

Maakt zeppelin comeback als klimaatvriendelijk alternatief?



De Standaard* - 27 Mei 2021
Pagina 27

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Als het aan het Britse luchtvaartbedrijf HAV ligt, doen we korte vluchten over enkele jaren per luchtschip. Experts zijn sceptisch en noemen de hogesnelheidstrein duurzamer.

Van Barcelona naar Mallorca (200 kilometer) in 4 uur en 30 minuten. Van Liverpool naar Belfast (235 kilometer) in 5 uur en 20 minuten. Van Oslo naar Stockholm (420 kilometer) in 6 uur en 30 minuten. Met topsnelheden van 90 kilometer per uur zijn ze aanzienlijk trager dan een vliegtuig, toch zijn luchtschepen (of zeppelins) volgens het Britse luchtvaartbedrijf Hybrid Air Vehicles (HAV) de toekomst. 'Vliegtuigen die ontworpen zijn om lange afstanden af te leggen, gebruiken we vaak om korte stukjes te vliegen', zegt ceo Tom Grundy in The Guardian. 'Maar hoelang verwachten we nog de luxe te hebben om zulke korte afstanden af te leggen als er zo'n grote impact is op het klimaat?'

Volgens Grundy verbindt ruim de helft van de regionale vluchten in Europa steden die op minder dan 400 kilometer van elkaar liggen. Die korte vluchten zijn relatief gezien verantwoordelijk voor de uitstoot van enorme hoeveelheden koolstof.

Lage CO₂-uitstoot

Grundy claimt dat zijn hybride Airlander 10-zeppelin die korte verbindingen zou kunnen uitvoeren met slechts 10 procent van de huidige uitstoot. In de toekomst verwacht hij volledig elektrische zeppelins, waardoor er nog minder schadelijke stoffen zouden worden uitgestoten. Volgens hem stoot een luchtschip tussen Barcelona en Mallorca slechts 4,5 kilogram CO₂ per passagier uit, een straalvliegtuig 53 kilogram.

Hybrid Air Vehicles hoopt in 2025 met commerciële vluchten te kunnen starten. Is dat haalbaar? Op veiligheidsvlak hebben zeppelins geen goed imago. In 2016 crashte een prototype van de Airlander 10 van HAV bij een landing. 'Zeppelins zijn door hun grote omvang en lage vlieghoogte erg afhankelijk van de weersomstandigheden, voornamelijk van de wind', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen). 'Ik verwacht dat ze vooral voor niches zullen worden ingezet, zoals het vervoer van zwaar materieel of toeristische cruises. Voor grootschalig vervoer op afstanden tot 1.500 kilometer is de hogesnelheidstrein toch het meest duurzame alternatief, ook al zijn daarvoor grote investeringen nodig.'

Dewulf noemt het 'een leuk idee, erg retro, maar als we vliegen duurzamer willen maken, investeren we beter in elektrische vliegtuigen, vliegtuigen op zonne-energie of op alternatieve brandstoffen, zoals waterstof.'

Pieter Van Maele

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden