

Connectiviteit als basis voor Nederlandse welvaart

**Houd Nederland bereikbaar. Verzeker
onze toekomst.**

De Dutch Business Aviation Association (DBAA) pleit voor een integrale en bovenal constructieve benadering van bereikbaarheid, waar maatschappelijke waarde, innovatie en verduurzaming samen het uitgangspunt vormen.

September 2026

Connectiviteit is het doel - mobiliteit is het middel

Nederland is een open economie. Onze welvaart, ons vestigingsklimaat, onze kennispositie en ons internationale concurrentievermogen zijn afhankelijk van sterke connectiviteit.

Die connectiviteit bestaat uit meer dan luchtvaart. Weg, rail, water, digitale infrastructuur en luchtvaart vormen samen het netwerk waarmee Nederland verbonden is met het achterland, regio's in Europa en de rest van de wereld.

Daarom moet het debat niet beginnen met de vraag hoeveel vliegbewegingen Nederland nodig heeft, maar met de vraag:

Welke connectiviteit heeft Nederland nodig om economisch sterk, bereikbaar, innovatief en duurzaam te blijven?

Luchtvaart is daarbij geen doel op zich, maar een van de middelen om die connectiviteit te realiseren. Waar weg, rail of water een goed alternatief bieden, horen die modaliteiten vanzelfsprekend onderdeel te zijn van de afweging. Waar snelheid, afstand of bereikbaarheid daarom vragen, heeft luchtvaart een aanvullende en soms unieke functie.

Zakenluchtvaart: meer dan mobiliteit

Binnen dit bredere netwerk maakt zakelijke luchtvaart directe, flexibele verbindingen mogelijk tussen economische centra, regio's en locaties die niet altijd efficiënt door reguliere lijndiensten worden bediend.

Haar betekenis gaat verder dan het vervoeren van passagiers. Kleinere toestellen, kortere verbindingen en flexibele operaties bieden juist de omstandigheden om nieuwe technologieën en operationele concepten te ontwikkelen, te testen, in te zetten en op te schalen.

De zakelijke luchtvaart kan daarmee samen met General Aviation een kraamkamer zijn voor de luchtvaart van morgen: een ontwikkelomgeving, testomgeving voor onder meer elektrische, waterstof en hybride aandrijving, nieuwe vliegtuigconcepten en eVTOL-technologie. Ook de eerste referentiekanten komen veelal uit deze sector, waarbij tevens de regionale infrastructuur kan worden verbeterd en versterkt.

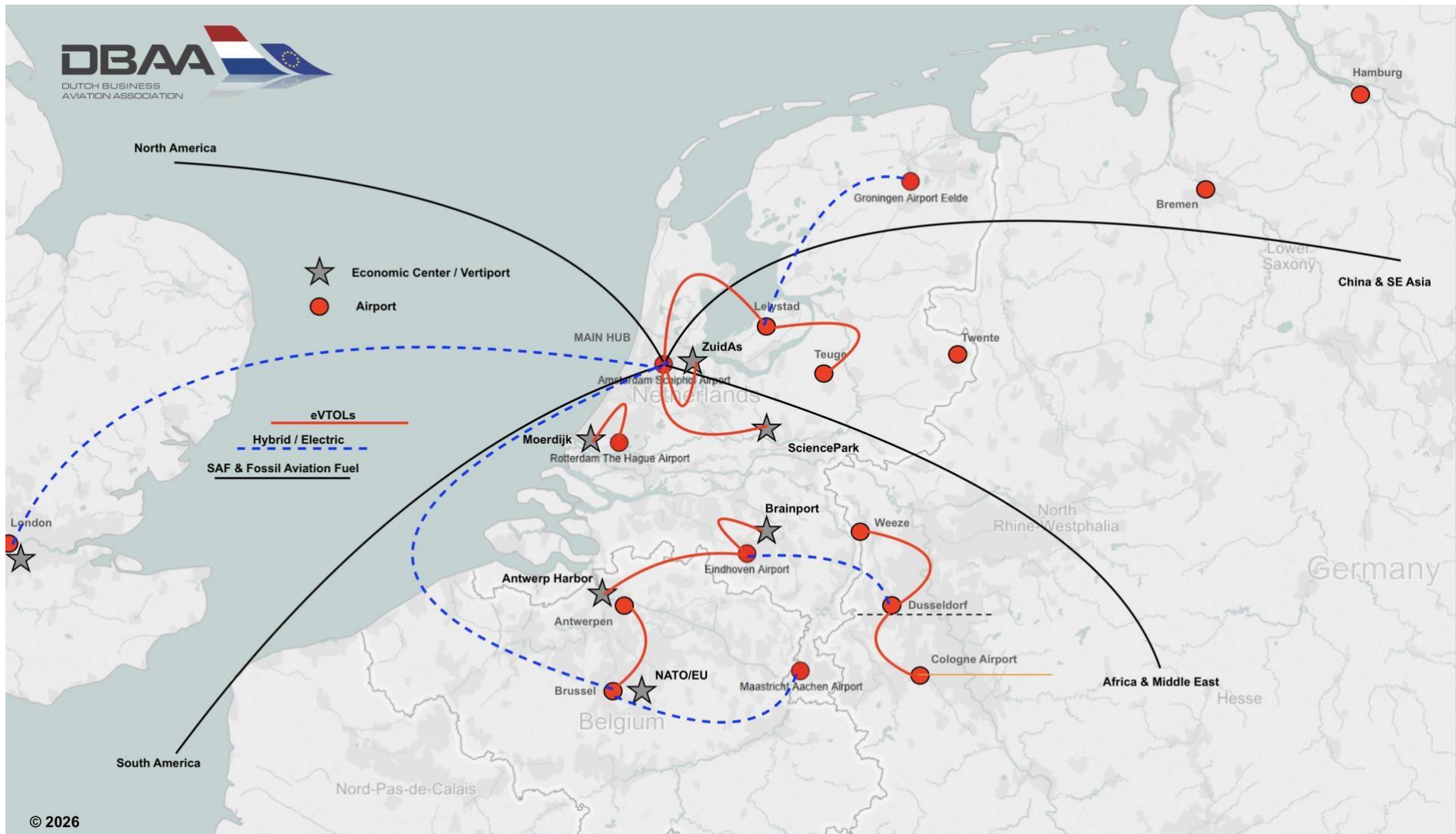
Een beleid dat deze sector uitsluitend beoordeelt op de uitstoot van vandaag, dreigt de bijdrage aan de verduurzaming van morgen onvoldoende mee te wegen.

Duurzame verbinding met het achterland

De toekomstige connectiviteit van Nederland moet niet uitsluitend vanuit een grote mainport/hub worden bekeken. Een sterk netwerk verbindt ook het achterland, en niet alleen met internationale knooppunten maar ook met kleinere economische centra.

De ontwikkeling van elektrische en hybride luchtvaart en op langere termijn mogelijk luchtvaart op waterstof biedt perspectief op nieuwe, duurzame verbindingen over kortere afstanden. Daarmee kan luchtvaart, aanvullend op weg, rail en water, bijdragen aan een fijnmaziger Europees netwerk.

De volgende conceptuele illustratie verduidelijkt dit beeld.



Innovatie moet onderdeel zijn van de beleidsafweging

Nederland staat voor een dubbele opgave: de maatschappelijke impact van mobiliteit verminderen en tegelijkertijd voldoende economische en internationale connectiviteit behouden.

Dat vraagt om een bredere afweging dan alleen huidige emissies of aantallen vliegbewegingen. Technologische vooruitgang, innovatiecapaciteit en de mogelijkheid om nieuwe oplossingen in Nederland te ontwikkelen, in te zetten en op te schalen, moeten onderdeel zijn van iedere toekomstige beleidsafweging.

Een maatregel die vandaag emissies vermindert, maar tegelijk de ontwikkeling van schonere technologie, ondernemerschap en toekomstige connectiviteit belemmert, kan op langere termijn een veel ongunstiger maatschappelijk effect hebben dan men op het eerste gezicht zou verwachten.

Een onafhankelijke meetlat

DBAA pleit voor een onafhankelijke Luchtvaart Effectenrekening waarmee beleidsopties integraal kunnen worden beoordeeld. Daarbij moeten ten minste vier dimensies worden meegenomen:

- **Connectiviteit:** internationale, regionale en multimodale bereikbaarheid.
- **Ecologie:** CO₂, geluid en luchtkwaliteit.
- **Economie:** vestigingsklimaat, productiviteit, werkgelegenheid en innovatie.
- **Technologie:** ontwikkeling, toepassing en opschaling van duurzame luchtvaarttechnologie.

Zo ontstaat een beleidskader waarin niet automatisch meer of minder luchtvaart het uitgangspunt is, maar meer maatschappelijke waarde per verbinding.

DBAA-standpunt

DBAA pleit niet voor onbeperkte groei van de luchtvaart. DBAA pleit voor slim beleid dat connectiviteit centraal stelt en alle beschikbare vervoersmodaliteiten op hun maatschappelijke waarde beoordeelt.

De beleidsvraag is daarom niet: “Hoeveel luchtvaart willen we?” maar: “Welke combinatie van weg, rail, water, luchtvaart en digitale verbindingen levert Nederland de beste bereikbaarheid en de grootste maatschappelijke waarde op - nu en in de toekomst?”

Daarbij hoort toekomstgericht beleid dat niet alleen kijkt naar de technologie van vandaag, maar ook anticipeert op de innovaties van morgen, de toekomstige connectiviteitsbehoeften van Nederland en de economische en maatschappelijke kosten/baten van de te maken keuzes. Hierbij pleit de DBAA sterk voor het stimuleren van innovatie in plaats van het op korte termijn verdringen van de luchtvaart in Nederland.