RECYCLING

Vliegtuigen netjes opruimen

Op Twente Airport ontmantelt AELS grote vliegtuigen. Een deel wordt verkocht, de rest gerecycled.

Door onze correspondent
Annette Toonen

DEURNINGEN. „Hij komt eraan", zegt Marjon Visser uit Lonneker als boven de boomtoppen in de verte een donkergrijze stip te zien is. Dat moet de te slopen Boeing 747-400 zijn.

Visser pakt haar smartphone, de armen gaan iets omhoog, klaar om een foto te maken. Ze wil niets missen van dit spektakel. Zo vaak landt er geen passagiersvliegtuig meer op Twente Airport. En zo'n groot toestel, afgeschreven door 's lands vliegtuigtrots KLM, al helemaal niet. Visser is gek op vliegtuigen. „Ik kan je niet vertellen waarom."

Dan maakt de Boeing een ruime bocht, om de spottersheuvel heen waar Visser en nog tientallen spotters staan, deze kille woensdag in december. „Wat een joekel", zegt ze en drukt af. „Wat een ouwetje ook."

De Boeing 747-400 is het tweede toestel dat het bedrijf AELS, Aircraft End-of-Life Solutions, in Enschede demonteert. Zeg vooral niet slopen, want dat suggereert dat iets kapot wordt gemaakt, vindt oprichter en directeur Derk-Jan van Heerden (38). „En wij maken niks kapot, wij halen het toestel uit elkaar."

Het vliegtuig wordt 'gedeassembleerd' en ontmanteld, omschrijft hij het preciezer. Onderdelen worden eruit gehaald en waar nodig (door andere bedrijven) gerepareerd en/of gereviseerd en na eventuele 'hercertificatie' te koop aangeboden. Het karkas dat overblijft, wordt ten slotte 'opgeknipt' en gerecycled. Dat recyclen gebeurt bij een ander bedrijf.

Van de verkoop van onderdelen moet Van Heerden het hebben. „Voor luchtvaartmaatschappijen die met een kapot onderdeel zitten, kan het goedkoper zijn om bij ons een kant-en-klaar onderdeel te bestellen. Dan hoeft het vliegtuig niet (lang) stil te staan. Een reparatie kan bovendien duurder zijn dan het onderdeel dat wij te koop aanbieden."

Of hij er iets aan verdient, hangt af van „de deal", zoals Van Heerden het omschrijft. Als het toestel voor „een goede prijs" is gekocht, kan winst worden gemaakt op de onderdelen. „Als we te veel betalen voor een toestel, is dat niet meer goed te maken."

Een uitgezaagd vliegtuigraam

Voor de aan te kopen toestellen geldt: hoe nieuwer, hoe duurder. Ook hangt de prijs af van het aantal vliegtuigen dat van een bepaald type rondvliegt en of het type nog in productie is. Dat bepaalt namelijk de vraag naar onderdelen. Toestellen met gewilde onderdelen zijn te koop vanaf een half miljoen euro, volgens Van Heerden.

Eerder ontmantelde AELS op Twente Airport een Airbus A340-300. Het toestel landde op 27 april 2017. De vliegtuigonderdelen die nog niet zijn verkocht, liggen in twee hangaars op het luchthaventerrein: honderden stoelen, de vliegtuigneus, het landingsgestel, motorgondels. In de kantoorruimte van AELS staat een uitgezaagd vliegtuigraam, verpakt in noppenfolie, een „bedankje" voor de investeerder die de ontmanteling van de Airbus mogelijk maakte.

Ook de komst van de A340 trok veel bekijks. „Op zich wel leuk hoor, al dat enthousiasme, maar ik hoop toch dat Twente eraan went. Al die hoempapa telkens. Dat hoeft voor mij niet iedere keer", zegt Van Heerden.

Twente Airport
Ooit militaire vliegbasis

Vliegtuigrecyclingbedrijf AELS is gevestigd op Twente Airport, voorheen een militaire vliegbasis. **De basis is in 2017 formeel een burgerluchthaven geworden**, maar dan voor kleinere (zaken)vliegtuigen. Pogingen om na het vertrek van de militairen in 2008 een grotere burgerluchthaven van de grond te tillen, mislukten. Toenmalig demissionair staatssecretaris Sharon Dijksma (PvdA) van Infrastructuur zag bij de opening voor Twente Airport een toekomst als „outdoor-laboratorium" voor luchtvaart, waar proeven en testvluchten kunnen worden gedaan.

Van Heerden heeft zijn onderneming (tien medewerkers) grotendeels naar Twente verplaatst, daarbij financieel gesteund door Oost NL, de ontwikkelingsmaatschappij voor Oost-Nederland die de opdracht heeft de regionale economie te versterken. Op Twente Airport heeft Van Heerden de mogelijkheid om de 'allergrootste' vliegtuigen met twee gangpaden of meer, widebody's genoemd, te laten landen. „Wij zijn het enige bedrijf in Europa dat ervoor zorgt dat luchtvaartmaatschappijen in een *one-stop-shop* van hun widebody af zijn." De bedrijfslocatie bij de luchtmachtbasis in Woensdrecht in Noord-Brabant is per 1 december opgeheven. In Zoetermeer heeft en houdt AELS een kantoor.

Het aantal te ontmantelen vliegtuigen moet in tien jaar stijgen van vijf naar twaalf per jaar. AELS, opgericht in 2005, heeft tot nu toe dertien vliegtuigen in eigen beheer ontmanteld en tientallen in opdracht. „Wij zijn anders dan veel andere bedrijven in deze branche. De meesten zijn op zoek naar een goede deal; naar een vliegtuig waarvan de onderdelen te verkopen zijn. Wij zullen alle vliegtuigen netjes opruimen, ook toestellen waar niets meer van te verkopen valt. In dat geval betalen bedrijven onze diensten."

Businessplan voor recycling

Als student luchtvaart- en ruimtevaartechniek aan de Technische Universiteit Delft raakte Van Heerden geïnteresseerd in recycling van vliegtuigen. „Als wordt gesproken over duurzaamheid in de luchtvaart gaat het vaak over emissie en geluid, zelden over recycling. Veel mensen staan er niet bij stil dat er iets moet gebeuren met vliegtuigen aan het einde van hun levensduur."

Tijdens een stage bij KLM Engineering en Maintenance, in het staartje van zijn TU-opleiding, kreeg hij te maken met een gestrande Boeing. „Daar zag ik dat het anders en beter kon. Ik heb toen een businessplan geschreven voor recycling van vliegtuigen. KLM was niet geïnteresseerd. Na mijn opleiding ben ik voor mezelf begonnen", zegt Van Heerden.

Inmiddels is AELS begonnen met de ontmanteling van de bijna 25 jaar oude KLM-Boeing. Binnenkort landt het derde te ontmantelen toestel op de Twentse luchthaven.

FOTO GINO PRESS BEWERKING NRC FOTODIENST NRC

De landing van de Boeing 747-400 op vliegveld Twente trekt bekijks