

2015Z22698

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de voornemens voor een nieuwe helikopterhaven in Eemshaven* (ingezonden 26 november 2015).

Vraag 1

Kent u de berichten op de site van Groningen Seaports rondom hun ambitie om een helikopterhaven tegen de Waddenzee aan te bouwen voor helikopter-services voor het Gemini windpark?¹

Vraag 2

In hoeverre klopt het argument dat het milieu gespaard wordt omdat de vliegtijd naar Gemini vanuit Den Helder 7 minuten langer zou zijn dan vanuit Eemshaven? In hoeverre wordt die besparing (deels) teniet gedaan doordat helikopters eerst verticaal naar 1.500 voet moeten klimmen voordat ze de Waddenzee kunnen oversteken, de minimale vlieghoogte die ook is voorgeschreven voor de twee General Aviation corridors naar vliegveld Ameland?

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het voornemen om een helikopterhaven voor middelzware helikopters neer te zetten, pal aan de rand van de Waddenzee, waarbij de bestemming van de daar geprojecteerde helikoptervluchten altijd het doorkruisen van dit natuurgebied vereisen?

Vraag 4

In hoeverre heeft zo'n helikopterhaven een reële toekomst vanuit de wetenschap dat alle verder geplande windparken in de Noordzee meer westelijk zullen zijn gelegen, en een helikopterhaven aan de Eemshaven daar dus nimmer een betekenis voor kan hebben?

Vraag 5

Klopt het, in het licht van de voorgaande vraag, dat eerst maar in twee à vier vluchten per dag wordt voorzien, en klopt het dat een deel van die vluchten niet uitgevoerd kan worden omdat deze heliport alleen onder «Visual Flight Regulations» (VFR) bruikbaar zal zijn, en dus geen vluchten kan uitvoeren bij

¹ Website Groningen Seaports, 10 april 2014 (<http://www.groningen-seaports.com/LinkClick.aspx?fileticket=PiurfloJdLE%3d&tabid=2276&language=nl-NL>)

duister en minder goed weer, wanneer alleen onder «Instrument Flight Regulations» (IFR) gevlogen kan worden?

Vraag 6

Zal er op het veld verkeersleiding zijn, c.q. zal het veld voorzien zijn van alle boarding-voorzieningen en de daarbij behorende veiligheidsmaatregelen, zoals gebruikelijk in de offshore?

Vraag 7

Bent u bekend met de inspanningen die de overheid (in casu het Ministerie van Defensie), tezamen met het (offshore- en windenergie-) bedrijfsleven, heeft geleverd om vliegveld de Kooy open te kunnen houden vanwege het meervoudige belang voor werkgelegenheid, defensietaken en de 24/24-uurs «Search and Rescue»-taken voor het redden van mensen?

Vraag 8

Hoe beoordeelt u, in het licht van het rendabel kunnen houden van de infrastructuur in Den Helder, de consistentie van beleid om voor één toepassingsgebied (het Gemini windpark), waarnaast géén reële markt zal bestaan, een extra vliegveld te bouwen dat benutting van vliegveld Den Helder verlaagt?