

2025Z07762

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).

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

Vraag 2

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

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?

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?

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?

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

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?

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

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?

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?

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?

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?

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