

Gerard van Westerloo

i.s.m. Elma Verhey

De pont van kwart over zeven

De beste journalistieke verhalen

Bezorgd door Lieneke Frerichs en Irene Houthuijs,
met een inleiding van Geert Mak



2015

DE BEZIGE BIJ

AMSTERDAM | ANTWERPEN

Inleiding

Geert Mak

Gerard van Westerloo (1943-2012) was een groot journalist in een klein land, en dat zal hij blijven. Hij was dat in zijn glorie-dagen, in de laatste decennia van de twintigste eeuw toen hij voor *Vrij Nederland* en, later, voor *NRC Handelsblad* de sterren van de hemel schreef. En hij is dat ook nu, nu hij voortleeft als een warme herinnering voor zijn geliefden en vrienden, als een legende voor zijn lezers en als een baken voor zijn collega's. Hij blijft.

Waarom?

Gerard van Westerloo was, allereerst, een van de pioniers op het terrein van de zogenaamde 'literaire non-fictie' – een woord dat hij zelf nooit door zijn strot kreeg. Hij was de uitvinder van het zogenaamde 'slow journalism', lang voordat die term bestond. Hij was een van de eersten die, samen met zijn collega Elma Verhey, eindeloos op één plek bleef hangen en praten, wekenlang soms. Zijn interesse lag niet bij het nieuws – 'Camping bedreigd door vloedgolf uit het Uddelermeer' – maar bij het gewone bestaan van gewone mensen op een gewone camping. 'Ons soort mensen,' noemde hij ze.

Van Westerloo zette ons, zijn collega's, allemaal aan het denken: over stijl, over de waarde van 'nieuws', over onze rol als chroniqueur van onze eigen tijd. 'Zijn' *VN*-kleurenbijlage werd, vanaf 1983 onder zijn bezielende leiding, dé plek waar zich nieuw talent verzamelde, het beginpunt van een nieuw genre.

De opening van deze bundel, uit het oudejaarsnummer van *VN* in 1971, is het allereerste stuk dat hij op deze manier schreef, en het zette gelijk de toon: *Een doodgewone dag verkeer*. Het is een verpletterend verhaal over één gewone dag in het verkeer – en over alle verkeersslachtoffers die toen vielen, en over het leed van al die nabestaanden. Van Westerloo werkte een halfjaar aan dit ‘grote vergeetboek van ons verkeer’, ging bij tientallen gezinnen langs, bracht alles in kaart. Vier grote ouderwetse krantenpagina’s lang.

Inderdaad, vier enorme pagina’s. Bij dit soort journalistiek hoorden nu eenmaal zulke lengtes. *De bestuurders van lijn 16* telde bijvoorbeeld in de eerste versie voor *VN* zeker zo’n 30.000 woorden, de omvang van een novelle. Zo’n verhaal schrijven valt te vergelijken met het lopen van een marathon in plaats van, zoals journalisten gewend zijn, de honderd of de duizend meter van een nieuwsbericht of een simpele reportage. Er zijn vragen over ritme en tempo, er zijn problemen met tijdswisselingen, de dosering van dialogen, de introductie van de ‘ik’-figuur en duizend kwesties meer.

Gerard van Westerloo wist daar toch altijd weer een uitgebalanceerd geheel van te maken. Hij beheerste de techniek van het lange journalistieke verhaal als weinig anderen. En hij deelde dit talent royaal met iedereen die zijn pad kruiste, altijd enthousiast over een goed idee, schaterend over een leuke zinswending.

Hij was daarin letterlijk een meester: zijn collega Elma Drayer zou haar tijd bij de *VN*-bijlage later betitelen als ‘een welhaast gilde-achtige inwijding in de journalistiek’. Ze beschreef hoe hij haar begeleidde, met onvergetelijke adviezen als: ‘Op kleine vragen krijg je grote antwoorden – en andersom.’ Of, als je niet wist hoe te beginnen: ‘Gebruik de openingszin: “Met X is het een vreemd geval.” In de alinea die volgt beschrijf je waarom X een vreemd geval is. Daarna schrap je de eerste zin.’ En als er een passage moest komen met een – subtiele – mening was het: ‘Nu een stukje eigenwijs.’

Joerie Boom maakte hetzelfde mee toen Van Westerloo hem trainde als oorlogsverslaggever. Hij leerde hem, zo vertelde hij

later, écht te kijken en vooral te letten op hóe mensen hun verhaal vertellen. ‘De gebaren die ze maakten, een blik, een grimas – ze verraadden enthousiasme, verveling, verdrongen verdriet. En opeens kregen hun woorden werkelijk betekenis. Als ondertitels bij een film.’

Het zijn veelzeggende adviezen over de manier waarop Van Westerloo zelf werkte, over de zorg en intensiteit waarmee hij zijn eigen gesprekspartners benaderde. Het is niet toevallig dat hij en Elma Verhey altijd nauw samenwerkten met vaste fotografen – Bert Nienhuis en anderen –, het was vaak één gezamenlijk project en het devies was altijd weer: kijken, kijken en nog eens kijken.

Zoals de allerbesten in dit genre – Joseph Roth, Ernie Pyle, Studs Terkel – had Van Westerloo, naast dit alles, een feilloze intuïtie voor de tijdgeest. Ver voor de opkomst van het populisme hadden hij en Elma Verhey al in de gaten dat er diepe rancune groeide onder de lagere middenklasse, onder de mensen die, zoals ze schreven in de inleiding van hun bundel *Ons soort mensen* ‘als laatsten, met pijn en moeite, hun aandeel in de welvaart hebben verworven en die nu, als eersten, dreigen dat aandeel weer te verliezen.’ Ze schreven dat in september 1984, bijna twintig jaar voor de komst van Fortuyn c.s.

Keer op keer stuitten ze in hun reportages op die toen al toenemende kloof: in *Het verval van de Smitstraat* (1979), in *De pont van kwart over zeven* (1981), in *De bestuurders van lijn 16* (1984). Vooral *Lijn 16* riep felle discussies op, zelfs het woord ‘racisme’ viel. Zoals zo vaak werden de boodschappers van het ongewenste nieuws zelf aan de schandpaal genageld.

Vergeeten werd dat deze reportages voor henzelf en hun linkse lezerspubliek ook fungeerden als een vorm van kritisch zelfonderzoek. Onderweg moesten Van Westerloo en Verhey vaak, zo schreven ze, ‘met pijn in het hart’ vaststellen dat hun gedachten over verdraagzaamheid goedkoop waren – ‘want onbeproefd’ –, hun opvattingen over sociale rechtvaardigheid gemakzuchtig – ‘want op hún kosten botgevierd’ – en hun ideeën over een linkse maatschappij-inrichting hypocriet – ‘want voor onszelf lonend’.

‘Woonden wij soms op twee hoog boven een Turkenpension?’

Van Westerloo zou voor *VN* en later voor *NRC Handelsblad* een aantal politieke reportages maken die ook zo’n onthullend karakter hadden. Een aantal daarvan zijn bijeengebracht in *Niet spreken met de bestuurder* (2003), een bundel die geselecteerd werd voor de longlist van zowel de AKO-prijs als de Gouden Uil. Zijn beschrijving van de opkomst en de mentaliteit van de beroeps politician, zijn onderzoek naar de politieke cultuur in een middelgrote gemeente, zijn verblijf in de PvdA-fractie, het waren stuk voor stuk verhalen met, achteraf gezien, een grote voorstellende waarde.

Gerard van Westerloo was geen heilige. Hij kon soms nors en hard uitvallen, hij kon driftig en onredelijk zijn. Maar zijn hart was ruim, hij was tegelijk een opvallend leuke, warme en open man. Dat was mede de reden waarom hij zoveel mensen aan het praten kreeg, zelfs over hun diepste zorgen en gevoelens. Zoals een van zijn vrienden, de fotograaf Willem Diepraam, later zou zeggen: ‘Ieder van ons heeft maar een beperkte hoeveelheid genegenheid te vergeven, maar Gerard had er veel van.’

Hij groeide op in de Amsterdamse Pijp, als derde kind van de sigarenwinkelier Gerard van Westerloo en Roosje Vonk. Zijn ouders waren al jong gebutst door het leven. Hij had, na een ongelukkige val, een bochel, zij was opgegroeid als een eenzaam weeskind. Het gezin woonde met drie zoons en een dochter boven de zaak: een voorkamer, een achterkamer, een alkoof, een keukentje en een wc. Moeder Roosje was er, aldus zoon Gerard, ‘met veel passen en meten in geslaagd om vijf opklapbedden op zedelijk verantwoorde wijze over de geringe ruimte te verdelen. Als iedereen te ruste lag, dan was het huis matras.’

De winkel fungeerde, in de woorden van broer Ed van Westerloo, in hun jeugd ‘als dorpsplein’, de centrale plek waar alle nieuws en roddels werden uitgewisseld. Voetbal- en verkiezingsuitslagen werden op plakaten op het winkelraam bekendgemaakt. Het was bepaald geen toeval dat de jongens Van Westerloo uiteindelijk alle drie in de journalistiek belandden.

De Van Westerloo’s waren gelovige katholieken en overtuigde

KVP-stemmers. Gerard volgde de gang van menig katholieke jongere in die tijd: misdienaar, daarna een stevige scholing van de jezuïeten op het Ignatiuscollege, ten slotte ook de breuk met die wereld – al zou hij zijn leven lang een heldere jezuïtische mening over goed en kwaad met zich meedragen.

Eventjes studeerde hij medicijnen, daarna werd het Nederlands aan de UvA. In 1968, hij was toen vijftwintig, werd hij redacteur en daarna hoofdredacteur van het landelijke studentenblad *Student*. Vier jaar later stapte hij over naar *Vrij Nederland* en daarna begon het pas goed. Samen met Elma Verhey produceerde hij vanaf 1977 in de nieuwe kleurenbijlage de ene spraakmakende reportage na de andere. Een van de eerste, *Het geheim van Urk*, bevatte tegelijkertijd een scoop van jewelste: op de visveilingen bleken de godvrezende Urkers op grote schaal te frauderen.

Beiden waren zich er zeer van bewust een bepaald genre te ontwikkelen, ze duiden die aan met de ‘journalistiek van alle dag’. In de inleiding van *Ons soort mensen* beschreven ze nauwkeurig hun werkformule – een formule die trouwens ook kenmerkend is voor Van Westerloo’s eerdere en latere werk: ‘een open oog, een open oor, een beperkte nachtrust en een strikte naleving van een aantal criteria waaraan het genre is gebonden’. Die ‘Wetten van Van Westerloo’, zoals ik ze maar noem, waren:

Wet I. De normaliteit: er mag niets aan de hand zijn. Geen grote misstanden, geen evidente slechteriken, dat is voor de gewone krant. Geen camping met een zedenschandaal, maar een doodnormale camping. ‘Ons gaat het om de normale gang van zaken, en om de ontdekking dáárin van de absurditeiten die (...) kenmerkend zijn voor onze dagen.’ *Urk* was wat dat betreft een uitzondering op de regel, maar die primeur was pure bijvangst, het was nooit de opzet geweest van het project.

Wet II. De omvang: volledigheid binnen een tevoren vastgestelde beperking. Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke objectiviteit. De groep waarmee wordt gepraat moet daarom van tevoren worden vastgesteld, zonder enige voorkennis. ‘En met die mensen moet zonder uitzondering worden gesproken en ze moeten bovendien, in de uiteindelijke beschrijving, allemaal aan het woord komen.’

De pont van kwart over zeven is een schoolvoorbeeld van die aanpak: het moest pertinent de pont van dat tijdstip zijn. De ponten waren voor zevenen nog grotendeels leeg en om halfacht stonden ze al vol scholieren. Het ging Van Westerloo en Verhey om de werkers. ‘Hun’ pont was dus die van kwart over zeven. En dat bleek inderdaad een vaste groep te zijn: ‘Bijna iedereen die om deze tijd op de pont staat, staat *altijd* om deze tijd op de pont.’

Wet III. De toon: directheid. Niet het ‘zeepsop’ van functionarissen, politici of welzijnswerkers. ‘Er wordt niet namens mensen gesproken, maar door mensen.’ *Tramlijn 16* zit bijvoorbeeld vol met dit soort dialogen: ‘Ik vraag nooit iemand naar zijn kaartje en zéker geen Turk, want dan heb ik gelijk discriminatie aan mijn reet, en dat kost me mijn baantje, dus ik kijk wel uit.’

Wet IV. De inhoud: ‘ons soort mensen’. Dat was een persoonlijke keuze van Van Westerloo en Verhey: zij gaven er de voorkeur aan om hun ‘journalistiek van alle dag’ te gebruiken om mensen aan het woord te laten komen die anders nooit aan het woord komen. *De fabriek in*, verschenen in de allereerste VN-kleurenbijlage in september 1974, zette hierin direct de toon. Bijvoorbeeld in de dialoog met een oude textiel-vakman die bezig is garen op te spoelen. Het duo spreekt hem aan met een vraag over zijn werk. ‘Dit is toch geen werk.’ ‘Nee?’ ‘Nee, natuurlijk niet. Dit is geen werk, dit is kinderarbeid. Dit kan een kind van twee.’ ‘Hoe oud bent u?’ ‘Ik moet nog vijf jaar, als u dat bedoelt.’

Later zou Van Westerloo zo nu en dan van dat principe afwijken, en terecht. Zijn bijna antropologische manier van werken was immers ook zeldzaam effectief als het ging om, bijvoorbeeld, de politieke cultuur binnen een gemeente of een Tweede Kamerfractie.

Gerard van Westerloo werkte in totaal een kwarteeuw voor *Vrij Nederland*, jarenlang als aanjager van de kleurenbijlage. In 1989 koos hij voor een vrijer bestaan. Hij bleef tot 1997 part-time in dienst van VN, hij werd gastdocent journalistiek aan de Erasmus Universiteit en werkte korte tijd als eindredacteur voor de VPRO-televisie.

Suriname was een land dat hem voortdurend weer trok – het kon in deze bundel dan ook niet ontbreken. Hij schreef er boeken over: *Frimangron* (1975) en, samen met Elma Verhey, *Het legergroene Suriname* (1983) en *De laatste dagen van een kolonel; Suri-naamse notities* (1993), – en voor de NPS maakte hij in 2000 een serie reportages.

Hij opereerde vanuit zijn huis in Edam. Hij was getrouwd geweest met Lieneke Frerichs, ze hadden in 1974 een zoon gekregen, David, maar hun huwelijk was spaakgelopen – al bleven ze innige vrienden. Eind 1995 ontmoette hij Irene Houthuijs, die toen voor de VPRO een radioportret maakte over de familie Van Westerloo. Ze werd zelf een deel van dat portret: ze gingen samenwonen. In Amsterdam.

In 1997/1998 was hij korte tijd hoofdredacteur van *De Groene Amsterdammer*. Dat was een minder gelukkige episode. De eigenzinnige *Groene*-redactie, zeer gesteld op zelfstandigheid, kon moeilijk wennen aan zijn even eigenzinnige manier van leidinggeven en zijn verstrekkende toekomstplannen met het blad – de onafhankelijkheid van het weekblad was, zo verkondigde hij, voor hem bepaald niet heilig.

Het moet een behoorlijke cultuurschok voor Van Westerloo zijn geweest, na een jarenlang verblijf in het walhalla van de Nederlandse journalistiek, opeens die stap naar veruit de armste krant van Nederland. ‘Ze hebben verdorie écht geen cent,’ vertrouwde hij me al kort na zijn komst toe. Al snel begon hij zich echter ook te ergeren aan de conservatieve bedrijfsvoering en de, in zijn ogen, ‘armoederomantiek’. Na nog geen jaar was de liefde wederzijds voorbij.

Daarna verzorgde hij voor *de Volkskrant* een dagelijks feuilleton *Logboek Nederland* en schreef hij, onder meer, voor het maandelijks magazine *M* van *NRC Handelsblad* een hele reeks reportages. Voor *De kippenmoord* kreeg hij De Tegel, de jaarprijs 2006 voor de Nederlandse journalistiek. In 2004-2005 was hij zelfs nog even interim-hoofdredacteur bij zijn oude krant, *VN*. Dat was en bleef zijn eigen wereld, die krant kende hij van binnen en van buiten.

In 1994 had Gerard van Westerloo een andere kant van zichzelf laten zien. *Roosje* was de titel van een teer en beeldschoon boekje dat hij schreef over zijn moeder, over haar simpele bestaan voordat ze met zijn vader trouwde en waarover ze nooit had willen praten, een liefdevol monumentje dat Van Westerloo met groot journalistiek vakmanschap neerzette. Het was, niet toevallig, ook *Roosje* dat Irene Houthuijs ertoe had gebracht om Gerard te interviewen. Het was een ode aan het – in dit geval diep dramatische – leven van een dromerig weesmeisje dat van de ene ‘dienst’ naar de andere fladderde. Het valt buiten het gewone werk van Van Westerloo – in de verte doet *Roosje* zelfs denken aan *Un cœur simple*, *Een simpele ziel* van Gustave Flaubert – maar wie het leest begrijpt hem nog veel beter. *Roosje* is, achteraf gezien, wellicht de sleutel voor zijn hele oeuvre. Dat bestaat immers, in de kern, uit honderden ‘*Roosjes*’, honderden odes aan het gewone geploeter van doodgewone stervelingen.

Later, in 2010, zou hij nog een familieboek publiceren, *De pater en het meisje*. Ditmaal was het echter een grimmige afrekening, in het algemeen met zijn rooms-katholieke achtergrond en in het bijzonder met de priester die zich jarenlang had vergrepen aan zijn zusje. Weer liep hij op het nieuws vooruit: *De pater* was het eerste boek dat zo’n kerkelijk schandaal in Nederland aan de orde stelde.

Het was, zoals altijd, uitstekend geschreven, gebaseerd op gedegen journalistiek onderzoek. Het boek had echter een ondertoon die we voorheen niet kenden van Van Westerloo, het had iets branderigs, iets obsessiefs. Het was alsof hij zijn tweede en derde wet, de eis van een zo groot mogelijke objectiviteit, uit het oog had verloren. Achteraf weten we waarom: het waren vermoedelijk de eerste sporen van de dementie die een schaduw zou werpen over de laatste anderhalf jaar van zijn leven.

Hij had nog altijd plannen, hij bleef bovendien een brave zoon. Zijn volgende project zou opnieuw een familieboek worden, nu over zijn vader. *De step* moest het heten, het zou gaan over de handvol deftige klanten waar Gerard en zijn broer Ed iedere zaterdag op hun autoped langs moesten om sigaren te bezorgen. Hoe waren al die zeer gegoede mensen klant geworden van zo’n

eenvoudige sigarenboer in de Pijp? Hij kwam er achter dat het iets te maken had met de oorlog, met een oude verzetsclub, maar verder is hij niet meer gekomen. Voor het eerst bleef een speurtocht van Van Westerloo onvoltooid.

Gerard van Westerloo overleed op 5 mei 2012 aan een hartstilstand, in zijn zomerhuisje in Renesse, in de armen van zijn Irene.





I

Een doodgewone dag verkeer

Dit artikel is het eerste voorbeeld van wat ‘de methode-Van Westerloo’ zal gaan heten: in een grote reportage met veel interviews een compleet beeld van een onderwerp geven. Het volledige stuk staat in het oudejaarsnummer 1971 van *Vrij Nederland*, met als ondertitel: ‘De doden en gewonden van 6 november 1970’. Op de voorpagina: Van Westerloo ‘was een halfjaar intensief bezig om dit grote vergeetboek van ons verkeer samen te stellen’. Hieronder volgen, na de inleiding, interviews met de nabestaanden van zes doden en twee gesprekken met zwaargewonden en hun familie. In de marges van het oorspronkelijke stuk staat een indrukwekkende lijst van alle ernstige ongelukken van die bewuste dag, in chronologische volgorde. De 3000 verkeersdoden van 1970 zijn inmiddels teruggebracht tot 570 per jaar (2014) dankzij autogordels, airbags, vangrails etc., maar het aantal ernstig gewonden is groter geworden.

Verkeersongelukken zijn iets gewoons geworden. Er gebeuren er zoveel. Ook dit jaar weer meer dan 3000 doden en meer dan 15.000 ernstig gewonden.

Verkeersongelukken zijn zó gewoon geworden, dat ze nauwelijks nog in de krant komen. In het Pinksterweekend vielen er bij een treinongeluk in Diemen zes doden. Een treinongeluk is nog iets bijzonders. De kranten vulden er hun voorpagina’s mee. Datzelfde weekend vielen er in het verkeer vijfentwintig doden. Dat was gewoon. Ze stonden binnenin ergens weggedrukt.

Wij hebben het verkeersongeluk geaccepteerd. Het hoort bij onze welvaart, zoals de smerige lucht erbij hoort. We kunnen niet meer zonder, op straffe van ernstige economische terugval.

Wat richten we aan met ons verkeer? Wat betekent het getroffen te worden door de wrede onredelijkheid van een ongeluk? Wat zijn de gevolgen?

Vrijdag 6 november 1970 was een gewone najaarsdag. Het regende zo nu en dan, en nu en dan was het een beetje droog. Op die gewone dag vielen er in ons verkeer 13 doden en 244 gewonden, van wie 50 ernstig.

Om een beeld te krijgen van de gevolgen, heb ik de ergste slachtoffers en de nabestaanden van de doden van die gewone, toevallig gekozen, 6de november 1970 om een gesprek verzocht. Dat vonden ze bijna allemaal goed. Sommige mensen hadden liever niet dat hun eigen naam genoemd werd, van hen heb ik de naam veranderd.

Nabestaande worden door een verkeersongeluk is heel iets anders dan nabestaande worden door een natuurlijke dood. Op een natuurlijke dood volgt een natuurlijk rouwproces. Een verkeersdood is geen natuurlijke dood. Een verkeersdood is een gewelddadige dood. Op een niet-natuurlijke dood volgt een niet-natuurlijk rouwproces.

Er zijn mensen bij die de dood van hun naaste een halfjaar lang ontkend hebben. Er zijn mensen bij die het nu nog niet geloven. Anderen zijn in de fase van de opstand gebleven: ze voelen zich hard en verbitterd.

Erg veel van de nabestaanden zien voor zichzelf zoveel toekomst niet meer. Erg veel ook hebben met een sterk doodsverlangen rondgelopen, of doen dat nog.

06.50 uur Koos Heymans te Rhoon

Koos Heymans (20, ongetrouwd) rijdt met 120 over de vierbaans Groene Kruisweg te Rhoon onder Rotterdam. Hij is laat voor

zijn werk. Op de hoek van de Kleidijk vliegt hij in volle vaart tegen het achterste stukje van een vrachtauto op. De klap slingert hem uit zijn Fiat. Schedelbasisfractuur. Rond acht uur sterft Koos Heymans in het ziekenhuis.

Mevrouw Verkaik, de moeder van Koos, woont alleen met haar 17-jarige dochter. Koos was ook nog thuis. Een vriendin of verloofde had hij niet.

Mevrouw Verkaik wordt gekweld door het beeld van haar opgebaarde zoon. Vlak na zijn dood was het zo erg nog niet. Maar later werd zijn hoofd twee keer zo dik en kreeg het alle kleuren van de regenboog. Dat beeld laat haar niet los.

De eerste tijd na het ongeluk leefde mevrouw Verkaik in een roes. ‘Ik wilde het gewoon niet geloven. Je weet wel dat het zo is, en toch wil je het niet geloven. Maanden heeft dat geduurd. Steeds dacht ik dat hij weer thuis zou komen.’

Pas op 23 mei heeft mevrouw Verkaik haar verlies echt erkend. Op die dag zou Koos 21 zijn geworden. En ‘toen besepte ik: Koos is weg, Koos komt niet meer terug.’

Vanaf die dag werd het leven een tijdlang ondraaglijk. Daarvoor was het alleen-zijn al moeilijk, nu werd het verschrikkelijk. ‘s Nachts sliep zij niet, overdag schommelde zij zowat in slaap om wakker te schrikken en alles opnieuw mee te maken. Vooral dat beeld van toen hij opgebaard lag.

In het najaar kwam er wat meer rust. In de zomer was het er al tijd, nu was het er op momenten. Maar terugkomen doet het steeds.

In het najaar kwam er ook wat afleiding. Lezen hielp niet, want daar ga je van denken. Maar kruiswoordpuzzels hielpen wel. Nu puzzelt mevrouw Verkaik hele boekjes vol. Overdag een paar uurtjes, ‘s avonds bijna altijd en dan natuurlijk de weekends.

Ook gaat zij veel van huis. Maar echt met de mensen praten over de belangrijke dingen, dat gaat niet zo goed. In de moeilijke zomerdagen zou mevrouw Verkaik het helemaal niet erg gevonden hebben om zelf ook dood te gaan. ‘Maar als je daarover begint, zijn de mensen al gauw geneigd er niet over te praten, je op andere gedachten te brengen. Ik neem het ze niet kwalijk, maar de mensen weten niet wat het is.’

08.00 uur. *René de Vries te P.*

Aan de ingang van het dorp P. vernauwt zich de weg die van M. afkomt. Op dezelfde plaats eindigt het aparte fietspad. Fietsers moeten van hier op de grote weg verder. Bovendien houdt er de 50 km-bepanking op. Om acht uur bromt René de Vries op het fietspad, onderweg naar school. Als hij van het fietspad de weg oprijdt, naderen van de andere kant twee auto's. Een vw-busje, en daarachter een Opel. Juist dan begint, nog in de versmalling, de Opel het busje in te halen. Als de bestuurder de brommer ziet, probeert hij nog uit te wijken. Hij duwt daarbij het busje in de sloot. Toch raken auto en brommer elkaar. René moet meteen dood geweest zijn. Zwaar verminkt vindt men hem, een heel eind verder langs de weg.

In de Duitse kampen is bijna de hele familie van René's vader uitgemeord. Met zijn eerste vrouw heeft hij de oorlog overleefd. Na de oorlog is hij gescheiden en getrouwd met een zestien jaar jongere vrouw. Drie kinderen kwamen er. René was de middelste, 16 jaar.

Het ongeluk van René heeft de relaties in het gezin grondig verstoord. Mijnheer De Vries: 'Er heerst thuis een verschrikkelijke gedeprimeerdheid met verschrikkelijke stemmingen. Mijn vrouw zou eigenlijk het liefst in bed willen liggen, of in een hoekje zitten, zodat ze met de hele buitenwereld niets te maken heeft.'

Op haar emotionele wijze is het mevrouw De Vries nog niet gelukt het verlies dragelijk te maken. Zelf heeft mijnheer De Vries een vrijwel gesloten systeem van redelijkheid opgebouwd, waarin voor verdriet en rouw nooit plaats geweest is. Het verschil in benadering heeft thuis voor grote spanningen gezorgd.

Mijnheer De Vries: 'Het is altijd zo dat kinderen, grote mensen geworden, dikke tranen met tuiten huilen als ze hun vader of moeder of broer of zuster ten grave dragen. Nou, ik neem al die tranen met een korreltje zout. Met al die tranen komt het schuldgevoel naar boven. Ik voel mijzelf niet schuldig.'

Wie, als hij, veel heeft meegemaakt, die weet: vanaf het moment dat een mens zijn ogen opendoet moet hij op afschuwelijke ervaringen voorbereid zijn, en ze kunnen aanvaarden. Als ze zich

dan voordoen is treuren uit den boze: ‘Wie treurt, treurt om zichzelf.’

Vanaf de eerste dag heeft mijnheer De Vries de verdrietuitingen van zijn vrouw met deze ogen bekeken. ‘Het zijn tekenen van egoïsme,’ zegt hij, ‘uitingen van geestelijke onrijpheid.’

En vanaf de eerste dag heeft hij zelf zijn emoties geen kans gegeven. Toen hij ’s morgens vroeg op de fabriek het bericht vernam, is hij met de dokter eerst zijn vrouw op de hoogte gaan stellen. Daarna is hij keihard naar P. gereden, – ‘je wilt het gewoon niet aanvaarden’. Eerst is hij de plaats van het ongeluk nog zonder meer voorbijgereden. Een politieauto heeft hem teruggeleid. Een tactvolle agent hield hem uit de buurt van René.

Toen mijnheer De Vries wel moest geloven dat zijn zoon dood was, is hij teruggereden naar de fabriek. De verdere dag heeft hij normaal gewerkt. Pas ’s avonds is hij naar huis gegaan. Het systeem was in werking gezet.

Thuis probeert mijnheer De Vries herinneringen aan René of aan het ongeluk tegen te houden. ‘De naam René komt nooit over mijn lippen, omdat ik bang ben dat het woord René op het verkeerde moment komt. En dan krijgen we een drama dat voor geen mens enig nut heeft.’

Natuurlijk komt de spanning, zo nu en dan, toch tot ontlading. Mijnheer De Vries: ‘Ik zal u een voorbeeld geven: Na het ongeluk heb ik thuis gezegd: die man is onschuldig. René heeft de schuld. In mijn hart twijfelde ik. Die man heeft harder dan 50 moeten rijden, en is vlak voor een oversteekplaats gaan inhalen. Maar wat heb ik eraan? René is dood. Als René in het ziekenhuis had gelegen, had ik gezegd: die man is schuldig. Nu niet.’

Enkele weken na de begrafenis komt er een mannetje uit P. aan de deur. Hij drinkt een kopje thee, en zegt dan: “mevrouw, ik wou u toch even vertellen dat uw zoon geen schuld heeft. En als er nou 25 agenten komen die zeggen dat hij wél schuld heeft, dan zeg ik u dat uw zoon géén schuld heeft. U moet uw zoon geen verwijten maken, hoor.”

Nu had ik in de oorlog een goede kennis, en die zou gezegd hebben: de mitrailleur erop. Dat mannetje kwam mijn vrouw op-

zadelen met een ontzettende wrok en haat tegen die chauffeur. En dat zou voor háár een probleem zijn. Haat is een probleem voor de hater, niet voor de gehatene.

Toen dat mannetje uit P. weg was, barstte mijn vrouw los in een gillende huilpartij. Ze slingerde mij naar mijn hoofd dat ik de zaak verdraaid had, dat ik René de schuld had gegeven, terwijl die jongen helemaal geen schuld had. Dat is een drama geweest, daar kwam geen einde aan.'

Enkele dagen later is de politie van P. op speciaal verzoek van mijnheer De Vries bij hem thuis gekomen om te vertellen dat René de schuld had, en niet die man. René had te hard gereden, en was te vroeg van het fietspad gegaan. Wat nooit is vastgesteld.

En zo leven de ouders van René sinds het ongeluk verder. Zij 'altijd gedeprimeerd, altijd moe', hij uiterst voorzichtig om drama's te vermijden. Seksueel contact hebben zij sinds het ongeluk niet meer gehad.

Onder geen voorwaarde mocht ik van mijnheer De Vries met zijn vrouw spreken. Ons gesprek vond plaats in de fabriek, zijn vrouw wist nergens van. Alle post komt op de fabriek, zo ook mijn verzoek om een gesprek. Een telefoontje naar huis, een week vóór ons gesprek om een afspraak te maken heeft, omdat ik toen zijn vrouw trof, voor een zenuwcrisis gezorgd.

De verkeerssituatie aan de ingang van het dorp P. is onveranderd gebleven.

16.00 uur. Jan Baars en Hotze Boonstra te Midden-Beemster

Jan Baars (60) en Hotze Boonstra (23) hebben, in opdracht van de firma Rijs, op de RAI in Amsterdam een stand ingericht. Ze zijn er vroeg mee klaar.

Onderweg naar huis, op de Purmerweg in de Beemster, raakt hun busje op de verkeerde weghelft. Hoe dat komt is nooit precies vastgesteld. Een tegemoetkomende vrachtauto met aardappelmeel ramt het busje finaal van de weg. De vrachtwagen belandt zelf ook in een sloot.

Hotze Boonstra is op slag dood. Jan Baars, die achter het stuur zat, overlijdt op weg naar het ziekenhuis. Vrachtwagenchauffeur Evers uit Onstwedde wordt ternauwernood van de verstikkingsdood gered. Hij blijkt zwaargewond.

De weduwe van mijnheer Baars denkt zelf dat ze wel erg sterk zal zijn. Anders zou ze niet zo goed met het ongeluk hebben kunnen afrekenen.

Het begon al meteen nadat ze het bericht gehoord had, en ervan flauwgevallen was. Toen ze bijkwam zei ze tegen zichzelf: je moet door, ja, je móet verder leven. En daar heeft zij zich aan gehouden. De eerste weken is een zuster van haar in huis gebleven. Toen die wegging werd het erg moeilijk. Mevrouw Baars: 'De eerste avond dat ik alleen was ben ik wel dertig keer naar de voordeur gelopen, naar mijn jas. Maar steeds dacht ik: nee, Jo, hier blijven, als je nou wegloopt, lukt het je nooit meer. Hier is je huis, hier moet je het vinden, en ontlopen kun je het toch niet.'

Een tijdlang bleef het moeilijk, maar het lukte. Een paar maanden geleden merkte mevrouw Baars: het gaat nu toch echt beter. 'De wond geneest, maar het litteken blijft. En dat moet ook.'

Wat mevrouw Baars nog wel kwelt, dat is het ongeluk zelf. Hoe heeft het kunnen gebeuren. Er moet iets voorgevallen zijn, wat niemand weet. Baars was zo'n voorzichtige rijder. De politie is nooit geweest om iets te vertellen. Niets staat vast. Die onzekerheid, daar 'sta ik mee op en daar ga ik mee naar bed,' zegt mevrouw Baars.

De firma Rijs heeft de begrafenis betaald. En verder kwam er een ongevalsuitkering van fl 2700,-. Dat was alles. Pensioen was er niet. Baars werkte nog maar vier maanden bij Rijs, en getrouwd voor de wet waren ze niet.

Mevrouw Baars leeft nu van haar eigen invaliditeitsrente, circa fl 550,- per maand.

Het ongeluk is in het gezin van Hotze Boonstra hard aangekomen. De vader van Hotze heeft het nooit kunnen verwerken. Op de crematie al viel het de dominee op hoe stil en teruggetrokken mijnheer Boonstra zich gedroeg.

Later werd dat alleen maar erger. Hotzes vader was altijd moe, altijd stil en de dingen interesseerden hem niet meer. Het type om zich eens uit te spreken was hij ook niet.