

Impressie van een mogelijk eindbeeld met havenuitbreiding.

Den Helder parel in de Nationale Visie Kust



Martin Bosch
Arjen Bosch

Haven van Den Helder keert 'urban trauma'



In de rode cirkel is de havenuitbreiding gepland.

De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Donner, vroeg het team Deetman - Mans om advies over de dreigende negatieve effecten van krimp in de regio Kop van Noord-Holland. Deetman en Mans stellen in het rapport Krimp of

Niet (15 oktober 2010): "Maak de herstructurering en de uitbouw van de haven tot absoluut speerpunt van beleid." Vervolgens ondertekenden provincie en gemeenten in 2010 de Intentieovereenkomst regionale havenontwikkeling in de Kop van Noord-Holland.

Zwembad aan zeedijk



De PKB (Planologische KernBeslissing) Waddenzee voor Den Helder biedt enige ruimte voor havenuitbreiding in zee, maar het blijft een controversieel onderwerp. Havenuitbreiding beïnvloedt niet alleen de natuurwaarden van de Waddenzee, maar ook de veiligheid van de dijken die Den Helder tegen overstromingen beschermen.

Overstromingen in de westelijke Waddenzee
In geologisch perspectief voltrekken de verande-

In Groen december werd geschreven over de unieke ligging van Den Helder met aan drie kanten de Noordzee, het snelstromend Marsdiep en het unieke natuurgebied Balgzand. De relatie met de verschillende zeemilieus is in de beleving op de achtergrond geraakt. Zware dijken en zoneringen belemmeren het contact. Herstel van de relatie tussen de stad en de zee met behulp van het landschap kan de aantrekkingskracht van Den Helder verhogen. Het eerste artikel van de reeks over Den Helder ging over het thema 'Water en landschap'. Het tweede over FORTDenHelder. Dit derde Voorhoede-artikel gaat in op de ontwikkeling van de haven van Den Helder en de westelijke Waddenzee. Het besluit met de toekomstperspectieven uit het Voorhoedeproject van het uitvoeringsprogramma Deltavisie kust. Er volgt nog een artikel over de Stedelijke vernieuwing Binnen de Linie en in Nieuw Den Helder.

ringen in de westelijke Waddenzee zich de laatste tweeduizend jaar in een razend tempo. Vanaf de Romeinse tijd was de omgeving waar nu Den Helder ligt, een veengebied in de luwte van strandwallen. De aangroei van veen ging door tot in de vroege middeleeuwen en tot meters boven zee-niveau. Op de plek van het IJsselmeer was een relatief klein Flevomeer. Door inbraken vanuit de Noordzee werd de kust tussen 800 en 1300 na Chr. opengebrouwen en ontstonden zeegaten als Zijpe, Heersdiep en Marsdiep. Vooral in de twaalfde en dertiende eeuw voltrokken zich desastreuze overstromingsrampen, te beginnen met de Julianavloed in 1164. De meest verschrikkelijke ramp was de Sint Luciovloed in 1287, waarmee Friesland definitief van West Friesland werd gescheiden. De overlevende bewoners van het omliggende land maakten er het beste van en werden actief in de handel. De Zuiderzee was geboren en veel plaatsen werden bereikbaar voor zeeschepen. Onder invloed van de Hanze en de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) ontwikkelden zich rond de Zuiderzee havensteden als Kampen, Harderwijk, Hoorn en Amsterdam. De basis voor de welvaart van de Gouden Eeuw was gelegd.

Den Helder na de Gouden eeuw

Toen de route naar Amsterdam dicht slibde, werd Den Helder steeds interessanter als handelshaven. Maar omdat Den Helder als een geduchte concurrent werd gezien, was er wel veel bestuurlijk verzet vanuit de Zuiderzeehavens. Amsterdam slaagde er in de havenontwikkeling van Den Helder te blokkeren. Aan het eind van de achttiende eeuw werd onder leiding van Stadhouder Willem V besloten om er een veilige ligplaats voor 's lands schepen van oorlog' te maken.

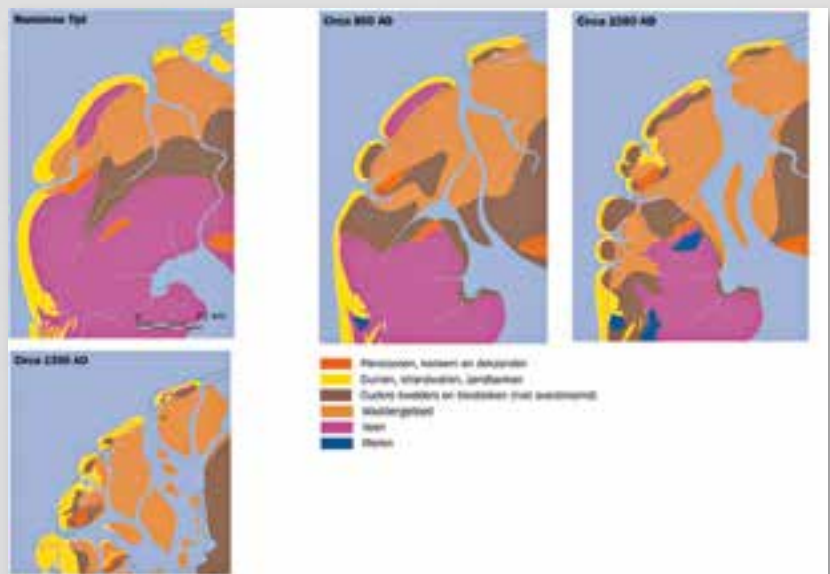
Met een ingenieuze constructie werd in 1782 een doorstroomhaven gecreëerd. In 1850 valt het koninklijk besluit dat er in Den Helder lading mag worden gelost, waarna de haven zich als welvarende voorhaven van Amsterdam ontwikkelt. De vreugde is van korte duur. Na de opening van het Noordzeekanaal in 1876 varen de meeste schepen direct door naar Amsterdam en een diepe recessie treft Den Helder.

De doorstroomhaven functioneert tot de aanleg van de nieuwe marinehaven in 1949 als 'zelfbagerend' havensysteem. Met de toegenomen baggermogelijkheden was de doorstroomhaven niet meer per se nodig, maar de Napoleondam op het Balgzand herinnert nog altijd aan de doorstroomhaven van weleer.

Bestemming zee

De haven van Den Helder kent vele diepte- en hoogtepunten. De Koninklijke Marine en de visersvloot blijven Den Helder echter trouw. Deze beide sectoren zijn de afgelopen jaren in omvang afgenomen. In dezelfde periode groeien de offshore beheer- en onderhoudsactiviteiten aan boorplatforms op de Noordzee. Den Helder ligt erg nabij de platforms op zee voor de offshore en bovendien heeft Den Helder een prima luchthaven voor het helikoptervliegverkeer naar de platforms. De olie- en gasbedrijven ontwikkelen een revolutionair poolconcept waarin zij de logistieke bevoorrading gezamenlijk regelen, en grote efficiency-winst maken. Inmiddels wordt meer dan negentig procent van het nationaal volume van alle offshore operations and maintenance voor olie en gas vanuit Den Helder uitgevoerd, met nieuwe hoogwaardige

Ontstaansgeschiedenis van het gebied.





Waddenzee

werkgelegenheid tot gevolg. Daarmee ontwikkelt Den Helder zich als haven met bestemming zee, in tegenstelling tot andere havens die een haven aan de andere kant van de zee als bestemming hebben.

De bevolking van Den Helder neemt steeds meer af. Als Den Helder op dezelfde voet doorgaat, dreigen deze bevolkingsafname en het verminderen van de werkgelegenheid een negatieve spiraal te ontwikkelen. Het ministerie van BZK, daarbij geadviseerd door het team Deetman - Mans, ziet voor Den Helder maar één mogelijkheid: alles op alles zetten om de haven verder te ontwikkelen. De belangrijkste kans zien zij in de offshore en vooral in de potentie van beheer en op termijn ook in het onderhoud van windmolenparken op zee. De haven werd in rap tempo verzelfstandigd met de oprichting van de N.V. Port of Den Helder. Om invulling te geven aan de ruimtebehoefte wordt de beschikbare ruimte in de (zee)haven de komende jaren efficiënter benut met uiteindelijk een gewenste vraaggestuurde ontwikkeling zeewaarts, de Noordoostelijke havenuitbreiding.

De Napoleondam op het Balgzand herinnert nog altijd aan de doorstroomhaven van toen.



Achteruitgang van natuur en stadslandschap

In de loop van de vorige eeuw ontstaat er steeds meer waardering voor natuur, maar pas na 1965 (de Waddenvereniging wordt dan opgericht) wordt natuur als criterium voor besluiten in de Waddenzee meegewogen. Voor die tijd vinden in de westelijke Waddenzee enorme ingrepen plaats, namelijk de aanleg van de kleine afsluitdijk en de grote afsluitdijk waarmee Wieringen geen eiland meer is en het Amstel- en IJsselmeer ontstaan, een ecologische ramp van ongekeerde omvang.

In de periode na de aanleg van de afsluitdijken treedt er een grote verarming van het Balgzand op: veel natuurlijke mosselbanken verdwijnen en de enorme zeegrasvelden leggen het loodje. De kwelders in het westelijke Balgzand slaan steeds meer af, de natuurlijke variatie op de platen neemt af en het platensysteem wordt steeds zandiger. Dit is een na-ijleffect van de aanleg van de afsluitdijken, dat ook nu en in de toekomst nog doorgaat. Het systeem is nog altijd niet in evenwicht en er is sprake van een grote zogenoemde zandhonger. Als de dijken langs het Balgzand op deltahoogte worden gebracht, verdwijnen hier ook de laatste kwelders. Er worden weliswaar compensatieschoren aangelegd, maar die slaan steeds meer af door de ongunstige sedimentatieomstandigheden.



Balgzand

Ook de aanleg van de nieuwe Marinehaven beïnvloedt de variatie op de platen nadelig. De Napoleondam die de doorstroomhaven in oude tijden mogelijk maakte, is blijven liggen. Het is opmerkelijk dat in de luwte van deze dam juist wel een zeer gevarieerde plaat is ontstaan. Deze plaat vormt een inspiratiebron voor natuurontwikkeling. Ondanks alle achteruitgang blijft het Balgzand een belangrijk natuurgebied, vooral voor de trekvogels. Ook is het aardkundig een bijzonder gebied. De provincie Noord-Holland wees het platengebied van Breehorn, Noorderhaaks en Balgzand aan als aardkundig monument.

De dijkversterking rond 1970 bracht het maritieme karakter van Den Helder terug tot een minimum. Het zwembad in het Marsdiep, de scheepshellingen, de kustbatterijen en de kustgerelateerde bebouwing werden gesloopt, met de sloop van Huijs Tijdverdrif in 1990 als sluitstuk. Een urban disaster heeft zich voltrokken: Den Helder staat met de rug naar de zee.

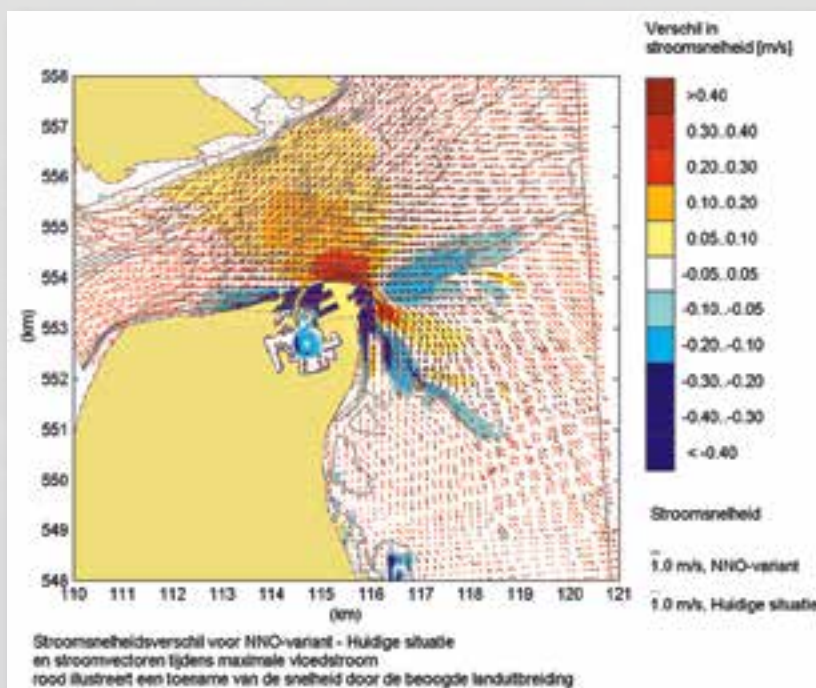
Den Helder omarmt de zeewering met Building with nature

De uitdaging binnen het voorhoedeproject was om de haven van Den Helder zo te uit te breiden dat er duidelijke plussen voor natuur, veiligheid en stadsontwikkeling ontstaan. In opdracht van de gemeente Den Helder voerde Deltares verkennende modelonderzoeken uit, die aantonen dat de keuze van de havenvorm de natuurwaarde van de aangrenzende Waddennatuur zowel negatief als positief kan beïnvloeden.

Uit het modelonderzoek blijkt dat havenuitbreiding het stromingspatroon in het Marsdiep en aanliggende wateren flink verandert. Figuur 1 geeft het verschil weer in stroomsnelheden ten opzichte van de huidige situatie. In de blauwe gebieden ontstaat minder stroming en in de rode meer. Minder stroming komt overeen met meer sedimentatie en variatie. Duidelijk wordt dat een noord, noordoostelijke uitbreiding met een gelijktijdig uitgevoerde verdieping en verlegging van het Marsdiep positieve effecten op het Balgzand zal hebben: aangroei van kwelders en toename van natuurlijk gevarieerde platen met vele tientallen hectare. Ook blijkt

Lage dijk

Figuur 1: Het verschil weer in stroomsnelheden ten opzichte van de huidige situatie.



Het Nieuwediep in 1795.



dat de zeewering van Den Helder wordt beïnvloed als gevolg van sedimentologische en morfologische veranderingen in het Marsdiep, Balgzand en Breehorn. De eerste indicaties zijn dat meteen ten westen van de havenuitbreiding aanwas zal plaatsvinden, terwijl de geul bij de westelijke Kaap juist meer zal uitslijpen. De aanwas maakt het mogelijk om buitendijks bijvoorbeeld weer een strand te ontwikkelen. De eerste modelstudies waren vooral gericht op de effecten voor natuur. Het gaat om een stromingsmodel met verschillende havenvarianten dat veranderingen voorspelt in stroomsnelheden en -richtingen, sedimentgehalte, waterhoogte, vloeduur, ebduur, golfwerking en getijdenfase binnen- en buitengaats.

Desgevraagd geeft Deltares aan, dat het waarschijnlijk mogelijk is om een havenvorm te ontwikkelen die de veiligheid bij de Kaap niet aantast en die

gunstig is voor natuur en buitendijkse aanwas. Daarbij moet ook worden gekeken in hoeverre de ingrepen zelf nog weer kunnen worden geoptimaliseerd (door slim met zand om te springen en de krachten van de natuur in positieve zin te gebruiken). Dit is een aanpak die ook wel Building with Nature wordt genoemd, en leidt tot een havenvorm met positieve invloed op de Helderse Zeewering en de natuurlijke ontwikkeling van het Balgzand. Deze kennisontwikkeling over de haven van Den Helder is onderdeel van een veel breder programma Building with Nature Waddenzeehavens (www.waddenzeehavens.nl), dat zich richt op de vraag hoe haven- en natuurontwikkeling hand in hand kunnen gaan.

Voor Den Helder gloort er perspectief om in de maritieme zone weer de verbinding te leggen tussen stad en zee.

Den Helder komt steeds meer achter de dijk te liggen.





Gebruikte bronnen

- Geologie Kop van Noord Holland:
<http://www.geosites.nl/publicaties/289>
- De geschiedenis van Den Helder
http://www.hansonline.eu/den_helder
- Studie grootschalige impacts landaanwinning havenuitbreiding Den Helder
Deltares 2010
- Den Helderse Dijk
ZUS 2013