

Delftse vliegtuigbouwer vindt toekomst in slopen van toestellen

Rob van 't Wel
Delft

Hij begon zijn studie met de ambitie vliegtuigen te bouwen. Nu verdient Derk-Jan van Heerden (30) zijn brood met het slopen ervan. Hij kan zich geen mooiere baan voorstellen.

Het gekantelde toekomstbeeld is een gevolg van de wens om tijdens de studie lucht- en ruimtevaarttechniek in Delft een zogeheten duurzaamheids certificaat te willen halen. Dat is niet omdat hij direct het type wereldbestormer met geitenharen sokken is. Wel is Van Heerden ervan overtuigd dat duurzaamheid het vraagstuk van deze eeuw is. 'Ingenieurs dragen op dat punt een grote verantwoordelijkheid', stelt hij. 'Als we machines kunnen ontwerpen die heel betrouwbaar of rendabel zijn', legt hij uit, 'moeten we ook machines kunnen ontwerpen die goed scoren op heel andere variabelen.'

En zo stort hij zich in het kader van zijn studie (1998-2005) op een schijnbaar eenvoudige vraag: wat gebeurt er met vliegtuigen als ze niet meer vliegen? Het leidt onder andere tot een stage bij de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing. 'Daar bleek net één man aan de slag gegaan te zijn om te kijken of er brood valt te verdienen aan oude vliegtuigen. Het geeft wel aan dat de luchtvaartsector zich in het verleden helemaal niet met die afvalvraag heeft bezig gehouden.'

Het blijkt al snel geen exclusief Amerikaanse witte vlek. Als Van Heerden vervolgens bij KLM stage loopt, blijkt dat ook daar het sloopvraagstuk geen aandacht heeft. De student heeft wel het geluk dat de afdeling KLM Engineering and Maintenance in de maag zit met een op Schiphol gestrande Boeing, waar een oplossing voor gevonden moet worden. Nadat Van Heerden heeft voorgerekend dat slopen winstgevend kan zijn, krijgt hij de opdracht als projectleider zijn gelijk te bewijzen.

Het feit dat hij geld voor de KLM verdient, sterkt Van Heerden in de gedachte dat hij als zelfstandig ondernemer aan de slag wil. 'Eigenaren van vliegtuigen zien sloop nu



Derk-Jan van Heerden: 'Eigenaren van vliegtuigen zien sloop nu eenmaal niet als hun kerntaak.'

Foto: Michel de Groot

eenmaal niet als hun kerntaak.'

Hij besluit direct na het afstuderen zijn kennis te willen omzetten in een eigen onderneming. Met zijn bedrijf Aircraft End-of-Life Solutions (AELS) vindt hij in 2006 onderdak bij de door de TU gesteunde starterorganisatie Yes!Delft. Vier jaar later behoort AELS wereldwijd tot de — kleine — gevestigde orde van vliegtuigslopers. Zijn bestuurslidmaatschap van de mondiale brancheorganisatie Afra, waarin ook grootmachten als Boeing en Rolls-Royce zijn aangesloten, is daar een voorbeeld van.

De functie is te danken aan de steeds grotere projecten die het bedrijf met goed gevolg onder de

hoede heeft gehad. Vier jaar na de start staat de teller op 25 vliegtuigen, deels toestellen die als gevolg van een ongeluk niet meer mogen vliegen en deels vliegtuigen waarvan de som der delen meer waard is dan het geheel.

Volgens Van Heerden staan er wereldwijd momenteel circa 7000 vliegtuigen uit de burgerluchtvaart langdurig aan de grond, variërend van de woestijn in Arizona tot bij Fokker in Woensdrecht. Een deel daarvan zal nooit meer vliegen, wat niet wil zeggen dat ze op de nominatie staan om gesloopt te worden. Eigenaren blijven lang hopen dat er een koper voor het toestel gevonden wordt.

Na vier jaar als hoofdaannemer in de vliegtuigsloop actief te zijn, weet Van Heerden dater twee jaar overheen gaan voordat de mogelijkheid van sloop voor het eerst echt bespreekbaar wordt. Dat betekent dan niet dat de machine door de shredder gaat. Een vliegtuig zit vol onderdelen die na revisie een tweede leven in de luchtvaart beginnen. Daarnaast zitten er in een vliegtuig tal van delen die teruggebracht tot de oorspronkelijk vorm gerecycled kunnen worden, zoals bijvoorbeeld aluminium. De opbrengsten van die twee samen maken dat sloop een winstgevend zaak kan zijn. Daar staat tegenover dat een klein deel van

het vliegtuig echt vernietigd moet worden. Dat kost geld.

De wereldwijde crisis, die de luchtvaart hard trof, heeft de bereidheid om zich in een sloopproject te storten niet gestimuleerd, zo geeft de ondernemer grif toe. Tegelijkertijd constateert hij wel dat de crisis ertoe heeft geleid dat de sector op grote schaal aan het afscheid nemen is van bepaalde vliegtuigtypen. Het betreft vooral de modellen van vliegtuigproducenten die niet in staat zijn gebleken opvolgers op de markt te zetten. 'Oude civiele toestellen van McDonnell Douglas, BAE', somt hij op. Wie dieper in het orderboek van AELS kijkt, ziet daar ook de nodige Fokker F27's staan.

Ondanks die wisselende marktomstandigheden is de omzet van het bedrijf uit Delft de laatste periode gestaag gegroeid. Vorig jaar behaalde AELS, waarvan Van Heerden grootaandeelhouder is, een omzet van €250.000 en een eerste winst. Dit jaar verwacht hij een verdubbeling tot €500.000, die nu al bijna is gehaald. Hij hoopt dat de winst gelijke tred houdt.

Over de voorzichten is hij optimistisch. Met spanning wacht hij op de uitkomst voor een biedingsronde, waar zijn bedrijf als laatste voor in de race is. Het gaat om de verwerking van twee vliegtuigen en is met een bedrag van €1 mln de grootste opdracht uit de geschiedenis van het bedrijf. 'Duidelijkheid over dat contract komt hopelijk nog dit jaar', zegt de ingenieur.

Uit de brand

Een tweede leven voor een wrak

Rob van 't Wel
Delft

Sloop is niet altijd het einde, weet de Delftse vliegtuigingenieur Derk-Jan van Heerden. Niet voor niets staat de afkorting AELS voor Aircraft End-of-Life Solutions. De afvalberg is voor de ondernemer de laatste optie. De eerste keuze is hergebruik in de luchtvaart. Daarna volgt nog alternatief hergebruik. Dat kan leiden tot opvallende keuzes.

Samen met partner ICET orga-

niseert AELS bijvoorbeeld trainingsweken. Dat begon in het voorjaar van 2009 in het Franse Saint-Malo. Daar kregen verschillende brandweerlieden de kans om het redden van mensen uit vliegtuigromp te oefenen. De romp was eerder door AELS ontdekt van alle mogelijk waardevolle apparatuur.

'Brandweerkorpsen op luchthavens trainen veel op het bestrijden van vliegtuigbranden', zegt Van Heerden. 'Normaal gesproken is die training vooral gericht op de

bestrijding van buitenaf. Het opensnijden van een romp om de mensen binnenin te redden is met een gewoon vliegtuig te duur om te oefenen. Maar als je dat doet met een door ons behandelde romp, wordt het een ander verhaal.'

De trainingen in Frankrijk hebben een vervolg gekregen. De ambitie is nu om op elk vliegtuig dat het AELS uit elkaar haalt vergelijkbare oefenmogelijkheden te bieden. Volgens Van Heerden zou het aantal trainingen de komende jaren moeten kunnen groeien.

Leergeld Samen aan de slag

'Achteraf gezien had ik eerder op zoek moeten gaan naar een goede **medeondernemer**', blikt Derk-Jan van Heerden na vier jaar bouwen aan AELS terug. 'Ik was zeker in het eerste jaar zo druk bezig met financiering, verzekeringen en contractvoorwaarden, dat ik nog maar **20%** van de tijd over had om ook iets te doen aan geld verdienen. Met een partner was dat eerder mogelijk geweest.'

Delftse vliegtuigbouwer vindt toekomst in slopen van toestellen



Een tweede leven voor een wrak