

Onderzeebootbestrijding met Offshore Support Vessels

Het OSV als Anti-Submarine Warfare-trawler van de 21e eeuw

Paul Dröge*

Op 23 maart 1941 werd de Duitse duikboot U-551 op de Noord-Atlantische Oceaan ten zuiden van IJsland tot zinken gebracht door het Britse oorlogsschip HMS Visenda. Op zich niet opmerkelijk, ware het niet dat HMS Visenda in 1937 als visserschip te water was gelaten.¹ In 1939, toen de oorlogsdreiging opliep, werd deze vistrawler door de Royal Navy overgenomen en omgebouwd tot Anti-Submarine Warfare (ASW)-trawler. Naast de Visenda waren er tijdens de Tweede Wereldoorlog nog honderden andere trawlers in dienst bij de Royal Navy voor diverse maritiem-militaire taken. In het huidige tijdsgewricht is er wederom een grote behoefte aan schepen die toenemende onderzeebootdreiging, nu Russisch, het hoofd kunnen bieden. En net als in de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog vraagt het bouwen van complexe oorlogsschepen tijd, meer tijd dan we hebben. Dit artikel onderzoekt of er ruim tachtig jaar later eenzelfde soort oplossing als de inzet van trawlers beschikbaar is om het tekort aan onderzeebootbestrijdingseenheden aan te pakken.

Oceaangaande vissersschepen die onderzeebootbestrijdingscapaciteit kunnen aanvullen zijn tegenwoordig nauwelijks meer voorhanden.² Een alternatief is het zogenoemde Offshore Support Vessel (OSV). OSV's zijn de afgelopen decennia in grote aantallen gebouwd voor de offshore-energiemarkt, maar door veranderde marktomstandigheden liggen nu veel vaartuigen werkloos binnengaats.

Dit artikel onderzoekt de voor- en nadelen van de verwerving van OSV's voor moderne onderzeebootbestrijding. Het gaat uitdrukkelijk over OSV's die als oorlogsschip worden ingezet met

een militaire bemanning en een militaire commandant. Ondanks de civiele oorsprong van de vaartuigen gaat het dus niet om bewapende commerciële schepen.

* Paul Dröge is Senior Consultant Underwater Warfare bij TNO. Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven. De auteur bedankt LTZ 1 dr. Matthijs Ooms voor zijn aanvullingen en suggesties op eerdere versies van dit artikel.

1 The National Archive Kew, CAB-66-15-46, War Cabinet and Cabinet: Memoranda (WP and CP Series), Weekly Résumé (No. 82) of the Naval, Military and Air Situation from 12 noon March 20th, to 12 noon March 27th, 1941.

2 In 2024 voeren er volgens Wageningen University & Research nog acht vistrawlers onder Nederlandse vlag. De gemiddelde leeftijd was in 2024 32 jaar. Zie: <https://agrimatie.nl/visserij/atotz/leeftijd-vaartuigen-in-de-grote-zeevervisserij/>.

*Zr.Ms. Dolfin komt boven water.
Onderzeebootbestrijding kan
versterkt worden door gebruik te
maken van Offshore Support Vessels*



Eerst schetst het artikel de huidige onderzeebootdreiging en de Nederlandse middelen daartegen. Vervolgens wordt ingegaan op de vraag wat OSV's precies zijn en hoe ze kunnen worden uitgerust voor onderzeebootbestrijding. Daarna komen de beperkingen van het OSV voor militaire inzet aan bod, evenals het bemanningsconcept en de redenen waarom er niet voor wordt gekozen om de *capability gap* volledig met onbemenste systemen in te vullen. Afsluitend wordt er ingegaan op de mogelijke inzet van het OSV voor zowel onderzeebootbestrijding als voor bredere maritiem-militaire taken.

Het belang van onderzeebootbestrijding

De Russische Federatie blijft, ondanks haar oorlogsinspanningen in Oekraïne, gestaag moderne dieselelektrische en nucleaire onderzeeboten in dienst stellen voor haar Noordelijke Vloot.³ Deze technisch geavanceerde en operationeel zeer capabele onderzeeboten beschikken over zowel complexe torpedo-systemen als moderne raketsystemen, waarmee ze de maritieme logistieke aanvoerlijnen naar West- en Zuid-Europa bedreigen. Deze kwetsbare aanvoerlijnen zijn voor Europa van strategisch belang, zowel voor militaire versterking vanuit Noord-Amerika als voor de aanvoer van essentiële goederen voor onze economieën vanuit Amerika, het Midden-Oosten en Azië. Daarnaast vormen de Russische onderzeeboten met hun kruisvluchwapens en ballistische

raketten ook een direct gevaar voor de strijd op land.⁴

De NAVO-lidstaten hebben slechts een beperkt aantal onderzeebootbestrijdingseenheden voor afschrikking, vroegtijdige detectie, en het verstoren en eventueel aangrijpen van deze driedimensionale dreiging. Deze tekorten betreffen zowel eigen onderzeeboten, oppervlakteschepen als vliegende eenheden.

Ook Nederland heeft sinds het einde van de Koude Oorlog flink ingeboet op onderzeebootbestrijdingscapaciteit. De P-3C Orion maritieme patrouillevliegtuigen zijn in 2004 afgestoten en de huidige marinevloot heeft nog maar twee specialistische onderzeebootbestrijdingsfregatten.⁵ Deze Multipurpose Fregatten (M-fregat) zijn met hun moderne gesleepte sonar zeer capabele onderzeebootbestrijdingseenheden, maar door hun leeftijd zijn de M-fregatten minder beschikbaar dan wenselijk. De vervangende eenheden – de Anti-Submarine Warfare Fregatten (ASWF) – zijn onder contract gebracht en introductie is voorzien rond het begin van het volgende decennium. Defensie wenst het aantal onderzeebootbestrijdingsfregatten in de nabije toekomst uit te breiden. Echter, de bouw van deze complexe fregatten, die in een breed scala van maritiem-militaire omgevingen moeten optreden, duurt vier á vijf jaar en zorgt daarmee niet voor de snelle vergroting van de *deterrence and maritime domain awareness*-capaciteit die nu nodig is.⁶

Alternatieve vulling van de capability gap

Zoals uit de inleiding blijkt, is het niet voor het eerst dat de westerse alliantie zich geconfronteerd ziet met een acute vraag naar onderzeebootbestrijdingseenheden om logistieke aanvoerlijnen veilig te stellen. De Britse marine zag zich in de aanloop naar en tijdens de eerste jaren van de Tweede Wereldoorlog genoodzaakt om snel extra eenheden op zee te brengen om de Duitse U-boot-operaties het hoofd te bieden. Ook toen vergde de bouw van fregatten en destroyers (over het algemeen grotere escortevaartuigen

3 'Russia Expands Lada Class Attack Submarine Program: Two Additional Ships to Be Laid Down in 2026', *Military Watch Magazine*, 17 december 2025. Zie: <https://militarywatchmagazine.com/article/russia-expands-lada-attack-sub-program>.

4 Atle Staalesen, 'Two nuclear submarines shot missiles in Barents Sea', *The Barents Observer*, 20 juni 2024. Zie: <https://www.thebarentsobserver.com/security/two-nuclear-submarines-shot-missiles-in-barents-sea/165653#:~:text=Reportedly%2C%20the%20target%20was%20an,the%20missiles%20from%20submerged%20position.&text=The%20exercise%20took%20place%20on,is%20based%20in%20Zapadnaya%20Litsa>.

5 Voor onderzeebootbestrijding worden ook onderzeeboten ingezet. De rol van onderzeeboten in onderzeebootbestrijding valt buiten de scope van dit betoog. De NH90 maritieme gevechtshelikopter wordt voor onderzeebootbestrijding in de regel in combinatie met onderzeebootbestrijdingsfregatten ingezet.

6 Ministerie van Defensie, *Defensie projectenoverzicht 2025*, 54-55.



Het OSV Oceanic III bij Hoek van Holland. OSV's zijn herkenbaar aan het vooropgeplaatste brug- en accommodatiecomplex en het grote achterdek, waar gemakkelijk een containerversie van sonar op geplaatst zou kunnen worden

dan fregatten) een lange adem.⁷ De kortetermijnoplossing werd gevonden in het gebruik van vistrawlers voor konvooibegeleiding en onderzeebootbestrijding. Hoewel niet ideaal was de inzet succesvol, zoals blijkt uit de geschiedenis van HMS Visenda.

Daarnaast werden de Flower-klasse korvetten geïntroduceerd. Het ontwerp van deze korvetten was gebaseerd op een commerciële walvisjager; het was een eenvoudig ontwerp en de lengte bleef beperkt, waardoor deze korvetten op een breed scala aan kleine, niet-specialistische werven gebouwd konden worden. Uiteindelijk liepen in het Verenigd Koninkrijk en Canada samen bijna driehonderd Flower-klasse korvetten van stapel, en dienden er honderden trawlers bij de Royal Navy.⁸ Deze trawlers en korvetten vervulden een belangrijke rol tijdens de moeilijkste periode van de Battle of the Atlantic. Onder moderne omstandigheden zouden OSV's een vergelijkbare rol kunnen vervullen.

Het Offshore Support Vessel

Offshore Support Vessels zijn specialistische schepen voor het ondersteunen van offshore-energie-exploratie, -exploitatie en -productie-activiteiten, zowel in kustwateren als op volle zee. Over het algemeen zijn deze schepen herkenbaar aan het vooropgeplaatste brug- en

accommodatiecomplex met daarachter een groot dek, al dan niet voorzien van hulpwerktuigen voor het uitvoeren van specifieke taken. De taken die OSV's uitvoeren zijn divers, zoals het bevoorraden van productieplatformen, het installeren van offshore-installaties, het uitvoeren van duikwerkzaamheden of het doen van hydrografische en seismologische metingen. Door de variëteit aan mogelijke taken is het ruime dek van een OSV flexibel in te richten en beschikken deze schepen over een flinke overcapaciteit aan energievoorziening. Om het tekort aan onderzeebootbestrijdingscapaciteit op te vullen, heeft het de voorkeur de aandacht te richten op OSV's die ontworpen zijn voor werkzaamheden in de diepe noordelijke wateren van het bondgenootschap.

Inzet van OSV's als oorlogsschip is niet nieuw, zo was van 1984 tot 2016 de RFA Diligence als reparatieschip in dienst bij de Royal Navy.⁹ In de huidige tijd varen bij de Royal Navy twee

7 De naamgeving *destroyer*, en de Nederlandse vertaling torpedobootjager, stamt uit eind 19e eeuw toen deze schepen ontworpen werden voor het beschermen van slagschepen tegen torpedoboten. Sinds die tijd heeft de *destroyer* vele taken bekleed binnen marines. Die taken zijn zeker niet te vatten onder de term torpedobootjager die vaak nog in de media wordt gebruikt. Zie: <https://www.britannica.com/technology/destroyer>.

8 'Flower-class corvetts', *Wikipedia*. Zie: https://en.wikipedia.org/wiki/Flower-class_corvette; 'List of requisitioned trawlers of the Royal Navy (WWII)', *Wikipedia*. Zie: [https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_requisitioned_trawlers_of_the_Royal_Navy_\(WWII\)#V](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_requisitioned_trawlers_of_the_Royal_Navy_(WWII)#V).

9 'RFA Diligence', *Historical RFA*. Zie: <https://historicalrfa.uk/rfa-diligence>.

Inzet van OSV's voor onderzeebootbestrijding is een structurele oplossing die het voortzettingsvermogen van de marine vergroot

voormalige OSV's, HMS Stirling Castle en RFA Proteus.¹⁰ De Koninklijke Marine heeft in het verleden ook een OSV opgenomen in de vloot, het voormalige ondersteuningsschip in de West, Hr.Ms. Pelikaan (A801).¹¹ Tegenwoordig maakt de Koninklijke Marine gebruik van gecharterde OSV's, DSS Galatea en MV Goesea, voor het uitvoeren van diverse taken.¹² De inzet van OSV's binnen een marinevloot is daarmee een beproefd concept. Zowel de specifieke inzet voor onderzeebootbestrijding als de veel grotere aantallen OSV's voor deze taak zijn echter onontgonnen terrein voor de Koninklijke Marine. Daarnaast is de voorziene inzet van OSV's voor onderzeebootbestrijding niet bedoeld als een tijdelijke, maar als een structurele oplossing die het operationele voortzettingsvermogen van de marine vergroot.

OSV's voor onderzeebootbestrijding

Onderzeebootbestrijding gaat om *deter*, *detect*, *disrupt* en *destroy* van vijandelijke onderzeeboten. Om de eerste drie effecten te bereiken is veel sensorcapaciteit nodig die voortdurend aanwezig is. Het meest geschikt sensorsysteem voor onderzeebootbestrijding is een sonarsysteem – of een combinatie van sonarsystemen – met een groot bereik. De sonarsystemen moeten flexibel inzetbaar zijn met de mogelijkheid om te opereren in samenwerking met oppervlakeschepen, maritieme patrouillevliegtoegen, maritieme helikopters en een brede mix aan onbemenste systemen.

De primaire onderzeebootbestrijdingssonar van CZSK is het Low Frequency Active Passive Sonar (LFAPS)-systeem. LFAPS staat aan boord van de M-fregatten en komt op de ASWF'en. Een LFAPS-systeem in een containerversie is daarmee een logische keuze om als primaire sensor op een OSV te plaatsen. Daarnaast kunnen andere sensoren en platformen de detectiecapaciteiten van het OSV versterken, zoals een Unmanned Surface Vehicle (USV) voorzien van een Variable Depth Sonar (dippingsonar), een Unmanned Aerial Vehicle (UAV) voor inzet van sonoboeien en een Magnetic Anomaly Detection (MAD)-sensor. Slimme tactische inzet van de USV en UAV versterkt daarbij het operationele probleem van de tegenstander waardoor deze eerder geneigd is fouten te maken.

Om de sonars goed in te zetten is een eenvoudige Command & Control (C2)-functie nodig die het mogelijk maakt zowel op gematigde breedte als in het hoge noorden te opereren. Voor bredere beeldopbouw moet het OSV beschikken over een eenvoudige *radar warning*-installatie. Bij een toenemende dreiging moet het OSV met een robuust navigatiesysteem kunnen opereren in een voor het Global Navigation Satellite System (GNSS) beperkte of ontzegde omgeving. Voor zelfbescherming lijkt een counterdrone-systeem een vereiste.

Aanvullende eisen – zoals het OSV uitrusten met onderzeebootbestrijdingwapens – maken het OSV niet alleen technisch complex, maar

10 'HMS Stirling Castle', *Royal Navy*. Zie: <https://www.royalnavy.mod.uk/organisation/units-and-squadrons/hunt-class/hms-stirling-castle>; 'RFA Proteus (K60)', *Royal Navy*. Zie: <https://www.royalnavy.mod.uk/organisation/units-and-squadrons/support-ships/rfa-proteus>.

11 M.A. van Alphen e.a., *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse Marinegeschiedenis* (Den Haag, NIMH, 2009) 322.

12 'Nieuw patrouillevaartuig marine gelijk in actie tijdens NAVO-top', *Ministerie van Defensie*, 18 juni 2025. Zie: <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/06/18/nieuw-patrouillevaartuig-marine-gelijk-in-actie-tijdens-navo-top>; R. Warmerdam, 'Marine tekent contract voor civiel testschip voor mijnenbestrijding', *Marineschepen.nl*, 14 februari 2020. Zie: <https://marineschepen.nl/nieuws/Civiel-testschip-voor-mijnenbestrijding-140220.html>.



Bemensing van OSV's kan een uitdaging zijn voor de marine, waarbij initiatieven zoals het dienjaar uitkomst kunnen bieden

FOTO MCD, JAN VAN HELVERT

vereisen ook meer en ander personeel. Het is voor de Koninklijke Marine daarom essentieel om het schip eenvoudig te houden en genoeg te nemen met een 'voldoende' in plaats van een operationeel en technisch optimum. Deze eenvoud moet ook in de personele bezetting worden doorgevoerd. Door voor de zeemannschappelijke en nautische taken vast te houden aan civiele bemanningsnormen en voor de missietaken in te zetten op verregaande automatisering en dubbelrollen (zoals user/maintainer) kan de specialistische groep operators tot een minimum worden beperkt.

De nadelen van een OSV

Om snel extra onderzeebootbestrijdingscapaciteit te realiseren, is voor Defensie de aanschaf van tweedehands OSV's de beste optie. Ondanks het ruime aanbod in de offshoremarkt zijn er aandachtspunten. Zo sluiten de onderhoudsfilosofieën van commerciële bedrijven vaak niet aan bij de onderhoudssystematiek van de Koninklijke Marine. Daarnaast is het technisch personeel van de marine niet bekend met veel van de systemen aan boord van OSV's. Een oplossing is om het onderhoud onder te

brengen bij commerciële partijen. Omdat ouderdom met gebreken komt, is een goede balans tussen de leeftijd van het schip, de aanschafkosten en de verwachte onderhoudslast noodzakelijk.

OSV's zijn niet gebouwd volgens militaire specificaties voor schokabsorptie, lekstabiliteit, brandwering en brandbestrijding. Deze 'militaire eisen' verbeteren de overlevingskansen van marineschepen (inclusief personeel en hoogwaardige apparatuur) in een gewapend treffen. Maar OSV's zijn door hun originele commerciële taakstelling reeds robuust ontworpen en kunnen daardoor tegen een stootje.

Het beperken van onderwater uitgestraald geluid is kenmerkend voor specialistische onderzeebootbestrijdingsschepen. Een 'stil' schip verradt zichzelf niet en minder geluid zorgt voor betere prestatie van eigen sensoren. Omdat de primaire sensor van het OSV een laag frequente actieve sonar is – en dus zelf geluid produceert – valt dit nadeel grotendeels weg. Bovendien kan moderne sonarprocessing-technologie het geluid van vijandelijke onderzeeboten detecteren ondanks eigen uitgestraald geluid.

Personeelslogistiek

De personele krapte bij de marine dwingt tot creatieve oplossingen voor de bemensing van de OSV's. In plaats van de staande organisatie verder te belasten, kan de Koninklijke Marine zich richten op personeel met een toegespitst profiel. Het inzetten van reservisten, Defensity College-studenten en Dienjaar-militairen ontsluit een nieuw arbeidspotentieel.¹³ Door opleidingen civiel te laten uitvoeren – ook die voor de sonaroperators – en die opleidingen ook te voorzien van bruikbare civiele certificering

wordt het dienen op een OSV aantrekkelijk. En ook hier geldt: *just enough*.

Het verzorgen van de opleidingen verspreid door het land – de opleiding naar de mensen brengen in plaats van de mensen naar Den Helder halen – zal de drempel voor deelname eveneens verlagen. Het inzetten van meerdere bemanningen die slechts een deel van het jaar varen past in de bredere marine-trend om de vaar-thuisverhouding te verbeteren en varende functies voor een grotere groep aantrekkelijk te maken.

Waarom niet inzetten op onbemanste systemen?

De keuze voor het OSV lijkt in te gaan tegen de trend van inzet van onbemanste en autonome systemen om de toenemende dreiging het hoofd te bieden. En dat is ook zo, want onbemanste en autonome systemen bieden tal van voordelen die een OSV niet heeft, al is het maar de benodigde bemanning. Onbemanste en autonome systemen hebben echter ook een aantal nadelen. Zo is de ontwikkeling van deze systemen voor gebruik op open zee nog in een pril stadium en is een operationele toepassing op korte termijn weinig reëel. Het OSV kan zoals eerder aangegeven fungeren als moederschap voor onbemande onderzeebootbestrijdingssystemen binnen een hybride onderzeebootbestrijdingsconcept (de combinatie van bemanste en onbemanste eenheden).

Het traditionele bemanningsconcept kan gaandeweg en met de voortschrijdende technologische ontwikkeling gereduceerd worden door de introductie van autonome systemen of functies. Voor de onderzeebootbestrijdings-sensoren werkt CZSK reeds aan de vergaande automatisering van de *detect-destroy chain*.¹⁴

Hoe snel kunnen OSV's ingezet worden?

Door de huidige economische tegenwind in de offshore-energiemarkt is er een ruim aanbod van

13 Ten tijde van de dienstplicht dienden er bij de Koninklijke Marine dienstplichtigen aan boord van schepen in diverse specialistische functies zoals wachtsofficier en verbindingslaar.

14 P. Dröge, 'Naar een vijfde generatie onderzeebootbestrijding. Nieuwe innovaties op het gebied van sonar en sonarprocessing', *Marineblad* 135 (2005) (7) 14-22.

OSV's voor verkoop of verhuur. Hoewel de schepen direct beschikbaar zijn, vergt de aanschaf van de benodigde sensoren meer tijd; voor nieuwe sonarsystemen gelden levertijden van enkele jaren. Dit betekent dat de systemen later beschikbaar zijn dan de platforms zelf. Interim-oplossingen bieden een uitkomst en stellen de marine bovendien in staat het concept stapsgewijs te introduceren. Zo beschikt Defensie over testsystemen voor laagfrequente sonars die maar beperkt onderdoen voor de operationele LFAPS-systemen van het M-fregat. Deze testsystemen maken gebruik van dezelfde operationele software die het Commando Materieel & IT kort-cyclisch voor het LFAPS-systeem ontwikkelt.

Extra LFAPS-systemen zijn beschikbaar bij bondgenoten die hun fregatten afstoten of waarvan bouwprogramma's zijn geannuleerd terwijl de sonars al zijn besteld.¹⁵ Deze systemen hebben een onderhoudsbeurt nodig maar de sensorcapaciteit is in combinatie met de eigen *state of the art*-sonarprocessing snel operationeel relevant te maken.

Het OSV en de sensorsystemen zijn niet zo robuust en betrouwbaar als een fregat. Maar een OSV met LFAPS, indien slim ingezet, vertegenwoordigt een geloofwaardige maritiem-militaire capaciteit die deel uitmaakt van de deter, detect, disrupt-keten. In die keten hoeft niet iedere schakel over de volledige capaciteit te beschikken. Vergelijk het met een bijzonder opsporingsambtenaar (BOA). Die heeft een rol in de handhaving maar minder escalatiemogelijkheden dan een politieagent. Iets soortgelijks geldt voor de rol van het OSV. Voor escalatie_dominantie kan het OSV samenwerken met maritieme patrouillevliegtoegen, maritieme gevechtshelikopters of onderzeebootbestrijdings-fregatten.

Hoe en waar het OSV in te zetten?

De Greenland-Iceland-United Kingdom (GIUK)-gap is een patrouillegebied waar een OSV uitstekend tot zijn recht komt. De geografische, oceanografische en meteorologische omstan-

Een OSV met LFAPS vertegenwoordigt een geloofwaardige maritiem-militaire capaciteit die deel uitmaakt van de deter, detect, disrupt-keten

digheden in dit gebied vragen om robuuste schepen met uithoudingsvermogen. Juist door ook in zwaar weer operationeel te blijven, wordt het afschrikkende effect optimaal benut. De grotere OSV's bieden door hun ontwerp de vereiste zeewaardigheid voor inzet in de GIUK-gap.

De maximale snelheid van een OSV is relatief laag vergeleken met die van een fregat, waardoor de opmars naar het patrouillegebied langer duurt. Om de inzetduur te maximaliseren, is het raadzaam om het OSV niet vanuit Den Helder te laten opereren, maar voorwaarts te stationeren in een Schotse of IJslandse haven. Een bijkomend voordeel is de aanwezige onderhouds-expertise in Schotse havens; deze dienen immers ook als uitvalsbasis voor de offshore-industrie op de noordelijke Noordzee. Hoewel escortetaken voor maritieme taakgroepen minder geschikt zijn vanwege hun hoge opmarsnelheid, is een OSV wel uitermate geschikt voor een rol in de bescherming van langzaam varende konvoaien of van een *Seabase*.

15 'What's next for the Thales sonar systems destined for cancelled U.S. Navy frigates?', *Naval News*, 19 april 2026. Zie: <https://www.navalnews.com/event-news/sea-air-space-2026/2026/04/whats-next-for-the-thales-sonar-systems-destined-for-cancelled-u-s-navy-frigates/>.

OSV's zijn door hun ontwerp geschikt om snel van taak te veranderen. Het vlakke achterdek leent zich uitstekend voor het plaatsen van diverse containers. Daarnaast zijn er aan dek vele andere bevestigingsmogelijkheden. Door deze flexibiliteit is plaatsing van sonarmodules of systemen voor bescherming tegen onbemenste systemen eenvoudig. Ook het fungeren als mijnenbestrijdingsmoederschip met een modulaire mijnenbestrijdingstoolbox en C2-containers behoort tot de opties. Andere mogelijke rollen zijn: ondersteuningsplatform voor duikoperaties, inzetplatform voor maritieme speciale eenheden of reparatie-onderhoudschip in een *forward operating base*. Bij scheepsrampen kan een OSV verschillende rollen vervullen, zoals brandbestrijding, het oppikken van drenkelingen en het verslepen van schepen uit gevaarlijke gebieden. Kortom: het OSV is ook van toegevoegde waarde wanneer er geen onderzeebootdreiging is of als de operationele omstandigheden een andere rol vereisen.

Niet perfect, wel een oplossing voor een probleem

Het inzetten van een OSV voor onderzeebootdreiging op de Noord-Atlantische Oceaan en de Noorse zee is geen *silver bullet*, noch is een OSV een Zwitsers zakmes. De inzet van OSV's voor onderzeebootbestrijding is echter wel een robuuste, snelle en betaalbare oplossing om op korte termijn het onderzeebootwapen van de Russische Federatie mede af te schrikken. Met een stapsgewijze invoer van het OSV voor onderzeebootbestrijding doet de Koninklijke Marine ervaring op met het alternatief bemannen van schepen. Door het specialistische inzetprofiel en met een creatieve combinatie van functies wordt het staande personeelsbestand niet overmatig belast. Inzet van het OSV zorgt er voor dat sonaroperators ervaring opdoen met LFAPS, terwijl stapsgewijs de gecombineerde inzet van bemenste en onbemenste sonar-

systemen evolueert. Het Maritime Warfare Centre van CZSK kan met de opgedane kennis en ervaring de inzetdoctrines verfijnen.

Het concept van OSV's voor onderzeebootbestrijding is nieuw en er is dus nog veel te exploreren. Er zijn echter al ervaringen met de inzet van OSV's voor militaire taken. Vanuit de nieuwe ervaringen met de eerste OSV's voor onderzeebootbestrijding kan de Koninklijke Marine kiezen of ze: 1. de weg van 'gebruikte OSV's' wil continueren; 2. nieuwbouw-OSV's wil verwerven en daarmee de voordelen van jongescheppen en standaardisatie benutten; en 3. onderzeebootbestrijding alleen met specifieke eenheden zoals fregatten, helikopters en



FOTO MCD, JAN DIJKSTRA

16 'Kabinet: we zitten in een sluimeroorlog in vreedetijd', NOS, 24 april 2026. Zie: <https://nos.nl/artikel/2611849-kabinet-we-zitten-in-een-sluimeroorlog-in-vreedetijd>.

onbemenste systemen wil uitvoeren op het moment dat die in voldoende aantallen beschikbaar zijn. OSV's voor onderzeebootbestrijding bieden de Koninklijke Marine een kans om op korte termijn de onderzeebootbestrijdingscapaciteit een boost te geven. Een boost die hard nodig is in oorlogstijd maar ook operationeel relevant is in de sluimeroorlog die zich nu afspeelt.¹⁶

Samenvattend is het OSV geen vervanging voor het toekomstige ASW-fregat, maar wel een snelle, betaalbare en realistische oplossing om de acute tekortkomingen in de onderzeebootbestrijding op korte termijn te verkleinen en op de langere duur te versterken. Door het OSV

bewust sober, modulair en taakgericht te ontwerpen, kan de Koninklijke Marine met beperkte personele middelen snel extra sensorcapaciteit op zee brengen, ervaring opdoen met nieuwe bemanningsconcepten en tegelijkertijd de samenwerking met onbemande systemen verder ontwikkelen. Het OSV is daardoor niet alleen een tussenoplossing, maar vooral een noodzakelijke aanvulling die zowel de bestaande als de toekomstige middelen op efficiënte wijze versterkt. Net als de trawlers in de Tweede Wereldoorlog is het OSV daarmee geen ideaal platform, maar wel een praktisch antwoord op een dringend operationeel probleem: voldoende aanwezigheid op zee, op tijd en tegen aanvaardbare kosten. ■

Een Nederlandse NH90 traint met Franse counterparts in het zoeken naar onderzeeboten. Voor escalatiedominantie kan het OSV samenwerken met onder meer maritieme gevechtshelikopters zoals de NH90

