

Niet meer overal thuis

TRUCKSTOPS Het zijn de huiskamers voor vrachtwagenchauffeurs. Maar het aantal truckstops neemt gestaag af. Altijd rekenen: „Waar moet ik lossen, welke weg neem ik, welke cafés kom ik tegen?”

Tekst **Fabian de Bont** Foto's **Merlin Daleman**

Als chauffeur Richard Besseling uit Hoorn op maandag met zijn witte Scania over de parkeerplaats rijdt, springt in café De Molshoof een golden retriever tegen het raam. Binnen begroet hij de eigenaresse, Nel Gubbels (75). Hij zet zijn naam op de douchelijst en drinkt een cola aan de bar. Nels hond komt naast hem staan, wil uitgelaten worden. Als hij terug is met de hond, eet en kletst hij met andere chauffeurs. Nel roept hen om beurten om te douchen.

Richard Besseling (52), zelfstandig chauffeur, is doordeweeks van huis. Hij levert drankvoorraad aan distributiecentra door heel Nederland. 's Avonds parkeert hij bij truckstops om te eten en daarna te slapen in zijn vrachtwagen. De Molshoof langs de N280 bij Kelpen in Limburg is zijn geliefde halte. „Het voelt als één grote familie”, zegt hij. „Iedereen rijdt door heel het land, maar in de avond ontmoeten we elkaar weer. Soms zie je iemand twee dagen achter elkaar, dan weer een hele tijd niet.” Op sommige avonden drinkt hij een paar pilsjes en blijft hij na sluitingstijd nog even zitten. „Ik zit al sinds mijn twaalfde in het transport”, vertelt hij. „Eerst als wagenwasser, later als chauffeur. Ik heb alle chauffeurscafés in Nederland wel gezien.”

Maar cafés waar chauffeurs kunnen eten, douchen en overnachten zijn er steeds minder. Cijfers worden niet centraal bijgehouden, maar uit informatie op sites als chauffeursforum.nl, transport-online.nl en de app Truckfly blijkt dat in de laatste twaalf jaar een kleine veertig van de ongeveer 115 chauffeurscafés zijn gesloten. Besseling merkt dat dagelijks: „Ik moet eerder nadenken wanneer en bij welk café ik wil overnachten. En ik moet er soms voor omrijden. Maar dat is het mij waard. Het sociale, het praatje heb ik nodig.” Hij hoopt dat zijn stamcafé De Molshoof nog een tijd kan blijven, maar zeker is het niet. Het café-restaurant annex zalencentrum staat al een half jaar te koop. „Nel is 75 en heeft geen opvolger.”

Ondernemersorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) plaatst het dalende aantal truckstops in een bredere ontwikkeling. Volgens woordvoerder Bart van Pagée is er structureel tekort aan parkeerplekken. „Ruimte langs snelwegen is schaars. Distributiecentra, fastfoodketens en webwinkel willen daar allemaal

zitten.” Voor kleinere ondernemers is het, zegt hij, onder meer vanwege de hoge grondprijzen moeilijk ertussen te komen.

Volgens Rijkswaterstaat is er een tekort aan zo'n 2.400 plekken voor vrachtwagenchauffeurs. Ook zijn er minder plekken langs de snelweg voor een plas- of rustpauze: in 2005 380, nu nog 290. Volgens Van Pagée slapen chauffeurs vaak langs de kant van de weg of op parkeerplaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. „De economie groeit en we willen allemaal dat onze pakketjes op tijd zijn thuisbezorgd, maar de chauffeurs kunnen op minder plekken overnachten. Dat wringt.”

Dat er minder cafés zijn, heeft ook een historische reden. Volgens Wilto Eekhof, auteur van de boekenreeks *Onderweg: wegvervoer in heden en verleden in Noord-Nederland*, reden vrachtwagens vroeger door dorpen en over smalle wegen - ze moesten veel vaker stoppen. „Veel pleisterplaatsen zijn met de aanleg van snelwegen verdwenen. In de jaren vijftig was een chauffeur een hele dag bezig om van Delfzijl naar de Rotterdamse haven te rijden. Laatst reed ik met mijn zoon, die vrachtwagenchauffeur is, dezelfde route. We deden er drie uurtes over en hadden alleen koffie gehaald.”

Dinsdag

Deze middag rijdt Wim Otterspeer (47) uit Rotterdam met een lading schoenen richting Antwerpen. Gisteren vervoerde hij tonnen laxeermiddel, de week ervoor aardappelen. „Het enige waar ik 's ochtends zeker van ben, is hoe laat ik moet vertrekken, de rest kan per uur verschillen.”

De chauffeur in loondienst merkt dat er truckstops verdwijnen. Op zijn site ultimate-trucker.nl, houdt Otterspeer cafés, rijtijden en andere informatie bij. „Bij de Zeelandbrug zat een fijn tentje, Wendy's, maar dat heeft corona niet overleefd.” Dus begint hij 's ochtends bij het wegrijden al te rekenen: „Waar moet ik lossen, welke weg neem ik, en welke cafés kom ik tegen? Ik moet ook rekening houden met de rij- en rusttijdenwet: ik mag maar negen à tien uur per dag rijden en moet pauze houden. Als je daar vijf minuten overheen gaat, kan je al een boete krijgen.”

Hij heeft altijd een magnetronmaaltijd bij zich voor het geval hij geen plek kan vinden. „We kunnen nog tot enkele we-



ken gecontroleerd worden op die rijtijden, dus dan sta ik liever een nachtje alleen op een parkeerplaats. Dan gaan de gordijnen dicht, kijk ik Netflix en ga ik slapen.”

Woensdag

Lunchtijd, wegrestaurant Malden aan de A73 vlakbij Nijmegen. Sandra van Schaeven (34) groet de binnenkomende chauffeurs. Tussen de tafeltjes staan miniatuurvrachtwagens, aan de muur hangt een zwart-witfoto van het vroegere restaurant. „We zijn bezig met moderniseren”, zegt Van Schaeven, die in 2008 met haar vriend Rik van Schaeren (35) het café overnam van haar schoonvader. „Vroeger lagen hier de kleedjes op tafel, nu hebben we nieuwe meubels, een mooie

stamtafel en een tv aan de muur.”

Ze vertelt dat vroeger op de toog een grote pot shag stond, waar de chauffeurs tabak uit pakten. „Die tijden zijn voorbij.” Wat wel bleef is het bekende broodje bal. „Dat hebben we nog steeds. Maar veel chauffeurs willen ook gezond eten: broccoli, andijvie, pasta of vegetarisch. We hebben het allemaal.” Ze laat een foto zien van een chauffeur met een grote speulaaskoek in zijn handen. „Een vaste chauffeur, hij ging met pensioen en wilde ons bedanken. Dat zijn de momenten waar je het voor doet.”

Donderdag

Malden heeft zo'n tachtig vrachtwagenplekken. Maar er zijn er ook kleinere

chauffeurscafés langs regionale wegen, zoals De Sluis aan de Bosscheweg, een drukke tweebaansweg tussen Helmond en Veghel. Ronald Cremers spoelt achter de bar glazen schoon. De tijd van rondjes tot sluitingstijd is voorbij, zegt hij. „Het gezellig ouwehoeren is minder, sommige chauffeurs kijken met oortjes in een serie op hun telefoon. Veel chauffeurs gaan rond tien uur naar de wagen. Maar het is nog altijd gezellig. Gisteren moest Ajax voetballen, dan blijven ze wel hangen.” Wat volgens hem ook de sfeer heeft veranderd, is dat er meer buitenlandse chauffeurs zijn bijgekomen. „Vanochtend had ik mot met een Griekse chauffeur. Die wil op mijn parkeerplaats staan, maar niets betalen. Maar ik ken alleen Nederlands en Engels. Het communiceren is dan moeilijker.”

Ook corona maakte het bestaan lastiger, zegt Cremers dan. „Mijn moeder en twee ooms zijn overleden aan Covid, mijn schoonvader lag op de intensive care. En het café moest dicht.” Hij deed een tijdje aphaal, liet chauffeurs wel binnen voor de sanitaire stop. Toch geniet Cremers van zijn werk en de vaste gasten. „Toen we weer opengingen moesten alle klanten naam en telefoonnummer achterlaten voor contactonderzoek. Dan zeiden sommige chauffeurs: 'Ja, Mark Rutte, 06-12345678' en moesten ze lachen. Dan legde ik uit wat ik heb meegemaakt en kregen ze toch meer begrip. Dat vind ik dan wel bijzonder.”

Ton de Lang is een van de ondernemers die op een andere manier het hoofd bove water probeert te houden. Zijn truckstop in Venlo is een omheinde parkeerplaats van acht hectare, met zo'n 225 plaatsen. Wie binnen wil komen, moet door een stalen poort met intercom en camera. Hier overkomt chauffeurs niet wat volgens De Lang langs de weg wel geregeld gebeurt: dat hun lading wordt gestolen terwijl ze liggen te slapen. In het restaurant staan op de tafels menukaarten in

het Nederlands, Engels, Duits en Pools. Achter in het gebouw zijn douches en wasmachines. De Lang noemt zijn concept het 'chauffeurscafé 2.0'. „Chauffeurs betalen vijftien euro voor de overnachting maar als ze hier eten, brengen we dat in mindering.”

Hij vindt de bewaking essentieel. Volgens hem zijn „dit soort megaparkings” de toekomst. Hij heeft plannen voor soortgelijke terreinen in Zuid-Limburg. „Met alleen een café red je het niet meer.” Het chauffeursbestaan is nu ook individualistischer, zegt hij. „De wereld is harder. Veel chauffeurs, vaak Oost-Europese, komen alleen voor een aphaalmaal-tijd en gaan dan weer naar de wagen.”

Vrijdag

Chauffeur Ap Herms (66) uit Heerde rijdt deze middag vanuit Brabant richting Antwerpen. Sinds 1974 rijdt hij door Europa. Zodoende weet hij dat er in heel Europa minder truckstops zijn. Hij baalt daar van. „Ik ben zo'n klassieke chauffeur, ik heb alleen een koffiezetapparaat in mijn cabine, voor de rest niets.”

De gemiddelde Nederlander heeft volgens hem geen idee hoe het leven van een vrachtwagenchauffeur eruitziet. „Mensen rijden over de snelweg, zien onze grote wagens en denken: 'wat een ondingen, waarom rijden ze niet door?' Maar ons transport, dat is de economie - dat zijn de pakjes die iedereen elke dag thuis krijgt.”

In de truckstop kunnen chauffeurs dit soort gedachten uitwisselen, stoom afblazen, zich ontspannen. En er ontstaan vriendschappen. Herms nam dertig jaar geleden een dorpsjongen mee die wilde kijken of het chauffeursvak iets voor hem was. „Die wist niets, hij dacht dat we in een tentje naast de wagen sliepen. Soms loop ik nu een café binnen en dan zit dat ventje daar, zelf vrachtwagenchauffeur. Dan lachen we en drinken we wat.”



Wende Snijders in Wende's Kerstkalediscoop.

Cultuur en 'het laatste vuil van de kalender'

Voorspelbaarheid bieden in onvoorspelbare tijden, dat leek de missie van veel programmamakers dit kerstweekend. De tv-zenders brachten een vermoeid land vooral degelijke en veilige gerechten: op het menu stonden onder meer *All You Need is Love*, een EO-special vanaf de hei en een kerstuitzending met de semi-gelanceerde familie Meiland. SBS6 had op Eerste Kerstdag de handdoek in de ring gegooid en toonde urenlang een haardvuur, met muziek van Sky Radio op de achtergrond. Het bleek minder tenenkrommend dan het gemiddelde aanbod van de zender. De kijkcijfers waren zoals verwacht niet best: er keken 281.000 mensen.

Weinig spanning en avontuur op de buis dus deze periode. Gelukkig maakte één programma, zaterdagavond te zien op NPO2, bijna alles goed. *Wende's Kerstkalediscoop* (NTR) zorgde ruim een uur lang voor een enerverende en veelzijdige explosie van creativiteit. In het prachtig gefilmde programma lieten zangers Wende Snijders en zo'n tweehonderd andere artiesten zien wat cultuur toevoegt aan de wereld. In een concertzaal haalde Snijders musici, dansers en andere makers bij elkaar. Zij gaven in dezelfde ruimte losse optredens die naadloos in elkaar overgingen. Er waren geen presentatieteksten, interviews of verdere uitleg.

Schrijver Dimitri Verhulst las aan het begin een weinig feestelijke kerstbrief voor. „Kruipend door het laatste vuil van de kalender” zijn we op weg naar het nieuwe jaar, vertelde hij. Geen typische kerstmanje, maar magisch werd het wel. Snijders gaf zelf een aantal verpletterende optredens, onder meer met het koor van de Nationale Opera. De spotlight ging daarnaast geregeld naar jonge talenten.

Daarbij viel op dat de toekomst van de Nederlandse popmuziek overduidelijk in de handen van vrouwen is. Tijdens de Kerstkalediscoop maakten SIO, Froukje en Sophie Straat veel indruk, net als de Belgische Meskerem Mees. SIO (Stien den Hollander) gaat in 2022 naar het Eurovisie Songfestival, hopelijk met een vergelijkbare performance. De manier waarop ze haar nummer 'Maria' bracht, maakt in elk geval duidelijk dat ze een eigen pad volgt. „It's a man's world, maar niet in de mijne”, zong ze. Europa kan de borst nat maken.

Wende's Kerstkalediscoop is het soort tv waar de publieke omroep voor bestaat. Volgens Stichting Kijkonderzoek keken er minder mensen naar dan naar het SBS-vuur. Dat zal deels met het lastige uitzendmoment te maken hebben. Hopelijk haalt Nederland het programma online massaal in. Het komende jaar zal de cultuursector het zeer waarschijnlijk weer zwaar krijgen. Misschien valt er van Wende's Kaleidiscoop wel een wekelijks lichtpuntje in de duisternis te maken.

Op Tweede Kerstdag was er meer ruimte voor muziek. Op NPO3 trapte presenterator Matthijs Van Nieuwkerk voor de twintigste keer de *Top 2000 a gogo* (NTR) af, een programma dat naast de Top 2000 leeft en bewijst dat voorspelbaarheid niet per se slecht is. „We zijn er nog, we zijn springlevend”, stelde Van Nieuwkerk ons in de opening gerust. Hij mocht vanwege coronamaatregelen niet zomaar door de tot café omgebouwde studio lopen, verder was alles als vanouds. In dit programma gaat het vooral over de verhalen achter de muziek en de verschillende onderdelen veranderden nooit: er zijn gesprekken met normale mensen die een popster hebben ontmoet, minidocumentaires en een quiz met twee BN'ers die niet altijd over de benodigde muziekennis beschikken. Deze keer herkende deelnemers Défano Holwijn en Merel Westrik de band Radiohead niet. Maakt dat uit? Natuurlijk niet. De eerste aflevering van de nieuwe reeks voelde als een knuffel op afstand. En dat kunnen we wel gebruiken.

Thijs Schrik vervangt deze week Arjen Fortuin.



BEELD NTR