

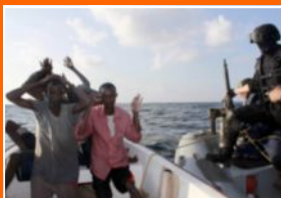
De Marine, business case of beauty case?

Input voor het debat in het kader van de 5e Johan de Witt Lezing

Een uitdagend en
prikkelend debat over ...



de Marine en de politiek



de Marine en de economie



de Marine en de mens



JWL
2014

Johan de Witt
Lezing 2014



De Marine, business case of beauty case?

KIM Alumni Vereniging (KIMAV)

Stichting Pugno Pro Patria in Mare (P3M)

Auteurs: Ewold de Bruijne, Rob van Doorn, Robin Middel

© 2014 De KIM Alumni Vereniging (KIMAV) en Stichting Pugno Pro Patria in Mare (P3M) behouden zich alle rechten voor. Geen enkel onderdeel van deze uitgave mag worden gereproduceerd of gepubliceerd in welke vorm dan ook, in print, microfilm, fotografie, of op enig andere manier zonder hun voorafgaande schriftelijke toestemming. De rechten van alle foto's zijn voorbehouden aan hun respectievelijke eigenaars.

Tekst en vormgeving: *Brightmen and Coolwords, Batenburg*

De Marine, business case of beauty case?

Input voor het debat in het kader van de 5e Johan de Witt Lezing

De Johan de Witt Lezing is een jaarlijks symposium over Bestuur en Leiderschap dat sinds 2009 wordt georganiseerd door en voor leden van de KIM Alumni Vereniging (KIMAV). Op uitnodiging van deze organisatie van actief dienende en elders actieve marineofficieren gaan Nederlandse opinieleiders met elkaar in debat over de (toekomstige) rol van de Nederlandse krijgsmacht in het algemeen en nut en noodzaak van de Koninklijke Marine in het bijzonder.

De 5e Johan de Witt Lezing is een co-productie van de KIM Alumnivereniging (KIMAV) en Stichting Pugno Pro Patria in Mare (P3M). Dit unieke symposium en netwerkevenement vindt plaats op donderdag 4 september 2014 in Rotterdam.



Inhoud

1	De Marine, business case of beauty case?	6
1.1	De marine en de politiek	6
1.2	De marine en de economie	6
1.3	De marine en de mens	7
2	In aanloop naar het debat...	8
2.1	De marine en de politiek	8
2.1.1	Operationele inzet	9
2.1.2	Operationele middelen	11
2.1.3	Financiële middelen	12
2.1.4	Machtsbalans	12
2.1.5	Visie op inzetbaarheid	13
2.2	De marine en de economie	15
2.2.1	Maritieme sector	15
2.2.2	Marinebouwcluster	16
2.2.3	Koopvaardij	17
2.2.4	Lokale economie	18
2.2.5	Europese economie	19
2.3	De marine en de mens	21
2.3.1	Teamgeest	21
2.3.2	Resultaat- en structuurgerichtheid	21
2.3.3	Conflictstijlen	21
2.3.4	Flexibel, daadkrachtig, oplossingsgericht, etc.	22
2.3.5	Historisch en cultureel besef	22
2.3.6	Vrouwen bij de Marine	23

1 De Marine, business case of beauty case?

Tijdens het de 5^e Johan de Witt Lezing onderzoeken we de maatschappelijke relevantie van de KM langs een drietal themalijnen: 1) De Koninklijke Marine en de politiek, 2) De Koninklijke Marine en de economie, 3) De Koninklijke Marine en de mens. Hieronder een korte uitwerking per thema.

1.1 De marine en de politiek

Het doet paradoxaal aan dat er structureel duidelijk sprake is van een politieke wil tot uitzendingen, terwijl tegelijk een continue drang tot bezuinigen de mogelijkheden beperkt. Van de totale overheidsbegroting van bijna 267 miljard euro gaat er nu 7,2 miljard euro naar Defensie. Het Commando Zeestrijdkrachten is 592 miljoen euro toegevoegd, oftewel minder dan een tiende deel van het totale Nederlandse defensiebudget (0,2% van alle Rijksuitgaven). De kosten hebben we daarmee haarscherp in beeld. Ondertussen waarschuwt de Amerikaanse president, Barak Obama, ervoor dat Europa op veiligheidsgebied voor zichzelf dient te zorgen. De militaire focus van de VS heeft zich verlegd naar Azië en de Stille Oceaan.

Debatvraag: Is er een rol voor de KM bij Nederlandse deelname aan internationale missies en zo ja: welke? Of kunnen we ook zonder?

1.2 De marine en de economie

Het Rotterdam voorop zijn de Nederlandse zeehavens de belangrij-

ste doorvoerpunten voor handelsgoederen, grondstoffen voor de Europese industrie en fossiele brandstoffen. Meer dan 80% van al het intercontinentale transport gaat over zee. Veel van de scheepvaartroutes gaan vlak langs, of dwars door instabiele regio's en conflictgebieden. De veiligheid op zee is op veel plekken in het geding. De maatschappij lijkt zich echter minder bewust (zeeblind?) van de verbintenis tussen de krijgsmacht en de economische factor van de maritieme sector.

Tegelijk menen kritische denkers dat de marine haar 'bestaansrecht' de komende 10-20 jaar (ook) zal moeten ontlenen aan bescherming van de planeet c.q. het milieu tegen de toenemende vervuiling van de oceanen en riffen alsmede de toestand van de poolkappen. Professionals in het internationaal recht ervaren het toenemende probleem dat landen niet in staat zijn om deze bescherming van onze planeet te handhaven. Internationale afspraken worden geschonden. Het beschermen van de oceanen dient dus nadrukkelijk meer dan alleen een ecologisch belang, ook veiligheid en economie lopen gevaar.

Debatvraag: Levert de KM een positieve bijdrage aan de Nederlandse economie? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet?

1.3 De marine en de mens

De Koninklijke Marine leidt haar personeel grotendeels intern op. Centraal staan competenties op het gebied van leiderschap, samenwerken in multifunctionele en teams en het functioneren onder stressvolle (soms zelfs levensbedreigende) omstandigheden. Maar ook professionele geweldstoepassing en het omgaan met stringente nationale en internationale wet- en regelgeving. Over het functioneren van onze (oud-) marinemensen valt allicht meer te zeggen. Een vorming als marineman of vrouw levert onze samenleving mogelijk meer op op sociaal, politiek, intellectueel en cultureel gebied dan menigeen denkt.

Debatvraag: Is er een toegevoegde waarde van KM-medewerkers in de vorm van 'aangeleerde' normen en waarden, arbeidsethos, kennis en ervaring?

2 In aanloop naar het debat...

Ter verdere oriëntatie en verdieping hebben wij beeldvormende informatie verzameld uit publieke bronnen. Uiteraard hebben we niet gestreefd naar volledigheid. Wij hopen echter dat dit dossier u prikkelt en uitdaagt om ook zelf actief deel te nemen aan de discussie.

2.1 De marine en de politiek

Onze zeestrijdkrachten vormen het kleinste Defensieonderdeel, met de minste financiële middelen. Daar tegenover staat dat marinepersoneel en middelen structureel operationeel worden ingezet ernstsituaties. In de afgelopen 15 jaar nam Nederland alleen al deel aan tientallen internationale missies¹ (waarvan verschillende nog altijd voortduren). Een (waarschijnlijk niet volledig) overzicht:

- 2000 Ethiopië, Eritrea, Djibouti, vredeshandhaving.
- 2001 Afghanistan, Kirgizië, VEA, wateren rond de Arabisch schiereilanden: operatie Enduring Freedom, internationale strijd tegen het terrorisme (loopt nog, afwikkeling)
- 2003 Bosnië, EUPM, vervolgens EUFOR Althea, daarna EUFOR IPU (loopt nog)
- 2003 Liberia, UNMIL, vredeshandhaving, inzet Hr.Ms. Rotterdam
- 2003 Kongo EUPOL en EUSEC, MONUC (nu MONUSCO), EUFOR (loopt nog)
- 2003 Macedonië, EUFOR Concordia en EUPOL Proxima. Ontwapening strijders, beveiliging verkiezingswaarnemers.

- 2004 Irak, onder andere inzet NL onderzeeboten voor verzamelen inlichtingen
- 2004 Curaçao en Bonaire, bijstand na orkaan Ivan
- 2004 Burundi, UNAMIS
- 2004 Jordanië, UNHAS
- 2004 Soedan, UNAMIS en UNMIS (loopt nog)
- 2005 Indonesië, Aceh Monitoring Mission EUAMM (loopt nog)
- 2006 Afghanistan, deelname aan internationale troepenmacht voor bescherming van bevolking en overheidsapparaat, hulp bij wederopbouw van het land (in afwikkellende fase)
- 2006 Egypte/Gaza EUBAM
- 2006 Libanon, UNIFIL 2 x 1 fregat (loopt nog)
- 2008 Mali, vredeshandhaving met inzet Mariniers
- 2008 Afrikaanse oostkust, operatie Atalanta en inzet KM in kader World Food Program (loopt nog)
- 2010 Haïti, hulpverlening in na aardbeving
- 2010 Golf v. Aden, Ocean Shield, bestrijding piraterij (loopt nog)
- 2011 Libië, inzet van o.a. mijnenbestrijdingsvaartuigen
- 2013 Mali, MINUSMA

2.1.1 Operationele inzet

Dankzij intensieve en structurele inspanningen om het complete scala aan taken en middelen voortdurend te presenteren, slaagt de Marine erin om in de media aanwezig te blijven. Wie dat wil kan daardoor een aardig beeld opbouwen van de operationele inzet van. Samenvattend tekenen zich de volgende lijnen af:

In Nederland en in het Caribisch Gebied voert de Koninklijke Marine onder meer kustwachttaken uit. Daarmee draagt de KM bij aan onze territoriale integriteit en rechtshandhaving op zee. Ook het uitvoeren van reddingsacties en de veiligheid van havens en kustwateren krijgt aandacht. Sinds 2005 heeft de Mijndienst van de Koninklijke Marine al 1100 explosieven geruimd.²

De strijd tegen georganiseerde criminaliteit lijkt zich vooral wat

verder van de Nederlandse dorpen en steden af te spelen. Tijdens patrouilles in het Caribisch Gebied worden door marine-eenheden geregeld omvangrijke drugstransporten onderschept. Het gaat jaarlijks om vele duizenden kilo's cocaïne, heroïne en andere drugs met een handelwaarde die het budget van de KM waarschijnlijk veelvoudig overstijgt.

De Bijzondere Bijstandseenheid van het Korps Mariniers verleent structureel assistentie aan Justitie op het gebied van terreurbestrijding. Hoewel hier niet veel ruchtbaarheid aan wordt gegeven, komt het voor dat in de media verslag wordt gedaan van een bijzondere oefening van deze antiterreureenheid. Zoals de keer dat het Korps Mariniers een gijzeldrama oefende in het Rotterdamse Erasmus-complex (dichtbij.nl maart 2012)³

Het kabinet besloot eind 2008 dat ook Nederland een militaire bijdrage moet leveren aan het bestrijden van de piraterij voor de kust van Somalië door deelname aan de EU-missie 'Atalanta'. Vanaf april 2010 ging ons land ook meedoen aan de NAVO-operatie 'Ocean Shield'. Sindsdien wisselden de verschillende luchtverdedigings- en commandofregatten, bevoorraders en amfibische transportschepen van de Koninklijke Marine elkaar af in de wateren van het Oost-Afrikaanse land, onder redelijke belangstelling van de media.

De beveiliging van koopvaardij schepen door Vessel Protection Detachments (VPDs) van de Mariniers aan boord van koopvaardij schepen is ook geregeld in het nieuws gekomen. Bij tijd en wijle laat de discussie op over de kosten die Defensie hiervoor bij reders in rekening brengt. Particuliere beveiliging wordt als een werkbaar alternatief gesuggereerd, maar de regering houdt vast aan het principe dat in Nederland het geweldsmonopolie is voorbehouden aan de overheid.

Ook voor het behoud van 'geheime wapens' wordt gestreden. De laatste tijd is er nadrukkelijk meer media exposure voor de Onderzeedienst. Zeer recentelijk werd een serie TV-programma's uitgezonden onder de titel 'Onder zee'. Maar ook ernstzets wordt (af en

toe) gemeld. In juni 2012 keerde de Nederlandse Walrusklasse onderzeeboot Hr.Ms. Dolfijn terug van een drie maanden durende missie.⁴ Eerder werd Hr.Ms. Zeeleeuw succesvol ingezet. Als ogen en oren van de NAVO Combined Taskforce 151 in de Golf voeren onze onderzeeboten verkenningen uit en vergaren zij inlichtingen. Terecht wordt gesteld dat Nederlandse onderzeeërs eigenlijk altijd van huis zijn (Buiten Nederland)

2.1.2 Operationele middelen

De Nederlandse Marine behoort samen met Hongarije en Roemenië tot de grotere onder de kleintjes. Gemeten naar omvang van onze vloot staan we met 21 maritieme gevechtsplatforms op de 11e plaats op de Europese ranglijst. Frankrijk (78 schepen), Groot Britannië (59) en Italië (54) vormen de top-3. (Wikipedia)⁵ Het grootste deel van de Europese marines is aan het krimpen. Budgetten worden structureel verlaagd, schepen uit dienst gesteld, vervangingsprogramma's teruggeschoefd.

Ook op walinrichtingen voor de Marine wordt door de opeenvolgende Nederlandse regeringen structureel bezuinigd. In augustus 2011 ging opnieuw een kogel door kerk over op te heffen kazernes. (Binnenlandsbestuur.nl)⁶

Van tijd tot tijd neigt de politiek naar fusie en integratie van verschillende onderdelen binnen de krijgsmacht. Traditionele rollen en de eigen identiteit worden opgeofferd onder het mom van 'doelmatigheid', ook waar in feite alleen maar sprake is van financiële bezuinigingsdrift. (Engels voorbeeld: Royal Marines and Paras may face merger in controversial military shake-up, Daily Mail juli 2010)⁷

2.1.3 Financiële middelen

Defensie bungelt onderaan de Miljoenennota. Sinds 2012 staat er nog maar EUR 7,2 miljard voor Defensie in het overheidsbudget op een totale begroting van €267 miljard. 9e plaats op de begroting, marine 592 mln (Marineschepen.nl)⁸



180912 © de Volkskrant - Thijs Balder. Bron: Miljoenennota 2014, MEV 2014, CPB

2.1.4 Machtbalans

Weinig mensen wille herinnerd worden aan de (nucleaire) wapenwedloop van De Koude Oorlog. Nadat glasnost en perestrojka uitwerkten in een totaal ander politiek, sociaal en economisch klimaat, zijn oude vijanden veranderd in nieuwe bondgenoten. Toch zijn er de laatste tijd onmiskenbaar barstjes gekomen in het moeizaam opgebouwde wederzijdse vertrouwen.

Het wantrouwen wordt vooral gevoed door een negatieve waardering in het 'Westen' voor de politiek van Russische president Poetin. Militair gezien, is er ook daadwerkelijk één en ander aan het verschuiven. De Russische marine heeft in 2011 voor 6,7 miljard euro nieuw materiaal besteld. Het gaat voornamelijk om onderzeeërs. Poetin kondigde aan dat de modernisering van de Russische vloot tussen 2011 en 2020 zo'n 113 miljard euro overheidsgeld zal opslorpen.⁹

Een andere factor in de verschuivende geopolitieke verhoudingen betreft de opkomst van Aziatische grootmachten. In 'De zee: speeltuin van de supermachten' stelt The Hague Centre for Strategic Studies vast dat India in 2011 de grootste importeur van wapens ter wereld was.¹⁰ Vooral de Indiase marine wordt in hoog tempo gemoderniseerd en vergroot. India, maar ook China, heeft een niet-aflatende behoefte aan grondstoffen en energie. Beide landen betwisten bepaalde zeegebieden. In augustus 2013 nog kwamen de landen voor de kust van Vietnam met elkaar in conflict. Ook Noord- en Zuid-Korea leven op gespannen voet met elkaar en laten hun militaire macht gelden op zee.

De Chinese marine houdt geregeld oefeningen in de Oost-Chinese Zee als onderdeel van een langetermijnproject waarbij China eenzijdig nieuwe grenzen trekt.¹¹ Bij een betwiste eilandengroep in de Oost-Chinese Zee komen China en Japen regelmatig met elkaar in aanvaring.¹² Ook de Japanse marine toont bij gelegenheid nadrukkelijk haar spierballen aan buurlanden.¹³

2.1.5 Visie op inzetbaarheid

Net als onze overzeese bondgenoten, kunnen wij in Nederland stellen: "We are a maritime nation with global responsibilities, requiring ready, sea-based forces organized, trained and equipped to conduct operations in the littorals — from humanitarian assistance to major combat."¹⁴ Dat Nederland een maritieme natie is valt moeilijk te ontkennen, maar dit gegeven lijkt gemakkelijk uit het oog te

worden verloren. Ook over de mondiale verantwoordelijkheden van ons land wordt zeer verschillend gedacht. De noodzaak om te beschikken over militaire middelen om op en vanuit zee op te kunnen treden wordt lang niet door iedereen gevoeld. V

ast staat echter wel dat 90% van de wereldbevolking woont in een strook vanaf de kustlijnen tot circa 200 km landinwaarts. Het zwaartepunt van economische bedrijvigheid bevindt zich in groeiende megasteden. Puur praktisch gezien is de kans meer dan aanzienlijk dat militair optreden (of dat nu gaat om noodhulpverlening bij calamiteiten, om crisisbeheersing, of om stabilisatieoperaties) ondenkbaar is zonder inzet van maritieme middelen.

2.2 De marine en de economie

In een speciale publicatie 'De waarde van Defensie' zette het The Hague Center for Strategic Studies in 2012 voor het eerst de concrete baten van de Nederlandse krijgsmacht op een rij.¹⁴ Het voert te ver om alle punten uit dit rapport te herhalen in dit document. Wij volstaan hier daarom met deze verwijzing en de aanbeveling om dit brondocument te downloaden en te lezen. Voor het vervolg van deze paragraaf putten wij uit andere publieke bronnen.

2.2.1 Maritieme sector

Meer dan 80% van alle wereldwijde handelstransporten gaat over zee. Voor onze energievoorziening is Europa voor 80% afhankelijk van olie en gas uit het Midden-Oosten. Alleen al de Rotterdamse Haven draagt jaarlijks zo'n 22 miljard euro bij aan de Nederlandse economie en zorgt direct en indirect voor ruim 145.000 banen.

Rotterdam is verreweg de belangrijkste Europese haven voor lading vanuit en naar Azië. Volgens het Rotterdamse Havenbedrijf komt ongeveer zeventien procent van alle aanvoer uit Azië en gaat circa 28 procent daar naartoe. Voor de Rotterdamse containersector is Azië sinds 1995 de belangrijkste markt, met een aandeel van 45 procent in het Rotterdamse totaal. (bron: portofrotterdam.com)

De totale handelswaarde van goederen die vanuit Azië naar Europa worden geëxporteerd bedraagt zo'n € 218 miljard per jaar. Er zit niemand te wachten op een verlies van 4,5% doordat spullen onderweg 'verdwijnen', want dat zou onze economie € 9,8 miljard kosten. De werkelijkheid is dat alleen al de piraterij voor de kusten van de Hoorn van Afrika en Somalië de wereld zo'n 18 miljard dollar kost (omgerekend ca. € 13 miljard). (TotaalTrans.nl)¹⁵ Hoewel het lastig is om het exacte Nederlandse aandeel van de schade uit te rekenen, lijkt het erop dat we mogen aannemen dat piraterij onze economie meer kost dan winkeldiefstal.

2.2.2 *Marinebouwcluster*

In periode 1980-2014 werd voor ca. € 7 miljard geïnvesteerd in nieuwe marineschepen (gemiddeld ongeveer € 200 miljoen per jaar). Doordat 70% van orders uit buitenland kwam, kende het marinebouwcluster kende t/m 2011 jaaromzet van ca. € 650 miljoen – de toegevoegde waarde die werd gerealiseerd: ca. € 350 miljoen. De opbrengsten uit de verkopen van uit-dienst-gestelde Nederlandse marineschepen bedragen gemiddeld 40% van de oorspronkelijke aankoopprijs – mede door hun hoge graad van technologische innovativiteit.

De Koninklijke Marine treedt in het maritiem-militaire domein structureel op als 'launching customer' en is daarmee dus een belangrijke aanjager van technologische innovatie. In de Defensie Industrie Strategie (DIS-nota van 10 december 2013)¹⁶ zijn in bredere context concrete prioriteiten benoemd die als kans worden gezien in internationale markt. Dit zijn: 1) Geïntegreerd (sub)systeemontwerp en systeemontwikkeling; 2) Sensorsystemen (radar, elektro-optisch, akoestisch, biometrisch), plus de gerelateerde informatieverwerkingscapaciteit en systemen voor het (geautomatiseerd) aansturen van tegenmaatregelen; 3) Ontwikkeling, productie, verwerking en gebruik van geavanceerde (nieuwe) materialen en componenten met generieke toepassingsmogelijkheden in het militaire domein; 4) Simulatie en simulatoren ten behoeve van opleiding & training; 4) Defensieve (cyber)capaciteiten voor informatiebescherming en integriteitsbewaking.

Het Maritiem Kennis Centrum (MKC)¹⁷, waar ook de KM deel van uitmaakt, houdt zich actief bezig met innovatie in de maritieme sector. Tot en met 2011 is met name het EZ Maritiem Innovatie Programma (MIP) leidend in de activiteiten van het MKC. De reikwijdte van het MIP betreft naast de maritieme maakindustrie ook nadrukkelijk de offshore. Verschillende 'leaderfirms' worden uitgenodigd om deel te nemen aan de innovatieprogramma's.

Eén van de meest recente voorbeelden betreft de vervanging van

multi-purposefregatten voor patrouillevaartuigen (Ocean-going Patrol Vessels, kortweg OPV's) die minder sensoren, minder wapensystemen en minder mensen aan boord hebben. Maar voor het uitvoeren van opdrachten lager in het geweldsspectrum zijn deze schepen van de Holland-klasse uitstekend geschikt. In 2012 werd dit innovatieve scheepstype door de maritieme sector uitgeroepen tot 'schip van het jaar'. (Technisch Weekblad)¹⁸

2.2.3 Koopvaardij

Jaarlijks passeren tussen de 20.000 en 30.000 schepen de Golf van Aden. Piratengroepen opereren tot een afstand van bijna 750 kilometer uit de kust van Somalië. Hoewel ieder schip dat langs Somalië vaart het risico loopt gekaapt te worden, verleggen de meeste reders de route niet. Omvaren om de Kaap bij Zuid-Afrika kost twintig dagen en ruim 7 ton aan extra brandstofkosten. (Reformatorisch Dagblad)¹⁹

De schatting is dat momenteel 20% van alle schepen die door de risicovolle gebieden in de Indische Oceaan varen gewapende beveiligers aan boord hebben. (Tweede Kamerstuk 32 706 Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij)²⁰

Bij een economisch gezien ideale vaarsnelheid van gemiddeld 12 knopen, duurt de reis bijna 42 dagen. Schepen die met 25 knopen varen zouden de reis in iets minder dan de helft van de tijd afleggen. De totale kostenbesparing bedraagt bij een lagere vaarsnelheid gemiddeld echter zo'n 30 procent, stelde een directeur van de Deense rederij Maersk in een interview met de New York Times. In 2008, toen de olieprijs op een recordhoogte van 145 dollar per vat stond, nam het bedrijf het besluit om op bepaalde routes langzamer te gaan varen. Langzaam varen (goedkoper en milieuvriendelijker) is echter geen goede optie gebleken in door piraten geteisterde zeegebieden, omdat dit koopvaardij-schepen een gemakkelijker doelwit maakt. (Lowtech Magazine)²¹

Tineke Netelenbos, voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, stelde in een interview in het marineblad *Alle Hens*: "Zo'n 150 aanvragen per jaar lijkt ons als KVNR reëel; dat bleek uit gesprekken met de CEO's van betrokken rederijen met wie ik voor de zomer bij de minister van Defensie om de tafel zat. Er zijn echter ook rederijen die er al voor kiezen om niet meer door het piraatgevaarlijke gebied van India tot en met de Golf van Aden te varen. Voorheen waren er zo'n 500 scheepsbewegingen door deze Golf door schepen onder Nederlandse vlag, maar sinds de piraterij-explosie nog maar 250. Ik weet zeker dat de markt weer aantrekt, wanneer we de beveiliging nog beter op orde krijgen."

Piraterij neemt wereldwijd toe. Het bedrijf ICC Commercial Crime Services houdt op zijn website een actueel overzicht bij van zeepiraterij en gewapende overvallen op schepen wereldwijd (Live Piracy Report). Begin juni 2014 telde deze lijst al 103 gemelde incidenten die op de site staan beschreven. Het actuele overzicht van op de wereldkaart geplote locaties (www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map)²² laat zien dat piraterij zich niet alleen voor- doet in en rond het Somalisch Bassin. Ook in delen van Azië (met name rond Indonesië) en aan de westkust van Afrika (vooral in de wateren bij Nigeria) beschieten, enteren en beroven piraten regelmatig koopvaardischepen.

2.2.4 Lokale economie

De impact van de Koninklijke Marine op de lokale economie van belangrijke vestigingsplaatsen is aanzienlijk. Hoewel een gestructureerde inventarisatie ontbreekt (de Marine is nu eenmaal geen Centraal Bureau voor de Statistiek) zijn er anekdotische voorbeelden van rekensommen. Duidelijk is in ieder geval dat de KM zelf ook nadrukkelijk de verbinding zoekt met het lokale bedrijfsleven.

NV Port of Den Helder en de Koninklijke Marine onderzoeken de mogelijkheden voor verdere intensieve samenwerking. Beide organisaties streven gezamenlijk naar een doeltreffend en

doelmatig civiel-militair medegebruik van alle havenfaciliteiten in Den Helder. (Den Helder Actueel)²³

Imtech en Nedinsco zijn de eerste commerciële bedrijven die zich gaan vestigen op het terrein van de marinehaven in Den Helder. Dit gebeurt in het kader van het civiele medegebruik van dit Defensie-terrein. (Marineschepen.nl)²⁴

Sinds eind jaren 90 zijn uit Zeeland 20 rijkdiensten vertrokken. 1600 arbeidsplaatsen zijn verdwenen, de Zeeuwse economie is er 160 miljoen euro per jaar armer van geworden. (KorpsMariniersForum.nl 11 oktober 2011)²⁵

Het vertrek van de rijkdiensten kostte Zeeland in de periode 1996 tot en met 2011 in totaal zo'n 2 miljard euro. Dat verklaarde Commissaris van de (toen nog) Koningin Carla Peijs tijdens een hoorzitting in de Tweede Kamer. (OmroepZeeland.nl 19 oktober 2011)²⁶

Met circa 2000 medewerkers op de Van Braam Houckgeestkazerne is de Koninklijke Marine één van de grootste werkgevers in de Gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het vertrek van de Mariniers kost Doorn 15 - 18 miljoen euro omzet per jaar. (UtrechtseHeuvelrug.nl 26 mrt 2012)²⁷

2.2.5 Europese economie

Veiligheid kost geld, maar onveiligheid kost ook geld. Misschien nog wel meer... Het opvangen van vluchtelingenstromen, illegale immigratie, militaire inzet in en rond conflictgebieden in Afrika en het Midden-Oosten kost de Europese economie jaarlijks vele miljarden. (ValueWalk.com)²⁸

Secretaris-generaal Ton Annink, die in september 2012 van Defensie overstapte naar Sociale Zaken en Werkgelegenheid, legde in de Volkskrant een direct verband tussen het leger en de economische positie van Nederland in de wereld. 'Veiligheid en economie gaan

internationaal hand in hand,' stelde Annink. Volgens de ambtenaar is de economische schade niet te overzien als de internationale handel onder druk komt te staan door bedreigingen van buitenaf. (Elsevier)³⁰

2.3 De marine en de mens

Defensie is een van de grootste opleidingsinstituten van ons land. In totaal levert defensie ongeveer 6.000 gediplomeerden per jaar af, die zeker na hun tijd bij defensie een belangrijke toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie hebben. (HCSS in 'De Waarde van Defensie')

2.3.1 Teamgeest

De TV-documentaire 'Adelborsten' noemt het deel uitmaken van een collectief als belangrijkste eigenschap. "Ze leveren hun mobiel-tjes in, zweren hun burgerkleden af en ondergaan een transformatie van individu tot groepslid." (NPO)³⁰

2.3.2 Resultaat- en structuurgerichtheid

Over de bedrijfscultuur en met name leiderschap bij de Koninklijke Marine wordt binnen en buiten de organisatie graag en veel gesproken. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek van R.L. van Riel uit 2011 voor zijn opleiding Master Public Management.³¹ Eén van de conclusies: "De officieren uit dit onderzoek zijn redelijk tevreden over de huidige organisatiecultuur. Zij zijn tevreden over de structuurgerichtheid in hun organisatie. Resultaatgerichtheid en collegagerichtheid worden iets minder positief beleefd en burgergerichtheid het minst."

2.3.3 Conflictstijlen

Voor een MBA-opleiding aan de Universiteit Twente deed studente Irene Mulder een onderzoek naar conflictstijlen onder onderofficieren binnen de Koninklijke Marine.³² Daarbij keek ze naar eventuele verschillen tussen mannen en vrouwen. Conclusie: "Uit de antwoor-

den van deze respondenten blijkt dat er geen grote verschillen zijn op te merken in de gemiddelde scores op de verschillende conflictstijlen. Het hoogst werd gescoord op compromis sluiten, doordrukken en vermijden. Dit duidt erop dat onderofficieren over een meer assertieve conflictstijl beschikken dan over een coöperatieve conflictstijl. Dit betekent dat zij de wens hebben om hun doel door te drukken en op die manier hun opdracht te voltooien." (Universiteit Twente)

2.3.4 Flexibel, daadkrachtig, oplossingsgericht, etc.

Volgens de Korpsvisie 2015 zijn Mariniers veelzijdig en flexibel, daadkrachtig en oplossingsgericht, gedisciplineerd en zij beschikken over een groot aanpassingsvermogen. (Korpsmariniersforum.nl)³³ Net als hun buitenlandse collega's zijn Mariniers niet alleen amfibische 'dieren', maar ook 'camelons'. (<http://www.grose.us/academic/amphib.html>)³⁴

2.3.5 Historisch en cultureel besef

Binnen de Marine lijkt sprake te zijn van een diepgeworteld historisch besef. Verantwoord omgaan met cultureel erfgoed staat hoog in het vaandel. Dit uit zich ondermeer in vele tradities (tal van eerbewijzen en gebruiken als uitbrengen van heildronk op de Koning, 'uitroeien' van bevelhebbers, etc., etc.) en het conserveren van historische plaatsen en voorwerpen.

De Koninklijke Marine pakte bijvoorbeeld groots uit bij de viering van 200 jaar koninkrijk in november 2013. (200jaarkoninkrijk.nl)³⁵ Ter gelegenheid van de 525e verjaardag werd een speciale open dag gehouden op Kattenburg (AT5)³⁶ Duizenden oud-mariniers en sympathisanten kwamen verder in actie toen bekend werd gemaakt dat ook de Van Ghentkazerne in Rotterdam op de nominatie stond om te worden gesloten.

Bijzonder is verder het fenomeen 'marinetaal'. Niet omdat deze organisatie een eigen jargon heeft, maar omdat dit jargon blijkbaar zo tot de verbeelding spreekt dat er diverse boekjes over in omloop zijn en er websites over bestaan. (mijnwoordenboek.nl³⁷ marinehospitaal.nl³⁸ Van der Staaij op Quicknet³⁹)

2.3.6 Vrouwen bij de Marine

De Koninklijke Marine heeft volgens Telegraafjournalist Roy Klopper inmiddels een rijke historie qua drankmisbruik en zedenincidenten. Naar zijn waarneming lopen feestjes aan boord van Zijner Majesteits schepen geregeld uit de hand. (De Telegraaf)⁴⁰ Het medium *Geen Stijl* geeft op geheel eigen wijze tegengas en relateert het 'schandaal'. Ondanks de sterke emotionele lading en de hoge attentiewaarde van dit soort berichten, blijft het gaan om 'incidenten' die niet representatief lijken te zijn voor het werken en leven bij de Koninklijke Marine.⁴¹

Evaringsverhalen van bijvoorbeeld verbindelaarster Diddy Huizinga⁴² en marinearts Marilyn Newalsing⁴³ brengen tot uitdrukking hoe ook vrouwen 'hun mannetje staan' aan boord en in operatiegebieden aan land. "Je moet hier wel je mannetje kunnen staan, niet over je heen laten lopen en soms een grote bek teruggeven." Als vrouw iets bereiken binnen de marine? Volgens onderofficier Jet van Gemert kan het best. Sterker nog, zij zelf deed als enige Nederlandse een training bij het Korps Mariniers, waar vrouwen tot op heden niet worden toegelaten. (Trouw)⁴⁴

Het thema 'vrouwen bij de Marine' blijft echter zodanig boeien dat Meidendagen⁴⁵ en speciaal op vrouwen gerichte wervingscampagnes⁴⁶ als bijzondere verschijnselen worden gezien.

<i>noot</i>	<i>pag</i>	<i>bron</i>
1	8	http://nos.nl/artikel/122978-overzicht-nederlandse-vredesmissies.html
2	9	http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/brochures/2014/02/24/magazine-nationale-veiligheid-en-crisisbeheersing-1-2014/magazine-nationale-veiligheid-en-crisisbeheersing-2014-nr-1.pdf
3	10	http://www.dichtbij.nl/rotterdam-centrum-noord/regio/artikel/2293262/antiterreureenheid-korps-mariniers-oefent-gijzeldrama-in-erasmus.aspx
4	11	http://buitennederland.com/nederlandse-onderzeeers-altijd-van-huis/
5	11	http://en.wikipedia.org/wiki/Military_of_the_European_Union
6	11	http://www.binnenlandsbestuur.nl/financien/nieuws/kogel-door-kerk-voor-op-te-heffen-kazernes.1824311.lynkx
7	11	http://www.dailymail.co.uk/news/article-1296624/Royal-Marines-Paras-face-merger-controversial-military-shake-up.html
8	12	http://www.marineschepen.nl/nieuws/Defensie_bungelt_onderaan_Miljoenennota.html
9	13	http://www.hbvl.be/nieuws/buitenland/aid1090759/rusland-koopt-voor-6-miljard-euro-onderzeeers.aspx
10	13	http://www.hcss.nl/reports/de-zee-speeltuin-van-de-supermachten/95/
11	13	https://www.google.nl/search?q=Chinese+marine+oefeningen+Oost-Chinese+Zee
12	13	http://nos.nl/artikel/429754-chinese-marine-in-betwist-gebied.html
13	13	http://www.youtube.com/watch?v=sHOjdm9bLNA
13	14	http://ww2.dcmilitary.com/stories/111110/quanticosentry_28286.shtml

<i>noot</i>	<i>pag</i>	<i>bron</i>
14	15	http://www.hcss.nl/reports/de-waarde-van-defensie/111/
15	15	http://www.totaaltrans.nl/piraterij-kost-wereld-jaarlijks-achttien-miljard-dollar/
16	16	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-272341.pdf
17	16	http://www.mkc-net.nl/
18	17	http://www.technischweekblad.nl/hr-ms-holland-schip-van-het-jaar.296286.lynkx
19	17	http://www.refdag.nl/nieuws/buitenland/vraag-en-aanbod-bij-zeeroverij_1_376518
20	17	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32706-24.html
21	17	http://www.lowtechmagazine.be/2010/02/moderne-containerschepen-trager-dan-oude-zeilschepen.html
22	18	http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map
23	19	http://www.denhelderactueel.nl/11/12/2013/nog-betere-samenwerking-haven-en-koninklijke-marine
24	19	http://www.marineschepen.nl/dossiers/lmtech-en-Nedinsco-naar-Marinehaven.html
25	19	http://www.korpsmariniersforum.nl/viewtopic.php?f=13&t=1841
26	19	http://www.omroepzeeland.nl/nieuws/vertrek-rijksdiensten-kostte-zeeland-ruim-2-miljard
27	19	http://utrechtseheuvelrug.punt.nl/content/2012/03/marinierskazerne--doorn
28	19	http://www.valuewalk.com/2012/03/arab-spring-costing-europe-billions-of-dollars/
29	20	http://www.elsevier.nl/Economie/nieuws/2012/9/Verdere-besparingen-op-Defensie-schaden-economie-ELSEVIER350675W/
30	21	http://www.npo.nl/adelborsten-de-jongens-en-meiden-van-de-koninklijke-marine/05-06-2014/WO_VPRO_548888

