Directieverslag 2018
Luchthaven Den Helder B.V.

Medegebruiksovereenkomst Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK)
De medegebruiksovereenkomst is herzien met ingang van 1 juli 2018. De einddatum van de overeenkomst blijft ongewijzigd (30 juni 2022).
Het aantal vliegbewegingen voor DHA (waarop de medegebruiksovereenkomst is gebaseerd) is naar beneden bijgesteld conform de prognose van de olie- en gasmaatschappijen. De jaarlijkse bijdrage van DHA aan MVKK is dienovereenkomstig aangepast.

Runway End Safety Area (RESA)
De RESA is in mei 2018 opgeleverd en in gebruik genomen. De helft van de aanlegkosten is betaald door Defensie. De andere helft is verdeeld tussen Provincie, Gemeente en Den Helder Airport.

Lijndienst
Nu de RESA gereed is wordt het voor operators aantrekkelijker om vanaf DHA te opereren, hoewel de baanlengte nog altijd een beperking blijft.
Er vinden gesprekken plaats met enkele operators die geïnteresseerd zijn om de offshore steden (helihavens) rondom de Noordzee met elkaar te verbinden. Dit betreffen de heliports van Emden, Esbjerg, Stavanger, Aberdeen en Humberside. In eerste instantie worden de bestemmingen Den Helder-Esbjerg en Den Helder Aberdeen onderzocht.
Naast de offshore olie, gas, wind activiteiten, wordt ook gekeken naar toerisme.

Luchthavenbesluit
Het luchthavenbesluit heeft vertraging opgelopen door bezwaren van omwonenden op de MER (Milieu Effect Rapportage) die hieraan voorafging, maar is uiteindelijk op 1 februari 2019 geformaliseerd. Vanaf deze datum is het gedurende 6 weken mogelijk om hiertegen in beroep te gaan.
Dit Luchthavenbesluit werkt rechtstreeks door naar het bestemmingsplan, dat hierop wordt aangepast. In het Luchthavenbesluit heeft DHA beschikking over een eigen geluidsruimte die per ingangsdatum is vastgesteld op 27.000 vliegbewegingen groot verkeer en 5.000 bewegingen klein verkeer, met de mogelijkheid te groeien tot respectievelijk 29.000 en 7.500 vliegbewegingen per jaar.

Ontwikkelplannen Den Helder Airport
De afgelopen jaren is de ontwikkeling van de omgeving van Den Helder Airport voortvarend opgepakt. Voor de uitwerking van het businessplan is wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.
Door de crisis in de olie- en gasindustrie, waardoor de inkomsten afnemen en de behoefte aan ruimte is gedaald, heeft de RvC voorgenomen het project in de wacht te zetten totdat de markt aantrekt.

Zodra hiertoe noodzaak is, dient het bestemmingsplan te worden aangepast aan de bestemming van het terrein.

Certificering

Het Defensie Helikopter Commando (DHC) is inmiddels gecertificeerd. Een groot aantal aspecten die voor DHA van belang zijn maar niet onder haar verantwoording vallen, zijn ondergebracht in het Safety Management System (SMS) van DHC.
Gelet op de beperkte omvang van het team van DHA en de nauwe samenwerking met Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK) enerzijds en CHC Helicopter als afhandelaar anderzijds, is voor DHA gezocht naar een aansluiting op de reeds bestaande systemen van deze organisaties. In goed overleg en met goedkeuring van de Inspectie Leefomgeving & Transport en de Militaire Luchtvaart Autoriteit kan Den Helder Airport worden aangesloten op het SMS van Maritiem Vliegkamp De Kooy. Hiervoor dienen specifieke werkwijzen en verantwoordelijkheden van Den Helder Airport te worden beschreven en vastgelegd.
Ondanks dat DHA is aangemerkt als medegebruiker van MVKK, is zij toch verplicht zelf te certificeren.

Ontwikkelingen

De olie- en gasvluchten blijven belangrijk en onze aandacht is erop gericht om deze markt zo goed mogelijk te blijven ondersteunen. Daarbij hopen wij dat de versnelde afschrijving van 40% voor nieuwe investeringen op de Noordzee nu ook daadwerkelijk voor de operators beschikbaar komt.
De ontwikkelingen op het gebied van offshore wind, zoals de Nederlandse en Europese allianties die zijn opgericht op initiatief van DHA, hebben DHA ook op het netvlies van de offshore wind markt gezet. Naast een olie- en gas vliegveld, zijn we met ingang van het tweede kwartaal 2019 ook offshore wind vliegveld.
Eén van de gebruikers van DHA heeft recent een tweetal contracten gesloten voor een periode van 15 jaar, dit voor onderhoud van windparken in de Duitse Bocht. Alle helikoptervluchten voor dit project zullen vanaf DHA plaatsvinden. De keuze om vanaf DHA te gaan vliegen heeft alles te maken met de ligging van Den Helder. De uitvoerende technische medewerkers komen vanuit de hele wereld naar Schiphol. Van daar uit zijn ze binnen een uur op DHA en kunnen dan direct per helikopter naar het windpark. In een ander scenario zouden ze per bus naar Eemshaven moeten (waar de heliport overigens nog niet in gebruik is), de lege helikopter moet daar eveneens naar toe om de passagiers daar op te halen. Een inefficiënte en kostbare operatie.

Drones:

De laatste jaren hebben meerdere ondernemers belangstelling getoond voor vestiging op DHA.
Met het (tijdelijke en gedeeltelijk) beschikbaar komen van Hangar 4 heeft DHA nu mogelijkheid om daar een veelbelovende speler op de dronesmarkt te vestigen. Omdat dit de laatst beschikbare hangaar is die aan het platform ligt, is het onmogelijk deze permanent te alloceren voor drones. De core business blijft offshore helikopterbewegingen, waarvoor te allen tijde hangaar ruimte beschikbaar moet zijn. Een cluster van drones companies is uiteraard van harte welkom op DHA.

Gelet op de snelle ontwikkelingen op het gebruik van drones, is het voor DHA van groot belang om deze markt wel te blijven faciliteren vanaf DHA. DHA rekent erop dat deze vestiging meer bedrijvigheid op het gebied van drones en technologische ontwikkelingen gaat aantrekken.

Met ingang van 1 juli 2019 is de helft van de hangaar verhuurd aan een helikopteroperator. Er moet rekening mee gehouden worden dat ook de rest van de hangaar binnenkort weer door een helikopteroperator in gebruik wordt genomen. Er wordt dus gekeken naar een permanente vestigingslocatie op DHA, in de nabijheid van het toegekende drones-oefengebied op het luchtvaartterrein ten zuiden van de hangaars.