

Eerste elektrische vliegtuigen in Deurne: "In de jaren dertig vliegen we naar Nice en Milaan zonder CO2-uitstoot"



De private luchtvaartmaatschappij ASL Group heeft twee elektrische vliegtuigen in gebruik genomen op de luchthaven van Deurne. Ze kunnen veertig minuten in de lucht blijven en dienen om piloten op te leiden. "Tegen 2030 zijn elektrische vluchten van Deurne naar Hamburg zeker mogelijk", zegt Philippe Bodson, zaakvoerder van ASL Group.

Voor de eerste keer in de geschiedenis is een elektrisch vliegtuig opgestegen vanop Deurne. Het toestel vliegt niet op kerosine en stoot geen CO2 uit. De ASL Group heeft twee exemplaren aangekocht bij de Sloveense fabrikant Pipistrel. Elk toestel kost ongeveer 200.000 euro. Maar ver kan je er voorlopig niet mee vliegen. De vliegtuigen kunnen maximaal een uur in de lucht blijven. In de praktijk is dat veertig minuten, om reservetijd te voorzien. De batterijen moeten daarna gedurende anderhalf uur worden opgeladen, voor ze weer helemaal vol zijn.

"We gaan deze twee elektrische vliegtuigen gebruiken om piloten op te leiden", zegt Philippe Bodson. "Met ASL Academy hebben we voortdurend vijftientig à dertig piloten in opleiding. Elke nieuwe piloot zal voortaan eerst leren opstijgen en landen met deze elektrische vliegtuigen."

Maximaal twee mensen in het vliegtuig

In de elektrische vliegtuigjes van Pipistrel is plaats voor twee personen, die samen maximaal 180 kilo mogen wegen. "Voor ons zijn deze elektrische vliegtuigen op korte termijn verlieslatend", zegt Philippe Bodson. "Niet zozeer vanwege de aankoopprijs, maar wel omdat de gebruiksduur beperkt is tot veertig minuten. We moeten dus twee vliegtuigen aankopen,

om het werk van één vliegtuig te kunnen doen. Terwijl we met het ene toestel een opleiding geven, moet het andere toestel opladen. Maar we doen deze investering toch omdat we een voortrekker willen zijn in groene technologie."

"Voor ons zijn deze elektrische vliegtuigen op korte termijn verlieslatend, maar we willen een voortrekker zijn in groene technologie"

Philippe Bodson

zaakvoerder van ASL Group

"En wat die groene ambities betreft: er zijn actiegroepen die ervoor pleiten om de luchthaven van Deurne te sluiten, maar dat zou een drama zijn voor de vergroening van de luchtvaart", zegt Philippe Bodson. "Want alleen op kleine regionale luchthavens kunnen we deze innovaties uittesten. Op de luchthaven van Zaventem is dit niet mogelijk. Het zakenmodel zit daar helemaal anders in elkaar."

Vandaag worden de elektrische vliegtuigjes in Deurne dus voor pilootopleidingen gebruikt. Maar wanneer kunnen we met een elektrisch vliegtuig echt op reis? "Ik verwacht dat tegen 2030 elektrische vluchten van Deurne naar bijvoorbeeld Hamburg zeker mogelijk zijn", zegt Philippe Bodson. "De capaciteit van de batterijen verbetert elk jaar. Vanaf 2027 zullen we hier op Deurne een vliegtuig van het Duitse bedrijf Lilium in gebruik nemen, dat zes personen aan boord kan hebben en 175 kilometer ver kan vliegen. Het eerste prototype wordt op dit moment gebouwd. We hebben de optie om daar zes toestellen van te kopen. En vanaf 2030 kan een elektrisch vliegtuig met vijftientig à dertig personen aan boord vijf honderd tot duizend kilometer ver vliegen, waardoor een vliegreis van Deurne naar Hamburg dus zonder de uitstoot van CO2 kan verlopen."

Elektrisch vliegen naar Kopenhagen

Wouter Dewulf, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen, vindt de streefdatum van 2030 nogal optimistisch. "Maar in de jaren dertig zullen we zeker met volledig elektrische vliegtuigen vijf honderd tot duizend kilometer ver kunnen vliegen", zegt Wouter Dewulf. "Vluchten vanuit Deurne of Zaventem naar Kopenhagen, Barcelona, Nice, Milaan en Zürich kunnen dan zonder CO2-uitstoot verlopen. In het begin van de jaren dertig zal het aantal zitjes in zo'n vliegtuig eerder tot twintig of dertig beperkt zijn. Op het einde van de jaren dertig kan dat al tot zeventig à negentig zitjes oplopen."

Dat zijn dan wel kleinere vliegtuigen dan de huidige Embraers waarmee TUI Fly vanop Deurne naar de Spaanse zon vliegt, en die op klassieke kerosine vliegen. Die vliegtuigen hebben 136 zitjes. Als elektrische vliegtuigen minder zitjes hebben, kunnen ze dan economisch wel rendabel zijn? "Ja, omdat ze veel minder kosten in gebruik", zegt Wouter Dewulf. "De onderhoudskosten zijn veel lager, de landingsrechten voor elektrische vliegtuigen zijn ook goedkoper en luchtvaartmaatschappijen moeten voor vluchten op elektriciteit geen CO2-uitstootrechten betalen. Voor bestemmingen tot duizend kilometer is elektrisch vliegen dus de toekomst."

[Christof Willocx](#)