

# Inhoud

Inleiding	9
1 Beroep: ploegleider	15
2 De kwaliteiten van de moderne wielcoach	27
3 De mannen en de vrouwen, gescheiden werelden	46
4 De relatie ploegleider-renner	62
5 Van talent naar top	84
6 Een ploeg smeden	96
7 De (al dan niet onmogelijke) taak van de bondscoach	121
8 Verliezen	137
9 Winnen	146
10 Klein en groot bedrog	161
11 Rivaliteit	178
12 De val en de weg terug	190
13 Afscheid van een renner	199
Nawoord	211
Dankwoord	213
Bronnen	214
Register van ploegleiders	223

## Inleiding

Het is 6 september 2014. Mensen die niet betrokken zijn bij de Vuelta a España noemen deze dag een zaterdag, maar dat vage begrip zegt het peloton en de entourage niets. Vandaag is simpelweg ‘etappe veertien’. Een bergrit door Cantabrië over meer dan tweehonderd kilometer, van Santander naar La Camperona.

Tijdens deze Vuelta volg ik als beginnend freelancejournalist de Afrikaanse wielerploeg MTN-Qhubeka, die dankzij een wild-card mag meedoen. Een historisch moment, want nooit eerder werd een in Afrika geregistreerd wielerteam uitgenodigd om deel te nemen aan een grote wielerronde. De ploeg neemt uitgebreid de tijd voor me en ik mag overal meekijken – er gaat die Vuelta een wereld voor me open.

Bij de start in Santander laat de Spaanse ploegleider Manel Lacambra weten dat de plek naast hem in de volgwagen die dag vrij is. ‘Rijd je mee?’

Daar hoeft ik niet lang over na te denken, al brengt de persman van de ploeg me nog even aan het twijfelen. ‘Heb je al eens eerder bij Manel in de auto gezeten?’ vraagt hij met een grote grijns.

Ik schud mijn hoofd.

‘Ah, nou, sterkte.’

Lacambra's collega-ploegleider, de Duitser Jens Zemke, rijdt die dag in de eerste ploegleiderswagen, wij zijn de tweede. Op onze achterbank zit Daniele Nieri, de Italiaanse mechaniker, ingeklemd tussen reservewielen en koeltassen vol bidons en gelletjes.

Lacambra is altijd ploegleider geweest in het vrouwenwielrennen. Eigenlijk ligt daar zijn hart, zo vertelt hij me. 'Die vrouwen geven alles wat ze hebben en krijgen er soms niet eens voor betaald. In het mannenwielrennen heb je te veel kampioenen die denken alles te weten maar die eigenlijk niets weten.' Toch zei hij ja toen MTN-Qhubeka hem vroeg als ploegleider in dienst te komen, omdat hij het zo'n bijzonder project vond. Met kampioenen heeft hij er bovendien niet te maken. Zes van de negen mannen in de Vueltaploeg van 2014 hebben nooit eerder een Grote Ronde gereden. Het Zuid-Afrikaanse toptalent Louis Meintjes en zijn vier landgenoten Songezo Jim, Jacques Janse van Rensburg, Jay Robert Thomson en Jaco Venter debuteren en dat geldt ook voor Eritreeër Merhawi Kudus. Alleen de Spaanse kopman Sergio Pardilla, de Duitse sprinter Gerald Ciolek en Eritreeër Daniel Teklehaimanot weten bij de start waar ze aan beginnen.

Zodra de koers is vrijgegeven, vallen de mannen van Qhubeka aan, horen we via de koersradio. Omdat wij in de tweede wagen zitten, zien we niets. Lacambra is voornamelijk vooral bezig geweest met het delen van de foto's die hij die ochtend van de zonsopgang heeft gemaakt op Twitter en Facebook. Eén oog op de weg, één oog op zijn telefoon, sturend met zijn onderarmen, want hij heeft beide handen nodig om zijn updates te plaatsen.

Janse van Rensburg is die dag jarig. Hij heeft de opdracht gekregen mee te springen in de ontsnapping. 'Dat is mijn cadeau voor hem,' zegt Lacambra, 'ik wil hem de hele dag ontzettend laten lijden.'

Hij bewondert zijn foto's en pakt ondertussen gedachteloos

## Beroep: ploegleider

Een zwart-witfoto uit de Tour de France van 1968. De aandacht gaat meteen naar de eenzame renner op de voorgrond. Hij draagt een zonnebrilletje en zit diep voorovergebogen, de ellebogen in een hoek van bijna negentig graden. Wie hem niet herkent, weet toch meteen wie hij is, want zijn achternaam staat groot op een bord op de bumper van de auto die achter hem rijdt: JANSSEN. Op het moment dat de foto wordt gemaakt, rijdt Jan Janssen de beslissende laatste tijdrit van Melun naar Parijs en is hij op weg de eerste Nederlandse Tourwinnaar te worden.

Wie beter kijkt, ziet dat er naast Janssen nog vijf mannen op de foto staan. Helemaal links een man op een BMW-motorfiets. De andere vier bevinden zich in en rond de Peugeot 404 die Janssen volgt. Eén man achter het stuur, twee hangend aan weerszijden van de auto – ze houden zich vast aan de dakrails – en uit het dakraam steekt Janssens ploegleider Ab Geldermans. Hij roept Janssen aanmoedigen toe door een megafoon. De voorovergebogen houding van de ploegleider doet denken aan die van Janssen. Het is alsof Geldermans in gedachten zelf ook op de fiets zit.

Het beroep ploegleider – ook chef d'équipe, sportbestuurder, *directeur sportif* of, meer recent, coach – is zo oud als het wegwielrennen zelf. Hij of zij is degene die de ploeg tijdens een

wielerwedstrijd leidt vanuit een volgwagen. In veruit de meeste gevallen heeft de ploegleider zelf ook gekoerst. Zijn ervaring kan van pas komen: hij weet hoe renners denken, hoe koersen zich kunnen ontwikkelen en kan zo anticiperen op de bewegingen in de wedstrijd. Oud-renners kennen bovendien het parcours van wedstrijden, de obstakels en gevaarlijke punten – bochtjes, wegversmallingen, stukken waar de wind vrij spel heeft – en weten hoe het is dat parcours af te leggen in een wedstrijdsituatie. Hoe het voelt om te winnen en om te verliezen, hoe het voelt om aan te vallen en om te lossen.

Tot op zekere hoogte is de ploegleider te vergelijken met een voetbalcoach. Van tevoren bepaalt hij de wedstrijd tactiek van de ploeg en tijdens de koers is het zijn taak ervoor te zorgen dat die tactiek goed wordt uitgevoerd. Of om een nieuw plan te maken, als alles in de soep loopt. Een wielerkoers, gehouden over tweehonderd tot driehonderd kilometer openbare weg met bijna tweehonderd deelnemers, is alleen een stuk minder overzichtelijk dan een voetbalveld. Jens Zemke, de Duitse ploegleider uit de inleiding, kon in de finale van de Vueltarit in 2014 nog een klein beetje sturen waar het de positie van Meintjes in de kopgroep betrof, maar dat ging om details en bovendien om een zeer onervaren renner. De scenario's die je als wielercoach bedenkt voor de wedstrijd moet je niet zelden al vroeg in de koers uit het raam gooien omdat er allerlei dingen gebeuren waar niet op in te spelen valt.

Je kunt van tevoren besluiten dat je tactiek die dag is om twee renners van de ploeg in de kopgroep te hebben als vooruitgeschoven posten, maar als die twee even niet opletten op het moment dat de beslissende kopgroep weggrijdt, kan je plan bij kilometer tien al in de papierbak. Je kunt bedenken dat jouw kopman de etappe wint, maar zoals Michael Boogerd het zo mooi omschrijft: 'Ploegleiders hebben altijd betere benen dan hun kopman.' Wielierschrijver Herman Chevrolet stelt het nog sterker in zijn op feiten gebaseerde roman *Briek!* over de Belgi-

sche oud-wielrenner en oud-ploegleider Briek Schotte: ‘Tijdens een wedstrijd kan een ploegleider helemaal niets doen, nu ja, nu en dan een keer babbelen met een andere ploegleider om een deal te sluiten over het een of het ander, maar voor de rest zit hij de hele tijd een beetje nutteloos achter het stuur van zijn auto en ondergaat hij de koers.’<sup>1</sup> Oud-wielrenner en coach Erik Dekker zei in de tijd dat hij net ploegleider was wel eens ‘gekscherend, maar ook met een serieuze ondertoon’ dat hij de chauffeur van de mechaniker was.<sup>2</sup>

Zoals we in dit hoofdstuk nog zullen zien, kwam Dekker later in zijn carrière op die uitspraak terug. Ook als het vooraf bedachte tactische plan al in de openingsfase van de koers verfrommeld in de achterbak van de volgwagen terecht komt, heeft de ploegleider nog een rol te vervullen. Een plan B of plan C bedenken, bijvoorbeeld. Zijn renners coachen. Ze voorzien van eten en drinken (buiten de ravitailleringszones om), aanmoedigingen en relevante informatie over het parcours, wedstrijdverloop en de weersomstandigheden (bijvoorbeeld windkracht en windrichting). En ook buiten de koers hebben ploegleiders heel wat verantwoordelijkheden voor de ploeg en de renners. Het beroep ploegleider, of wielcoach, zoals sommigen het liever noemen, behelst zoveel dat je er een boek over zou kunnen schrijven.

### *De eerste ploegleiders*

In 2015 dook een unieke, verloren gewaande film op in de kelder van filminstituut Eye: *Tour de France 1953*, de eerste moderne sportdocumentaire uit de Nederlandse geschiedenis.<sup>3</sup> De film is een lust voor het oog, al was het maar omdat sporthelden uit het verleden opeens tot leven komen. We zien Nederlandse kampioenen als Wim van Est, Gerrit Voorting en Wout Wagtmans over onverharde Franse bergwegen fietsen, maar ook buitenlandse

grootheden als Fiorenzo Magni, Gino Bartali en Hugo Koblet. Mooie Hugo was de bijnaam van die laatste. De Zwitser met de oogstrelende stijl stond erom bekend dat hij zijn tegenstanders imponeerde door tijdens de koers soms achteloos een zakkammetje door zijn lokken te halen. In de documentaire zien we de Mooie Hugo over wie zoveel is geschreven eindelijk bewegen en op zijn fiets zitten. (Het valt toch wat tegen, hoe mooi hij is.)

Aan het begin van de documentaire is er aandacht voor de ploegleider van de Nederlanders, Kees Pellenaars (1913-1988), bijnaam Den Pel (of een variatie daarop). We zien zo'n vijftien mannen in pak – sommige met stropdas, andere zonder, sommige wat ouder, de meeste piepjong – in een huiskamer in Breda zitten, aan de Kanariestraat 30. Ze zitten in zo'n typisch Nederlandse kring rond een eikenhouten tafel waar een dik Perzisch tapijt op ligt. Het lijkt amper te passen in die huiskamer, slechts enkelen van de mannen zitten daadwerkelijk aan de tafel. Je ziet zo voor je hoe er extra stoelen van de burens zijn geleend om al die bezoekers een plek te kunnen geven. Op tafel staat een asbak, er liggen enkele peuken in. Op de schouw rechts achterin staat een collectie trofeeën. De voice-over meldt, met Polygoon-stem: 'In Breda wordt de Nederlandse ploeg samengeklonken in de huiskamer van Kees Pellenaars, de man die voor de tien Nederlandse renners vader, moeder, directeur, vriend en veldheer zal zijn.' We zien Pellenaars een handtekening zetten, papieren worden doorgegeven, getekend. Tussen de volwassen mannen staat een jongetje in een Pontiac-shirt met grote ogen toe te kijken. De voice-over gaat verder: 'En achteraf weten we dat Kees Pellenaars al die functies meesterlijk heeft vervuld.'

Wie beelden bekijkt van koersen van decennia geleden en let op de volgwagens in plaats van de renners, ziet de ontwikkeling van de auto aan zich voorbijtrekken. Nog veel mooier dan Hugo Koblet zijn de wagens die in 1953 achter het peloton aan rijden. Zo wordt de technische assistentie verleend vanuit witte

Willys-jeeps, wat meteen karakteristiek is voor het tijdsbeeld. Deze lichte 4x4-wagens voor offroadgebruik werden tijdens de Tweede Wereldoorlog door Willys-Overland (en later ook door Ford) geproduceerd voor de Amerikaanse strijdkrachten. Het zijn oorlogsvoertuigen in vredeskleur. Achter op de jeep is een houder gemonteerd voor reservefietsen en een voor wielen, hoog in de lucht. In de documentaire flitst een beeld uit volle koers voorbij: een mechaniker achter in de open jeep, in een onmogelijke houding, die probeert een derailleur te herstellen.

De eerste wielervedstrijden werden eind negentiende eeuw verreden in Frankrijk en België. Parijs-Rouen, verreden op 7 november 1869 over een afstand van 123 kilometer, was de eerste volwaardige wielervoerders. Hoewel we over de beste renners uit die tijd redelijk wat informatie kunnen terugvinden, is er over de vroegste ploegleiders maar weinig bekend. Ze worden zelden genoemd in kranten, tijdschriften of boeken. Alsof ze totaal onbelangrijk waren.

Tussen 1910 en 1950 waren er in Frankrijk drie directeurs sportifs die niet volledig in de schaduw van hun renners zijn verdwenen. Ze vergaarden zelfs enige faam, maar ook dat is relatief. De eerste was Alphonse Baugé (1873-1938), een redelijk succesvolle renner op de baan en in de vroegste wegwedstrijden. Nadat hij was gestopt als wielrenner maakte hij een fascinerende carrièreswitch: in 1903 versloeg hij als journalist de eerste Tour de France voor de krant *Le Vélo*. In 1912 en 1914 was hij terug in de Tour, nu als ploegleider van het Peugeot-team en als trainer van François Faber, de Tourwinnaar van 1909. In 1921 was hij ploegleider van La Sportive. Zijn bijnaam was De Maarschalk, omdat hij zijn wil oplegde aan de renners en ze dwong tweeejarige contracten aan te gaan.

De tweede gerenommeerde Franse directeur sportif was Ludovic Feuillet (1880-1955), die in de tijd dat hij zelf koerste ook geneeskunde studeerde in Reims. De oud-baanrenner en



motorcoureur werd in 1910 ploegleider van de Alcyon-ploeg. Onder zijn leiding won de ploeg zeven keer het wk op de weg en dertien keer de Tour de France. Een imposant palmares voor een ploegleider en toch is er vrijwel niets over hem bekend.

Ten slotte was er Pierre Pierrard (geboorte- en sterfjaar onbekend). Hij was ploegleider bij de Franse Automoto-ploeg, die werd opgericht in 1910. Pierrard staat bekend als een prestigieuze en invloedrijke ploegleider, onder meer van Henri Pélissier en Ottavio Bottecchia, en later van de Vlaamse klassiekerkampioen Cyrille Van Hauwaert, die in het eerste decennium van de twintigste eeuw vele overwinningen boekte. Maar Pierrard heeft niet eens een Wikipedia-pagina. Wel vond ik een mooie anekdote over hem en Henri Desgrange, die sinds hij in 1903 de eerste Tour de France organiseerde als een autocraat over de Tourorganisatie heerste, tot hij in 1939, op vierenzeventigjarige leeftijd, een stap terug deed. Desgrange stond bekend als een wrede man, een reputatie die hij met name te danken had aan de parcoursen die hij uitzette. Octave Lapize, winnaar van de Tour van 1910, noemde de Tourdirecteur een moordenaar, want wielrenners op fietsen van zestien kilo zonder versnellingen naar de top van de Tourmalet laten rijden, dat kon toch alleen als poging tot moord worden beschouwd. Pierrard, die zelf bekendstond als een man zonder morele scrupules, omschreef Desgrange als een ‘mensenmartelaar die zich verheugde om het lijden van anderen’. In de winter van 1922 stapte Pierrard het bureau van Desgrange binnen. Hij dreigde zijn ploeg niet aan de Tour te laten deelnemen als de Tourdirecteur niet een wat humaner parcours uittekende, dat bovendien geschikter was voor Franse renners, want de sterke Belgen bleven maar winnen. Volgens de overlevering droeg Desgrange, die net met een potlood nieuwe routes aan het uittekenen was op een kaart van Frankrijk, Pierrard op te gaan zitten en zei: ‘Zie je dit potlood? Dit potlood volgt een verhaal, dat van de Tour, dus dat van het wielrennen.

De Tour veranderen betekent het wielrennen veranderen. Voel u zich capabel om deze beslissing te nemen? Ga meteen weg. En ga ergens anders jammeren. De Tour heeft een eigen ziel en daar zal niets aan veranderen. Echt niet.' Pierrard vertrok met hangende pootjes.<sup>4</sup>

In Nederland was Joris van den Bergh (1882-1953), pionier en grondlegger van de Nederlandse sportjournalistiek, een van de eerste ploegleiders. Journalistiek en wielrennen zijn altijd nauw met elkaar verbonden geweest. Van den Bergh schreef over veel verschillende sporten, maar zijn grote liefde was het wielrennen. Dat in 1936 voor het eerst een Nederlandse ploeg meedeed aan de Tour de France, was mede aan hem te danken. In de jaren erna wierp hij zich op als ploegleider in de Tour. Ook het eerste Nederlandse radioverslag van de Tour, in 1939, kwam van hem.

Een andere journalist die enige tijd ploegleider was, was de Limburger Martin W. Duyzings. In 1946 ging hij als chef d'équipe met de Nederlandse ploeg mee naar de Vuelta a España. Zoals het een goed journalist betaamt, schreef hij er ook een boek over dat nog datzelfde jaar verscheen: *30 dolle dagen Spanje*. In 1950 verscheen Duyzings' fantastische boek over de Tour van 1949, *Sport op twee wielen*, geschreven in de hem typerende lyrische, humoristische stijl. In het hoofdstuk 'Drama op de Peyresourde' vertelt hij over het Italiaanse offensief in de Pyreneeënetappe van Pau naar Luchon. De Italianen waren in Parijs van start gegaan met 'de vriendelijke doch dringende mededeling, dat hun campionissimi, signor Coppi en signor Bartali, straks, in Pyreneeën en Alpen, zonder met de ogen te knippen de volledige concurrentie vrolijk ondersteboven zouden rijden'.<sup>5</sup> Wellicht omdat hij drie jaar eerder zelf als ploegleider mee was naar Spanje, heeft Duyzings oog voor wat er die Tour achter de schermen gebeurt (of wat hij veronderstelt dat er gebeurt, uiteraard, je weet het nooit in de wieljournalistiek). Hij schrijft: 'En de chefs d'équipe van de concurrerende ploegen hadden zich