

*The artist is the creator of beautiful things.*

*To reveal art and conceal the artist is art's aim.*

Oscar Wilde

The picture of Dorian Gray

*if it doesn't come bursting out of you*

*in spite of everything,*

*don't do it.*

*unless it comes unasked out of your*

*heart and your mind and your mouth*

*and your gut,*

*don't do it.*

Charles Bukowski

So you want to be a writer

*The most magical experience you can have in life*

*is*

*when you're playing towards the most beautiful yet unreachable thing*

*the universe has to offer*

*and then*

*suddenly being in its presence.*

Roy Sa Klijnstra

Elkawe

Voor:

**Danilo Nevis**

Royzinho. Acht maanden. Hemelblauwe ogen en altijd die lach die alles laat smelten.

**Amina**

Prinses Mieniemientje. Startpunt. Reden van alles. Door jou zijn wij wie we zijn.

**Sónia**

Babbiemeisje. You taught me to read novels. Therefore you are the seed of this one.

Even vooraf.

ÉÉN. Dit is literatuur. Ik beschouw mezelf als een kunstenaar en derhalve is dit literatuur.

TWEE. Ik ben niet Jan Cremer gotverdomme. Ik vind hem wel retecool en het zijn bijkans Cremeriaanse tijden vandaag den dag.

DRIE. De Nederlandse literatuur ligt op apegapen. Boeken die uitkomen zijn óf thrillers óf biografieën óf chicklits (lees wijvenboekjes) of pseudo-intellectuele seikboekjes. Al met al zouteloze troep.

Wie schrijft er nog vanuit zijn organen?

Mulisch en Wolkers zijn dood. Martin Brill ook, maar dat was toch meer een vader dan een schrijver. Welke Nederlandse schrijver gaat de boel eens goed wakker schudden?

Kluun? Is een half wijf.

Cremer? Is een schilder.

Brusselmans? Is een Belg.

Dijkshoorn? Valt in herhaling.

Buwalda? Is een one day fly.

Wieringa? Wil het te mooi doen.

Campert? Is te oud.

Deelder? Is een DJ.

Koch? Is te commercieel.

Mak? Is een troetelopa.

Wou je nog een ander noemen? Laat me niet lachen alstublieft.

Weet je wat, ik doe het fucking zelf wel. Al heb ik niet de magie van Mullisch, de branie van Cremer of de drek aan mijn poten als Wolkers. Wat ik wel heb? Organen. De rest is aan u, heilige lezer. Maar laten wij voorwaarts gaan.

Of zoals Nicholas Cage zegt in *Gone In Sixty Seconds*:

‘Let’s go’.

Of zoals Shakira zegt in haar uiterst aangename chanson *La La La*:

‘Lè go’.

VIJF. Als ik iets grofs zeg, maar ik bedoel het grappig zet ik er wel haha achter, OK? Ik wil nog niet dood en er mee bedreigd worden liever ook niet. Haha.

VIJF. Alle taalfouten in dit boek zijn bewust gemaakt.

ZES. Zoals u ongetwijfeld zal gaan opvallen gedurende het lezen van dit boek, maak ik veel gebruik van de woorden ‘dermate’, ‘derhalve’ en ‘dusdanig’. Ik heb daar geen specifieke reden voor. Het is derhalve niet anders.

ZEVEN. Mocht u mij een bijnaam willen geven dan stel ik voor Jezua von Christenstein, maar het mag ook iets anders zijn.

ACHT. Dit boek bevat tekst die ronduit pornografisch is, maar ik kan toch moeilijk een boekje over een vrachtwagenchauffeur schrijven zonder dat de porno meermaals voorbij komt. Dat zou de geloofwaardigheid van mijn werk aantasten. Daarmee is het de schuld van de hoofdpersoon en zijn smerige gedachten. Ik heb de pikante uitspattingen van zijn vulgaire brein dan ook kokhalzend beschreven, dat mag u best weten. Daarnaast heeft

het ook een diepere literaire betekenis. Deze kan ik echter niet aan u meegeven, omdat ik daarmee het bestaansrecht van deze roman zou wegnemen. Kunst moet je nooit uitleggen. Dan is het geen kunst meer maar communicatie.

NEGEN. Veel leesplezier.

DEEL I	Vakmanschap
DEEL II	Mijmeringen achter het stuur
DEEL III	Gedichten
DEEL IV	Verhalen van het asfalt
DEEL V	Liefde

Deel I

Vakmanschap

Aangenaam

Ik wou dat ik Kurt heette. Kurt Klijnstra. In het dagelijks leven zou Kurt tot Kut verworden, omdat we nu eenmaal in een vierentwintigurseconomie leven en alles snel moet. Ik zou Kut zijn en dat was dan mooi vagina. Net zoals Kut Cobain van Nirvana. Van dat ene liedje. Het was een grote hit. Een band om rekening mee te houden dacht ik toen nog. Als die luitjes een keer in Oldenzaal komen ga ik er heen. Nooit meer wat van gehoord. Typische eendagsvlieg. Maar hij was dan ook een Kut. Net als ik. Een Kut met een piemel.

In tegenstelling tot Kurt Klijnstra heet ik Keumes Faulhaber. Een echt totaal andere naam. Vaak dagdroom ik over hoe het zou zijn om Kurt Klijnstra te zijn, maar het is een nutteloos tijdverdrijf aangezien ik Keumes Faulhaber ben. Zo liggen de feiten nu eenmaal. Het is de harde realiteit. Keumes Faulhaber is vrachtwagenchauffeur, net als ik. Nogal logisch, we zijn dezelfde persoon. Mocht u denken dat ik lijd aan een persoonlijkheidsstoornis, dat is niet het geval. Wel dwalen mijn gedachten soms af. No biggie.

Keumes Faulhaber, ik dus, werkt bij Faulhaber transport te Oldenzaal. Niet mijn bedrijf, maar dat van mijn klotenbroertje Fredje. Hij is twee jaar ouder dan mij en haat het als ik hem Fredje noem. Die omhooggevallen stommerik gaat bij de naam van Frederik door het leven. Een beetje de grote meneer uithangen op de golfbaan en een beetje stoer doen bij zijn sociale omgeving. Hij gaat er prat op dat hij mij in dienst heeft.



Goed. Keumes Faulhaber dus. Dat ben ik. Goed onthouden. En vrachtwagenchauffeur. Als je dat ook onthoudt kom je een heel eind in dit boekje. Vrachtwagenchauffeur, of ook wel trucker (Amerikaans uitspreken alstublieft) is leuk werk. Ik mag het graag doen.

Ik ben geboren en getogen in Oldenzaal, een kleine stad in de streek Twente. Oldenzaal staat bekend om haar carnaval en haar middeleeuwse geschiedenis als Hanzestad. Ze is de enige stad boven de rivieren waar echt carnaval wordt gevierd en het is groter en gekker dan in menig Zuid Nederlands oord. Dat we in de Middeleeuwen al aan de weg timmerden is nog het best te zien aan de Plechelmuskerk, een popmpeuze basiliek in het midden van de binnenstad. Oldenzaal wordt in de regio Boeskool genoemd, Twents voor witte kool, ons lievelingskostje van oudsher. Onze bekendste burger is voetballer Jan Vennegoor of Hesselink.

Toen ik eenentwintig was ben ik getrouwd met een vrouwtje genaamd Ilonka Stootkogel, maar ik heb nooit echt van haar gehouden. Al mijn vrienden kregen een vriendin, gingen trouwen en kregen een kind. Zoals het een vriendengroep betaamt deed ik mee met de rest, al was het maar voor de feestjes die het opleverde. In die tijd liepen we van bruiloft naar bruiloft en van kroamschudd'n naar kroamschudd'n. Voordat ik Ilonka leerde kennen zat ik altijd achter buitenlandse vrouwen aan. Daar jaagde ik op in de nabijgelegen studentenstad Enschede. Bij feestjes op de universiteit en in de studentenkroegen in de binnenstad heb ik van alles gescoord. Meisjes van Vlaanderen tot Japan en van Uruguay tot Finland. Een serieuze relatie hebben deze scharreltjes nooit opgeleverd.

Naarmate mijn tienerjaren verstreken werd er van me verwacht dat ik me

ging settelen. Trouwen met een buitenlandse vrouw is in het racistische Twente redelijk out of the question. Je bent er natuurlijk vrij in, maar dan lig je er wel uit. Noaberschap stopt bij een vreemde taal, vreemd gedrag en vreemde kost. Als mijn eventuele buitenlandse vrouw zich van A tot Z zou aanpassen aan de Twentse cultuur waren er wel mogelijkheden, maar dan had ik geen buitenlandse vrouw meer. Slechts een Twentse die haar roots verloochent. Het eerste de beste Twentse mokkel wat een beetje haar best bij me deed heb ik toen maar getrouwd. Ilonka Stootkogel was een potige tante. Ik kon met haar zuipen en lachen en we hadden nooit ruzie. Ze was een kameraad en dat leek me een goed alternatief voor liefde. Keumes en Ilonka Faulhaber.

We neukten amper met elkaar. Dat deed ik buiten de deur, waar ik bleef jagen op buitenlandse studentes. Hoe zij haar jeuk weg krabde weet ik niet, maar vrouwen zijn daar sowieso heel mysterieus in. Volgens mij vingeren vrouwen zich helemaal de lippen rul, maar als je het ze vraagt steekt er niemand haar hand op. Hoe dan ook. We hadden een huwelijk zonder liefde en weinig seks en hoewel dat bij de meeste Twentse koppels een leven lang stand houdt was dat bij ons niet het geval. Toen Ilonka zwanger werd ging ik internationaal op de vrachtwagen rijden om een goed salaris te verdienen en een beetje bij te hoeren en snoeren. Mijn nieuwe way of life maakte dat ik nog verder van Ilonka af kwam te staan. De geboorte van onze dochter Zoë zorgde voor een korte opleving van onze relatie en ik trachtte verantwoordelijkheid te nemen als hoofd van het gezin. Dat duurde niet lang. Ilonka betrapte me terwijl ik seks had met een mevrouw, genaamd Benthe Janson. Ik was haar op dat moment juist

achterwaarts in de poes aan het naaien. Dat was een gênant moment. Ilonka was des duivels en wilde scheiden. Ik vond het natuurlijk ontzettend erg voor ons dochttertje Zoë, van wie ik zielsveel houd, maar uiteindelijk was een scheiding ook het beste voor haar. Vanaf dat moment leek het of er iets voorgoed veranderde in haar. Het lieve huismusje dat alles wel goed vond en zich volvrat terwijl ze soaps keek veranderde in een haatdragende en zichzelf uitmergelende teef op oorlogspad. Ze woont nu met Zoë en haar nieuwe vriendje, een zepenzaadje uit zo'n gelovig Twents incestdorpje, in een kindvriendelijke woonwijk in Oldenzaal, genaamd De Essen, in een twee-onder-een-kap, waaraan ik vrolijk meebetaal. Ikzelf zit in een goedkoop en tochtig flatje vijftien hoog aan de Lipperkerkstraat in Enschede, maar ach ik ben daar toch bijna nooit.

Mijn dochter Zoë komt om het weekend bij me. Dan is het zaak dat ik vrijdagavond terug ben met de truck. Mijn planner weet hoe belangrijk dat weekend voor me is en hij heeft me nog nooit teleurgesteld. Zoë is drie jaar en nog iets te klein om mee te gaan op de vrachtwagen. Met een paar weken wordt ze vier en gaat ze naar de basisschool. Als ze vijf wordt kan ze een keertje mee. Ik kijk er reikhalzend naar uit. Zoë is alles voor me.

Verliefd ben ik een keer in mijn leven geweest. Mijn enige en echte liefde is mijn Portugese koningin Skye Brackla. Niet echt een Portugese naam, maar de uitleg volgt later. Ik heb haar ontmoet tijdens een vakantie in de Algarve op mijn zestiende. Ze is the one that got away, maar ze zit nog diep in mijn hart. Niemand is ooit in haar buurt gekomen.

Ik zie er redelijk standaard uit voor een Nederlandse trucker. Gewoon normaal postuur met een klein buikje, maar wat wil je met zo'n zittend beroep. En de leeftijd gaat natuurlijk ook meetellen boven de dertig. Boven op mijn kop heb ik gemillimeterde blonde haren en van onder een stoppelbaard, die gemiddeld drie dagen oud is. Er tussen in zit een weerbarstige kop van het zuipen, lachen, roken en chronisch slaaptkort. Ik kleed me in jeans, T shirt en mijn zwarte Scania jack. Ik geef niks om materialistische zaken, maar wat ik voor mijn werk gebruik moet van goede kwaliteit zijn. Ik draag daarom brandweerkisten van Haix à driehonderd euro. Ik heb een Zippo aansteker van zeventig euro, waarmee ik mijn zware sjekkies van Van Nelle in de brand steek. Ook mijn Ray Ban zonnebril en mijn Tag Heuer horloge hebben een lieve duit gekost. De Tag koste zelfs zowat een maandsalaris. Tijd is geld zegt de econoom. Verder draag ik een tattoo van het Scania logo aan de binnenkant van mijn rechteronderarm. Mijn schakelarm.

Wat kan ik nog meer over mezelf vertellen. Ik drink graag bier en whisky. Ik hou van trancemuziek, maar ook van gevoelige Nederlandstalige muziek als Alex Roeka en Eefje de Visser. Mijn sport is wielrennen, maar dan wel het kijken ervan met commentaar van Maarten Ducrot. Tennissen mag ik wel graag zelf doen, maar het komt er veel te weinig van. Mijn favoriete filmmakers zijn Quentin Tarantino en Robert Rodriguez. Mijn literatuurhelden zijn allemaal dood, Wolkers, Garcia Marquez, Mulisch en Stieg Larsson. Als ik heilig ben kan het voorkomen dat ik zeg 'kloten van de bok' of 'fuck de paashaas', veel erger wordt het niet. Soms haal ik de Schepper er bij als ik echt kwaad ben, maar een ziekte zul je mij niet

horen gebruiken. Ik hou niet van grof taalgebruik. Dat is een zwaktebod. Ik hou wel van aparte kleurencombinaties die je niet zou verwachten, maar die toch verassend goed bij elkaar staan. Melkchocoladebruin met Argentijns blauw bijvoorbeeld. De wielertenues van de Franse ploeg AG2R hebben dit. Gitzwart met zuurstokroze is ook mooi, zoals het uitshirt van Ajax. Mijn Havaiana slippers zijn feloranje met donkerpaars, elegant. Reflecterend geel met azuurblauw kleedt ook fraai af. In Duitsland bestickeren ze er politieauto's mee. Als ik een T shirt zie hangen met een dergelijke coole kleurencombo dan is het verkocht. Watermeloenrood is ook een heel fijnzinnig kleurtje, maar dat komt mede doordat watermeloen mijn favoriete smaak is. Niet zozeer de watermeloen an sich, maar het is echt de smaak die me in een goddelijke dimensie brengt. Als het zonnetje schijnt en ik passeer een ijscoboer ga ik vol in de ankers. Twee bolletjes watermeloen graag. Tegenwoordig hebben ze bier met allerlei smaakjes. Citroen, grapefruit, rosé. Maar waarom hebben ze geen watermeloenbier? Ik zou het zuipen als een drachtige koe. Ik zou spontaan alcoholist worden als ik het al niet was. Er is veel te weinig eten en drinken in de smaak watermeloen. Een gemiste kans voor het bedrijfsleven. Het zou de economie een impuls kunnen geven. Watermeloen zou een echte banenmotor kunnen zijn. Misschien moet ik daar een keer iets mee doen. Ondernemingsplannetje of zo. Tot die tijd troost ik mij met de Chupa Chups Watermelon die ik altijd in overmatige hoeveelheden bij me heb in de vrachtwagen. Soms heb je tienermeisjes die parfums gebruiken met watermeloenmaakgeur. Dan zweef ik er achteraan gelijk een Disney cartoon, in gedachten weliswaar. Wat

vervolgens gebeurt wordt doorgaans niet in Disney cartoons vertoond, dit uiteraard ook in gedachten en nadat ik hun ID kaart heb gecheckt op meerderjarigheid. Hoe kom ik hier terecht? Zoals ik al aangaf dwalen mijn gedachten soms af. Dat komt door het rijden. Achter het stuur mijmer je wat af. Honderden kilometers asfalt trekken dagelijks onder mij door en het patroon van de witte lijnen brengt je gedachten naar andere werelden. Waar was ik gebleven met mijn verhaal? Ik ben het kwijt. Zal ik anders wat over mijn werk vertellen?

Faulhaber transport is met zevenhonderd trekkende voertuigen en zo'n duizend chauffeurs een grote speler op de transportmarkt. Ze zijn Europees marktleider op het gebied van 'trucking'. Dat wil zeggen dat Faulhaber een trekker en een chauffeur levert aan een expediteur die alleen een trailer heeft. In plaats van te investeren in mens en materiaal kan de klant een trekker met chauffeur huren bij Faulhaber. Wij rijden de trailer op wens van de klant van adres naar adres om te laden danwel te lossen en de klant kan op ons elk gewenst moment laten afkoppelen, bijvoorbeeld in een haven waar de trailer de boot opgaat om aan de overkant door de volgende subcontractor, zoals dat heet, te worden aangekoppeld. Voor welke klanten rijden jullie dan hoor ik u nu denken. Nou, bijvoorbeeld BHL, Okals en Schunkar. Die hebben toch zelf ook trekkers en chauffeurs hoor ik u vervolgens denken. Dat klopt, maar zo'n grote klant heeft maar voor zo'n tachtig procent van haar trailers een trekker in eigendom. De overige twintig procent is een buffer, waar ze ons voor inzetten. Als het rustig is laten ze ons vallen en zo hebben ze minimale vaste kosten. We zijn dus eigenlijk een uitzendbureau en

autoverhuur in één. Zolang ik een trailer heb word ik aangestuurd door de klant die me berichtjes stuurt op mijn boardcomputer. Als ik de trailer afkoppel is het de zaak van een Faulhaber planner dat ik weer een nieuwe trailer krijg. De Faulhaber planner blijft wel gedurende de rit meekijken. Als de klant lullig doet is het zaak dat ik dat met mijn eigen planner kortsluit en niet de klant uitmaak voor rotte vis. Zo werkt dat een beetje bij ons. Het zal mij persoonlijk allemaal worst wezen hoe de boel georganiseerd is. Ik rij die truck van A naar B en als het niet goed is hoor ik het wel. Mijn planner is Sagitarius A\*, vernoemd naar het zwarte gat in het midden van onze Melkweg dat zoveel massa heeft dat het haar laat rondraaien. Onze Sagitarius heeft ook enorm veel massa en hij laat de trucks rondrijden. Haha. Hij is altijd knorrig en ik heb hem nog nooit gezien zonder iets te vreten in zijn directe omgeving. Het is een beste kerel, hij moest alleen carbid lusten. Dan hadden we een nieuwe oerknal. Mijn vrachtwagen is vlotnummer 1588, een Scania R380 Topline. Een mooie, ruime trekker. Niet echt een krachtpatser, maar hij doet zijn werk naar behoren, al moet hij er af en toe echt voor knokken als hij volgeladen door de Ardennen klautert. Gelukkig heb ik nog een ouderwetse schakelbak en niet zo'n zielige automaat, die het werk van de chauffeur overneemt en daarbij beslissingen neemt die tegengesteld zijn aan wat je eigenlijk wilt. Nu kun je vaak bij een automatische transmissie nog manueel bij schakelen, maar dat is voor mij nu juist sluitend bewijs dat de automaat een mindere oplossing om van versnelling te wisselen. Probeer maar eens weg te rijden op een gladde ondergrond met een automaatje. Of in de bergen rijden, dat is met een handbak echt werken voor een

chauffeur, het koppie er bij. Met een automaat is het een kwestie van het pootje op de vloer en dan maar kijken wat de auto doet. De automaat is een belediging voor het vakmanschap van de chauffeur en dat er vandaag de dag alleen nog maar automaten van de band lijken te rollen stemt mij in een droevige bui. Nee, doe mij maar een dikke schakelpook, die je bij een Scania zo mooi op de grond kunt leggen. Acht versnellingen heb ik. Vier in de lage groep en als ik die gehad heb klik ik zo naar de hoge groep, hatsekidee. Daarnaast heb ik nog een kruipstand en vanzelfsprekend de achteruit. Cool pookje hoor, een hele eer om mijn schakelarm op te laten rusten tijdens een ritje. Wel jammer dat ik geen splitter heb. Dat is een schakelaartje aan de zijkant waarmee je een halve versnelling hoger kunt. Ik zou van acht naar zestien versnellingen gaan. Ultieme controle. Maar ja, een mens moet ook wat te dromen hebben en qua paardenkrachten en versnellingen heb ik dromen zat. Toch ben ik wel gek met mijn trekker. There are many like it, but this one is mine. Aan de voorruit heb ik twee nummerplaten bevestigd. Op de één staat Zoë en de ander Skye. Van binnen lijkt zo'n truckje wel een cockpit. Zeker bij een Scania die het bedieningspaneel van het dashboard met een lichte curve om de chauffeur heen heeft gebouwd. Een Scania is sowieso gebouwd om mee te rijden. In tegenstelling tot bijvoorbeeld een DAF dat meer een veredelde camper is. Je boet bij de Scania iets in aan comfort, maar dat krijg je driedubbel terug in rijeigenschappen en functionaliteit. Dat zie je terug in de details. Neem het knipperlichtpookje. Dat is zo ontworpen dat je makkelijk en snel een collega kunt bedanken die je zojuist met groot licht heeft geseind dat je weer naar rechts kunt na een inhaalmanoeuvre.



Bij DAF hebben ze een hele dikke pook aan het stuur gemaakt, die wel stoer staat, maar het duurt een eeuwigheid eer je links-rechts-links-rechts hebt gedaan. Ook bij de bediening van de cruise control zie je een dergelijk verschil. Bij DAF moet je het plusje urenlang inhouden tot eindelijk de gewenste snelheid is bereikt, terwijl je bij Scania gewoon de snelheid in kunt stellen en klaar ben je. Hij loopt vanzelf naar die snelheid toe en jij kunt je als chauffeur weer concentreren op de weg. U merkt, er zit wat haat en nijd tussen DAF en Scania rijders. Jong, wild en extravert tegen oud, ingetogen en hulpbehoevend. King of the road versus koning van de sloot. Scania is a way of life en DAF is a way of dying.

De cabine van de 1588 is mijn huisje maar ook mijn werkplek. Belangrijk is de digitale tachograaf waar ik mijn bestuurderskaart in heb zitten. Deze houdt mijn rij- en rusttijden bij. Hoe lang je mag rijden en hoe lang je moet rusten is Europees geregeld en zoals het Europese wetgeving betaamt zijn de regels kristalhelder. Not! De voornaamste regels zijn dat ik dagelijks negen uur mag rijden. Twee keer per week mag ik dat oprekken tot tien uur. Na vier en een half uur rijden moet ik minimaal vijfenveertig minuten pauze maken. Ik mag die pauze ook eerder maken en ik mag deze ook opdelen in twee blokken, waarbij het eerste blok minimaal vijftien minuten dient te zijn en het tweede minimaal dertig minuten. Dagelijks ben ik verplicht minimaal elf uur nachtrust te nemen, maar drie keer per week mag ik die inkorten tot negen uur. Het feit dat ik minimaal negen uur rust moet maken binnen een etmaal betekend ook dat er vijftien uur over blijft, die als maximale diensttijd wordt beschouwd. Diensttijd is alle tijd die ik niet besteed aan rust en dus het

samenraapsel van rijden, laden, lossen, aanmelden, pauze, wachten, pech onderweg etcetera. Ondanks dat het niet als zodanig is vastgelegd in de wet bedraagt de maximale diensttijd, van einde nachtrust tot aanvang nachtrust, vijftien uur omdat je anders geen negen rusturen meer kunt maken in hetzelfde etmaal. Bent u er nog bij? Dan hebben we nog de verplichte weekendrust die vijfenveertig uur aaneengesloten dient te zijn, maar die ik om de week mag inkorten tot vierentwintig uur. Dan hebben we nog de wekelijkse rijtijd, de tweewekelijkse rijtijd, nachtarbeid, het rijden met dubbele bemanning, het aantal vrije zondagen en de compensatieregeling bij een boottoertocht. Typisch een gevalletje van al doende leert men. Van een dikke boete van een paar honderd euro leer je een heleboel. Planners proberen je vaak over te halen de wet niet zo nauw te nemen. Zorg dat je zwart op wit hebt dat het op hun verantwoording gaat. Dat doe je door een foto te nemen van het berichtje op je boardcomputer waarop hij dit bevestigt. Gratis tip. Die boardcomputer is een handig ding. Het is een touchscreen beeldschermje voor berichtenverkeer met de planning en de klant, maar er zit ook een navigatiesysteem in. Daarnaast administreer je er de urenverantwoording mee en je kunt er allerlei informatie mee aflezen zoals je dieselverbruik en de bandenspanning. Verder is het belangrijk dat je tolkastjes hebt voor de landen waar je door denkt te gaan rijden en dat deze functioneren. Tot slot dient je map met voertuigdocumenten up to date te zijn.

Om me onderweg een beetje te redden heb ik een koelkastje, een magnetron en een koffiezetapparaat ingebouwd. Een 27 MC, oftewel een

bakkie, heb ik voor de communicatie met de collega's om mij heen en dat levert me vaak nuttige info op, zoals waar files staan, wat de reden ervan is, bij welk kilometerpaaltje het weer gaat rijden en in welke personenauto's lekkere wijven zitten op de bijrijderstoel die je achter hun truitjes kunt kijken. Ook is de 27 MC fijn als je met een collega op rijdt. Je hebt wat te babbelen en het maakt dat de rit sneller gaat. Het pronkstuk in mijn cabine is de tekening boven mijn bed, die Zoë voor me heeft gemaakt. Er staat een vrij abstracte weergave van mij en de vrachtwagen op en daarnaast staat 'Papa is de beste', geschreven door Ilonka. Een pasfoto van Zoë heb ik op mijn dashboard geplakt, zodat ik haar altijd kan zien.

Ik hoop dat u zo een indruk heeft gekregen hoe de vlag er bij hangt bij mij. In dit boekje schrijf ik een beetje op van hoe en wat, zodat je dat kunt lezen zeg maar als het ware.

Oh, misschien nog even een maatschappijkritische noot, zodat u mij kunt plaatsen in het politieke spectrum. Met vermaak kijk ik naar de hedendaagse consumptiemaatschappij waar alles draait om spullen kopen en deze dan gaan zitten bezitten. Het liefst op een manier dat anderen kunnen zien dat je het bezit. Als de kleuterjuf van mijn dochttertje ziet dat Zoë nieuwe kleren aan heeft mag ze deze gaan 'showen' tijdens het kringgesprek. Ze zit op de peuterspeelzaal en daar begint de brainwash dus al. Ik lach me kapot. Ik heb genoeg aan mijn truckje. De cabine is mijn huisje en Europa mijn werkvloer. Geef me 's ochtends een bak koffie, 's middags een Big Tasty en een Big Mac en 's avonds een blik bier en ik ben een tevreden man. O ja, een sjekkie op zijn tijd. En een wijf natuurlijk.



## Belgica

In België is het wegdek zo verrot dat als je een sjekkie wilt draaien achter het stuur, je het beste een dubbele pluk kunt pakken uit je builtje. Onder het draaien valt dan de helft er af, zodat je precies genoeg over houdt om hem dicht te draaien. Alleen je hebt wel je hele cabine onder de sjek, maar kleine dingen hou je altijd.

De kwaliteit van het asfalt is zo slecht dat er op de rechterbaan, waar het vrachtverkeer rijdt, twee sleuven ontstaan. Je kunt het geen spoorvorming meer noemen. Het zijn twee diepe vaargeulen of misschien beter nog omgekeerde treinrails. Met de vrachtwagen kun je letterlijk het hele spul in de rails rijden en dan zit je er vast in. Je kunt in principe rustig een krantje gaan lezen. Bak koffie, peukje er bij. Tot je een collega moet inhalen. Dan moet je de geul uit. Met negentig per uur en een totaalgewicht van veertig ton nogal een hachelijk karwei. Ook na het inhalen weer de geul in rijden blijft een adrenaline momentje. Je zou denken dat de Vlaamse dan wel de Waalse overheid hier iets aan dient te doen. De Belgische oplossing is het plaatsen van een bord met de tekst 'Pas op! Slecht wegdek'.

België is een apenland pur sang. Chaotisch ook. En soms heel kinderlijk. Ik mag graag naar het Vlaams Journaal kijken. Dat lijkt op ons Jeugdjournaal. En ze openen vaak met onderwerpen uit Nederland, omdat er in dat kleine klotelandje gewoon geen fuck gebeurt behalve dat ze twintig regeringen hebben die het chronisch met elkaar oneens zijn.

Aardrijkskundigen beweren dat inwoners van België twee benamingen kunnen hebben, te weten Vlaming of Waal hetgeen de zaken danig compliceert. Hoe weet je nu wie van de twee je voor je hebt? Wel ze zijn gemakkelijk te herkennen. De Vlaming is heel vriendelijk en gebruikt een schattig taaltje dat op Nederlands lijkt, echter een kettingbotsing noemen zij een accordeonfile. De Waal is daarentegen buitengewoon onvriendelijk en zijn neutrale gemoedstoestand is die van een autist die iets is afgenomen dat voor hem cruciaal is bij het organiseren van zijn dag en dat de voor hem zo belangrijke structuur als een kaartenhuis in elkaar doet donderen. Dit permanente ochtendhumeurtje valt toe te schrijven aan het feit dat hij zich Frans voordoet maar het niet is. Hij is Waal, maar waar dat voor staat weet geen mens. Daardoor is hij maar namaakfransman geworden. Een identiteitscrisis op halfnationale schaal is het gevolg. Een chronische grafstemming valt van het gezicht van elke Waal af te lezen. Loop voor de grap eens door Brugge, Gent, Antwerpen en vervolgens door Mons, Namur, Charleroi en u snapt exact, tot op de millimeter, wat ik bedoel.

Vlaanderen is de bakermat van het wielrennen en zal daarom altijd een speciaal plekje in mijn hart hebben. In Vlaanderen heeft men het niet over fietsen, maar over koersen. In de koers zien zij het leven en zij leven voor de koers. De koers kijk je met een pintje in het lokaal en als een oudere man schreeuwt 'Het is koers' dan valt het leven stil en staart men naar hun gladiatoren die het afzien tot een kunst verheffen en duizend doden sterven voor eeuwige roem. Als men spreekt van 'een knecht die zijn ballen er af draait voor zijn kopman' is dat voor hen een metafoor voor

het leven. Zij vereenzelvigen zich met de coureur. Morgen is het maandag en zullen zij weer hun ballen er af draaien voor hun bazen. Maar nu is het koers!

## Planners

Planner: 'Kun je nog een trailertje voor me laden in Almelo.'

Chauffeur: 'Liever niet. Ik heb plannen gemaakt dit weekend.'

Planner: 'Het was eigenlijk geen vraag, maar een opdracht. Ik vraag je gewoon je werk uit te voeren.'

Chauffeur: 'Luister snotaap, ik ben sinds afgelopen zondagavond van huis en jij hebt van de week elke nacht met je pik tegen de kont van je wijf gelegen of heb ik dat mis?'

Planner: 'En jij slaapt vannacht ook lekker bij je vrouw, maar daarom kun je toch nog wel een uurtje langer doorwerken toch?'

Chauffeur: 'Een uurtje? Denk je dat ik een mongool ben of zo? Dat trailertje in Almelo is zeker bij de Hompie of niet?'

Planner: 'Ja, het is bij Hompie meat products.'

Chauffeur: 'Nou, dan weet jij ook wel dat het geen uurtje is. Almelo is sowieso een half uur heen en een half uur terug, dus daar gaat je uurtje al. En bij dat klotenbedrijf ben je meer aan het wachten dan dat er wat gebeurt. De huistransporteur gaat voor en er zijn maar drie docks. Ik heb daar wel eens drie uur staan wachten. En van die wachturen heb ik geen minuut betaald gekregen.'

Planner: 'Ik snap je heel goed, maar ik zit echt ontzettend omhoog met die trailer. Jij bent de enige chauffeur die nog dienstdadig heeft dus er zit eigenlijk niks anders op. Ik ga die lading niet



afzeggen! Luister, ik zal er persoonlijk voor zorgen dat je de wachttijd betaald krijgt.'

Chauffeur: 'Jij snapt mij niet. Ik heb aan het begin van dit gesprek gezegd dat ik plannen heb vanavond en die ga jij mij niet in de soep laten lopen. Ik ben met een kwartier in Oldenzaal en dan zet ik het hele spul in de hoek en je kijkt maar wat je doet. Zondagavond acht uur ben ik weer eigendom van de zaak en doe ik alles wat je vraagt.'

Planner: 'Ik ben deze discussie zat. Ik heb je net gezegd, ik ga die lading niet afzeggen. Jij bent de enige met uren, dus vul het verder maar in. Jij wilt internationaal chauffeurkje zijn. Daar hoort dit ook bij. Als je controle wilt over je werktijden moet je misschien maar in de ploegendienst bij Vredestein, maar misschien werk je daar wel eerder dan je denkt.'

Chauffeur: 'Wat gotverdomme, zit jij me nu te dreigen met ontslag? Is prima jongen, maar dan wil ik wel in stijl de kumpanie verlaten. Ik doe die rit niet, dus zeg het maar. Wat gaan we doen? Trouwens, als je mij er uit trapt zoek ik je straks wel even op.'

Planner: 'Wie zit er nu te dreigen dan?'

Chauffeur: 'Ik maak nooit dreigementen, ik doe alleen beloftes. En ik kom mijn beloftes na. Als ik jou over de balie moet trekken, kereltje, dan gaan jou plannen voor het weekend ook niet door. En die van het weekend er op. En daarop.'

Planner: 'Weet je wat. Je bekijkt het maar strontchauffeurkje. Ik regel wel wat anders, maar ik maak hier wel notitie van. Als de

nieuwe trucks komen zul je snappen dat jij niet in aanmerking komt.'

Chauffeur: 'Ik ben nogal gehecht aan mijn trekker dus dat is geen probleem.'

Planner: 'Ik hoop dat je een mooi klodenweekend hebt.'

Chauffeur: 'Ik hou ook van jou.'

## Roeping

Ik heb lange tijd niets van transport willen weten, misschien wel juist omdat mij pa een bedrijf had in die sector. Ons hele leven draaide om de zaak en dat ging me als kind de keel uit hangen.

Toen ik negentien was ben ik echter een keer met een maat van me meegereden op een ritje Italië. Ik was direct verkocht. Dit was het vrije en onbezorgde leven waar ik mijn hele leven naar op zoek was. 'Ik rij van kroeg naar kroeg' had hij gezegd.

'Ik stop 's avonds bij een kroeg en 's ochtends vertrek ik van daar om uiteindelijk na een lange dag werken bij de volgende kroeg het kamp op te slaan.'

We gingen via de beruchte Brennerpas Italië in. Vervolgens de Apennijnen over en daarna kwam de zon met haar wellustige warmte. Mijn kameraad heette Reinhard en was een kwiek ventje dat enthousiast over het vak vertellen kon. Hij vertelde dat je in Italië goed moest weten waar je rust maakte. Op de verkeerde parkeerplaatsen viel je in handen van de maffia. Het mooie aan die maffia is dat het boeven met klasse zijn. Ze kloppen ze netjes aan en hebben weliswaar een pistool op je gericht, maar zijn zeer respectvol. Het gaat hen om de lading, niet om jou. Jij bent een arbeider, een harde werker en dat respecteren ze. Dat heeft mama hen geleerd. Als je netjes uitstapt en hen de sleutels en je mobiele telefoon geeft kan je niks gebeuren. Ze zullen met je trekker en trailer wegrijden en deze ergens lossen. Een uur of twee later krijg je het voertuig terug. Met een lege trailer, maar van je spullen blijven ze af. Je portemonnee zal nog op zijn

plek liggen en mocht je er vijfhonderd euro in hebben zitten dan zal dat er nog steeds inzitten. Ze zullen je bedanken voor je medewerking en rijden weg. Je telefoon krijg je zonder simkaart terug en de kabel van je boardcomputer is doorgesneden, maar wel bij het motorblok en niet in de cabine.

De eerste overnachting hadden we in Zuid Duitsland en de tweede was in Italië, op een truckparking in Campogalliano. Bij de slijter haalden we spumante, een zoete bubbelwijn, die per sixpack werd verkocht. We gingen aan een picknicktafeltje zitten en maakten er onder het genot van enkele sjekkies eentje soldaat. We namen de dag van vandaag en morgen door en concludeerden dat we mooi op schema liepen. In het restaurant vraten we een bord spaghetti, dat droop in de olijfolie. Het stond stijf van de knoflook en was zeer pikant. Zo simpel en zo lekker. Zo behoorde het leven te zijn. Een goed glas rode wijn er bij en een sjekkie toe. Bij het picknicktafeltje voor onze truck dronken we nog een tweede fles spumante leeg en begaven ons toen naar ons hotel op wielen. Ik sliep boven, Reinhard beneden in het grote chauffeursbed. Het leek potverdorie wel of ik uit logeren was.

De volgende ochtend was ik voor de wekker wakker en kocht een krantje en bestelde een doppio, een dubbele espresso, bij de koffiecorner van het tankstation. Ik nam het mee naar ons tafeltje en genoot van het ontluiken van opnieuw een zonnige dag. Reinhard werd wakker en zag mij tevreden zitten.

‘Jij bent een geboren trucker’ zei hij met een lach.

Met die woorden plantte hij een zaadje in mijn ziel. Voor een seconde voelde ik me perfect gelukkig en de seconde daarna ook. Een hele minuut, een kwartier. We gingen op pad. Nog twee adressen lossen en dan tegels laden bij Maranello, de geboortegrond van Ferrari. Ik was een hele week perfect gelukkig, want ik was een trucker. Het ontbrak me alleen nog een rijbewijs, maar dat was een kleine overkomelijkheid. Ik weet nog goed dat ik voor het eerst zelf achter het stuur kroop.

‘Daar krijg je vast een stijve lul van hè? Zo’n groot stuur tussen je handen.’ zei mijn rijinstructeur.

Hij bleek van de herenliefde te zijn, maar verder was hij een uitstekende leraar.

Nadat ik mijn rijbewijs gehaald had heb ik er in eerste instantie niets mee gedaan. Ik was nog te druk met mijn buitenlandse studentes. Toen Ilonka zwanger raakte en de realiteit me begon te benauwen was het transport een mooie vlucht en was ik blij dat ik dat roze papiertje had.

## Zondag

De zondagavond blues. Elke internationaal chauffeur met een gelukkig gezin weet waar ik over praat. Ik heb het dus nog nooit gehad, maar ik zie vele collega's die er door gekweld worden.

Zondags na het eten pakt papa zijn tassen en zet ze in de gang bij de voordeur. Junior slaat het teneergeslagen gade, heen en weer lopend door de gang, frunnikend aan papa zijn tassen. Junior is een bommetje van energie, maar op zondagavond niet. Nog geen vier jaar oud, maar hij voelt dezelfde pijn als zijn vader en hij draagt die pijn als een man. Om zeven uur start het bed ritueel. Pyjama aan, tanden poetsen, een plas doen, mama een kus geven en een verhaaltje uitzoeken. Hij ziet er zo lief uit met zijn blonde krulletjes en zijn Cars pyjama aan. Als papa hem instopt komt de onvermijdelijke wekelijks terugkerende vraag.

'Heel lang weg papa?'

'Zes nachtjes slapen dan ben ik weer terug. Kun je al tot zes tellen?'

Samen tellen ze tot zes en bij elk cijfer een kras op de ziel van papa.

Waarom doe je het dan, zult u zich afvragen. We verplichten mensen niet om internationaal chauffeur te zijn in deze maatschappij. Als je het zo erg vindt om je zoon wekelijks te verlaten, waarom zoek je dan niet ander werk. Je kunt toch ook binnenland gaan rijden. Wel, ik vraag het vaak aan chauffeurs die op zondagavond mistroostig bij de koffieautomaat staan en altijd komen dezelfde argumenten naar voren:

'Ik heb nu een goed loon. Daar zijn we naar gaan leven. Bij elk alternatief gaan de inkomsten minimaal veertig procent omlaag. Ik heb geen

diploma's, dus het zal in een magazijn of fabriek zijn en zelfs als ik daar in de ploegendienst kan haal ik bij lange na niet wat ik nu verdien. Als ik binnenland ga rijden heb ik ook een lager loon omdat ik het overnachtinggeld mis. En een binnenlandrijder ziet zijn kinderen ook niet omdat hij voor dag en dauw vertrekt en 's avonds laat terug is. Dit werk maakt me nu eenmaal gelukkig. Het is een manier van leven dat in de loop der jaren in mijn bloed is gaan zitten. Dat verander je niet zomaar.'

Ik snap het heel goed. Een internationaal chauffeur die in een magazijn van acht tot vijf op de heftruck gaat zitten, trailers laden die naar alle uithoeken van Europa gaan, voelt zich knap beroerd. Die heeft de zondagavond blues de hele week door en daar heeft geen kind wat aan.

## Aanvang

Maandag om half vier 's nachts word ik wakker. De koudwaterkraan laat ik goed koud worden voordat ik mijn gezicht er mee was. Na een korte inspectie toch even met de baardtrimmer mijn stoppels op hoogte snoeien. After shave op de snuit en deodorant langs het lijf. Oude jeans en een groen met blauw T shirt aan, mijn Haix boots aan, mijn Tag Heuer om en de gouden ketting met hangertje van Zoë om. Ik loop naar beneden en zet twee bakken koffie die ik in een meeneembeker pleur. Vervolgens smijt ik drie weekendtassen, een rugzak en een gereedschapskoffer in mijn bakfiets. Het is frisjes buiten. Het zal net boven nul zijn. Lekker, ik hou van kou. Dat maakt je fris en alert. Ik trek mijn Scaniajack aan en stop mijn portemonnee, iPhone en pakje Van Nelle zwaar op de vaste plekken. Dan sluit ik het huis af en steek ook de sleutelbos in mijn jas. Voor ik op de bakfiets stap drink ik wat koffie en rook mijn eerste sjekkie van de dag. Altijd de lekkerste. Ik rits mijn jas goed dicht en trek een muts over mijn kop. Onderweg naar Oldenzaal stop ik altijd even bij het Cremer. Zoals iedere week draai ik hier mijn tweede peuk, die ik onderweg op rook. Ik kijk naar het museum dat is gebouwd voor de grootste kunstenaar die Enschede heeft voortgebracht. Ik bedoel, Willem Wilmink is een leuke dichter, maar van brave jongetjes hebben we er genoeg. Jantje C. veranderde Nederland met zijn boek 'Ik, Jan Cremer' en maakt derhalve deel uit van de vaderlandse geschiedenis net als Willem van Oranje en Michiel de Ruyter. Enschede bracht de bouw van het museum met veel poeha in het nieuws. Het maakte deel uit van de ambitieuze Cultuurmijl