



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Met de catamaran over en weer: Wel en wee van de High-speed Sea Service op de Noordzee

Romburgh, C.P.P. van

Citation

Romburgh, C. P. P. van. (2013). Met de catamaran over en weer: Wel en wee van de High-speed Sea Service op de Noordzee. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 32(1), 54-73. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306172>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306172>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Met de catamaran over en weer

Wel en wee van de High-speed Sea Service op de Noordzee

CEES VAN ROMBURGH

Voor velen is de oversteek per veerboot naar Engeland één van de weinige manieren om de zee echt te 'proeven'. Er schuilt iets nostalgisch in. Wellicht was dat ook een reden waarom in musea aandacht werd besteed aan de Noordzee-veerdiensten.¹ Maar de oversteek is eigenlijk helemaal niet zo vredig als hij lijkt. De veerbootmaatschappijen zijn al lang in een heuse concurrentieslag verwickeld. Vroeger kon de zeevaart via conferences of kartelvorming de onderlinge concurrentie redelijk beperkt houden. Dat is door Europese wet- en regelgeving niet meer mogelijk. Sinds de jaren zeventig kregen vervoersbedrijven, zakelijke reizigers en vakantiegangers een grote keus in mogelijkheden met welke maatschappij en via welke route de oversteek naar en van Groot-Brittannië te maken.

Het zijn de Zweedse Stena Line en de Deense DFDS Seaways (voluit Det Forenede Dampskibs Selskab) die het passagiers- en goederenvervoer tussen Nederland en Groot-Brittannië domineren. Stena is vanuit Nederland actief op de verbinding Hoek van Holland-Harwich. Het is de belangrijkste en meest bekende vaarroute tussen Nederland en Groot-Brittannië. DFDS onderhoudt een verbinding vanuit IJmuiden naar Newcastle.²

Vanaf 1994 werden de Eurotunnel en de prijsvechters in de luchtvaart, zoals Ryanair, geduchte concurrenten van de veerdiensten. Een nadeel van de veerboot is bijna vanzelfsprekend de langere duur van de overtocht in tegenstelling tot het vliegtuig of de reis per trein. Naast de concurrentieperikelen ging het de afgelopen twee decennia slecht met de economie, met alle gevolgen voor het passagiers- en

vrachtverkeer. De overlevingsstrategieën van de rederijen moesten hierdoor steeds aangepast worden.³

Stena zag begin jaren negentig een eigen snelle veerboot als het middel om de wind uit de zeilen van haar rivalen te halen. Deze passagierscatamarans, die een snelheid van veertig knopen konden halen, stonden te boek als *High-speed Sea Service* (HSS). Ze werden ingezet op de Ierse Zee en het traject Hoek van Holland-Harwich. Op deze lijndienst voer de HSS *Stena Discovery* onder de Nederlandse vlag en in beheer van de Nederlandse dochtermaatschappij Stena Line B.V..

Welke motieven waren er om in 1998 een HSS vanuit Hoek van Holland in te zetten? Wat was de reden om de *fast ferry* negen jaar later uit de vaart te nemen? In dit artikel wordt een poging gedaan deze vragen te beantwoorden.

TOENEMENDE CONCURRENTIE

In de jaren zeventig is de passagiers- en vrachtaart op de korte zeeroutes flink veranderd. Het aantal passagiers tussen Groot-Brittannië en het vaste land van Europa verdubbelde tussen circa 1970 en het midden van de jaren 1990. De overtocht met de veerboot nam een grote vlucht door het opkomende massatoerisme, terwijl het vrachtvervoer (per trailer) ook sterk steeg. Op de korte trajecten waren de onderlinge concurrentie van de veerbootrederijen en de wedijver met de luchtvaart aanvankelijk nog niet zo zichtbaar. Dat veranderde pas met de komst van straalverkeersvliegtuigen en verkoop van goedkopere reistickets. De introductie van hovercrafts tussen Calais en Dover in de jaren zestig was overigens het eerste signaal dat men de concurrentie aanging met de opkomende luchtvaart.⁴

Tegelijkertijd werden de rederijen na de oliecrisis van 1973 genoodzaakt te bezuinigen op de oplopende bunkerkosten. Schaalvergroting, het bouwen van steeds grotere roll on-roll off (Ro-Ro) autoveerboten met verschillende autodekken, bleek de oplossing.⁵ De grotere ladingcapaciteit en luxe aan boord konden bovendien opwegen tegen de snelheid en het gemak van het vliegtuig. DFDS en de Britse Southern Ferries (onderdeel van P&O) waren de eerste die overgingen tot de bouw van grotere Ro-Ro-veerboten.⁶ Andere rederijen, zoals de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ), volgden.

1 Dit waren de tentoonstellingen *North Sea Passenger Lines* van de Association of North Sea Cities en het Maritime Museum Network (zie de gelijknamige publicatie van Morten Hahn-Pedersen) en *Sporen over Zee* in het Spoorwegmuseum Utrecht (2010).

2 Morten Hahn-Pedersen (ed.), *North Sea passenger lines* (Esbjerg 2009) en Peter Bruce, *DFDS: Sailing in Style* (Ramsey 2010).

3 H. Heijveld en R. Gray, 'The competitive environment of a service industry: the examples of the U.K.-Continent passenger sea ferry services' in: *Maritime policy & management*, 23 (2 April 1996) 157-166 en Richard Anguera, 'The Channel Tunnel - an ex post economic evaluation' in: *Transportation research Part A: policy and practice* 40/4 (2005) 291-315.

4 Paul Hynds, *Worldwide high speed ferries* (Londen 1992) 6-9 en Wiliam Moses, *The commercial and technical evolution of the ferry industry 1948-1987* (proefschrift University of Greenwich 2010) 145-146.

De veerboot m.s. *Koningin Beatrix* van de Maatschappij Zeeland uit 1986 was een goed voorbeeld van een moderne *cruise ferry*. Het schip, gebouwd bij Van der Giesen de Noord in Krimpen a/d IJssel, was een aangepaste versie van een Duits type, gelijk aan de *Olau Hollandia* van de Olau Line (1982) en de *King of Scandinavia* van DFDS (1987).⁷ De *Koningin Beatrix* had een capaciteit voor 550 auto's of voor 275 personenauto's en tachtig trailers en kon 560 passagiers in luxe of economyhutten onderbrengen en 1.543 mensen als 'depassagier' vervoeren.

De groei van de markt zorgde voor een stijgend aantal rederijen, maar ook voor overnames en onderlinge fusies. Op de Noordzee kregen de exploitanten van de lijndienst Hoek van Holland-Harwich, de Maatschappij Zeeland en British Rail (Sealink UK Ltd.), concurrentie van de Norfolk Line B.V. (1968) uit Scheveningen en de Olau Line (1973) vanuit Vlissingen.

De SMZ, op dat moment genaamd 'Crown Line', werd in 1989 door de Zweedse Stena Line overgenomen. De Crown Line veranderde in Stena Line B.V., het Nederlandse onderdeel van de Stena-groep. Stena was op dat moment bezig met het uitbreiden van haar activiteiten naar Nederland en Groot-Brittannië. De maatschappij was hiertoe gedwongen, omdat de Scandinavische veerbootmarkt verzadigd was en het vooruitzicht dat na de toetreding van Zweden tot de EU (in 1995) de winstgevende taxfree-verkoop aan boord in gevaar zou komen.

Stena verdubbelde in 1990 in omvang na het overnemen van de belangrijkste Sealink-routes tussen Groot-Brittannië en Ierland. Sealink was eerder in 1984 door British Rail verkocht aan rederij Sea Containers Ltd. in Bermuda. In 1995 groepeerde de rederij alle voormalige Sealink-diensten in haar bezit onder de gemeenschappelijke naam 'Stena Line'.⁸

5 H.C. Kuiler, 'De Stoomvaart Maatschappij Zeeland in de golven der maatschappelijke ontwikkelingen' in: P.W. Klein, J.R. Bruijn (red.), *Honderd jaar Engelandvaart. Stoomvaart Maatschappij Zeeland Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV 1875-1975* (Bussum 1975) 162; B.E. Marti, 'Passenger ships: Ferries and cruise ships' in: R. Gardiner (e.a.), *The shipping revolution: The modern merchant ship* (Londen 1992) 84-102 en Bruce Peter, *Ferry: a drive through history* (Ramsey 2010).

6 Robert Spark, 'Attractive interior for car ferry/cruise liners' in: *Shipping world and ship-builder*, 164/3862 (1962) 1206-1211.

7 Anoniem, 'Koningin Beatrix' in: *HSB International*, 35/1 (maart 1986) 32-49.

8 'Beschikking van de Commissie van 26 januari 1999 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-verdrag (Zaak IV/36.253 P&O Stena Line)' in: *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L* 163 (29-06-1999) 73.

OPENING VAN DE EUROTUNNEL EN OPKOMST VAN DE PRIJSVECHTERS

Met de opening van de Euro- of Kanaaltunnel in december 1994 kregen de rederijen er een belangrijke concurrent bij (figuur 1). Om te anticiperen op de te verwachten terugval in het personenvervoer probeerden alle maatschappijen hun aandeel in het vrachtvervoer te vergroten. North Sea Ferries (P&O) en Stena investeerden bijvoorbeeld in nieuw- en verbouw van de schepen.

De concurrentieslag werd extra bemoeilijkt door de steeds dalende koers van het Britse pond sterling. De rederijen gingen zelfs zo ver dat ze onderlinge (verboden) afspraken maakten om hun reactie op de devaluatie van het pond te bepalen. Sancties van de Europese Commissie bleven hierop niet uit en hoge boetes volgden.⁹

Sinds 1995 zijn ook de vliegtuigmaatschappijen als het Ierse Ryanair en Britse easyJet met hun lucratieve reisaanbiedingen een serieuze concurrent (figuur 1). Voor een prijs ver onder die van de rederijen was het mogelijk om de oversteek naar Groot-Brittannië te maken. EasyJet opende in 1996 een lijndienst tussen het Londense vliegveld Luton en Schiphol. In 1997 begon de maatschappij een dienst tussen Liverpool en Schiphol.¹⁰

De ferrymaatschappijen verlaagden als reactie op vooral de komst van de goedkope vliegtuigmaatschappijen de tarieven fors. Net als in de luchtvaart werd *flexible pricing* ingevoerd, zoals voordelige tarieven voor 'vroegboekers'. Een enkeltje met de HSS *Stena Discovery* kostte bijvoorbeeld in 2006 49 euro, met inbegrip van treinkaartjes vanaf ieder station in Nederland tot in hartje Londen. De gemiddelde prijs van een enkele reis bij Ryanair en easyJet lag toen tussen de veertig en zestig euro. Een zelfde reis met de hogesnelheidstrein (*Eurostar*) vanaf Lille naar Londen kostte 75 euro.¹¹ Als de reiziger last minute wilde vertrekken dan was, door het kortingssysteem, het treinkaartje voor de *Eurostar* veertig procent goedkoper!

De Britse hoogleraar economie John Kay toonde, nog voor de opening van de Eurotunnel, in zijn boek *Foundations of corporate success* (1993) aan dat deze prijszenuwslag door de rederijen nooit gewonnen zou kunnen worden. De tunnel zou altijd de laagste prijs kunnen bieden.¹²

9 'Beschikking van de Commissie van 30 oktober 1996 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag (Zaak IV/34.503 Veerdienstmaatschappijen-Valutatoeslagen)' in: *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L* 026 (29-01-1997) 23-34 [Het betrof hier de rederijen: P&O European Ferries, Stena Line UK, Sea France (SNAT), Brittany Ferries en North Sea Ferries.]

10 Simon Calder, *No frills: The truth behind the low cost revolution in the skies* (Londen 2006).

11 Genoemde prijzen zijn gebaseerd op een enkele reis in 2006. De prijs kon afhankelijk van vroegboekingen of een andere soort ticket hoger of lager uitvallen.

12 John Kay, *Foundations of corporate success: how business strategies add value* (New York / Oxford 1993) 239-242; Heijveld en Gray, 'The competitive environment of a service industry' 157-166 en Anguera, 'The Channel Tunnel' 33.



Great savings all round

30% off France 30% off Holland 20% off Ireland

As an AA member you can take advantage of three great offers.

Save up to 30% on all our Standard Return and 5 Day Return fares all year. Simply book by the 30th June.

But hurry, space is limited!

AA Shops

To book call

0990 655 555

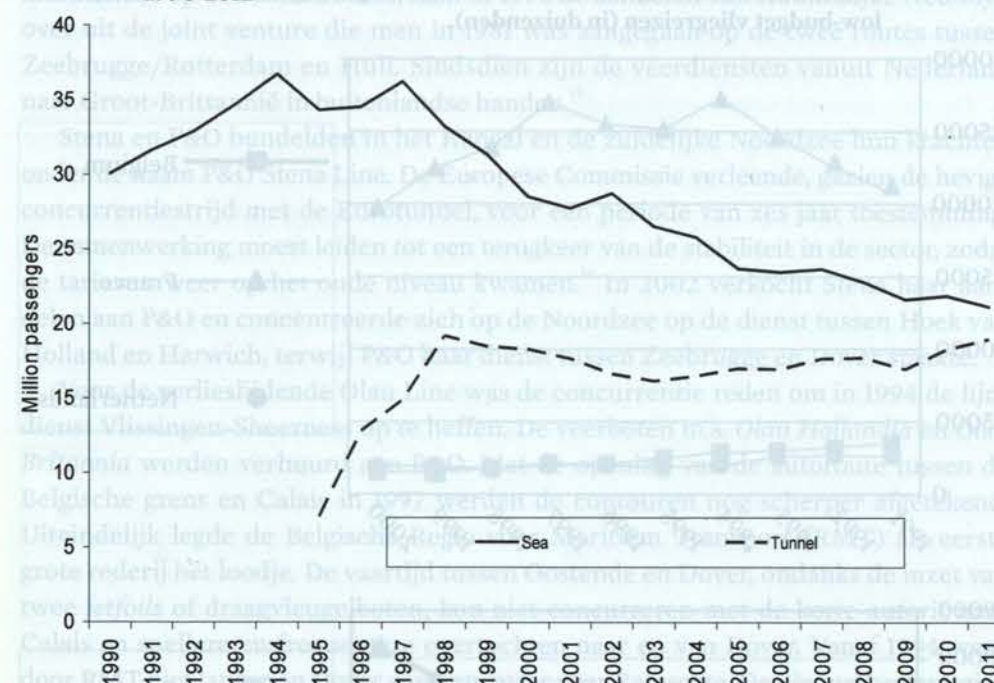
or visit your AA Shop

Stena Line

The next generation of ferry company

Advertentie Stena 1997.

FIGUUR 1 Aantallen passagiers over zee en door de Eurotunnel naar Groot-Brittannië, 1990-2011



Bron: Department for Transport, *Transport Statistics Bulletin - Sea Passenger Statistics* (Londen 2012).

Niettemin won het vliegtuig steeds meer terrein op de ferry's en het vervoer door de tunnel. De luchtvaart zag haar marktaandeel tussen 1997 en 2007 groeien van zestig naar 75 procent!¹³

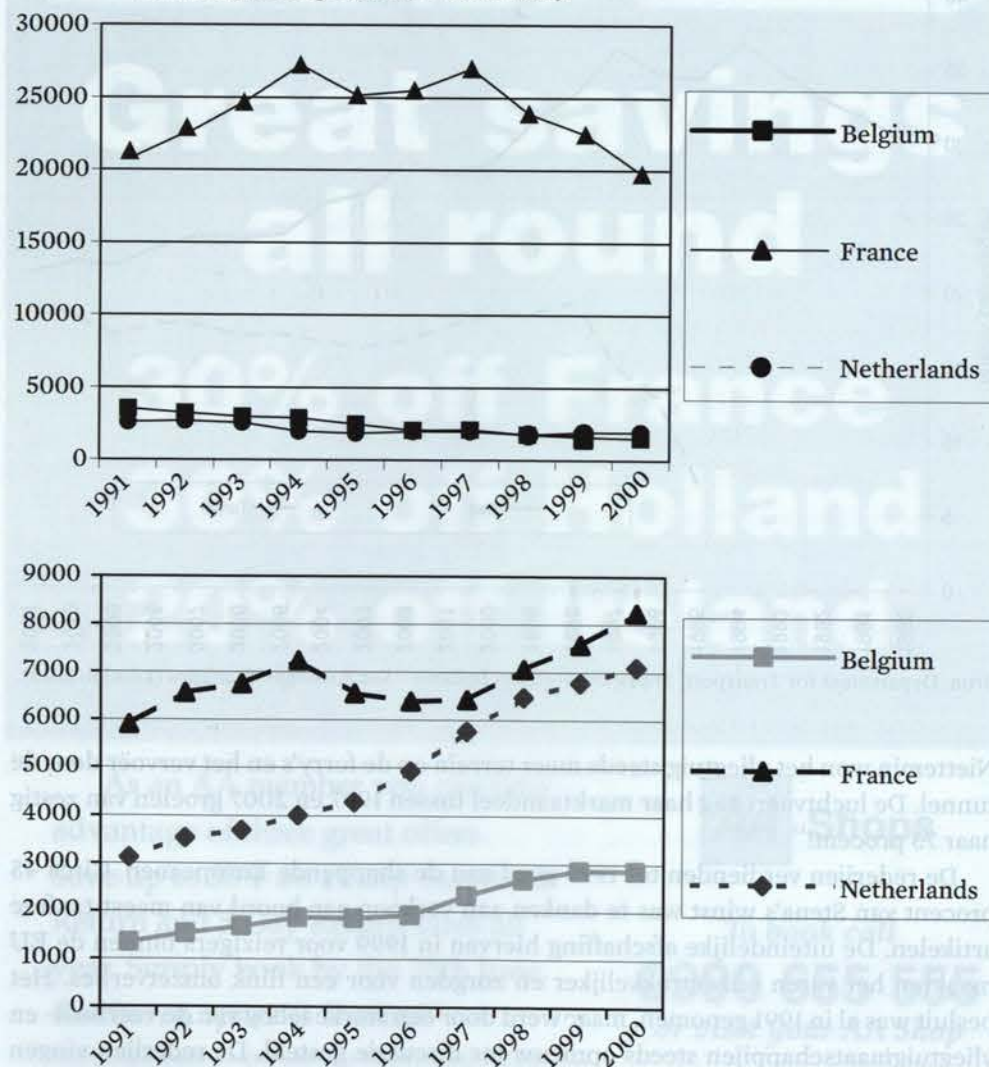
De rederijen verdienden tot 1999 goed aan de shoppende Europeanen. Circa 45 procent van Stena's winst was te danken aan verkoop aan boord van meest taxfree artikelen. De uiteindelijke afschaffing hiervan in 1999 voor reizigers binnen de EU maakten het varen onaantrekkelijker en zorgden voor een flink omzetverlies. Het besluit was al in 1991 genomen, maar werd door een sterke lobby van de veerboot- en vliegtuigmaatschappijen steeds opnieuw ter discussie gesteld. De rederijen vingen uiteindelijk deels de gevolgen op door het aanbod in hun boordwinkels (tegen normale prijzen) fors uit te breiden.

De malaise bij de veerdiensten was het eerst merkbaar op de Kanaalroutes, dat wil zeggen op de routes tussen de havens aan de Zuidkust van Engeland en die aan de Noordkust van Frankrijk en België.¹⁴ Naast het investeren in nieuwe schepen

¹³ Niko Wijnolst, Tor Wereland & Kai Levander, *Shipping Innovation* (Amsterdam 2009) 173-174.

¹⁴ Moses, *The commercial and technical evolution of the ferry industry* 151.

FIGUUR 2 Aantallen passagiers per veerboot (boven) en door de lucht (onder) naar en van Groot-Brittannië, 1991-2000. Voor en na opening Eurotunnel en opkomst low-budget vliegvluchten (in duizenden).



Bron: Department for Transport, Transport Statistics Bulletin - Sea Passenger Statistics (Londen 2002).

openden rederijen nieuwe routes of namen concurrenten over. P&O, de onbetwiste marktleider op de Kanaalroutes, nam in 1996 de aandelen van Koninklijke Nedlloyd over uit de joint venture die men in 1981 was aangegaan op de twee routes tussen Zeebrugge/Rotterdam en Hull. Sindsdien zijn de veerdiensten vanuit Nederland naar Groot-Brittannië in buitenlandse handen.¹⁵

Stena en P&O bundelden in het Kanaal en de zuidelijke Noordzee hun krachten onder de naam P&O Stena Line. De Europese Commissie verleende, gezien de hevige concurrentiestrijd met de Eurotunnel, voor een periode van zes jaar toestemming. De samenwerking moest leiden tot een terugkeer van de stabiliteit in de sector, zodat de tarieven weer op het oude niveau kwamen.¹⁶ In 2002 verkocht Stena haar aandelen aan P&O en concentreerde zich op de Noordzee op de dienst tussen Hoek van Holland en Harwich, terwijl P&O haar dienst tussen Zeebrugge en Dover staakte.

Voor de verlieslijdende Olau Line was de concurrentie reden om in 1994 de lijndienst Vlissingen-Sheerness op te heffen. De veerboten m.s. *Olau Hollandia* en *Olau Britannia* werden verhuurd aan P&O. Met de opening van de autoroute tussen de Belgische grens en Calais in 1997 werden de contouren nog scherper afgetekend. Uiteindelijk legde de Belgische Regie voor Maritiem Transport (RMT) als eerste grote rederij het loodje. De vaartijd tussen Oostende en Dover, ondanks de inzet van twee *jetfoils* of draagvleugelboten, kon niet concurreren met de korte autorit naar Calais en snellere en frequentere overtochten naar en van Dover. Vanaf 1994 werd door RMT niet langer op Dover gevaren, maar naar Ramsgate. De nieuwe bestemming was financieel geen succes, onder meer wegens de slechte verbinding met Londen.

Een parallel is te trekken met de cruisevaartindustrie. In deze sector is de onderlinge concurrentie fors en worden alle pogingen gedaan om klanten aan te trekken door het bieden van luxe en comfortabele schepen. De cruiserederijen investeren steeds meer in nieuwe en grotere schepen, waarbij aan het eind van het proces van overnames en fusies een paar grote spelers een rol blijven spelen.¹⁷

HIGH-SPEED SEA SERVICE: SNELHEID EN DOELMATIGHEID

Sten Allan Olsson, oprichter ('Stena' is een samentrekking van zijn voornamen) en bestuursvoorzitter van de holding Stena AB (Stena Shipping Company), opperde in 1989 het idee van een eigen snelle veerboot. De *High-speed Sea Service* (HSS) paste

15 Wouter Heijveld en Remmelt Daalder, 'Dutch passenger shipping lines across the North Sea' in: Morten Hahn-Pedersen (ed.), *North Sea passenger lines* 25.

16 'Beschikking van de Commissie van 26 januari 1999'.

17 Ferry de Goey, 'De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw' in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 26/1 (2007) 17-38.

in de nieuwe strategie om altijd sneller en efficiënter te zijn dan de concurrenten. Olsson ging mee met het idee dat het concept 'snelle veerboot' een belangrijke troef was in de concurrentiestrijd en vooral die met de nog te openen Kanaaltunnel.¹⁸ Sommigen zagen het zelfs als enige alternatief om de concurrentie te weerstaan.¹⁹

Op dat moment waren er rond de Noordzee twee typen snelle autoveerboten in de vaart. Dat waren op de lijn Calais-Dover een in Australië ontworpen catamaran en de indrukwekkende, maar verouderde, hovercraft. Ook waren er plannen van rederij Speedferries om catamarans als veerboten in het Kanaal in te zetten, als tegenzet voor de Eurotunnel. De daadwerkelijke introductie hiervan zou in 1990 zijn.²⁰ Andere rederijen volgden daarna snel.

Het ontwerp van de HSS kwam voort uit een lange ontwikkeling van *High Speed Crafts* (HSC). Deze begon in 1956 bij de introductie van de eerste commerciële draagvleugelboot tussen Sicilië en het Italiaanse vasteland. In de late jaren zeventig ging de Noorse werf Kvaerner Fjellstrand catamarans voor passagiersvervoer bouwen. International Catamarans (InCat) in Hobart (Tasmanië) ontwikkelde zich gelijker tijd tot de belangrijkste producent van snelle passagiersveerboten.²¹

In 1990 startte dochterbedrijf Stena Teknik, onder leiding van technisch directeur S.R. (Stig) Bystedt (1935), met het project. Lange tijd was het onbekend dat Stena met de ontwikkeling van een eigen type veerboot bezig was. Stena deed ondertussen vanaf 1993 op de route Holyhead-Dún Laoghaire van Noord-Wales naar Ierland ervaring op met de gecharterde snelle veerboot *Stena Sea Lynx*.

Bij het tekenen van de bouwcontracten in 1993 werden de plannen duidelijk. Vier veerboten werden uiteindelijk gebouwd: drie van het type 'HSS 1500' bij Finnyards in Rauma (Finland) en de kleinere 'HSS 900', voor de dienst Gotenburg-Frederikshaven, bij de Noorse scheepswerf Westamaran A/S in Kristiansand. Westamaran had zich als alternatief voor de krimpende offshore markt gericht op de bouw van catamarans. De keuze van Finnyards had te maken met de opgedane ervaring bij de bouw van het Finse catamaran-cruiseschip *Radisson Diamond* (1991). Qua afmetingen was dit schip te vergelijken met de latere HSS 1500.

18 David Bowen, 'Forget the tunnel; all the talk on the high seas is of 50mph super ferries. And Britain doesn't make any of them' in: *The Independent - Business Supplement* (05-05-1996).

19 John Hendy, Miles Cowsill en Stephen Brown, *Harwich Hook of Holland 1893 - 2010* (Ramsey 2010) 71-72 en Fredrik Ahlman & Fredric Herlitz, *Strategy during stormy conditions - A case study of Stena Line* (Gotenburg 2010) 24-31.

20 Hynds, *Worldwide high speed ferries* 66-69 en Wijnolst, Wereland & Levander, *Shipping Innovation* 157-176.

21 Giovanni Ridolfi, 'High Speed at Sea - Evolution and issues' in: David Pinder und Brian Slack (red.), *Shipping and ports in the twenty-first century: globalisation, technological change and the environment* (Londen 2004).

Het was de bedoeling meer schepen te bestellen. De beslissing om dit niet te doen had te maken met de hoge bouwkosten van meer dan 220 miljoen gulden per schip. De ontwikkeling van het ontwerp en de bouwkosten waren in vergelijking met de andere veerboten omvangrijk. Dat kwam onder andere door de afwijkende bouwwijze en de relatief grote passagiersaccommodatie.²²

Finnyards kwam in financiële nood door vertraging in de oplevering van de schepen en kon alleen gered worden na overname door het Finse concern Aker. Westamaran ging nog vóór de oplevering van de HSS 900 failliet door het overschrijden van het bouwbudget. Het faillissement van de Noorse werf kreeg later nog een staartje. Stena kon door het faillissement geen schadevergoeding meer eisen, nadat in de legering van de romp corrosie was gevonden. De vertraging in de aflevering had tevens het gevolg dat Stena op de winstgevende, maar zwaar beconcurrerde route tussen Groot-Brittannië en Ierland grote schade leed.

De HSS 1500 had een futuristische uitstraling. De passagierscatamaran van 19.638 registerton was 107 meter lang met een breedte van veertig meter. Daarmee was het de grootste *High Speed Craft* ter wereld. In tegenstelling tot de meeste andere hogesnelheidsvaartuigen kon de HSS wel vrachtwagens meenemen. Ruimte was er voor 1.520 passagiers en 375 personenauto's (of 120 auto's en vijftig trailers). Het schip had geen boegdeuren, maar die waren door de brede draaicirkel op de garagedekken ook niet nodig. Auto's en trucks werden via de vier hekdeuren, ruim acht meter boven de waterspiegel, in amper dertig minuten geladen en gelost. Daarvoor moest wel een aparte walinstallatie voor de HSS gebouwd worden. De HSS 900, *Stena Charisma*, bood plaats aan negenhonderd passagiers en 208 personenauto's.

De HSS wordt beschreven als een semi-SWATH catamaran, omdat de veerboot, naast een hoge snelheid, ook de zeewaardigheid had van een *Small Waterplane Twin-Hull* (SWATH). Deze eigenschap was van belang op de soms woelige Ierse Zee en Noordzee. Met moderne datasystemen werd de zeewaardigheid verder verhoogd.²³ De kimkielen waren een belangrijk onderdeel van het concept. Zij hadden een koers stabiliserend en beweging dempend effect, voor onder andere het comfort van de passagiers en het stuurgedrag van het schip. Daarmee was ook meteen één van de aanvankelijke zorgen van de rederij opgelost: de passagiers zouden aan boord geen last krijgen van zeeziekte. Technisch gezien zouden de schepen tot 2022 in dienst kunnen blijven.

De voortstuwing van de HSS 1500 bestond uit vier General Electric gasturbines met een vermogen van 78.450 kW bruto. Elke romp had twee *waterjets*. Voor de

22 I.S.V. Veldhuis, *Application of Hydrogen Marine Systems in High-speed Sea Container Transport* (Southampton 2007) 119.

23 E.H. Sims, *Aluminium boatbuilding* (Londen 2000) 120-121 en anoniem, 'First Stena HSS 1500 delivered by Finnyards' in: *Fast Ferry International* 35/3 (april 1996) 15-24.



Aankomst van de Stena Discovery in Hoek van Holland. Foto: Cees van Romburgh.

stuwkracht werd gekozen voor verschillende turbines. Twee waren van origine afkomstig van het gevechtsvliegtuig van de Zweedse luchtmacht, de *Saab Gripen*, terwijl de grotere gebruikt werden in de Boeing 747 vliegtuigen. Voordelen van deze turbines zijn dat ze schonere uitlaatgassen produceren en beduidend minder ruimte innemen dan gewone scheepsturbines. Een nadeel is dat gasolie veel duurder is dan stookolie, die normaal als scheepsbrandstof wordt gebruikt.

De eerste twee *fast ferries* werden ingezet tussen Groot-Brittannië en Ierland. De HSS *Stena Explorer*, kwam in 1996 in de vaart, gevolgd door de *Stena Voyager* (1997). Hier moesten de schepen direct de concurrentiestrijd aangaan met de inmiddels ingezette snelle veerboten van P&O en Sea Containers.

Vanaf 1993 werd in de media gespeculeerd dat Stena de HSS ook op de Kanaal-routes zou willen inzetten. Daarmee zou de Zweedse rederij haar concurrentiepositie tegenover de Eurotunnel gevoelig verbeteren. Stena's bestuursvoorzitter Dan Olsen deed niet de moeite de speculaties te ontkennen. Volgens hem zou "een retourtje met het nieuwe ferrytype minder lang duren dan een treinrit heen en terug door de tunnel."²⁴ Het was niet een HSS, maar een in Australië gebouwde incat-catamaran,

²⁴ Anoniem, 'Stena bestelt supersnelle catamaran-ferryschepen' in: *Nieuwsblad Transport.nl* (08-07-1993).

die daar door Stena samen met partner P&O werd ingezet. Stena's bedoeling met de derde HSS 1500 was een andere. Dit schip, de in 1996 gebouwde *Discovery*, ging dienst doen tussen Hoek van Holland en Harwich.

HSS STENA DISCOVERY

De keuze om de *Stena Discovery* tussen Hoek van Holland en Harwich in te zetten was eigenlijk een logische. Beide havens sluiten zeer goed aan op het Europees transportnetwerk. Stena domineerde hier de markt en garandeerde een hoge frequentie aan overtochten. Voor een rendabele exploitatie werd uitgegaan van een redelijke markt ten aanzien van het aantal te vervoeren passagiers en aanbod van vracht. Bovendien bezuinigde Stena flink op het varende personeel dat overbodig was geworden, zoals de *cabincrew* en het machinekamerpersoneel.²⁵

Stena zette op deze route drie schepen in. De belangrijkste was de *Stena Discovery*. De HSS voer overdag, meest met passagiers. Alles was gebaseerd op snelheid en doelmatigheid. Dagelijks kon het schip vier overtochten maken, twee 's ochtends en twee 's middags, in plaats van de vroegere twee overtochten van de *Koningin Beatrix*. De catamaran maakte de oversteek met een snelheid van gemiddeld 38 knopen in drie uur en veertig minuten, de helft van de vroegere vaartijd. Bij aankomst draaide het schip, zonder sleepboothulp, richting de laad- en lospier. In Harwich was er voor in- en uitschepen tussen de veertig en 55 minuten tijd, inclusief schoonmaken.

De doelgroep waren de toeristen en minder de zakenmensen. De zakenreiziger hechtte meer waarde aan snelheid, comfort en frequentie, terwijl voor de toeristische reiziger de prijs doorslaggevend zou zijn. Zakenlieden zouden naar verwachting gebruik maken van het vliegtuig of de *Eurostar* en daarop aansluitende spoorwegdiensten.²⁶ De hypermoderne schepen en het benoemen van de reputatie van de rederijen waren in de marketing prominent aanwezig. Het nadeel van de langere reistijd per boot werd handig gepresenteerd als 'voordeel', anders dan het 'omrijden' via Calais of de trein nemen door de tunnel. Ook negatieve aspecten van de andere reisvormen werden benadrukt: "bij goedkope luchtvaartmaatschappijen heb je alleen een stoel en dat is het" en per boot kon je het "urenlange wachten op troosteloze vliegvelden" vermijden.²⁷

²⁵ Hendy, Cowsill en Brown, *Harwich Hook of Holland* 72.

²⁶ 'Beschikking van de Commissie van 26 januari 1999' 65-66.

²⁷ Jacco Neleman, 'Ferry maatschappijen: Oorlog op de Noordzee' in: *FEM Business*, 8/41 (15-10-2005) 38-40.

TABEL 1 Passagiersvervoer naar Groot-Brittannië per veerboot, Eurotunnel en vliegtuig 1999-2007

(cijfers: x duizend)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Frankrijk naar Thames en Kent (Nauw van Calais)	19043	16609	15964	16459	14780	14437	13566	14025	14503
Calais-Dover	18324	16078	15857	16329	14631	14275	13359	13799	14258
Alle havens Zuidkust GB (verbinding vanaf o.a. Frankrijk en Spanje)	4980	4587	4851	5044	4754	4600	3856	3498	3476
Alle havens Oostkust GB	3016	3086	3056	3342	3188	3106	2891	2722	2398
Tyne	626	667	745	816	829	767	699	648	638
Tyne vanaf IJmuiden	282	357	388	508	520	471	428	448	486
Hull	1022	972	1006	1041	994	976	964	1017	1010
Hull vanaf Rotterdam	652	592	611	632	604	596	586	616	621
Felixstowe	78	86	80	58	19	19	19	16	15
Harwich	1272	1335	1196	1268	1085	1085	959	857	553
Hoek van Holland-Harwich	920	986	881	966	879	849	738	736	428
Andere havens	2	3	4	3	3	3	4	4	4
Alle korte zeeroutes (inclusief Westkust)	31381	28517	27753	28726	26523	25799	23693	23465	23668
Totaal uit Nederlandse havens afkomstig	1939	2031	2026	2209	2094	2002	1848	1897	1636
Totaal per vliegtuig (vanuit Europa, korte route)	17284	17831	16054	17098	17635	20002	22043	24588	25089
Totaal vanuit Nederlandse luchthavens	6777	7097	7314	7805	7781	7934	7888	8258	8353
Totaal door de Eurotunnel	18498	18298	17667	16643	16172	16503	17005	16968	17672

Bron: Department for Transport, *Maritime Statistics* (Londen 2010); *UK Airport Statistics* (2006).

's Nachts deden twee conventionele schepen dienst. De autoveerboten, die de dienst tot 1996 onderhielden, de *Koningin Beatrix* (in 2002 herdoopt in *Stena Baltica*) en *Stena Europe*, werden overgeheveld naar respectievelijk de Ierse Zee en Stena's dochter Lion Ferries op de Oostzee. Aanvankelijk dacht Stena zonder de extra capaciteit voor het vrachtvervoer te kunnen, maar daar kwam men snel op terug. In 2001 werd door de nieuwe roll on - roll off schepen *Stena Hollandica* en *Stena Britannica* de capaciteit voor het vrachtvervoer vergroot. De *Stena Hollandica* voer net als de *Discovery* onder de Nederlandse vlag. Het schip beschikte over een capaciteit voor slechts 450 passagiers, maar had wel een opstelplaats van 2.500 meter voor auto's en trucks met oplegger.

Kleine en grote incidenten achtervolgden de *Stena Discovery*. Eén probleem was dat van tijd tot tijd stukken kunststof van de kimkiel afbraken en in de *waterjets* kwamen. Het probleem werd verholpen door het monteren van aluminium kimkielen. Een ander probleem was de snelheid van het schip. Bij harde wind met golfhoogten van vier meter (windkracht acht) of hoger kon de *Discovery* niet uitvaren, ondanks de SWATH-eigenschappen. Reden hiervan was dat het schip in januari 1998 bij stormachtig weer enorme schade had opgelopen. De veerboot verspeelde hierbij een deel van het voorschip.²⁸ Het schip was door het ongeluk maandenlang uit dienst en dat kostte Stena ongeveer vijf miljoen gulden. De imagoschade was misschien nog wel het grootst, men had dit eigenlijk voor onmogelijk gehouden.

EINDE VAN EEN EXPERIMENT

Eind 2005 verschenen de eerste berichten dat de *Discovery* hinder ondervond van de stijgende brandstofkosten. De brandstofprijs was dat jaar met veertig procent toegenomen, gevolgd door een extra stijging in 2006 met vijftien procent. Een half jaar later kondigde Stena aan de veerboot uit dienst te stellen en wel per 8 januari 2007. Het werd in de pers beschreven als het "einde van een experiment".²⁹ Stena Line B.V. sloot het boekjaar 2006 af met rode cijfers. Hoeveel het tekort was weten we niet exact, de ferrymaatschappij verstrekt geen concrete omzet- en verliescijfers. Als redenen van het uit dienst stellen werden de hoge brandstofprijs en de concurrentie van de vliegtuigmaatschappijen genoemd, terwijl deze toch ook last hadden van de stijgende brandstofprijs.³⁰

Directeur Pim de Lange van Stena Line B.V. hierover: "Toen wij in 1997 met de *Discovery* begonnen, was de gasolieprijs 120 dollar per ton. In onze prognose hadden wij meegenomen dat die weleens zou kunnen stijgen tot 180 dollar per ton. Helaas steeg de prijs twee jaar geleden naar 700 dollar per ton. Dan is je hele financiële plaatje weg. De *Discovery* was volgens mij de grootste innovatie in de ferryindustrie. Maar ja, hij verstookte 180 ton gasolie per dag".³¹ De *Stena Discovery* werd opgelegd bij scheepswerf Harland & Wolff in Belfast en in 2009 verkocht aan Stena Line Scandinavia. Nog dat jaar werd het schip doorverkocht naar Venezuela en herdoopt in *HSS Discovery*.

28 'Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het oplopen van schade bij slecht weer, door de Nederlandse ferry *Stena Discovery*, varende op de Noordzee' in: *Staatscourant* 1999 nr. 93.

29 Hendy, Cowsill en Brown, *Harwich Hook of Holland* 82-83.

30 Chris Lewis, 'Stena sacrifices speed for size. Rebuilt ferries will be world's biggest, while axing HSS will save fuel' in: www.lloydsloadinglist.com (12-01-2007).

31 Harm Leerink, 'Stena Line gooit roer om' in: www.maritiemnederland.net (17-04-2008).

“Binnen twee jaar na de indiensttreding van de HSS zullen we op de route Hoek van Holland-Harwich weer in de zwarte cijfers moeten zitten, anders is er iets niet in orde”, had directeur De Lange gehoopt vlak voor de doop van de *Stena Discovery* in mei 1997.³² Het uit dienst stellen van de *Stena Discovery* bijna tien jaar later was beslist een lastige beslissing. Waarom kwamen de verwachtingen niet uit?

In 1996 had Stena op de lijndienst Hoek van Holland-Harwich een monopoliepositie, die echter verliesgevend was. Door de felle concurrentie zakte het prijsniveau voor de passagiers en het vervoer van vrachtwagens. De prijs voor vrachtvervoer was in 1996 zelfs bijna dertig procent lager dan in april 1986 toen de *Koningin Beatrix* in de vaart kwam. Als gevolg hiervan leed de rederij in 1996 een verlies van acht miljoen gulden.³³ Een switch was ondertussen gemaakt om meer klanten te trekken door nadruk te leggen op de te bieden kwaliteit en service. Dat had geen succes.

Stena probeerde met de *Stena Discovery* de concurrenten af te troeven door snelheid en haar goede reputatie.³⁴ Het innovatieve HSS-concept was een unieke combinatie van hoge snelheid en luxe. Tegen een redelijk bedrag kon een korte en comfortabele reis worden aangeboden.³⁵ Eerder was door John Kay aangetoond dat het verbeteren van de concurrentiepositie met alleen (technische) innovatieve middelen zelden echt succes heeft.³⁶ De marketingstrategie focuste zich daarom op de toerist. Per dag waren minimaal duizend passagiers nodig om de exploitatie te bekostigen, bijna een miljoen op jaarbasis.

De eerste jaren leken het succes van de HSS te bewijzen. In 1997 werden 800.000 passagiers vervoerd, twaalf procent meer dan in 1996, maar nog niet het beoogde miljoen. Het aantal vervoerde personenauto's steeg met negentien procent. De rederij sloot 1997 wel met verlies af, doordat het vervoer van vracht achterbleef en Stena het exploitatietekort van de HSS niet kon compenseren. Er hoefde maar iets in beide vervoersstromen te gebeuren of het concept was niet rendabel. De groeiende concurrentie van trein en luchtvaart was een belangrijk probleem. Aanvankelijk bedroeg de reistijd met de *Eurostar* nog meer dan vier uur, maar gaandeweg werd die ingekort en verhevigde de concurrentiestrijd.

Het aantal passagiers, dat per veerboot de oversteek naar Groot-Brittannië maakte, daalde tussen 1998 en 2004 met bijna een kwart (figuur 1). Het leek er op dat de situatie in 2002 zich zou verbeteren, maar het bleef bij een tijdelijke opleving. De terreuraanslagen in New York (2001) en Londen (2005) en het uitbreken van de Irak-oorlog en het SARS-virus (beide in 2003) zorgden voor flinke schommelingen

32 Anoniem, 'HSS gaat strijd aan met Kanaaltunnel' in: *Nieuwsblad Transport.nl* (27-05-1997).

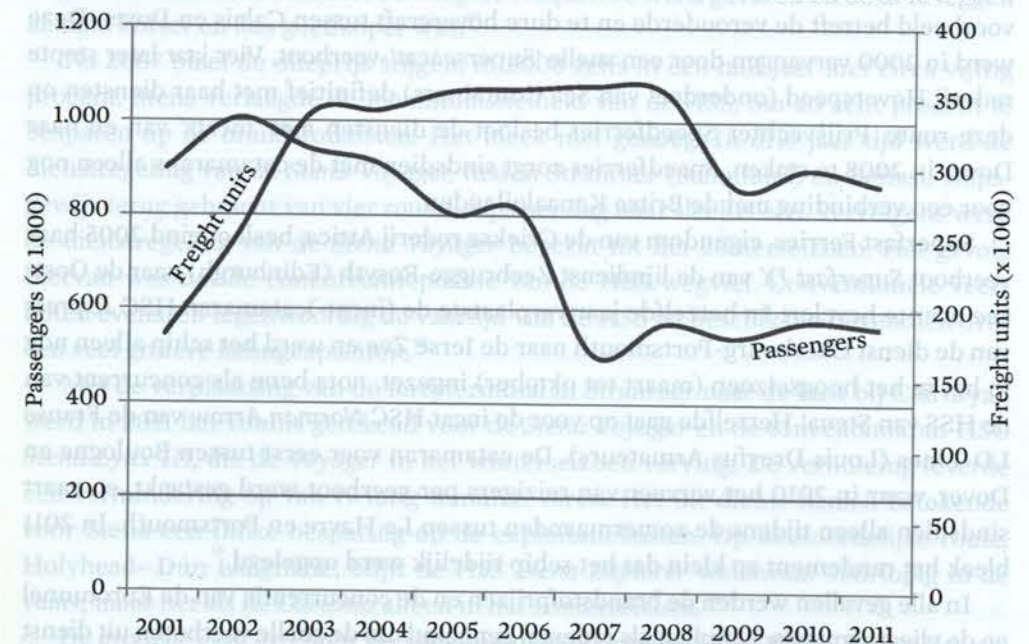
33 Idem.

34 Ahlman en Herlitz, *Strategy during stormy conditions* 24-31.

35 Niko Wijnotst, Tor Wereland & Kai Levander, *Shipping Innovation* 170.

36 Kay, *Foundations of corporate success* 100-111.

FIGUUR 3 Vervoer passagiers en vracht door Stena Line over de Noordzee 2001-2011



(1) De kentering van het aantal passagiers in 2007 komt door het uit dienst stellen van de HSS.

(2) 1 Freight unit is een vrachtwagencombinatie, trailer of treinwagon.

Bron: Pim de Lange, *Ferry Innovative*, lezing Afdeling Maritieme Techniek (MARTEC) TU-Delft (Delft 14-06-2012).

in het toeristen- en zakenverkeer.³⁷ Daarbij was het Britse pond duur, wat de aantrekkelijkheid van Groot-Brittannië voor toeristen niet bepaalt ten goede kwam.

Met het vrachtvervoer werd het verlies een beetje gecompenseerd. Dit ondanks de aanwezige overcapaciteit voor Ro-Ro-transport op de Noordzee-routes en lagere tarieven. De stijgende olieprijs zorgde er voor dat de HSS in 2004 verliesgevend werd. De exploitatiekosten waren door het gebruik van gasolie extra hoog, omdat de prijs hiervan twee maal zo hoog was als die van stookolie.³⁸

Opvallend is dat de totale winst voor de over 2006, het jaar dat Stena besloot te stoppen met de *Discovery*, de hoogste was sinds de jaren negentig. Het vrachtvervoer steeg, terwijl de aantallen passagiers en vervoerde auto's licht stabiliseerden ten opzichte van 2005, maar desondanks fors achterbleven bij de streefcijfers³⁹ (figuur 3).

37 William Gibbons, 'The Future of Passenger Shipping' lezing tijdens het symposium *Challenges in 21st century passenger transport - delivering value & innovation in the ferry industry* (Greenwich 2004).

38 Stena AB Annual Review 2006.

De *Stena Discovery* was niet het enige slachtoffer onder de *fast ferries*. Het eerste voorbeeld betreft de verouderde en te dure hovercraft tussen Calais en Dover. Deze werd in 2000 vervangen door een snelle 'Superseacat'-veerboot. Vier jaar later stopte rederij Hoverspeed (onderdeel van Sea Containers) definitief met haar diensten op deze route. Prijsvechter Speedferries besloot de diensten met 'incats' van en naar Dover in 2008 te staken. Speedferries zorgt sindsdien met de catamarans alleen nog voor een verbinding met de Britse Kanaaleilanden.

Superfast Ferries, eigendom van de Griekse rederij Attica, besloot eind 2005 haar veerboot *Superfast IX* van de lijndienst Zeebrugge-Rosyth (Edinburgh) naar de Oostzee over te hevelen. In hetzelfde jaar verplaatste de (incat-)catamaran *HSC Express* van de dienst Cherbourg-Portsmouth naar de Ierse Zee en werd het schip alleen nog in het in het hoogseizoen (maart tot oktober) ingezet, nota bene als concurrent van de HSS van Stena! Hetzelfde gaat op voor de incat *HSC Norman Arrow* van de Franse LD-Lines (Louis Dreyfus Armateurs). De catamaran voer eerst tussen Boulogne en Dover, waar in 2010 het vervoer van reizigers per veerboot werd gestaakt, en vaart sindsdien alleen tijdens de zomermaanden tussen Le Havre en Portsmouth. In 2011 bleek het rendement zo klein dat het schip tijdelijk werd opgelegd.⁴¹

In alle gevallen werden de brandstofprijzen en de concurrentie van de Eurotunnel en de vliegtuigmaatschappijen als redenen genoemd om de snelle veerboten uit dienst te nemen of anderszins in te zetten. Op de Kanaalroutes was bovendien de concurrentie extra scherp door de aanwezigheid van een aantal goedkoop varende ferry-maatschappijen.⁴²

Aan forse bezuinigingen ontkwamen ook de overgebleven HSS-schepen van Stena niet. De HSS 900 *Stena Carisma* op de route tussen Gotenburg en Frederikshaven had vergelijkbare problemen als de andere *fast ferries*. Felle concurrentie ondervond men van de goedkope vliegvluchten van Ryanair. Stena zet de *Carisma* tegenwoordig alleen nog in het zomerseizoen in. Van de Eurotunnel had men natuurlijk geen last, wel van de in 2000 geopende brug over de Sont tussen Denemarken en Zweden. Het was in 2001 voor Stena's concurrent Sea Containers reden om op hetzelfde traject te stoppen met de verliesgevend exploitatie van haar snelle Superseacat en deze te verplaatsen naar Dover.⁴³

Uiteindelijk lijkt het lot van de HSS op de Ierse Zee ook bezegeld. De HSS *Stena Explorer* en *Stena Voyager* hadden, in vergelijking met de *Stena Discovery*, een iets

hoger rendement, omdat met een hogere frequentie werd gevaren en de af te leggen afstand korter en dus goedkoper was.⁴⁴

Na 2007 bleef de olieprijs stijgen, in 2008 zelfs in een half jaar met circa vijftig procent. Stena verlaagde de maximumsnelheid van de HSS, om zo acht procent te besparen op de brandstofkosten. Het bleek niet genoeg. In drie jaar tijd werd de dienstregeling van de *Stena Voyager*, tussen Stranraer (Schotland) en Belfast, stapsgewijs terug gebracht van vier *round-trips* per dag naar slechts één. Vervolgens werd de dienstregeling van de *Stena Voyager* beperkt tot het zomerseizoen. Het gevolg hiervan was dat de concurrentiepositie van de HSS wegviel. Conventionele veerboten evenaren tegenwoordig de vaartijd van de HSS en beschikken bovendien over een veel grotere ladingcapaciteit.⁴⁵

Met de verplaatsing van de ferryterminal in Stranraer naar de kust bij Cairnryan werd in 2011 het vonnis getekend voor de *Stena Voyager* en de 81m catamaran *HSC Stena Lynx III*, die de *Voyager* in het winterseizoen verving. De verhuizing leverde een vermindering op van twintig minuten varen. Het uit dienst nemen betekende voor Stena een flinke besparing op de exploitatiekosten. Op de noordelijke route, Holyhead- Dún Laoghaire, blijft de HSS *Stena Explorer* weliswaar voorlopig in de vaart, maar net als de *Carisma* alleen in het zomerseizoen.⁴⁶

De grootste concurrenten, de vliegtuigmaatschappijen, leden flinke financiële verliezen. De luchtvaart kreeg niet alleen te maken met de gevolgen van de economische crisis en een hogere brandstofprijs, maar ook met de invoering van bijzondere heffingen, zoals de 'vliegtax' in Nederland.⁴⁷ Diverse low-cost maatschappijen staakten in reactie hierop hun verbinding met Nederland of brachten de frequentie ervan terug. Het aantal luchtreizigers naar Groot-Brittannië stakte in 2009 voor het eerst sinds 1991. Stansted Airport, de bestemming van veel prijsvechters, kreeg 1,4 miljoen minder reizigers te verwerken.⁴⁸

De Eurotunnel leed zwaar onder een tegenvallende economie. Sinds de opening zat het concern in grote financiële problemen en had zij last van de concurrentie van maatschappijen als Ryanair en easyJet. Na de opening in 1994 groeide het aantal passagiers snel, maar sinds 2000 kwam daar de klad in. De bij de aanleg opgelopen schuld van circa 9,5 miljard euro drukte als een loden last op de onderneming. De hoge schuld als gevolg van de aanleg met privaat geld moest eigenlijk worden terug-

39 Idem.

40 Russel Plummer, 'News Feature' in: *Ships Monthly*, 45/12 (december 2010) 14-15.

41 Russel Plummer, 'Porthmouth's cross-Channel ferry scene' in: *Ships Monthly*, 46/4 (april 2011) 38-39.

42 Jacco Neleman, 'Ferry-maatschappijen: Oorlog op de Noordzee'.

43 Fredrik Ahlman & Fredric Herlitz, *Strategy during stormy conditions* 33.

44 Trevor Kidd, 'Ferries of Loch Ryan' in: Miles Cowsill en John Hendy, *Ferry and Cruise Ship Annual 2009* (Ramsey 2009) 73-79.

45 Stena AB Annual Review 2006.

46 Mike McKimm, 'End of the line for *Stena Voyager*' in: *BBC news* 01-09-2011 (www.bbc.co.uk/news/uk-northern-ireland; 15-04-2012).

47 Gegevens CBS (29-06-2009).

48 Office for National Statistics, *Travel trends 2008* (Londen 2009); Civil Aviation Authority, *UK Business Air Travel: traffic trends and characteristics* (Londen 2009).

verdiend met hoge tarieven voor de spoorwegmaatschappijen, wat door de forse concurrentie zou leiden tot een beperkte volumegroei en lage opbrengsten.

KEUZE VOOR MEER CAPACITEIT

Direct na het uitfasen van de *Discovery* zette Stena Line voor het passagiersvervoer op de route Hoek van Holland-Harwich een compleet nieuwe strategie uit. Alle aandacht werd gericht op het kwantitatief en kwalitatief opwaarderen van de Ro-Ro-veerbotten. De passagierscapaciteit van de HSS werd overgenomen door de *Stena Hollandica* en de *Stena Britannica*. De schepen werden verlengd en gemoderniseerd tot roll on - roll off passagiersschepen (Ropax). De schepen varen onder alle weeromstandigheden en verzorgen daardoor een betrouwbaardere lijndienst, wat met de *Stena Discovery* niet altijd het geval was. De rederij onderhoudt tegenwoordig vanuit Nederland drie lijndiensten. Naast die naar Harwich zijn dat de in 2001 geopende lijndienst tussen Hoek van Holland en Killingholme plus de vrachtdienst Rotterdam Europoort-Harwich. De hoop is dat het vrachtverkeer weer gaat groeien. Stena investeerde voor de vrachtroute naar Killingholme tweehonderd miljoen euro aan nieuwe veerbotten.⁴⁹ Stena had eerder in 2006 twee grotere Ropax-schepen besteld, die in 2010 de oudere schepen vervingen.⁵⁰

Ook andere rederijen zien schaalvergroting nog steeds als enige uitweg om de bunkerkosten te drukken. Dat kan door de inzet van (nieuwe) Ropax-schepen of de overnames, zoals die van de Norfolk Line in 2009 door DFDS van de Deense rederij A.P. Moller-Maersk. Zo'n vijftien jaar na de opening van de lijn IJmuiden-Newcastle werd DFDS hiermee de grootste rederij op de Kanaalroutes en de Noordzee. Vooral op het noordelijk deel van de Noordzee kampen de rederijen met overcapaciteit. P&O hief vrachtlijnen op en verkocht schepen aan concurrent Stena. De P&O-dienst tussen Rotterdam en Hull bleef. Ondanks alle maatregelen varen bijna alle rederijen met hetzelfde aantal schepen, weliswaar tijdelijk met minder lading.

CONCLUSIE

De veerdienstrederijen hebben vanaf 2002 zwaar geleden onder de economische crisis en de intense concurrentie van de Eurotunnel en vliegtuigmaatschappijen. Grote winnaar van deze meedogenloze concurrentieslag was vooral de passagier.⁵¹

49 De onder Nederlandse vlag varende *Stena Trader* (2006) en *Stena Traveller II* (2007) gebouwd bij Fosen Mekaniske Verksteder in Noorwegen.

50 Hendy, Cowsill en Brown, *Harwich Hook of Holland* 85-100.

Prijzen gingen omlaag, de snelheid omhoog en het aantal keuzemogelijkheden steeg. De tijden dat een ferrymaatschappij drie even grote bronnen van inkomsten had (tickets, verkoop aan boord en vrachtvervoer) zijn voorbij.

Stena poogde met de HSS de concurrenten af te troeven. De keuze om de HSS *Stena Discovery* vanuit Hoek van Holland in te zetten was legitiem. Hoek van Holland sluit zeer goed op het Europees transportnetwerk aan. Stena domineerde hier de markt en kon met de HSS en twee conventionele veerbotten een hoge frequentie aan overtochten garanderen. De exploitatie van de HSS was alleen mogelijk met een stabiele markt ten aanzien van aantallen te vervoeren passagiers en aanbod van vracht.

En juist daar ging mis. Het toeristen- en vrachtverkeer brachten te weinig op, terwijl door de te varen afstand de brandstofkosten extreem opliepen. Mechanische problemen zorgden ervoor dat de bedrijfszekerheid en zeewaardigheid van de HSS minder waren dan gehoopt. De prijs van gasolie was uiteindelijk het breekpunt en betekende in 2007 het einde van de *Stena Discovery*. De inzet van de HSS op de Noordzee kan een mislukt experiment genoemd worden, hoewel het experiment wel bijna een decennium duurde.

Schaalvergroting is de enige uitweg om de prijzen te drukken. Dat proces is overigens al een tijdje aan de gang. Ropax-ferries zijn de kurk waarop de veerdiensten momenteel drijven.

C.P.P. VAN ROMBURGH (1963) is maritiem historicus. Hij werkte tussen 1991 en 2007 bij Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Sinds 2007 is hij werkzaam bij het Nederlandse Rode Kruis en houdt zich bezig met het ontwikkelen van Eerste Hulp richtlijnen en lesmaterialen. Hij publiceerde diverse artikelen op maritiem gebied en is lid van de redactie van het *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis*. In 2008 vormde hij met Henk den Heijer de eindredactie voor *Reizen door de eeuwen heen: 100 jaar Linschoten-Vereeniging (1908-2008)*.

51 Marijn Kruk, 'Economische zeeslag op en onder het Kanaal. Veerbootmaatschappijen voeren een verbeterd concurrentiestrijd met de exploitant van de Kanaaltunnel' in: *Trouw* (07-05-2009).