsleven, kennisinstellingen, NGO's en overheid gerelateerde instanties. Tabel 1 geeft weer hoeveel verschillende stakeholders per categorie zijn benaderd en hoeveel personen de enquête hebben beantwoord. Figuur 3.1 laat zien in welke sectoren de respondenten van de enquête actief zijn (let op: een respondent kan in meerdere sectoren actief te zijn).

Tabel 3.1: Respondenten naar categorie

Sector	Bedrijfsleven	Kennisinstellingen	Ngo's	Overheid gerelateerd
Uitgenodigd	20	10	1	3
Beantwoord	10	8	1	3

Figuur 3.1: Respondenten per sectorcategorie



3.3. Huidige situatie

Het eerste deel van de enquête heeft als doel de huidige situatie in kaart te brengen als het gaat om de activiteiten van Nederlandse stakeholders in het Arctisch gebied.

Geografische focus

Nederlandse partijen hebben aangegeven dat Noorwegen (inclusief Spitsbergen) en Rusland de meest belangrijke landen zijn, gevolgd door Alaska (U.S.A.), Canada en Groenland (Denemarken) (zie Figuur 3.2).



Figuur 3.2: Geografische focus van Nederlandse partijen in het Arctisch gebied (gebaseerd op de gemiddelde scores van 21 respondenten)

Hierbij kan er een nuancering gemaakt worden in de antwoorden van de verschillende groepen stakeholders:

- **Bedrijfsleven:** Noorwegen (incl. Spitsbergen), Rusland en Canada worden alle drie zeer belangrijk gevonden, gevolgd door Alaska (U.S.A.) en Groenland (Denemarken) die beide het op één na hoogste scoren.
- **Kennisinstellingen:** Noorwegen (incl. Spitsbergen) wordt het meest belangrijk gevonden, gevolgd door Alaska (U.S.A.) en Canada op een gedeelde tweede plaats.
- **Ngo's:** Rusland wordt het meest belangrijk gevonden, gevolgd door Noorwegen (incl. Spitsbergen). Canada en Groenland (Denemarken) delen de derde plaats.
- **Overheid gerelateerd:** Noorwegen (incl. Spitsbergen), Rusland en Groenland (Denemarken) worden alle drie zeer belangrijk gevonden, gevolgd door Alaska (U.S.A) en Canada op een gedeelde tweede plaats.

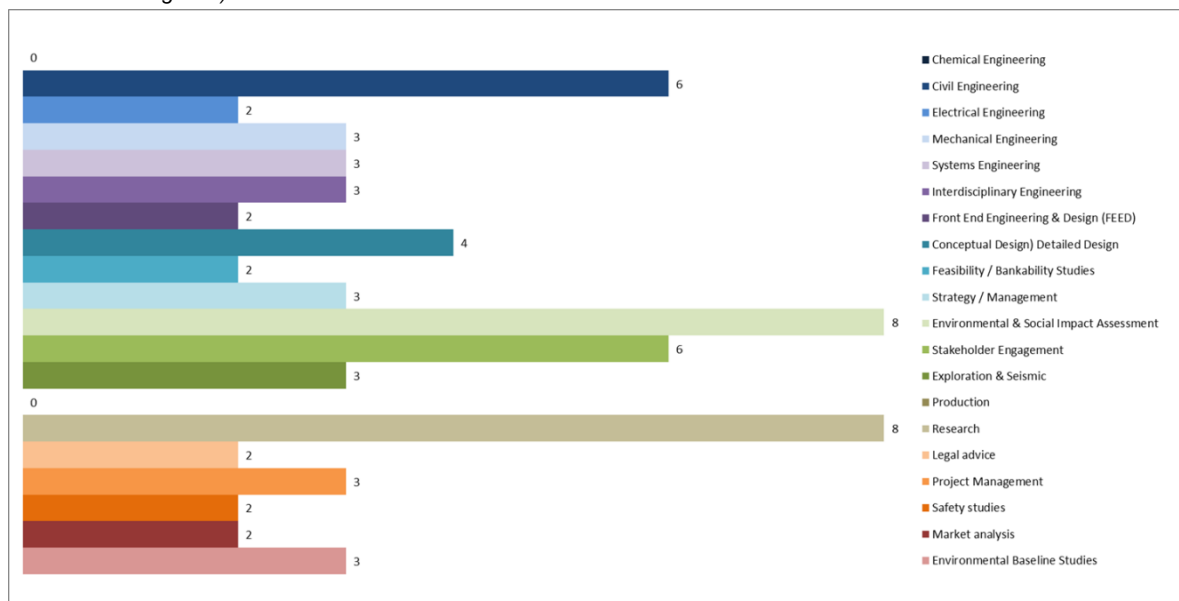
3.4. Omvang en type activiteiten

Om een beeld te krijgen van de omvang van de activiteiten die door Nederlandse stakeholders ondernomen worden in of met betrekking tot het Arctisch gebied, is de respondenten gevraagd aan te geven hoeveel mensen in hun organisatie zich bezig houden met Arctische werkzaamheden (uitgedrukt in Full Time Equivalent (FTE)). Uit de enquête is gebleken dat bij de meeste organisaties tussen de 2 en 25 FTE werkzaam is met betrekking tot activiteiten in het Arctisch gebied. De budgetten op jaarbasis voor deze activiteiten variëren tussen drie antwoordmogelijkheden, namelijk: <€100.000, tussen de €100.001 en €1.000.000, en tussen de €1.000.000 en €100.000.000 per jaar.

De activiteiten van de Nederlandse partijen houden zich vooral bezig met:

- Environmental & Social Impact Assessments (8)
- Research (8)
- Civil Engineering (6)
- Stakeholder Engagement (6)
- Conceptual Design / Detailed Engineering (4)

Figuur 3.3: Dienstengroepen waarin Nederlandse partijen actief zijn in het Arctisch gebied (let op: iedere respondent mocht meerdere antwoorden aangeven)



3.5. Toekomstbeeld

Het tweede deel van de enquête heeft als doel om in kaart te brengen hoe Nederlandse partijen denken dat hun toekomstige activiteiten zich in het Arctisch gebied ontwikkelen. Een meerderheid van de respondenten (16 van de 22) heeft hierbij aangegeven te verwachten dat zij hun activiteiten in het Arctisch gebied gedurende de komende 10 jaar zullen uitbreiden. Vijf partijen hebben aangegeven het niet te weten en één partij vanuit het bedrijfsleven heeft aangegeven niet te verwachten dat haar activiteiten zullen toenemen.

Kennisthema's

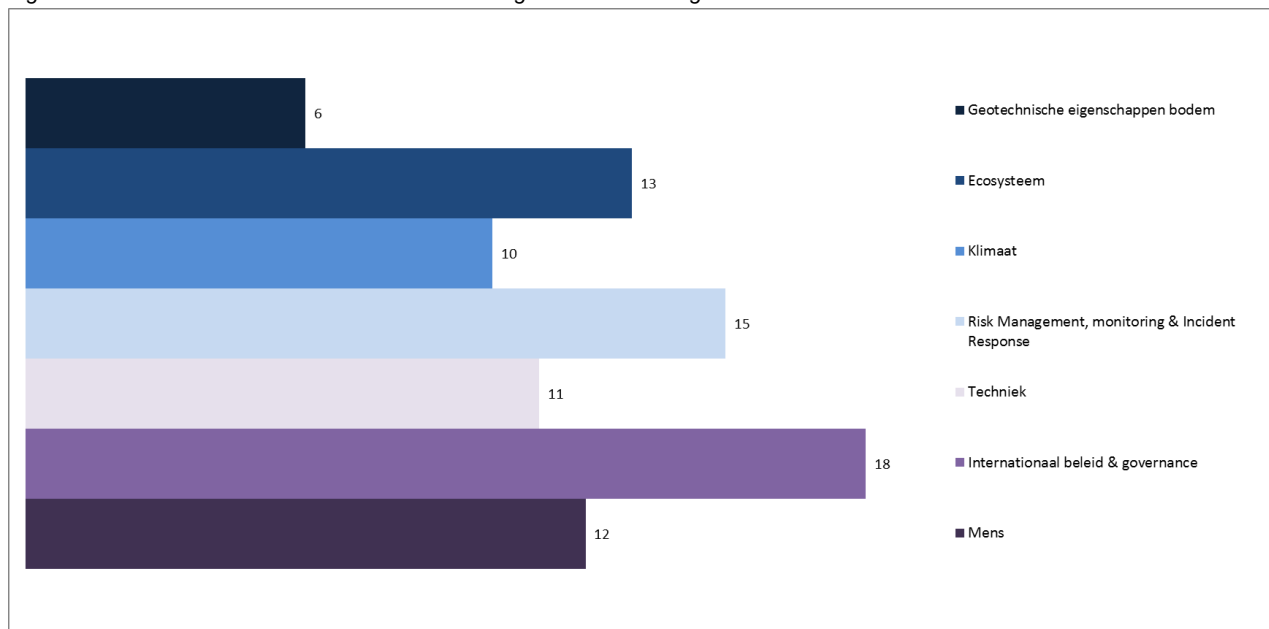
Kennis is nodig om het Arctisch gebied naar de toekomst toe duurzaam te ontwikkelen. Tijdens de Dutch Arctic Circle bijeenkomst van 10 juni 2015 zijn een zevental kennisthema's geformuleerd waar Nederlandse stakeholders een rol bij kunnen spelen in het Arctisch gebied. Deze kennisthema's zijn:

- Geotechnische eigenschappen van de bodem;
- Ecosysteem;
- Klimaat;
- Risk management, monitoring & incident response;
- Techniek;
- Internationaal beleid & governance; en
- Mens.

Een gedetailleerd overzicht van de specifieke kennisvragen die per thema zijn gedefinieerd is beschikbaar in verslag van bijeenkomst van 10 juni 2015 (bijlage 2).

Tijdens de enquête is aan alle partijen gevraagd welke van de bovengenoemde kennisthema's verder ontwikkeld moeten worden om duurzame ontwikkeling van het Arctisch gebied mogelijk te maken. Hierbij mochten respondenten meer dan één thema opgeven. Uit de resultaten blijkt dat het thema internationaal beleid & governance hierin het meest belangrijk wordt gevonden, gevolgd door Risk management, monitoring & incident response, en kennis over het ecosysteem (zie Figuur 3.4).

Figuur 2.4: Kennisthema's voor duurzame ontwikkeling van het Arctisch gebied



3.6. Samenwerkingsverbanden

Ook is verkend of partijen openstaan voor samenwerking om deze kennisthema's verder te ontwikkelen en zo ja, met welke partijen dan een samenwerkingsverband interessant gevonden wordt. Uit deze verkenning is gebleken dat bijna iedere partij open staat voor samenwerking en dat deze wens van samenwerking de eigen sector overstijgt. Zo willen bedrijven samenwerken met kennisinstellingen en vice versa. Wat daarnaast opvalt, is dat een aantal kennisinstellingen en overheid gerelateerde partijen ook expliciet aangeeft samen te willen werken met partijen buiten Nederland, uit het Arctische gebied. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de Arctic Council, Norwegian Polar Institute, Akvaplan-Niva en andere gevestigde Arctische namen.

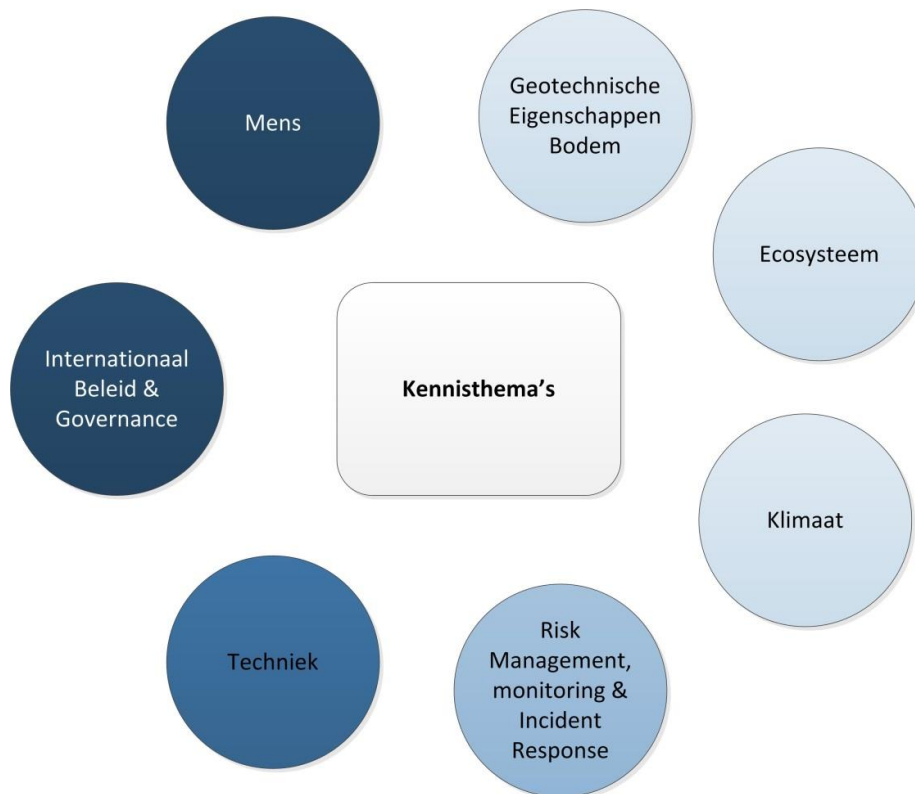
3.7. Conclusie

De enquête verschaft een representatief beeld van de Nederlandse activiteiten en toekomstambities in het Arctisch gebied. Op basis van de resultaten is de verwachting dat de Nederlandse focus vooral ligt op Rusland en Noorwegen (inclusief Spitsbergen), gevolgd door Alaska (U.S.A.), Canada en Groenland (Denemarken). Niet toevalligerwijs focust Nederland zich op de vijf Arctische kuststaten, allen gelegen aan de Arctische Oceaan. Dit sluit aan bij de mariene kennis en expertise die er in Nederland is. Bovendien is het de verwachting dat de economische activiteiten zoals visserij, toerisme, scheepvaart en eventueel olie en gas zullen uitbreiden in de kustzones. Dit brengt niet alleen economische kansen met zich mee, maar verhoogt ook de vraag naar kennis op het gebied van ecologie, risico's en internationale afstemming.

4. Case Study ontwikkeling Arctische haven

4.1. Inleiding

Tijdens de Dutch Arctic Circle bijeenkomst van 10 juni 2015 zijn er door vertegenwoordigers van het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstellingen een aantal kennisthema's rondom ontwikkelingen in het Arctisch gebied geformuleerd (zie Figuur 4.1). Binnen elk thema zijn tijdens de bijeenkomst ook relevante (wetenschappelijke) kennisvragen gedefinieerd waar Nederlandse partijen een rol in kunnen spelen (zie bijlage 3? voor een gedetailleerd overzicht).



Figuur 4.1: Kennisthema's

Naar aanleiding van de DAC bijeenkomst is het idee ontstaan om gezamenlijk een kennisontwikkelingsagenda op te stellen. De samenwerking tussen partijen van verschillende sectoren is gebaat bij een concrete case study op basis waarvan de kennis en expertise ontwikkeld kan worden. Een dergelijke case study kan dienen als:

- Showcase voor Nederlandse kennis en expertise in het Arctisch gebied en overige gebieden;
- Versterking van bestaande en het ontwikkelen van nieuwe samenwerkingsverbanden, zowel op nationaal als internationaal niveau;
- Uitbreiding van Arctische kennis in relevante kennisvelden.

Als onderdeel van dit project hebben Royal HaskoningDHV en Wing samen met een aantal vertegenwoordigers van het Nederlands bedrijfsleven de mogelijkheden voor een dergelijke case study nader onderzocht. De resultaten en kansen op financieel commitment vanuit het bedrijfsleven worden in dit hoofdstuk verder toegelicht.

4.2. Arctische havenontwikkeling

Tijdens de DAC bijeenkomst van 10 juni 2015 zijn drie potentiële case study onderwerpen genoemd: gravity based structures, pijpleidingen en een Arctische haven. Er is gekozen om de haalbaarheid van de case study met als onderwerp Arctische haven verder te onderzoeken, om de volgende redenen:

- **De haven als verbinding tussen land en zee:** Havens worden niet alleen gebruikt om goederen zoals olie, gas of vis naar land te voeren, maar zijn er ook om goederen zoals mineralen vanuit het achterland naar de rest van de regio / wereld te vervoeren;
- **Verschillende economische sectoren komen samen:** In havens komen verschillende offshore industrieën zoals olie en gas, visserij, scheepvaart en toerisme samen. Met dit onderwerp is de case study dus interessant voor veel verschillende partijen;
- **Een ontmoetingsplek voor stakeholders:** Havens zijn belangrijk voor de lokale en/of landelijke economie en hebben daarom de aandacht van lokale en nationale overheden. Tegelijkertijd is het ook een plek waar lokale bedrijven en samenlevingen in contact komen met de internationale private sector;
- **License to Operate:** Havens zorgen ervoor dat nieuwe gebieden en hun potentieel ontsloten worden. Dit zorgt ook voor een discussie over de balans tussen economie en ecologie;
- **Economische kansen:** Het is de verwachting dat haveninfrastructuur door het hele Arctisch gebied ontwikkeld gaat worden op korte tot middellange termijn. Deze ontwikkeling wordt niet (alleen) gedreven door mogelijke olie en gas activiteiten, maar eerder door scheepvaart, visserij, toerisme, mijnbouw op land en search & rescue activiteiten.

4.3. Mogelijke locaties

In het Arctisch gebied zijn er vijf kuststaten, te weten: Rusland, Alaska (U.S.A.), Canada, Groenland (Denemarken) en Noorwegen (incl. Spitsbergen). Tijdens een overleg met vertegenwoordigers van het Nederlands bedrijfsleven is een keuze gemaakt voor de locatie van bovengenoemde case study. Dit is gebeurd aan de hand van de volgende criteria:

- **Commercieel perspectief:** Dit betreft de commerciële kansen die in de komende 10 à 20 jaar verwacht worden. Daarbij moet worden opgemerkt dat haveninfrastructuur normaliter voor een levensduur van ~40 jaar wordt ontworpen;
- **Houding:** Dit betreft zowel de houding van het Arctische land ten opzicht van een Nederlands initiatief, alsook de houding van de Nederlandse maatschappij ten opzichte van het Arctische land;
- **Relevantie kennisthema's en doelstellingen:** Dit betreft de vraag of de locatie genoeg uitdagende kenmerken in zich heeft om de gedefinieerde kennisvragen te kunnen onderzoeken.

De uitkomsten van deze analyse zijn samengevat in Tabel 4.1.

Tabel 3.1: Analyse van de Arctische landen op basis van de keuzecriteria

Land	Commercieel	Houding	Kennisthema's
Rusland	Hoge score vanuit commercieel perspectief	Onderwerp van de huidige politieke spanningen	Adresseert veel thema's, maar de bereidheid en beschikbaarheid van data is laag
Noorwegen	Commercieel interessant, maar de haveninfrastructuur is al aanwezig	Heeft een ver ontwikkelde kennissector van zichzelf en de vraag is of Nederland welkom is	Geen volledige dekking van alle thema's door de afwezigheid van zeeijs/ijsbergen, en veel natuurlijke havens beschikbaar
Groenland	Commerciële kansen zullen toenemen, maar nog niet op een grote schaal. Op de lange termijn is er een groot potentieel door de rijkdom aan grondstoffen	Groenland zoekt naar manieren om haar economie te diversifiëren en een dergelijke case study kan daarbij interessant zijn	Groenland is een uitdagende locatie voor alle thema's, maar er zijn veel natuurlijke havenlocaties beschikbaar
Canada	Er zijn commercieel interessante mogelijkheden, maar er is ook al veel haveninfrastructuur aanwezig.	De houding van Canada t.o.v. Nederland is positief, maar de Canadese markt is voor Nederlandse partijen gemakkelijk toegankelijk	Canada's meest noordelijke provincies hebben voldoende uitdaging, maar in veel delen zijn natuurlijke havenlocaties beschikbaar
Alaska	Ondanks dat er zich veel commerciële voordoen, zijn deze moeilijk te benaderen voor Nederlandse partijen	De Amerikanen zitten niet noodzakelijkerwijs te wachten op Nederlandse inbreng in Alaska	De noordzijde van Alaska bidet voldoende uitdaging voor alle kennisthema's

Op basis van deze analyse is ervoor gekozen om Groenland (Denemarken) als locatie te nemen voor de Arctische havenontwikkeling als case study.

4.4. Financieel commitment bedrijfsleven

Ondanks het enthousiasme voor de case study, het onderwerp en de mogelijkheden die de gekozen locatie biedt, is gebleken dat er op korte tot middellange termijn onvoldoende financieel commitment vanuit het bedrijfsleven is te realiseren. De succesvolle ontwikkeling van een gedegen kennisprogramma vraagt om een substantiële investering van geld en middelen. Op dit moment biedt de wereldeconomie, inclusief de lage grondstofprijzen, niet de juiste randvoorwaarden om een dergelijke investering te verantwoorden. Bij afwezigheid van financieel commitment vanuit het bedrijfsleven is er geen solide basis voor de verdere ontwikkeling van een kennisprogramma tezamen met Nederlandse kennisinstellingen en het Arctische gastland. Mocht de (economische) situatie in de toekomst veranderen, dan zijn partijen bereid om hun standpunt te heroverwegen.

5. Advies over een duurzame overlegstructuur tussen Nederlandse partijen

5.1. Inleiding

De nieuwe polaire Strategie en bevindingen van de diverse verkenningen vanuit deze opdracht zijn op 15 juni 2016 teruggekoppeld en besproken in een druk bezochte DAC meeting bij Buitenlandse Zaken. Het verslag van deze bijeenkomst treft u aan in Bijlage 1. De bijeenkomst onderstreepte de brede belangstelling voor de ontwikkelingen in het noordpoolgebied en laat zien dat het goed is om na te denken over het vervolg van de DAC.

De Dutch Arctic Circle heeft zich ontwikkeld tot een levendig en uitgebreid netwerk. Inmiddels zijn er bijna 100 mensen in beeld die in meer of mindere mate actief met de DAC verbonden zijn. De subsidie van Stichting Nederland Maritiem was bedoeld om nieuwe ontwikkelingen aan te jagen. Nu de DAC zich tot een gevestigd netwerk heeft ontwikkeld is voor de toekomst een meer bestendige vorm van ondersteuning gewenst.

De rol en positie van de natuurorganisaties is in het huidige netwerk een punt van aandacht, zij zijn niet altijd actief aanwezig geweest. De ervaring van 15 juni jl. leert dat een partij als het Wereldnatuurfonds een belangrijke bijdrage kan leveren aan het gesprek op nationaal en internationaal niveau. Zo'n constructieve bijdrage kan de DAC versterken. Het houdt de partijen ook scherp en verbreedt de discussie. Het hangt wel sterk af van het type NGO hoe men de deelname ervaart. Zeker als ook de overheid medefinancier wordt van het vervolg dan is een vorm van betrokkenheid van NGO's in de DAC wenselijk.

De DAC wil naast een netwerkorganisatie en vraagbaak ook aanjager zijn van initiatieven. Deze initiatieven hebben zich in de voorgaande periode gericht op de ontwikkeling van een kennisagenda en de showcase voor het Nederlandse bedrijfsleven. Maar er is natuurlijk meer mogelijk. Zowel vanuit het beleid als de nieuw aangesloten economische sectoren is de verwachting dat nieuwe vragen en thema's geagendeerd zullen worden. Uit de enquête (hoofdstuk 3) bleek al dat risico management, internationaal beleid en governance en kennis van ecosysteem als belangrijkste kennisvelden worden gezien. Dat sluit goed aan op de kennisagenda zoals die binnen de DAC ontwikkeld wordt (zie ook Bijlage 2). Zonder de bredere kennisvragen uit het oog te verliezen bleek tijdens de recente bijeenkomst van juni dat onderstaande vragen de aandacht hebben van de partijen:

- Hoe komen we op internationaal niveau tot hogere standaarden voor duurzaam ondernemen in het Arctisch gebied? Welke stappen kunnen daarvoor gezet worden, en door wie?
- Op welke wijze is het mogelijk om duurzaam en veilig te kunnen varen in het Arctisch gebied? Welke stappen kunnen daarvoor gezet worden, en door wie?
- Wat voor stappen dienen er gezet te worden binnen trainingen en opleidingen op het gebied van veilig werken en handelen, milieu en gezondheid?

De DAC kan een platform bieden waarin deze en andere vragen aan de orde kunnen worden gesteld. Ook kan binnen de DAC een impuls worden gegeven aan de publiek-private samenwerking en kan verder worden gewerkt aan de ontwikkeling en uitvoering van een gemeenschappelijke kennisagenda.

5.2. Voorstel toekomstige organisatie en inrichting van de DAC

De DAC heeft zich ontwikkeld naar een gevestigd platform. De financiering van dit netwerk is echter niet structureel geregeld. Nu ook in de nieuwe Polaire Strategie voor de periode 2017-2020 de DAC wordt genoemd als relevant overlegplatform, lijkt dit een goed moment om de toekomstig van de DAC bestendig in te richten. Het voorstel is om de DAC gelaagd te organiseren en financieren. We bieden een basisstructuur en daar kan door initiatieven van de partijen op worden voortgebouwd.

1. De basis

Onderhoud van netwerk, waarbij partijen in de gelegenheid worden gesteld elkaar te ontmoeten. Zowel offline als in een online omgeving. Wij gaan uit van twee grotere fysieke bijeenkomsten en de permanente beschikbaarheid van een projectpagina waar leden informatie kunnen ophalen, vragen kunnen stellen en de Arctische agenda binnen handbereik hebben.

2. Reflectieplatform en vraagbaak

Deelnemers aan de DAC kunnen er met concrete vragen terecht en om informatie vragen. De overheid kan een beroep doen op de partijen voor informatie en advies.

3. Verdiepende onderzoeken

Deelnemers aan het platform kunnen specifieke netwerkpartners benaderen om in een subgroep verdiepende vragen en projecten op te pakken. Het initiatief daarvoor ligt primair bij de deelnemende partijen, maar de DAC heeft natuurlijk een signalerende en aanjagende? functie als het gaat om het adresseren van onderwerpen van gemeenschappelijk belang.

Wing ziet zich als onafhankelijk gespreksleider en als drager van het DAC netwerk. Wing laat zich daarbij ondersteunen door Wageningen Economic Research (voorheen LEI) en Royal HaskoningDHV. Wing neemt met de beide partners het initiatief om in afstemming met de overheid en andere betrokken partijen te onderzoeken of een meer structurele financiering en ondersteuning van het DAC netwerk mogelijk is. Veel deelnemende partijen hebben aangegeven de continuering van dit netwerk op prijs te stellen.