

Turend naar een zeekaart, hebt u zich misschien ook al eens afgevraagd waar al die vreemde namen van zandbanken en geulen hun oorsprong vinden. Namen als Trapegeer, Negenvaam of Thorntonbank – om er maar enkele te noemen – zijn gemeengoed onder zeevarenden. Toch kent nauwelijks iemand de historische of etymologische verklaring en achtergronden van deze 'zeewoorden'. Reden genoeg voor de redactie van de Grote Rede, het gratis infoblad over onze zee en kust, om de daad bij het woord te voegen en vanaf dit nummer het initiatief voor een nieuwe rubriek 'Zeewoorden' te ondersteunen. Met een team deskundigen gingen we aan de slag en al snel bleek eens te meer hoe boeiend het kan zijn experts met een uiteenlopende ervaring doelgericht samen te laten werken.

Het zeewoordenteam bestaat (in alfabetische volgorde) uit Roland Desnerck (auteur van het Oostends Woordenboek en diverse boeken over de visserij), Magda Devos (professor dialectiek en naamkunde aan de Universiteit Gent), Willem Lanszweert (conservator van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke), Jan Parmentier (doctor-assistent maritieme geschiedenis aan de Universiteit Gent), Tomas Termote (duiker/maritiem archeoloog) en Carlos Van Cauwenberghe (voormalig hoofd van de Hydrografische Dienst bij de afdeling Waterwegen Kust). In elk nieuw nummer van de Grote Rede zal deze groep telkens twee zeewoorden – één naam van een zandbank, geul of ander toponym, en één ander maritiem begrip – doorlichten en u laten delen in de boeiende geschiedenis ervan. De spits wordt alvast afgebeten door de termen 'Potje' (een diepte t.h.v. De Panne) en 'dukdaif' (de houten palen die in havens vaargeulen aanduiden en waarlangs schepen kunnen aanmeren). Op deze wijze hopen wij een forum te kunnen bieden voor interessante, overigens moeilijk traceerbare informatie, en u lezer, hiervan te laten meegenieten.

Daarnaast vindt u zoals gebruikelijk ook opnieuw drie bijdragen over zeeonderwerpen, elk met een verschillende invalshoek. Haveneconoom Theo Notteboom onderzocht hoe het gesteld is met het ferryverkeer van het vasteland naar Engeland na de aanleg van de Chunnel. Jan Haelters en Francis Kerckhof trekken in hun bijdrage aan de alarmbel voor wat betreft het vastgestelde aantal verdrinkingen van bruinvissen in warrelnetten aan onze kust. En David Dehenauw, KMI-weerman en manager van het Oceanografisch Meteorologisch Station van AWZ te Zeebrugge, legt u uit wat er zo bijzonder was aan de storm van 17 juli 2004. En natuurlijk wordt ook deze Grote Rede afgesloten met een resumé korte berichten met het nodige zoutgehalte!

HET FERRYVERKEER OVER HET KANAAL: MARITIEME BRUGGEN TUSSEN HET VERENIGD KONINKRIJK EN HET VASTELAND, OOK NA DE AANLEG VAN DE CHUNNEL

Of we ze nu bestempelen als 'maalboten', 'pakketboten' of 'ferries', één ding staat vast. Hun aanwezigheid aan onze kust is er even wezenlijk en natuurlijk als het geschreeuw van de meeuwen of het waaien van de wind. Generaties zijn opgegroeid met het voortdurend aan- en afvaren van deze witte ferryschepen naar en van Engeland, en beschouwden hun aanwezigheid als een vanzelfsprekendheid voor de toekomst. Maar dat was buiten de Chunnel gerekend. Met de komst van deze tunnelverbinding onder het Kanaal in 1994 verschenen donkere wolken aan de ferryhemel. Nu, tien jaar later, is het tijd om te evalueren hoe de Vlaamse ferryhavens Zeebrugge en Oostende het er van af brachten en wat de toekomst voor hen in petto heeft.

Een stap terug in de tijd

De geschiedenis van de overtochten over het Kanaal tussen Engeland en het Europese vasteland gaat ver terug. Tot de negentiende eeuw maakten zeilschepen de dienst uit op het woelige traject tussen Dover en Calais. Ongunstige nautische omstandigheden belemmerden vaak het aanmeren van de ranke, met zeilen getooide 'ferries'. Laagtij was koren op de molen van lokale zeemannen. Zij waren er als de kippen bij om de passagiers en hun bagage met gammele roeibootjes aan wal te brengen, zij het aan woekerprijzen. Menig zeilschip bleef echter geduldig het hoogtij afwachten om dan de houten

havenstaketsels aan te doen.

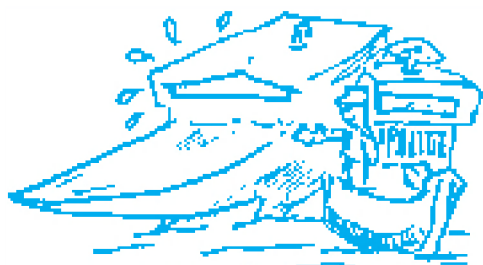
In 1820 kwam het stoomschip, weliswaar op kleine schaal, op de voorgrond om het maritiem vervoer van post tussen Calais en Dover te verzekeren. Enkele jaren later namen de kleine 'radboten' (houten schepen van circa 100 ton) sporadisch passagiers mee. Zeeziekte maakte onlosmakelijk deel uit van de overtocht. In 1850 maakten zeilschepen nog steeds de dienst uit, maar door de verbetering en de uitbreiding van de haveninstallaties waren hun aanlopen in havens zoals Dover niet langer gebonden aan het tij. Ook kwam er een eerste vaste verbinding Oostende-Dover met stoomboten in 1846. Deze Belgische staatsrederij zou tot 1997 blijven bestaan.

Tot de jaren 1940 werden ferries vooral bevolkt door passagiers die ofwel per trein ofwel per koets de inscheephaven bereikten. Het was kapitein Townsend die in de jaren dertig inspeelde op de groeiende automobilititeit door een oude mijn-enveger om te vormen tot de eerste autoferry. In 1939 liep de trafiek al op tot 39.000 voertuigen op jaarbasis. De wagens werden wel nog niet op- en afgereden ('roll on roll off' of kortweg 'roro') zoals nu het geval is, maar door kranen één per één aan boord gehesen. Na de tweede wereldoorlog verschenen beweegbare laad- en losbruggen ten tonele en kwam het echte roro-verkeer van de grond.



MD

Of we ze nu bestempelen als 'maalboten', 'pakketboten' of 'ferries', één ding staat vast. Hun aanwezigheid aan onze kust is er even wezenlijk en natuurlijk als het geschreeuw van de meeuwen of het waaien van de wind



Seacat geflitst
op motorways of
the sea...

Het verkeer over het Kanaal op kruissnelheid

Het was wachten tot de jaren 1960 tot de volgende technische innovatie in het kanaalverkeer zijn opwachting maakte: de hovercraft. Dit voor die tijd futuristische zwevende tuig bereikte op korte tijd een voldoende schaalgrootte om honderden wagens en passagiers in recordtijd naar de overzijde van het Kanaal te brengen. De stijgende olieprijs in de jaren zeventig staken spaken in de wielen van de snelle opgang van de hovercraft, en in 2000 verdween de hovercraft van het toneel. Ook de bijzonder wendbare en snelle draagvleugelboten (of jetfoils) maakten enige tijd furore, maar moesten later plaats ruimen voor alternatieven. Zo verzorgden de jetfoils 'Princesse Clementine' en 'Princesse Stephanie' van de RMT (Regie voor Maritiem Transport) vanaf 1981 een dienst op het traject Oostende-Dover, om in 1997 te worden afgevoerd.

Woelige tijden

De jaren tachtig brachten grote veranderingen in het Kanaalverkeer. Jumboferries deden hun intrede met daaraan gekoppeld speciale tariefregelingen voor ondermeer dagtrippers. De toenmalige overheidsdienst RMT te Oostende spande op een bepaald moment de kroon met de ingebruikname in 1992 van de indrukwekkende Prins Filip op de Oostende-Dover route. Het schip was opgeleverd door de intussen verdwenen Boelwerf te Temse en kon uitpakken met een lengte van 164 m, een breedte van 27,7 m



JS

In 1992 kwam de Prins Filip van de RMT op de Oostende-Dover route in de vaart. Dit prestigieuze schip was opgeleverd door de toenmalige Boelwerf te Temse en kon uitpakken met een lengte van 164 m, een breedte van 27,7 m en een vervoerscapaciteit van 1350 passagiers, 710 auto's en 120 vrachtwagens. RMT verdween in 1997 en daarmee ook zijn vlaggeschip de 'Prins Filip'. Het schip vaart thans wel nog op de Dover-Calais route onder de naam 'Pride of Aquitaine'.



JS

De ramp met de Herald of Free Enterprise van de toenmalige rederij Townsend Thoresen betekende een grote smet op het ferrygebeuren. Op 6 maart 1987 kapseisde het schip nabij Zeebrugge met de boegdeuren nog open. De ramp eiste 192 mensenlevens. Plots kwam pijnlijk naar voren hoe kwetsbaar de hoekige en holle ferries wel waren.

en een vervoerscapaciteit van 1350 passagiers, 710 auto's en 120 vrachtwagens. Met het ter ziele gaan van de RMT in 1997 verdween ook de Prins Filip van het toneel. Het schip vaart thans wel nog op de Dover-Calais route onder de naam 'Pride of Aquitaine'. In de jaren tachtig zag men ook steeds meer afzonderlijke vrachtdiensten hun opwachting maken om het hoofd te bieden aan de groeiende onbegeleide en begeleide opleggertrafik. Toch stapelden zich vanaf halfweg de jaren tachtig donkere wolken op voor de traditionele ferries. Twee ontwikkelingen droegen hiertoe bij: de Kanaaltunnel en de ramp met de Herald of Free Enterprise.

Het rampjaar 1987

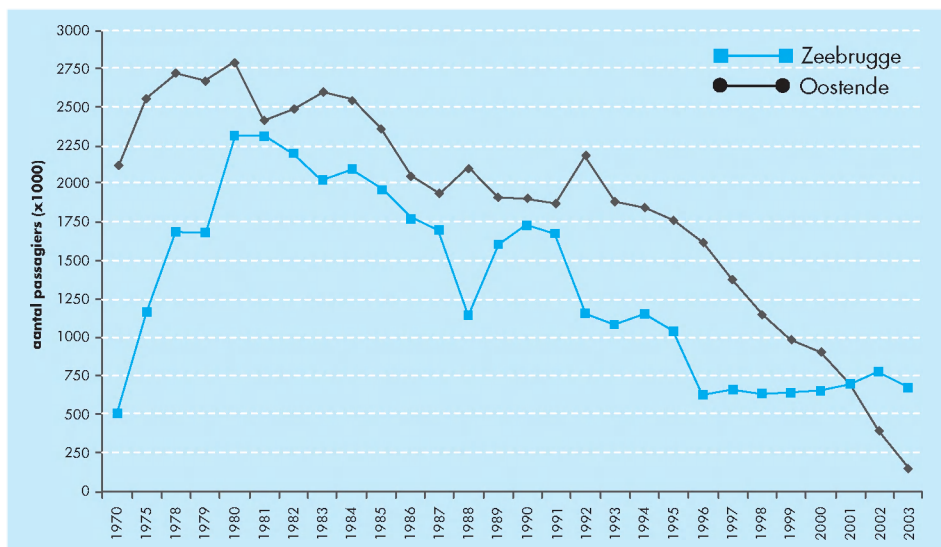
De ramp met de Herald of Free Enterprise van de toenmalige rederij Townsend Thoresen (thans P&O European Ferries) betekende een grote smet op het ferrygebeuren. Op 6 maart 1987 kapseisde het schip nabij Zeebrugge met de boegdeuren nog open. De ramp eiste 192 mensenlevens. Plots kwam pijnlijk naar voren hoe kwetsbaar de hoekige en holle ferries wel waren. De ramp met de Herald of Free Enterprise en later met de Estonia (28 september 1994, 912 doden) zetten de Europese en nationale overheden en de maritieme wereld aan tot kordate actie, met een hele ressem aan noodzakelijke regelgeving inzake bouw en veiligheid van rorosschepen als gevolg.



Een nieuwe dynamiek onder impuls van de Kanaaltunnel

Het idee om via een tunnel onder het Kanaal Engeland met het vasteland te verbinden, was niet nieuw. Al in de achttiende eeuw werden meer dan twintig ontwerpen voor tunnels, bruggen en andere constructies uitgewerkt. Toch was het wachten tot 1981 vooraleer een Frans-Britse werkgroep, de 'joint study group', serieus werk maakte van een daadwerkelijke realisatie van een vaste oeververbinding over het Kanaal. Het definitief ontwerp van de latere Kanaaltunnel was klaar in 1986. Van zodra de realisatie van de vaste oeververbinding zeer concrete vormen begon aan te nemen, groeide de ongerustheid in de ferrysector. Verschillende analisten legden doemscenarios voor waarin de traditionele ferry (vooral op de Calais-Dover route) geen partij zou zijn voor de Chunnel. Halfweg de jaren tachtig domineerden Townsend Thorensen en Sealink de markt.

Op 6 mei 1994 werd de tunnel tussen het Engelse Folkestone en het Franse Sangatte dan eindelijk officieel geopend. Tien jaar later kan men stellen dat de komst van de Kanaaltunnel het concurrentievel in het Kanaalverkeer fel heeft gewijzigd. De capaciteitsuitbreiding zette de tarieven voor vracht- en passagiersvervoer zwaar onder druk. Daarenboven verloren de rederijen een belangrijke inkomstenbron door de afschaffing van de taksvrije verkoop tussen EU-lidstaten eind jaren negentig. De ferrymaatschappijen verhoogden hun dienstverlening door meer afvaarten te bieden. Dit ging gepaard met een schaalvergroting. Zo gingen Stena Line en P&O European Ferries in 1998 een joint venture aan. Ook legden rederijen vanaf einde van de jaren negentig grote snelle schepen in. Een typisch voorbeeld is de Seacat van Hoverspeed op de route Calais-Dover, een grote cata-



Evolutie van het passagiersvervoer in Zeebrugge en Oostende van 1970 tot 2003, op basis van cijfergegevens Vlaamse Havencommissie

maran met een transportcapaciteit die oploopt tot 600 passagiers en 80 auto's en een dienstnelheid van 35 knopen of meer dan 60 km/u.

Terugval in het passagiersvervoer

Mede door de ingebruikname van de Kanaaltunnel en de teloorgang van de RMT is de evolutie van het passagiersvervoer voor Zeebrugge en Oostende ongunstig te noemen. In 2003 werden er via de haven van Zeebrugge circa 674.000 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar het Verenigd Koninkrijk. Het staken van de ferrydiensten naar Felixstowe en Dover in 2002 heeft de licht stijgende lijn, die sinds 1996 was ingezet, terug omgebogen. Er viel wel goed nieuws te rapen met de opstart door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth.

De passagierstrafiek in Oostende gaat reeds een hele tijd bergaf. In 2003 kreeg

de haven opnieuw een zware tegenslag te verwerken door het stopzetten van de ferrylijn vanuit Oostende naar Dover door de rederij Hoverspeed. In 2002 genereerde de Hoverspeed-lijn naar Dover nog circa 270.000 passagiers.

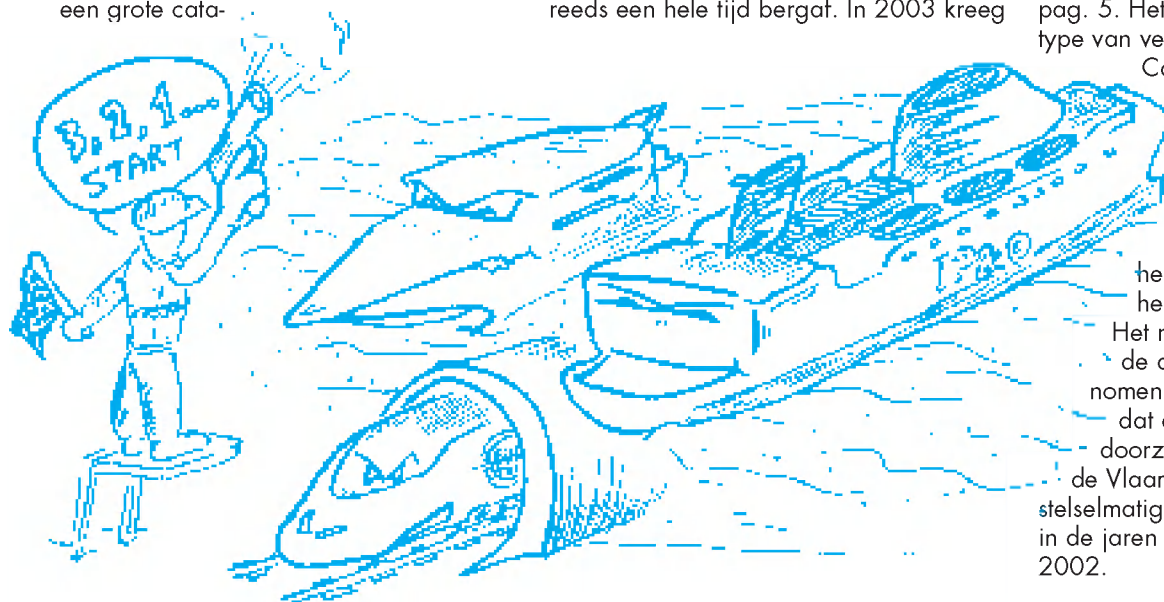
De passagierstrafiek van de Vlaamse havens (823.000 in 2003) steekt schril af tegen de 13,7 miljoen passagiers die marktleider Calais in 2003 behandelde. Toch betekende de opening van de Kanaaltunnel ook voor Calais het einde van de sterke opgang in de passagierstrafiek. Na het topjaar 1997, waarin de haven meer dan 20 miljoen passagiers verwerkte, vielen de passagiersaantallen geleidelijk terug tot het eerder genoemde cijfer.

Zeebrugge en Oostende in het vrachtvervoer

Het aantal vervoerde vrachtwagens en trailers van en naar het Verenigd Koninkrijk is weergegeven in de tabel op pag. 5. Het concurrentievel voor dit type van vervoer omvat de Franse havens

Calais, Dieppe, Boulogne, Cherbourg en Le Havre, de Nederlandse havens Rotterdam, Scheveningen en Vlissingen en de Belgische havens Zeebrugge en Oostende. Deze havens hebben vaste ferrydiensten naar het Verenigd Koninkrijk.

Het roro-verkeer over het Kanaal is de afgelopen 20 jaar sterk toegenomen en de verwachtingen zijn dat deze groei zich verder zal doorzetten. Het marktaandeel van de Vlaamse havens is evenwel stelselmatig afgenomen van bijna 40% in de jaren tachtig tot circa 23% in 2002.





MD

Het globale roro-verkeer over het Kanaal is de afgelopen 20 jaar sterk toegenomen en de verwachtingen zijn dat deze groei zich verder zal doorzetten. Het marktaandeel van de Vlaamse havens is evenwel stelselmatig afgenomen van bijna 40% in de jaren tachtig tot circa 23% in 2002



MD

Het verdwijnen van RMT heeft de vrachtrafiek vanuit Oostende na 1997 aanvankelijk sterk doen terugvallen. Thans heeft Oostende zich duidelijk herpakt en liep de trafiek in 2002 reeds op tot 228.000 begeleide en onbegeleide trailers, en tot 284.000 in 2003

De Vlaamse havens spelen in de Kanaalmarkt een cruciale rol, maar deze positie staat onder druk. Voor de haven van Zeebrugge verliep de evolutie van het Kanaalverkeer tot het einde van de jaren negentig zeer gunstig. Sindsdien stabiliseert het volume. Voor Zeebrugge is de concurrentie vanwege de Kanaaltunnel beperkt te noemen. Ongeveer zeventig procent van de Zeebrugse roro is onbegeleid (enkel de oplegger gaat aan boord zonder trekker) en valt daarom niet binnen het werkdomein van Le Shuttle in de Kanaaltunnel waar enkel begeleid vervoer met trekker plaatsgrijpt. Van het begeleid verkeer in Zeebrugge heeft een aanzienlijk deel een bestemming of herkomst in het noorden van Groot-Brittannië, ver weg van de Kanaaltunnel.

De haven van Oostende heeft meer te kampen met concurrentie van de Kanaaltunnel. Het vrachtverkeer van de haven van Oostende is voor een groot deel begeleid. Het verdwijnen van RMT heeft de trafiek sterk doen terugvallen. Thans heeft Oostende zich duidelijk herpakt en liep de trafiek in 2002 reeds op tot 228.000 begeleide en onbegeleide trailers, en tot 284.000 in 2003.

Het beleid

Het beleid van de Europese Commissie is sterk gericht op de aanmoediging van het intermodaal vervoer en de zogenaamde shortsea shipping. De Kanaaltunnel kreeg als intermodale spoorweg reeds heel wat aandacht en sinds enkele jaren gaat met het concept 'motorways of the seas' (snelwegen van de zee) een sterke impuls uit naar alle vormen van kustvaart en ferryverkeer. Vanuit beleidshoek heeft de drukke Kanaaltransit dus principieel de wind in de zeilen. De Kanaalmarkt blijft echter een moeilijke en hoogst dynamische markt. Het segment van het passagiersvervoer lijkt de havens van Zeebrugge en vooral Oostende wat de rug toe te keren, maar voor het vrachtvervoer, vooral dan het onbegeleid vervoer in relatie tot het midden en noorden van het Verenigd Koninkrijk, liggen de kaarten veel gunstiger. Zowel Zeebrugge als Oostende hebben in de toekomst ontegensprekelijk een blijvende rol te vervullen als vooraanstaande knooppunten langs één van de drukste 'Motorways of the Sea'.

Theo Notteboom

Duizendtallen	1984	1987	1990	1993	1996	1999	2002
Scheveningen	70	57	65	69	106	106	224
Rotterdam	268	357	428	437	483	524	565
Vlissingen	48	60	77	65	74	48	50
Nederland	386	474	570	571	663	760	839
Zeebrugge	385	595	788	769	829	1.017	946
Oostende	190	168	168	170	169	80	228
België	575	753	954	939	997	1.077	1.174
Dunkerque	49	93	148	223	65	9	265
Boulogne	59	71	85	17	4	40	0
Calais	307	398	574	746	860	1.480	1.449
Le Shuttle (Eurotunnel)					519	839	1.231
Cioppa	50	59	59	46	48	1	22
La Haere		71	86	114	115	58	87
Frankrijk	465	692	952	1.146	1.611	2.477	3.074
TOTAAL	1.426	1.919	2.470	2.856	3.261	4.314	5.087

Marktaandeel Vlaamse havens	40,3%	59,2%	36,5%	35,4%	30,9%	25,0%	23,1%
-----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

De overslag van vrachtwagens/trailers van en naar het Verenigd Koninkrijk (in duizendtallen) gedurende de periode 1984-2002. Hoewel de overslag in Belgische zeehavens is toegenomen, is het relatieve marktaandeel teruggevallen van bijna 40% tot ca. 23% (bron: op basis van cijfergegevens MBZ, de Vlaamse Havencommissie en DETR)