

MM - 58.mp3

Daphne: Welkom bij Money Matters, een podcast over geld en impact, waarin social finance je meeneemt door het landschap van impact investeren en je bijpraat over de impact economie.

Ruben: Hi, en leuk dat je weer luistert naar Money Matters maar mijn naam is Ruben Koekoek en aan de andere kant van de lijn Michel Scholte.

Michel: Hee, Ruben!

Ruben: Hi Michel, hoe gaat het?

Michel: Het gaat goed, ja, zeker, de vakanties die beginnen los te barsten. Dus leuk dat we het gaan hebben over ja, reizen!

Ruben: Want ga jij op vakantie deze zomer?

Michel: Ik moet, ik moet, ik moet, maar ik heb nog niks gepland en ook ik ben een beetje, noem het ja, degene die, omdat ik geen gezin heb of zo, heel flexibel kan zijn en wacht wat iedereen doet. En dan probeer ik mezelf een beetje daarin op te stellen, zodat niet dat er geen, dat, dat, dat er nog wel iemand op op op kantoor is, zeg maar.

Michel: Wat ga jij doen?

Ruben: Ja, ik ga traditioneel naar de camping in Frankrijk.

Michel: Oké, dat is heel traditioneel.

Ruben: Ja, ja, precies dus lekker twee weken badden en daar rondhangen.

Michel: Een toiletrol om je nek, zeg maar dat dat type of of is het iets minder typisch.

Ruben: Ja, het is iets minder typisch. Volgens mij heb ik, ja, het is wel een zo'n zo'n stacaravan met je eigen WC maar ik wil best, als jij dat leuk vindt, een foto van mezelf maken met een toiletrol op mijn nek. Dat dat vind ik geen enkel probleem. Natuurlijk wel de good roll. want we gaan het vandaag hebben over duurzaam op vakantie gaan. 85 procent van de Nederlanders gaat deze zomer op vakantie en de helft neemt daarmee het vliegtuig naar een buitenlandse bestemming. En ja, daar wil

Deze spraak-naar-tekst is gecreëerd met www.amberscript.com

MM - 58.mp3

ik het eigenlijk een beetje over hebben, want we vinden vakanties en reizen natuurlijk allemaal heel erg leuk. Maar hoe kunnen we duurzaam op vakantie? En natuurlijk, hoe gaan we dat financieren daar ga ik het met je over hebben.

Michel: Ja, goede vraag, want dat is absoluut voor het bijdragen aan een meer noem het klimaatvriendelijke economie. Is dat wel een uitdaging? Hoe kan je zorgen dat je niet zo'n grote footprint hebt? Dus laten we het erover hebben.

Ruben: Ja, en nou, natuurlijk heb ik ook weer mensen geïnterviewd die hier super veel verstand van hebben. En we beginnen even met de reisbranche dus ik sprak Frank Oostdam hij zit in het bestuur van de TUI foundation, TUI is een grote reisbureau en hij is ook directeur van de ANVR en dat is zeg maar de het, de koepelorganisatie van van de reisbureaus en die sprak ik laatst.

Ruben: Frank Oostdam welkom in de podcast, directeur van de anvr en lid van het bestuur van de car foundation om met de deur in huis te vallen gaat de verduurzaming van de toeristische sector en van de reissector snel genoeg?

Frank: Nou, dat is een heel simpel antwoord op te geven. Nee, het gaat niet snel genoeg, met name niet omdat als je kijkt naar de extrapolaties naar de verwachtingen van toerisme wereldwijd, maar ook Europees, dan neemt die sector gemiddeld 3,3 procent per jaar toe. Nou, dan kan je innoveren wat je wil, dan kun je je verduurzamen wat je wil. Maar dat wordt een hele lastige uitdaging om daar om dat inderdaad te doen. Dus het gaat niet snel genoeg, er moet echt een tandje bij, er gebeurt al veel, maar daar moet echt nog een tandje bij.

Michel: En wat moet er dan gebeuren? Wie moeten acteren? Zijn wij dat de vakantiegangers of zijn jullie dat, de sector?

Frank: Hele interessante vraag, want van wie moet ik initiatief komen? Ja is niet om flauw te zijn, maar van van van alle belanghebbende. Dus niet alleen van die consument die nu eindelijk moet gaan vragen om duurzame vakanties doet die namelijk niet zoveel, maar ook de sector, met name de sector, maar ook de toeleveranciers want wij zijn als reissector zeg maar een soort middleman, de intermediair tussen de klant en andere leveranciers, zoals accommodatie leveranciers, vliegtuigen dus, vliegmaatschappijen nou al die dingen samen die, dat maakt het ook lastig en dat is ook meteen de uitdaging van de sector. Het is zo'n gefragmenteerde sector dat het. We moeten echt als als totale sector eisen, luchtvaartsector, gecoördineerd actie ondernemen en dan gaan we pas ervaart maken en ook impact krijgen. En dat is nu nog eigenlijk te weinig het geval

Ruben: En u geeft aan: de consument kiest niet voor de duurzame vakanties. Dat

MM - 58.mp3

kan ik me ook wel voorstellen. Als je twee prijzen hebt, dat dat veel mensen voor de goedkoopste gaan, maar zou er dan niet gewoon regelgeven moeten komen dat elke vakantie duurzaam is?

Frank: Ja, en wat ik, waar ik een groot voorstander van ben, is dat alle milieueffecten van het reizen in de prijs van het product komen. Dat klinkt raar als reis, maar ik vind dat echt dat we dat moeten gaan doen. Dus met andere woorden, vliegen, Reizen is te goedkoop. En daar kan de overheid natuurlijk ons in helpen. Je kan heel moeilijk bedrijven vragen dat dat, dat, dat dat de concurrentie is, dat hartstikke lastig. Maar de overheid zou wat dat betreft veel directiever moeten zijn. Dus pak mag ik een voorbeeld noemen, bijvoorbeeld de vliegtaks nou zo'n onderwerp wat voor ons hartstikke belangrijk is. Die tax wordt nu, die belasting wordt nu geven, maar verdwijnt in de algemene middelen. Wij zeggen en ik zeg dat met name, verhoog die nog maar meer, maar klopt dat dan wel in het duurzaam, in het faciliteren van verduurzaming van de reissector dat zou helpen. Dus een directiever overheid zou zeker helpen

Ruben: Maar dat zou wel betekenen dat heel veel mensen die nu door de reactor bediend worden, niet meer een weekje naar Thailand kunnen of een weekendje naar Lissabon.

Frank: Maar een weekje Thailand, daar moeten we ook vanaf gaan stappen, dat dat kan over aan dat kan zorgen. Zo eigenlijk nu niet meer, als je goed nadenkt en daar werken we wel en we zijn als sector druk bezig met bewustwording en met het bepalen van een nieuw ambitieniveau met elkaar. Één van de dingen zal daarbij zijn dat we optimale transparantie aan klanten willen geven. Met andere woorden, dan zal blijken dat je voor een week Thailand.. Dat moet je gewoon niet doen. Wie kent je Lissabon? Ja, dat dat wordt lastig. Dat moeten we gewoon eigenlijk naar de toekomst gewoon niet doen. Dat betekent niet: We moeten stoppen met reizen, maar je moet daar wel bewust van mee omgaan en op je vraag te antwoorden. Het zal betekenen dat reizen duurder wordt. Dat zal betekenen dat mensen andere keuzes gaan maken, misschien dichterbij misschien is een keer niet met het vliegtuig, maar in Nederland of dichterbij in Europa of twee in plaats van drie weken. Dat soort keuzes bewust kiezen voor duurzamere reizen en accommodaties bijvoorbeeld. Dat proces moet eigenlijk nog echt op gang komen.

Ruben: Ja, die zijn dan ook tal van rechtszaken vooral rond Schiphol. Dat de overheid wil dat Schiphol krimpt nou ja, minder.. Als er minder gevlogen wordt, is er minder uitstoot. Juich je dat dan ook toe.

Frank: Krimp eigenlijk niet toe. Ik, ik vind het echt zo dom. Krimp op de krimp dat leidt namelijk, laat me ik nergens toe. Wat je moet doen, is die luchtvaartsector dan moeten ambitieuze doelstellingen komen op basis van hè, missie, plafonds en geluids plafonds en en legt die maar flinke ambities op. En dan moeten ze

MM - 58.mp3

luchtvaartsector aan voldoen. En als dat uiteindelijk leidt tot krimp, nou so be it, maar niet bijvoorbeeld zeggen van Joh we gaan goma krimpen omdat we die 440000 vliegbewegingen belangrijk vinden. Ik vind dat je de sector moet dwingen om te verduurzamen te innoveren dat gebeurt ook nog te weinig, maar krimpen om de krimp, dat zie ik niet zitten

Ruben: Dus je moet eigenlijk zeggen: er moet minder uitstoot van de vliegtuigen die bij jullie vertrekken, regel het maar.

Frank: Regel, maar dat kan je dat bijvoorbeeld doen door nog meer vanuit en dan ligt een taak bij bij Schiphol nog meer duurzamere vliegtuigen of vervuilende vliegtuigen nog meer te belasten als ze vertrekken vanaf Schiphol. Daar zou ik bijvoorbeeld voor kiezen. Daar zou je kunnen doen door het gebruik van ze sustainable airlines te stimuleren, door een deel van die vliegtaks bijvoorbeeld daarin te steken. Nou ja, dat de er zijn natuurlijk ook alle vlieg op schiphol, activiteiten en maatregelen die uiteindelijk tot minder uitstoot moeten leiden. Maar ik denk dat met name de prijsprikkel gaat werken, dat mensen daardoor gewoon kiezen voor een ander vervoersmiddel.

Ruben: Bedankt voor uw reactie.

Frank: Ja, graag gedaan

Ruben: Frank oostdam is wel een voorstander van de true price filosofie

Michel: Nou, hij is in ieder geval voorstander van het beprijzen of die de filosofie ook echt omarmt dat is, dat is, dat is iets anders. Maar het is wel iemand die binnen de sector denk ik, veel doet voor het verduurzamen toch is de vraag of het voldoende is en of ja, hè, dat punt, er zijn natuurlijk heel veel.. Je kan heel, heel veel over zeggen. Ik denk goed dat hè, er wordt ingezet op of tenminste dat er bewustzijn wordt vergroot. Ik moet je zeggen, kijk, ik bestelde vorige week een boek op bol en toen kreeg ik een boekenlegger ongevraagd in dat boek, toen ik hem opensloeg en daarin stond: boeken begint.. nou iets van de vakantie, begint met boeken, en toen dacht ik: boeken, wacht even, wat is dit nou? En daar stonden van die vliegtuigen icoontjes op en het was een soort vliegticket van. En dat was dus ja, kennelijk is het zomerboek gesponserd door TUI en krijg je dus als je het klimaat boek bestelt van Greta Thunberg krijg je dus een soort ja vliegticket en een kortingscode voor een vliegreis in je boek. Hè, dus dat vind ik zelf best wel cynisch. Hè dus dat als aan de ene kant wordt gezegd: ja, we moeten minder vliegen, er moet meer rekenschap worden afgelegd voor de klimaatschade die dat ook geeft, en tegelijkertijd promoot je dat. Natuurlijk, we moeten eigenlijk wisselen van modaliteiten we moeten naar treinreizen we moeten naar Nederland veel minder duwen op al dat soort... Ja noemen het gesubsidieerde vluchten naar naar naar verre bestemmingen of ook naar

MM - 58.mp3

bestemmingen dichtbij. Kijk, als we alleen al op Schiphol kijken, gaat 44000 vluchten naar Engeland, elk jaar; 44000 vluchten. De meerderheid van de vluchten wordt gedaan voor zakenreizigers 10 procent of zo is verantwoordelijk voor 50 procent van de vluchten. Dat soort zaken is gewoon... Er gaan heel veel lege vliegtuigen door de lucht. Dat is obscene. Dus eigenlijk is het een beetje een, noem het border ja, een soort van. We maken de discussie. Die voeren we niet op het juiste kritische pad. Krimp om het krimpen is is raar, maar het is wel degelijk zo dat het idioot is dat er zoveel gevlogen wordt en daar wordt ook heel veel gesubsidieerd. Hè, daar wordt daar gaat dus heel veel naar. Noem het belastingvoordeel voor kerosine, bijvoorbeeld ook in het verwerken van ruwe olie tot kerosine. Daar wordt heel veel korting gegeven vanuit de Belastingdienst. Ja, we moeten gewoon vol inzetten op in Europa, ook op de treinverbindingen het is idioot dat de Nederlandse grens een soort van de harde muur is voor treinreizen en dat je daarna eigenlijk amper nog digitaal kan boeken. Dus ja, ik denk dat er veel te weinig gebeurt en ik ik zou ook willen dat toe maar ook anderen, dat die, hoewel zij dus echt goeie dingen doen hè en en en en deze manier, die heeft duidelijk, dat is echt een stem voor deze beweging en en we zouden hem wind onder de vleugels moeten geven om.

Ruben: Is dat wel een goeie uitspraak? Wind onder de vleugels?

Michel: Als vogel, natuurlijke vogel die die werkt. Ja, vliegtuig heeft geen wind onder de vleugels nodig, maar we zouden hem moeten helpen bij zijn bewegingen. Nou, dus, Europees moet er gewoon veel meer worden ingezet op een echt goed treinnetwerk en veel goedkoper treinkaartje voor ja bestemmingen dat wordt alleen maar duurder. Dat is gewoon idioot. Dat moet juist veel goedkoper. Het moet veel bereikbaar, moet vol geïnvesteerd worden. De trein naar Londen, die wordt maandenlang, wordt die stilgelegd. Dat is een hele populaire bestemming, dus dan word je bijna gedwongen om het vliegtuig te pakken. Nou ja, dat soort dingen, daar moet je echt, daar moeten we echt op inzetten.

Ruben: Ja, bijna een jaar hè, ja en Nop treinkaartje zitten volgens mij wel gewoon BTW, wat niet op Vliegtuigtickets zit, bijvoorbeeld.

Michel: Ja, dat, dat is een voorbeeld van iets wat heel raar is. Natuurlijk is er nu inmiddels wel vanuit Nederland in ieder geval een een heffing op vliegtickets, maar dan nog, ja, wordt er gewoon indirect heel veel gesubsidieerd.

Ruben: Ja en en ik vraag me wel af hoe we daar komen, hè, want we hebben dus na Corona hebben we een enorme, is toerisme op dit moment weer echt booming mensen geven meer, meer geld uit aan aan aan reizen. Nou, Frank gaf het ook al aan, de sector wordt alleen maar groter. De orderboeken van Boeing Airbus liggen zitten bomvol vooral met Aziatische orders. Dus het, ja, het wordt groter en groter. Dus hoe? Ik kan me helemaal, ja, het is een natuurlijk een no-brainer dat wat jij zegt moet gebeuren. Maar maar hoe kom je daar in hemelsnaam.

MM - 58.mp3

Michel: Kijk, je moet natuurlijk ook inzetten op een verduurzaming van het lucht... Luchtvervoer hè, dat ik bedoel, dat is gewoon een onvermijdelijk vervoersvorm maar ja, ik denk wel dat de alternatieven, dat die veel sterker moeten worden gepositioneerd en veel aantrekkelijker moeten worden gemaakt. En dat dat doe je wel met beprijzing dus ja, voor alle bestemmingen die over land kunnen in plaats van door de lucht, zou je gewoon als regel willen dat dat een goedkopere bestemming moet zijn, op het boeken van een ticket. Ik noem maar iets hè, en verder dat men ook een verhoogd bewustzijn heeft. Ik ben niet zo van ja, noem het een, dat wordt ook wel eens gezegd, je mag een aantal, een cap, een soort van maximum aantal CO2, of zo in je mobiliteit of zo. Dat vind ik, vind ik allemaal een beetje te. Ja, noem het te restrictief en ook best wel eng want dan moet een overheid van iedereen precies achterhalen wat wat de bewegingen zijn. Maar wel dat je gewoon beprijst de externaliteiten internaliseert in die prijs en dan zo zorg dat je voordelen geeft voor die producten die veel minder schadelijk effect hebben, moet je niet vergeten dat ook. Ja, snelheidstreinen of hoog Snelheidstreinen ook daar zitten maatschappelijke kosten aan en dus ook daar wil je toch ook bewust mee omgaan. En veel van wat als je in Nederland kan, dat wil je Nederland of je moet gewoon meer tijd nemen. Ook groener werkgeverschap hè, dat is ook een nieuwe trend. Heel leuk dat je bijvoorbeeld twee dagen extra krijgt als je met de trein gaat naar Zuid-Spanje aan vakantiedagen en dat soort dingen, dat is natuurlijk iets wat je gewoon op grote schaal zou willen. Maar wat, wat is jouw gevoel, Ruben, want jij hebt natuurlijk ook wat één en ander gezien op het gebied van groen reizen. Hoe, hoe? Hoe reflecteer jij op dit vraagstuk?

Ruben: Sp, ja, ik vind hem heel lastig eigenlijk, ik heb best wel een fomo dus ik probeer echt heel weinig te vliegen, maar ik, ik merk wel dat ik wel gewoon echt ons baal, dat ik sommige dingen niet doe. Ik persoonlijk vond ik eigenlijk Corona best wel... Wat ik in ieder geval er prettig aan vond, is dat niemand ging reizen. Dus dat je niet het gevoel hebt van hé, ik, ik mis, ik mis het. Maar ik denk inderdaad dat dat de omslag moet komen en bijvoorbeeld in mijn vriendengroep is die er is die er nog in mijn omgeving zie ik die nog veel te weinig. Maar inderdaad dat je echt alleen maar dat je er heel bewust mee omgaat en ik snap best dat nou dat je een keer een, een maand naar een ver land gaat om indrukken op te zien die je anders niet kan kan doen. Maar je moet daar veel bewust naartoe werken en daar dan ook echt de tijd voor nemen.

Michel: Ook voor sparen, denk ik, want ik denk wel van ja, als je dan zo'n uitstapje maakt, betaal dan voor die CO2 uitstoot. Er wordt cynisch gedaan over ja, het aanplanten van bomen, en dat is absoluut iets wat zwaar wordt onderschat, hè, want we hebben het over een lang cyclische vorm van noem het broeikasgas in de atmosfeer. Dat is uit olie naar kerosine, naar verbranding, dat is langcyclisch in en dat wordt dan gecompenseerd met kortcyclische bomen.

Ruben: Wat is wat bedoel je daarmee? Langcyclisch?

MM - 58.mp3

Ruben: In miljoenen jaren wordt olie onder de grond opgebouwd, Zeg maar in in, in in je in een vaste vorm van koolstof, wat geen broeikasgas is, en dat wordt dan verbrand tot een broeikasgas hè, en dan wordt het weer in bomen omgezet. Maar bomen hebben een veel kort cyclischer bestaan. Die kunnen misschien 100 jaar, als het niet minder is en dan verbranden ze of dan gaan ze dood en dan composteert dat en dan is dat weer gas, hè, dus dat, dat is inherent eigenlijk al aan bomen planten is dat een een, een uitdaging, dus je kan eigenlijk dat niet met elkaar wegstrepen het is een suboptimale vorm. Ja, je kan CO2 gaan opvangen, je kan natuurlijk ook, hè die sustainable aviation fuels dat is wel echt een heel controversieel vraagstuk je hebt daar natuurlijk allerlei alternatieve vormen van brandstof, noem het even frituurvet, biobased brandstoffen. Maar je hebt nu ook synthetische brandstof waar vol wordt ingezet bijvoorbeeld. Maar goed blijkt toch dat, noem het energie die ervoor nodig is. Dat is zo disproportioneel veel dat er eigenlijk, ja, dat is bijna niet meer op te brengen door en noem het energienetwerk dat. Dat gaat dan ten koste van gebruik, voor heel veel andere doelstellingen. Zoals weet ik bijvoorbeeld dat energie voor huishoudens of zo dat toch wel wat iets belangrijker is dan inderdaad voor een weekje naar naar Bangkok zeg maar hè, dus als je het doet, beperkt dat zoveel mogelijk. Maar als je doet, doet dat dan voor langere tijd. En ook betaal gewoon dan wel bijvoorbeeld voor het. We hebben berekend met Better Places, ook een sociale onderneming dat bijvoorbeeld: als je naar Portugal gaat, dan betaal je nou ja voor een ticket 115 euro, dan zouden prijs met klimaatschade en luchtvervuiling 250 euro zijn. Dus dan zit je ruim nou ja, 120 euro boven de de de kostprijs van zo'n ticket. Nou ja, dat, dat is een voorbeeld. Maar goed, het blijft beter om het...

Ruben: Echte, de echte kostprijs is eigenlijk het dubbele

Michel: Ja, de true price is het dubbele. En dan hebben we heel veel dingen nog niet eens meegenomen.

Ruben: En ja, en wat ik wel en wat Frank ook aangaf maar dat daar was geen tijd voor het interview is uiteindelijk heeft reizen ook wel heel veel positieve elementen. Zeg, maar je leert andere mensen kennen, je leert je redden in een andere cultuur, andere manier van werken. Dus uiteindelijk wil je natuurlijk wel dat mensen zich ja blijven, dat dat die ontmoetingen blijven plaatsvinden en één van de oplossingen, je noemde al een paar. Maar uiteindelijk is elektrisch vliegen zou, op voorwaarde dat je dan wel die energie beschikbaar hebt en een oplossing zijn. En wat heel leuk is of wat triest is, is Boeing en Airbus doen hier eigenlijk heel weinig mee, maar er zijn wel startups die hier mee aan de slag gaan en de één is zit in Nederland en dat is Maeve Aerospace, en ik sprak één van de oprichters: Joost Dieben.

Ruben: Joost Dieben, Cofounder van Maeve Aerospace, Joost, wanneer kunnen we met het elektrische vliegtuig op vakantie?

MM - 58.mp3

Joost: Ja, goede vraag, vandaag de dag kan je al elektrisch vliegen. In een tweezits dan wel, dus echt op vakantie lukt nog niet. Maar met ons vliegtuig, de Maeve 1, zoals we die noemen, waar we echt 44 passagiers echt over een langere afstand kunnen laten vliegen, dat kan vanaf begin volgend decennium, dus 2030, verwachten wij commercieel ons vliegrecht kunnen te kunnen lanceren en dan kunnen we gaan gaan starten met met de korte vluchten binnen Europa en buiten Europa.

Ruben: En wat heb je nodig om dat vliegtuig in de lucht te krijgen?

Joost: Nou, allereerst qua techniek, maar we verrassend genoeg nog wel misschien wel minste zorg over hebben, want dat komt wel. Dus de batterij technologie is natuurlijk nummer één. Wat betreft onze techniek, hè, die die moet groeien, die moeten verbeteren om dit voor elkaar te kunnen krijgen vandaag de dag hebben, is daar niet toereikend voor. Ja en anderen natuurlijk een grote afspreken vliegtuig bouw je niet zomaar even met met met wat geld in je in je portemonnee daar heb je ook daar natuurlijk echt grote investeringen voor nodig, en dat zijn investeringen, niet alleen maar op het gebied van geld, puur geld, maar ook op het gebied van kennis, kunde, overheden. Je moet echt ondersteuning hebben daarvan. Dus we hebben echt partnerships nodig, die die zowel hier ook in willen investeren. Geld, maar ook investeren in, willen investeren met hun R en D en met hun kennis. Dus dat is een andere wat we nodig hebben. Ja en uiteindelijk ook gewoon regelgeving en wetgeving hebben we hiervoor nodig en moeten soort in mijn in mijn ogen een premium komen voor echt duurzame luchtvaart, die ja, om dat zo maar zeggen, te helpen in de markt te zetten. Wij en onze concurrenten gelijk dus dat, dat hebben we echt hard nodig.

Ruben: Ja, ik, ik las dat je meer dan een miljard nodig hebt om het eerste prototype te kunnen bouwen.

Joost: Klopt, ja, klopt dus dus het gaat om duizelingwekkend getallen waar we, waar we het hierover hebben, meer, bijna rond de anderhalf miljard nodig om een om prototype gecertificeerd te krijgen. Ja, dat zijn gigantische getallen, niet niet onbekend voor de luchtvaart, hoor, maar dat zijn inderdaad, voor de leek is dat echt gigantisch grote getallen en dat kan ook alleen maar met inzet van zowel corporate finance maar ook van overheden en en en en landen, overheden en instanties om dit voor elkaar te krijgen. Dat is natuurlijk ook echt wel een ja, een groot project, wat echt baanbrekend en veranderende kan zijn voor niet alleen ons als bedrijf, maar voor voor ook de luchtvaart in zijn geheel. Dus daar heb je iedereen voor nodig.

Ruben: Kijk, en je hebt ook wel een aantal grote partners aan boord.

Joost: Ja, wij zijn en we hebben wat wat investeringen binnen uiteraard alles nog

MM - 58.mp3

steeds klein en moet het groeien. Maar we hebben ook al grote partners aan boord, zonder dat een Siemens die ons al helpt. We hebben wel enkele motor, leveranciers. We hebben een batterijen, leverancier uit uit Amerika, Anbris die ons op dit moment van van de batterijen de nieuwste batterijen voorziet, op gebied van airport inderdaad Rotterdam-airport wat echt een innovatie plek is die die dit, die dit ook dat grondinfrastructuur het laden daarvan samen met ons willen gaan gaan oppakken, maar ook de airlines hè. Nieuwzeelandse airline die al een reservering heeft neergelegd, Nederland hebben we een airline en komen binnenkort gaan we nog meer airlines, ook ja bekendmaken die die al de eerste reserveringen van de Maeve 1 hebben hebben geplaatst en die ons daar ook in helpen, met al hun kennis en ervaring.

Ruben: En waarom lukt het Maeve Aerospace uit Nederland wel en en lopen Boeing en arbus vast met het elektrificeren van hun hun vloot?

Joost: Ja, ik denk dat het enigszins heeft te maken met enigszins heeft te maken ook met het type soort vliegtuig. Hè, wij zijn natuurlijk een een klein regionaal vliegtuig, hè, we zijn tot en met 150 zitten in ons geval nog initieel 44. Maar later, hoe kunnen we het vliegtuig door laten groeien naar 50 zit? En dat is natuurlijk een categorie waar de grote spelers, de bekende spelers Boeing en Airbus zich niet in bevinden, die zit in de in de narrow en white body zo heten dat dat zijn, dat zijn de 180 plus zitters vliegtuigen die transatlantisch gaan en dit soort technologieën, batterij elektrisch is daar nog niet toereikend voor, misschien niet op de korte termijn, misschien lange tijd en misschien ook wel nooit. Dat is natuurlijk voor hun een een categorie waar ze niet, zo niet zo snel hun R&D inzetten. Anderzijds ja, voor hun is er nog in mijn ogen te weinig noodzaak om echt het grote radicale verandering te noemen, waar hoge risico's zitten, grote investering zitten, omdat er maar weinig spelers zijn. De luchtvaart is ontzettend conventioneel wordt gedomineerd door maar een paar partijen, maar net een klein beetje een beter vliegtuig hoeft te bouwen dan de concurrent. En en en ik denk dat ik nog passen nu pas besef aan de gang is van: hé, we moeten ook iets met duurzaamheid doen. Wat kunnen we dan doen? Moeten we iets met met een duurzame brandstoffen doen? Moet iets met met duurzame materialen doen? Ik denk ze nog in de hoek zitten. Is het radicale new tech waar wij mee bezig zijn, dat dat nog wel in gedachten zit, maar dat proberen nog wel van weg te blijven, dat ook één van de van de grote redenen zit en het het het verhaal is ook een beetje: ja, startups, scale ups, nieuwe spelers zoals wij, dat zijn toch degene die die vaak één vliegtuig behoeven te bouwen, één technologie hoeven te bouwen, alleen aandacht en geld en moeite en tijd wij daarin kunnen steken. Ja, daarmee gaat het gewoon ook een een stuk sneller dan een grote organisatie, wat nog is wat al bedrijfsprocessen heeft, die opeens iets compleet nieuws gaan, moet gaan bouwen. Dus op dat gebied hebben wij natuurlijk een een soort overhand als als kleine partij.

Ruben: De Tesla in de lucht, Maeve Aerospace, zeg ik dat goed?

Joost: Ja, misschien misschien wel, Tesla is natuurlijk een heel groot, mooi bedrijf,

Deze spraak-naar-tekst is gecreëerd met www.amberscript.com

MM - 58.mp3

die ontzettend goed goed, ik zou het graag graag willen en ik zal het ook graag hopen, maar ik denk dat de luchtvaart zoiets wel nodig heeft en niet alleen maar van Maeve, maar ik denk ook van echt wel, van onze, ook van onze concollega's want ja, het aantal vliegtuigen wat op dit moment vliegt en het aantal vliegtuigen, want op dit moment nog steeds gewoon CO2 NOX en alle andere viezigheid uit de achterkant van hun uitlaat eruit laten komen, is zo groot dat dat zelfs wij als Maeve in ons eentje, dat dat nooit kunnen vervangen. Daar hebben we echt iedereen voor nodig. We moeten duurzaam vliegen.

Ruben: Dank je wel, Joost.

Joost: Graag gedaan

Ruben: Ja, ja, het echt gaaf hè dat je het gewoon doet.

Michel: Echt supergaaf en je zei ik, ik begreep dat zij zeventien en een half miljoen subsidie krijgen van de Europese commissie en ja, dat het dus nog een miljard is en ze zullen ongetwijfeld al private financiers hebben en ja, echt al wat noem het van de grond kunnen tillen. Maar we moeten het echt in perspectief zien, alleen al in Nederland tot wel 30 miljard euro per jaar aan subsidies voor fossiele brandstoffen, kolen, olie, gas en allerlei noem het verwerkingen daarvan. Dat is hoe schril het contrast is tussen wat er geïnvesteerd wordt in de nieuwe type technologie en ja, noem het de fossiele industrie. Het is geen toeval daarom dat Boeing en Airbus zo verslaafd zijn aan die fossiele opties. Die gaan alleen maar iets meer optimaliseren een aanrader is Downfall, the case against Boeing op Netflix. Dat is een heel interessante documentaire. Die laat eigenlijk zien hoe ja, perverse eigenlijk zo een beursgenoteerd bedrijf in elkaar zit. En ook doordat ze zo op de korte termijn financieel rendement maximaliseren zijn ze niet eens meer in staat om noem het op, veiligheid de waarborgen te geven die nodig zijn om echt, ja, succesvol een luchtvaarttechnologie zeg maar, te blijven ontwikkelen, laat staan dat ze op duurzaamheid echt de next level gaan. Ja bereiken. Zij hebben helemaal geen interesse hierin zijn eigenlijk een ook een soort oligopolie, twee hele grote spelers, toch wel een vrij forse markt wereldwijd, hè. Dus het is echt belangrijk dat er fors wordt ingezet op dit soort nieuwe technologie. En kijk wat je ziet in, ja noem het hè De SpaceX en we hebben blue origin, daar zie je gewoon een paar jaar echt gigantisch innovatieve vooruitgang. Dat moet hier ook kunnen als je gewoon in geïnvesteerd wordt.

Ruben: Ja, dat dat, dat lijkt me ook dus eigenlijk wat je zegt van je gaat heel veel subsidie naar de oude oude industrie, de nieuwe ideeën, en dat wordt miljarden in in in toerisme voor de ruim ruimtevaart geïnvesteerd, maar eigenlijk veel te weinig geld naar naar, naar dit soort initiatieven zoals elektrisch vliegen. En dat komt onder andere doordat er zoveel prikkelingen zitten, zoveel stimulans in eigenlijk de

MM - 58.mp3

verkeerde dingen als ik, als ik jou mag vragen van hoe, wat is jouw conclusie?
Kunnen we nog verantwoord met vakantie gaan? Wat zou je zeggen?

Michel: Uiteraard, meer dan ooit en gelukkig zie ik heel veel mensen die in Nederland en lekker of in Frankrijk op hè in in allerlei Europese landen met de auto, met elektrisch vervoer met de trein gaan en dat is gewoon hartstikke leuk en super vakanties kan je daar hebben. Dus nee, zeker, mogelijkheden zijn leuker en veelzijdiger dan ooit en gelukkig ook een TUI die die zet daar ook op in voor. Ja, groene trein vakanties of zo. Hè dus dat dat dat gebeurt. Gelukkig wel. Maar ja, helaas zie je ook de tegengestelde beweging en ja, dat is gewoon ergens heel jammer en we moeten gewoon naar de echte prijs voor een vakantie en dat gewoon ook verwerken, naar beleid en de overheid, die kan daar dan op sturen. Dat is gewoon. Als dat niet gebeurt, dan is het allemaal mooie praatjes, maar dat gaat geen zier veranderen.

Ruben: Dank je wel, we gaan door met de uitsmijter Michel. Wat moeten we vooral niet meer doen? Wat gooit Social Finance NL vandaag nog de deur uit?

Michel: Fossiele subsidies!

Ruben: Kijk helder, ik denk al die al die spaarprogramma's en al die al die extraatjes of zo die je kan winnen door meer te gaan reizen en al die al die verschillende loyalty programmas, airmiles enzo. Ik denk dat we daar maar mee mee moeten ophouden. Of we moeten die verplaatsen naar Amsterdam Centraal, zodat we heerlijk luxe kunnen wachten op op de trein.

Michel: Helemaal eens.

Ruben: Dank Michel, voor deze aflevering en sowieso bedankt voor het hele seizoen en dat je één van de pannelleden wilde zijn. We zijn aan het eind gekomen van dit seizoen, dus ik wens al onze luisteraars een hele fijne vakantie en tot na de zomer. Ik dank de luisteraars. Ik dank de productie Daniël van de Poppe van Spraakmaker Media, Redactie Daphne Sprecher, Sam Wansink en Egidio Bundel, inhoudelijk partner Circl onderdeel van ABN Amro en kennispartners Vriendenloterij Oranjefonds en wil je niks missen van deze podcast, abboneer je dan op Money Matters via je favoriete podcast app. Tot de volgende keer!