

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3068

Vragen van het lid **Pierik** (BBB) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuwsbericht «Den Helder Airport ziet status «nationaal belang» als enige reddingsboei» van 11 maart 2025 in Regio Noordkop* (ingezonden 17 april 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 september 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 2123.

Inleiding:

De gestelde Kamervragen zien vooral toe op de onderneming Den Helder Airport, die optreedt als exploitant voor het civiel medegebruik op Maritiem Vliegveld De Kooy. Voordat wordt overgegaan tot de beantwoording van deze Kamervragen wordt hier eerst de bredere context rond het Vliegveld en het civiele medegebruik geschetst. Een strategische en toekomstbestendige ontwikkeling van (het medegebruik op) het Maritiem Vliegveld De Kooy is van meerwaarde voor bijvoorbeeld de energietransitie, het zicht houden op ontwikkelingen op de Noordzee en het versterken van de gereedstelling en de groei van Defensie. Daarom kijken de provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het Rijk, samen met het bedrijfsleven en kennisinstellingen naar concrete ontwikkelmogelijkheden daarvoor. Hiervoor is vanuit de betrokken overheden sinds 2023 een stuurgroep opgezet. Dit alles vanuit de overtuiging dat een breed georiënteerd medegebruik de economische en maatschappelijke samenhang in de regio en de civiel-militaire samenwerking versterkt. De samenwerking moet leiden tot goede vestigingsfactoren voor nieuwe bedrijvigheid en een toekomstbestendige luchthaven. Dit sluit aan bij de wensen van de regio.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat Den Helder Airport (DHA) in haar voortbestaan wordt bedreigd door een huurverhoging van 300%, terwijl zij juist een unieke rol vervult als enige luchthaven in Nederland die volledig is gericht op offshore-energie en veiligheid op de Noordzee?¹

¹ Regio Noordkop, 11 maart 2025, Den Helder Airport ziet status «nationaal belang» als enige reddingsboei – Regio Noordkop

Antwoord 1

Ja, wij zijn bekend met dit artikel.

Vraag 2

Wat is de reden dat Den Helder Airport tot op heden géén status van nationaal belang heeft verkregen?

Antwoord 2

Den Helder Airport (DHA) is geen civiele luchthaven, maar een civiel bedrijf. DHA maakt als civiele gebruiker medegebruik van Maritiem Vliegveld De Kooy. Dat is een militaire luchthaven, waarvoor Defensie bevoegd gezag is. Ook bestaat bij civiele luchthavens de status «van nationaal belang» niet. Naast Schiphol zijn er regionale burgerluchthavens van nationale betekenis en regionale burgerluchthavens van regionale betekenis. Een civiele luchthaven is van nationale betekenis als zij de mogelijkheid hebben om groot handelsverkeer te accommoderen. In dat geval is het Rijk bevoegd gezag. In andere gevallen is de provincie bevoegd gezag. Dit is verder in de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) bepaald en toegelicht.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat Den Helder Airport volledig afhankelijk is van besluiten van het Rijk (zoals energietransitiebeleid), maar tegelijk wordt geconfronteerd met een 300% huurverhoging vanuit hetzelfde Rijk, via het Rijksvastgoedbedrijf? Ziet u deze tegenstrijdigheid in het beleid?

Antwoord 3

DHA is niet, zoals uit het artikel valt te lezen, volledig afhankelijk van rijksbeleid voor haar bedrijfsvoering. Net als elk ander bedrijf of elke andere luchthaven (zonder slotcoördinatie) in Nederland, kan DHA zelf bepalen welke luchtvaartdienstverlening zij aanbiedt en/of welke markt zij wil bedienen. Ook telt de huurverhoging niet op tot 300% verhoging, zoals het artikel stelt. De stijgende kosten op het vliegveld verrekent Defensie volgens de lopende huurovereenkomst in de huurverhoging. Zoals het beheer en onderhoud van het vliegveld. En de dienstverlening aan DHA zoals luchtverkeersleiding, brandweer en beveiliging van het terrein. Als vergoeding rekent het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) de integrale kosten door die Defensie maakt voor het medegebruik van DHA. Dit is conform de Wet Markt en Overheid. De Minister van VRO heeft wel het RVB opdracht gegeven de marktconformiteit van de tarieven te onderzoeken.

Vraag 4

In hoeverre is het redelijk dat de Wet Markt en Overheid wordt toegepast op een luchthaven die in de praktijk géén concurrentiepositie heeft ten opzichte van andere luchthavens, zoals blijkt uit het feit dat ze geen reguliere passagiers- of vrachtluchten verzorgen?

Antwoord 4

Ondanks dat het hier om een relatieve niche in de luchtvaartmarkt gaat, is er wel sprake van marktwerking en een commercieel belang, waarop andere luchthavens ook kunnen instappen. Er zijn rondom de Noordzee verschillende regionale vliegvelden gevestigd die offshore vervoersdiensten aanbieden. Dat schrijft DHA ook op haar eigen website. Denk in Nederland bijvoorbeeld aan Heliport Eemshaven of andere kleinere luchthavens die deze diensten (kunnen) aanbieden. Er is dus sprake van een markt en daarmee van marktwerking. Daardoor moet het rijk de regels van de Wet Markt en Overheid en de Europese regels voor staatssteun naleven.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een 300% huurverhoging voor een cruciale infrastructuur voor de Noordzee-operaties, midden in de energietransitie en geopolitieke spanningen, getuigt van bestuurlijke kortzichtigheid en risicovol beleid?

Antwoord 5

In de lopende overeenkomst waarmee DHA in september 2018 heeft ingestemd is afgesproken dat een huurprijs wordt betaald. De huurprijs wordt berekend op basis van het integraal kostprijsmodel.

Deze huurprijs wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van het gemiddeld consumentenprijsindexcijfer (CPI, reeks alle huishoudens). In de CPI wordt de inflatie verwerkt. Het toepassen ervan leidt tussen 2018 en 2024 tot een verhoging van 6,3% van de huurprijs. Op dit moment loopt de oude overeenkomst van jaar op jaar door met de oude huurprijs die jaarlijks wordt geïndexeerd.

Uitkomst van de gesprekken tussen het RVB en DHA is dat per 1 juli 2022 een nieuwe huurovereenkomst moest worden gesloten, met een opnieuw vastgestelde vergoeding. Hiervoor hebben het RVB en Defensie samen het integraal kostprijsmodel bijgewerkt naar actuele kosten. DHA heeft de nieuwe overeenkomst nog niet ondertekend. Als uitgegaan wordt van de nieuwe overeenkomst per 1 juli 2022 zou de verhoging tussen 2018 en 2024 36,8% bedragen.

Vraag 6

Klopt het dat de kustwacht op Schiphol operationele hinder ondervindt doordat andere vluchten stilgelegd moeten worden bij een noodoproep en dat Den Helder Airport een oplossing biedt? Waarom is er dan nog geen besluit genomen over verplaatsing van de kustwachtvliegtuigen naar Den Helder?

Antwoord 6

Wanneer de kustwacht met spoed moet vertrekken wordt deze vlucht met voorrang afgehandeld door LVNL. Dit levert niet of nauwelijks operationele hinder op voor andere vluchten. De kustwacht vluchten zijn goed inpasbaar in de dagelijkse operatie op Schiphol.

Momenteel is de Kustwacht al actief in Den Helder met twee Search and Rescue helikopters. De derde helikopter staat in Midden-Zeeland, zodat het hele kustgebied in korte tijd bereikbaar is.

Vraag 7

Bent u bekend met het feit dat het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de luchtvaartactiviteiten van Den Helder Airport structureel niet meeneemt in de officiële luchtvaartcijfers, terwijl sportvliegtuigjes op Texel wél worden meegeteld? Wat zegt dit over de erkenning van functionele luchtvaart in overheidsbeleid? Waarom worden deze vliegbewegingen niet meegenomen in de officiële luchtvaartcijfers?²

Antwoord 7

Dat gegeven is bekend. De reden hiervoor is dat het CBS bij de kleine luchthavens alleen rapporteert over civiele luchthavens van regionale betekenis. Zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 2 is DHA geen civiele luchthaven.

Vraag 8

Is het waar dat het recent gepresenteerde rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) over de toekomst van Den Helder Airport is opgesteld zonder enige inhoudelijke betrokkenheid van het luchthavenbestuur zelf? Zo ja, hoe verantwoordt u het uitsluiten van de belangrijkste belanghebbende?

Antwoord 8

In het artikel wordt de betrokkenheid van DHA bij dit onderzoek niet goed weergegeven. Het NLR heeft de directie van DHA bij het onderzoek betrokken in meerdere gesprekken. Daarnaast heeft het NLR de door haar gevonden uitkomsten en strategieën voor de versterking en toekomstbestendiging van de bedrijfsvoering bij DHA getoetst op haalbaarheid.

² Centraal Bureau voor de Statistiek, StatLine – Luchtvaart; vliegtuigbewegingen op kleine luchthavens

Vraag 9

Vindt u het acceptabel dat Den Helder Airport, ondanks haar bijdrage aan strategische veiligheid, offshore-logistiek en duurzame innovatie (zoals elektrisch vliegen en drones), enkel kan overleven als er een politieke lobby op gang komt? Moet cruciale infrastructuur niet op beleidsmatige gronden erkend worden?

Antwoord 9

De huidige beoordeling van de betrokken departementen is dat DHA als bedrijf regionaal een belangrijke functie heeft, maar geen cruciale landelijke infrastructuur is. Wel is het belangrijk dat de bereikbaarheid van de infrastructuur op de Noordzee gegarandeerd is. De veiligheid van Nederland en het ongestoord functioneren van de economie is voor een groot deel afhankelijk van de vitale infrastructuur. Elektriciteitsnetwerken, olie- en gasleidingen, drinkwater of onze toegang tot betalingsverkeer zijn hier voorbeelden van. De beoordeling of een proces of dienst vitaal is, wordt gemaakt door het verantwoordelijke ministerie (vakdepartement). Hierbij wordt geanalyseerd of bij verstoring, uitval of manipulatie van een proces of dienst dermate ernstige gevolgen kunnen optreden dat deze de nationale veiligheid kunnen schaden. Bijvoorbeeld doordat er significante economische schade optreedt, er langdurige gevolgen voor het milieu ontstaan of er andere vitale processen ernstig geraakt worden.

Vraag 10

Wat gaat u concreet doen om te voorkomen dat 500 fte aan werkgelegenheid, 32 bedrijven en een onmisbaar knooppunt in de offshore-logistiek verdwijnen door bestuurlijke inertie en juridisch-technisch geneuzel?

Antwoord 10

DHA is een zelfstandige en commerciële onderneming, die samen met haar aandeelhouders verantwoordelijk is voor bekostiging van haar activiteiten. Defensie hecht waarde aan een goede samenwerking met DHA vanuit het medegebruik op het Maritiem Vliegveld. Dit draagt bij aan een bredere maatschappelijke rol van het Maritiem Vliegveld en het draagvlak in de regio. Het Rijk is echter niet verantwoordelijk voor de dagelijkse en strategische bedrijfsvoering van het bedrijf. Waar mogelijk binnen haar verantwoordelijkheden en mogelijkheden, willen overheden wel helpen bij het sneller toekomstbestendig maken van hun bedrijfsvoering.

Een toekomstbestendige ontwikkeling van het Maritiem Vliegveld De Kooy biedt kansen voor de energietransitie, activiteiten op de Noordzee en de versterking van Defensie. Sinds 2023 werken provincie Noord-Holland, gemeente Den Helder, het Rijk, bedrijfsleven en kennisinstellingen hiervoor samen in een stuurgroep. Het doel hiervan is het bevorderen van civiel-militaire samenwerking, regionale samenhang, goede vestigingsfactoren voor nieuwe bedrijvigheid en een toekomstbestendige luchthaven. Vanuit Defensie kan dat bijvoorbeeld via het versterken van de civiel-militaire samenwerking op het gebied van onder meer maritieme drones en onderwijs.

Vraag 11

Kunt u toezeggen dat vóór 31 december 2025 een beslissing wordt genomen over de status van nationaal belang van Den Helder Airport, zodat deze niet achteraf alsnog in liquidatie hoeft te treden door gebrek aan tijdige actie?

Antwoord 11

Hiervan is geen sprake, zie daarvoor de toelichting bij het antwoord op vraag 2.