

GEZAGVOERDER SJOERD DE WILDE



OP DE GROND VERDIEN JE NIKS

Sjoerd de Wilde vliegt op vierjarige leeftijd voor het eerst. Nu is hij gezagvoerder van een Boeing 737. Voor de Eindhovenenaar in hart en nieren is een jongensdroom uitgekomen. Maar hij wil meer. Vliegen vanaf Eindhoven Airport bijvoorbeeld. Een uur langer open scheelt honderden banen. „Met een vliegtuig op de grond verdien je niks.”

TEKST: MICHELLE LE MAHIEU FOTO'S: MARTIE DEKKERS EN BOUDEWIJN BOLLMANN



Sjoerd de Wilde (33) groeit als zoon van een bekende makelaar op in de Eindhovense wijk Stratum. Hij vliegt regelmatig met de familie naar zijn opa en oma in Portugal. Hier begint zijn fascinatie voor vliegtuigen en vliegen. Sjoerd verzamelt modelvliegtuigjes en bezoekt op elke vlucht de cockpit. De wondere wereld van de luchtvaart doet hem beseffen: dit is mijn plek. Vanaf dat moment heeft de jonge De Wilde nog maar één droom: piloot worden.

Na de diploma-uitreiking op het Sint-Joris College in Eindhoven vliegt hij het avontuur tegemoet. Sjoerd vertrekt naar Florida om voor twee jaar te studeren aan het International Centre for Aviation. Het is een dure, particuliere opleiding die hij met hulp van de bank en veel enthousiasme voltooit. Vol goede moed en met een Amerikaans brevet in 'the pocket' keert hij terug naar Nederland om te beginnen aan zijn vliegcarrière.

Sjoerd: „Natuurlijk had mijn vader graag gezien dat ik hem opvolgde in de makelaardij. Maar dat is nooit een ambitie van mij geweest.” Sjoerd gaat werken voor het Eindhovense Base Airlines. De luchtvaartmaatschappij vliegt voornamelijk op bestemmingen in Engeland. „Hier begon ik met vliegen in wat klein spul met propellers en dat waren dus voornamelijk korte vluchten. Langer hielden die vliegtuigjes het niet vol.” Als Base Airlines failliet gaat,

verhuist Sjoerd naar Air Exel, dat eveneens vanaf Eindhoven Airport vliegt. Maar ook deze maatschappij gaat financieel te gronde. Het faillissement dwingt Sjoerd in 2005 tot een vertrek naar Ryanair. „Dit was het gevolg van de marktwerking. Er was bij Ryanair een grote behoefte aan piloten. Vanaf dat moment vloog ik op Londen, Frankfurt Hahn Airport

en Düsseldorf-Weeze.” „Ik heb vier jaar voor Ryanair gevlogen. Op den duur had ik het helemaal gehad met die korte vluchten en wilde ik graag vakantievluchten gaan vliegen. De sfeer onder vakantievluchters is ook veel beter, dat merk je goed.”

Sjoerd ruilt van chartermaatschappij. Een nieuwe uitdaging want niet alleen de bestemmingen veranderen, hij gaat ook vliegen in een toestel met echte straalmotoren. En zijn vestigingsplaats wordt Schiphol.

Na een training van drie maanden stapt Sjoerd aan boord van een Boeing 737. Een hele verbetering voor hem, zoals hij zelf zegt: „Als ik drie uur heb gevlogen en ik sta met mijn hoofd in de zon, dan is dat heerlijk. Vakantiebestemmingen zijn top. Ik hoef geen jas mee te nemen, deze stop ik in een kluis op Schiphol. Ik loop door de gate naar het vliegtuig en land op een warme, zonnige bestemming. Stilstaan op het vliegveld van



Londen waar het regent, is een stuk triester.”
Toch is het vliegen na twaalf jaar vooral ook werk geworden: „De charme is er wel een beetje af. Heel mijn privéleven wordt ontregeld.”

Maar één Eindhoven

Verhuizen is nooit een optie geweest voor Sjoerd. Hij rijdt voor elke vlucht op en neer naar Amsterdam. „Ik heb daar niets te zoeken. Het is er te druk en je kunt je auto niet voor de deur parkeren.” Nee, dan Eindhoven. „Eindhoven is veel gezelliger. Hier is het nog aanbellen zonder even op te bellen. Dat snappen ze in het Westen niet.”

Sjoerd woont zijn hele leven in Eindhoven. Hij kan de Brabantse mentaliteit en cultuur niet missen. Familie en vrienden spelen natuurlijk ook een grote rol bij zijn keuze om hier te blijven. Er is maar één Eindhoven. „Ik ga voor een drankje regelmatig 's avonds naar het Stadspaviljoen. Voor het echte stappen ben ik nog altijd te vinden op het Stratumseind en dan voornamelijk in Café Stratum en Thuys.

Ik loop ook regelmatig even bij de Wildeman op de Markt binnen, daar werkt een vriend van me. Dat is dus het leuke, dat ik zo even langs kan lopen om gedag te zeggen. Alles zit hier dicht bij elkaar. Hier wandel je in een paar minuten naar de volgende kroeg. In Amsterdam moet je daar de taxi voor pakken.” Borreluur en De Bierelier staan eveneens vast op het programma van Sjoerd.

Hij is tevens een fervente liefhebber van de Aziatische keuken. Mei Wah, Yokohama en Soho zijn favoriet. „Bij Yokohama kun je heerlijk sushi eten, dan moet je het van zo'n lopende band pakken, weet je wel.” Hij eet met zijn ouders vaak bij Mei Wah. In Veldhoven, dat dan weer wel.

Buiten het stappen in de stad heeft hij nauwelijks tijd voor een sociaal leven. Helaas. Als piloot bij een chartermaatschappij kent hij een druk vliegschema. Sjoerd: „Het heeft geen zin om lid te worden van een vereniging. Ik heb regelmatig dat ik drie zaterdagen achter elkaar moet vliegen. Ik kan natuurlijk niet telkens afzeggen wanneer er een wedstrijd gespeeld wordt.” Wel hockeyde hij, voordat hij begon aan zijn carrière als piloot, tien jaar lang bij EMHC. „Ik speelde dan wel in een laag seniorenelftal. Dat was dus meer voor de gezelligheid en niet om het hoge niveau.”

Maar het is niet allemaal hosanna als Sjoerd praat over Eindhoven en zijn leven hier. Hij heeft ook wel wat kritiek. Op de binnenstad bijvoorbeeld. „Ik was laatst in Spanje. Nou, als je de binnensteden daar vergelijkt met ons stadscentrum. Die rode steentjes op de Markt



hier, die zijn toch niet om aan te zien?!” Een mooie stad vindt hij Eindhoven niet, al komt er wel steeds meer bij waar we als Eindhovenaren trots op kunnen zijn. Waaronder PSV: „Ik had eerst een seizoenskaart, maar ik kon bijna nooit gaan kijken omdat ik moest vliegen. Dan leen je de kaart aan iemand uit en krijg je hem vervolgens niet meer terug. Moet ik er zelf achteraan gaan. Dat heeft geen zin, dus ik heb hem maar opgezegd.”

Eindhoven Airport

En zo arriveert Sjoerd de piloot bij zijn grootste bron van ergernis. Eindhoven Airport. Dat wil zeggen: alle kritiek op de burgerluchthaven. „Er wordt veel te veel ophef gemaakt over de uitbreiding van vluchten vanaf Eindhoven Airport. Het zou voor zoveel werkgelegenheid zorgen als het aantal vluchten wordt uitgebreid. Denk niet alleen aan piloten en

stewardessen maar ook aan baliemedewerkers, beveiliging, kioskmedewerkers, mensen die fouilleren bij de poortjes, buschauffeurs, taxichauffeurs, parkeren. Het werkt allemaal op elkaar door. Daar wordt niet naar gekeken door de omwonenden. Zij denken alleen maar aan geluidsoverlast en milieuvuiling.”

„Maar mensen gaan toch wel op vakantie en gezinnen en ouderen die beginnen hun vakantie liever niet met de trein op weg naar Schiphol. Of erger nog, naar Düsseldorf of Brussel, zodat al het geld Nederland verlaat. Op de parkeerterreinen daar staat het helemaal vol met Nederlandse kentekenborden. Op jaarbasis rijden honderdduizenden mensen naar vliegvelden op anderhalf uur rijden vandaan, omdat hier niks kan. Gezinnen rijden in hun Audi Q7 naar Schiphol, mensen worden daar afgezet en worden twee weken later weer opgehaald. Dat is ongeveer

600 kilometer. Wat denk je van al deze uitlaatgassen? De luchtvaart neemt in totaal maar drie procent van de totale CO²-uitstoot in beslag. En wat is het percentage auto-uitlaatgassen?”

De opmerkingen over de geluidsoverlast kloppen ook niet, zegt Sjoerd: „Tijden zijn veranderd. Vliegtuigen maken bijna geen geluid meer. 's Nachts rijdt bij mij wel eens een truck door de straat of zo'n dikke Harley, dat maakt veel meer lawaai.

Het is krom geregeld hier in Nederland. We moeten 's nachts speciale aanvliegeroutes nemen om geen geluidsoverlast te veroorzaken, maar dan verbrand je wel vierhonderd liter kerosine extra. Wat is er nou erger?”

Een ander punt is de status van Eindhoven Airport, dat medegebruiker is van een militair vliegveld waar strenge regels gelden. Sjoerd: „Ik heb een keer meegemaakt dat ik één minuut te laat was. Vervolgens mocht ik niet meer landen op Eindhoven Airport en moest ik verder vliegen naar Schiphol. In Amsterdam mag ook niet over de bebouwde kom worden gevlogen dus worden de toestellen tien kilometer omgeleid.”

Op de vraag wat er moet gebeuren om tot een

ideale situatie te komen, is hij duidelijk: „De openingstijd van Eindhoven Airport met een uur verruimen. Dat scheelt al veel. Ryanair kan dan een basis vestigen zodat ze acht vluchten per dag kunnen uitvoeren in plaats van zes. Voor Ryanair is deze extra vlucht belangrijk. Zo'n duur toestel moet de lucht in, als het op de grond staat verdienen je er niks mee. Eén vliegtuig zorgt al voor honderden extra banen. Het zou de economie van Eindhoven ten goede komen en niet alléén die van Eindhoven. Nederlandse vakantiegangers kopen op vliegvelden als Düsseldorf en Brussel regelmatig een flesje drinken, een broodje, misschien nog een luchtje of iets

EindhovenAirport



dergelijks. Die BTW lopen wij in Nederland mis. Houdt de politiek daar wel rekening mee? Op jaarbasis scheelt dat nogal wat.” Ook vindt de Eindhovenenaar dat incidentele vluchten terecht moeten kunnen op Eindhoven Airport. „In Düsseldorf houden ze er bijvoorbeeld rekening mee als je door zwaar weer hebt gevlogen, dan wachten ze tot je geland bent. Voor Eindhoven Airport heb je

dan pech en vlieg je maar door naar een ander vliegveld.”

Over de kritiek dat alleen de goedkope vluchten naar Eindhoven komen, zegt hij: „Dat maakt niet uit. Elke extra vlucht is goed voor Eindhoven. De luchtvaart is geen probleem maar een oplossing. Het is schoner, zorgt voor meer werkgelegenheid en voor minder files.”

Sjoerd de Wilde is niet van plan om tot aan zijn pensioen te vliegen. Hij denkt dat dit ook niet nodig is. Hij is vroeg begonnen. „Je komt in dit vak veel in contact met ongezonde straling. Als je vaak hoog in de lucht zit, ben je ook vaak in een omgeving die ongezond is.”

Lachend vertelt Sjoerd: „Ik begin nu al te merken dat ik aan het aftakelen ben.”

Vier dagen in de week vliegen op onregelmatige tijden ervaart hij als slopend. En dan moet hij van zijn baas ook nog eens elke drie maanden naar de kapper. Volgens de richtlijnen van de maatschappij mag je haar namelijk niet tot over je boord komen. Dit vindt hij niet leuk. Maar aan de andere kant, klagen doet Sjoerd de Wilde ook niet echt met een jaarsalaris van ruim drieënhalf keer modaal waarvoor hij veel naar de zon vliegt. 

