

FRED VAN SLOGTEREN

**ALS JE DE TOUR
NIET HEBT GEREDEN...**

uitgeverij SYLFAEN
2014

1- De dwangarbeiders van de weg

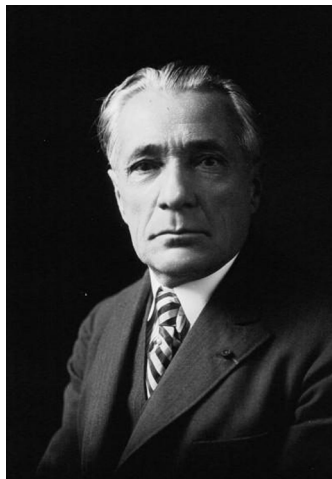
In het eerste deel van de trilogie *Als je de Tour niet hebt gereden...* is beschreven hoe de Tour de France is ontstaan, hoe het evenement zich in de eerste decennia heeft ontwikkeld en dat in 1936 de eerste Nederlandse renners aan de start verschenen. De organisatie was tot de Tweede Wereldoorlog in handen van de sportkrant *L'Auto*, waarvan Henri Desgrange eerst hoofdredacteur en later een van de eigenaren was. De renners hadden geen goed woord voor hem over, want met duivels genoeg schotelde de aartsvader van de Tour ze de zwaarste beproevingen voor. Vreselijke ontberingen moesten ze doorstaan. Het kon hem niet hels genoeg zijn en hij genoot er ook echt van. Ooit schreef hij in zijn krant dat de Tour pas echt geslaagd zou zijn als maar één renner in Parijs aan zou komen, nadat de rest van ellende op het veld van eer was gesneuveld. Die renner moest dan uiteraard wel een Fransman zijn.



1927: de Pyreneeën-rit van Bayonne naar Luchon. De Italiaan Michele Gordini in de aanval

Het schrijnendste voorbeeld van zijn streven om de Tour loodzwaar te maken en geen mededogen met de renners te tonen, is ongetwijfeld de tiende rit in de Tour de France van 1926 geweest. Die werd onder extreem slechte weersomstandigheden verreden en geldt met voorsprong als de zwaarste en meest onmenselijke in de gehele Tourhistorie. Ook zonder dat slechte weer was het al een beproeving, want de rit van Bayonne naar Luchon ging over 326 kilometer met daarin de beklimmingen van de Aubisque, de Tourmalet, de Aspin, de Peyresourde en nog enkele minder zware Pyreneeëncols. Volgens de kalender was het hartje zomer, maar op de toppen sneeuwde het die dag en vroom het enkele graden. In het overige parcours hadden de renners te maken met ijzige kou, harde wind, regen, mist en hagel. Lucien Buysse, de latere winnaar van die Tour, was de enige die nergens last van leek te hebben. De Belg reed de laatste tachtig kilometer solo en was zich er niet van bewust dat ver achter hem zich een waar drama voltrok, vol rennersleed. Het was zo erg dat de coureurs nauwelijks merkten dat de koffie die bij de controleposten werd uitgereikt gloeiend heet was, omdat hun tong en gehemelte wegens de onderkoeling nauwelijks meer prikkels ontvingen. Ze dronken ervan en goten de rest over hun handen om de vingers te ontdooien. Buysse kwam met een tijd van zeventien uur en twaalf minuten meer dood dan levend over de streep, een klein half uur later gevolgd door de

Italiaan Bartolomeo Aymo. De totaal verkleumde winnaar moest van zijn fiets worden getild, waarna De Kleine van Woustergem door zijn helpers naar de dichtstbijzijnde herberg werd gedragen waar een badkuip met dampend heet water klaar stond. Daar werd Lucien met een één-twee-drie in godsnaam in gekieperd. Pas toen hij weer enigszins onder de mensen kwam, realiseerde hij zich dat hij in het klassement een gigantische voorsprong had genomen en hij de Touroverwinning voor het grijpen had. Na de eerste twee coureurs druppelden de overige renners binnen, met steeds grote tijdsverschillen. Jules Buysse, broer en ploeggenoot van de nieuwe geletruidrager, kwam na bijna drie uur als 23ste en laatste op de fiets aan de meet. De rest was kennelijk in de grotten op de Tourmalet gaan schuilen, want er kwam geen renner meer binnen. Iedereen bij de eindstreep maakte zich zorgen over hun lot, maar Desgrange haalde de schouders op en vertrok naar zijn hotelkamer om het verslag te schrijven over de dwangarbeiders van de weg die hij die dag aan het werk had gezien. Het was Lucien Cazalis, de voorzitter van de jury, die een aantal volgwagens op pad stuurde om de vermiste renners te gaan zoeken. Zo werden er uiteindelijk 54 man in de uitslag geklasseerd; de andere 22 coureurs waren niet meer in staat in de volgende etappe te starten.



Henri Desgrange

Het lag voor de hand Desgrange ervan te betichten, maar hij werd niet door sadisme gedreven. Wel door oplagecijfers. Die waren heilig; daar moest elke vorm van compassie en humaniteit voor wijken. De lezers waren dol op dat soort verhalen en Desgrange leverde ze graag als dat de verkoop van zijn kranten ten goede kwam. Helaas kon hij het nieuws niet meer exclusief publiceren zoals in de beginjaren, omdat de Tour was uitgegroeid tot een evenement van nationale allure. Vooral na 1930 toen de Franse nationalen domineerden en vijf overwinningen op rij behaalden. De krant was de belangrijkste nieuwsverspreider en ook de concurrenten van *L'Auto* volgden de Tour met eigen verslaggevers. Zo werd het Tourcircus tot in alle uithoeken van het land gevolgd en bleef de populariteit groeien. Het enige waar *L'Auto* de primeur van kon brengen waren de ontberingen, die Desgrange als koersdirecteur steeds als eerste waarnam om die vervolgens in doorwrochte artikelen met veel bombarie exclusief in *L'Auto* te publiceren. Hoe meer drama, hoe beter zijn blad in de moordende concurrentieslag met de andere kranten overeind kon blijven. Desgrange was geen moordenaar, zoals de renners hem noemden, maar wel iemand die voor een verdubbeling van de oplages een moord zou hebben gedaan. Ondanks de Franse successen ging het in de jaren dertig niet best met *L'Auto*, waarvan Desgrange en financieel directeur Victor Goddet een groot pakket aandelen hadden.

In 1936 werd bij de 71-jarige Tourbaas prostaatkanker geconstateerd. Er waren twee operaties nodig om de tumoren te verwijderen. De tweede daarvan was in de maand juli gepland. Dan zou Desgrange niet in de Tour aanwezig kunnen zijn en daar was natuurlijk niet over te

praten. Hij sloeg de waarschuwingen van de artsen in de wind en liet de achterbank van zijn volgauto vol leggen met zachte kussens om minder last te hebben van het gehobbel van de auto op de slechte wegen. Er reed voor de zekerheid ook nog een arts mee, maar het mocht niet baten. Al op de tweede dag moest Desgrange vanwege de helse pijnen besluiten naar huis te gaan. Met bloedend hart droeg hij de koersdirectie én de volledige verantwoordelijkheid over aan de 31-jarige Jacques Goddet. De zoon van de financieel directeur was als sportjournalist in 1931 bij de krant in dienst gekomen. Hij had al enkele malen de Tour gevolgd en in 1932 voor de krant verslag gedaan van de Olympische Spelen. Hoewel Desgrange in de jaren daarna nog wel incidenteel in de Tour werd gesignaleerd, werd hij steeds ouder en zieker. Hij overleed op 16 augustus 1940, kort nadat hij nog had moeten meemaken dat zijn geesteskind geen doorgang kon vinden vanwege de Duitse bezetting.

Over zijn houding ten opzichte van Nederlandse deelnemers is niets bekend. Hij beschouwde onze landgenoten waarschijnlijk als bijzaak, omdat alleen Frans succes de verkoopcijfers van *L'Auto* kon beïnvloeden. Zijn opvolger daarentegen liet zich al in 1939 positief uit over de prestaties van met name Jan Lambrichs. De eerste Nederlander die in de Tour de France een eindklassering bij de eerste tien wist te bewerkstelligen werd de hemel in geprezen. Goddet schreef zelfs dat als de Limburger beter begeleid was geweest een plaatsje op het erepodium tot de mogelijkheden had behoord.

De Tour van 1940 was al voorbereid, maar de kans dat die doorgang zou vinden was klein. Na de Duitse inval volgden enkele weken van militaire strijd tot er op 16 juni een wapenstilstand werd getekend en de Duitsers in het grootste deel van Frankrijk de macht overnamen. Een kleiner deel werd onder leiding van de collaborerende Vichy-regering van maarschalk Pétain tot vrije zone verklaard. Er waren nu in feite twee Frankrijken. Hoewel de Duitsers er bij *L'Auto* op aandrongen de Tour door te laten gaan, weigerden Goddet en zijn medewerkers de organisatie op zich te nemen. Dat lijkt een prijzenswaardig principieel gebaar, maar het waren meer praktische redenen die hen tot de weigering deed besluiten. Ze hadden er namelijk geen enkel probleem mee om hun werkzaamheden voor de krant onder supervisie van de Duitse bezetter voort te zetten. *L'Auto* is gedurende de gehele bezetting blijven verschijnen. Behalve

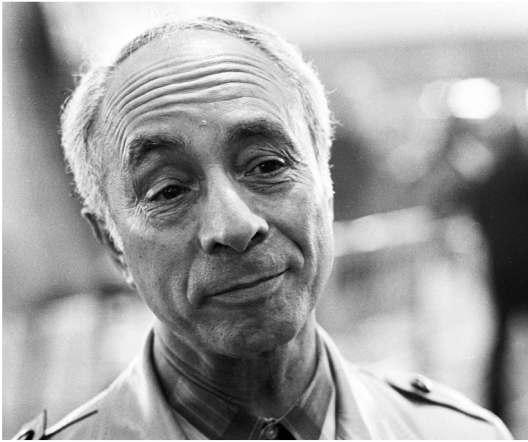


sport werd er ook ander nieuws in opgenomen, dat door de Duitse hoofdredacteur werd gedictieerd. Na de bevrijding van Frankrijk in juni 1944 werden de eigendommen van de krant door de Franse staat geconfisqueerd. *L'Auto* kreeg wegens collaboratie en het ondermijnen van de Franse moraal een verschijningsverbod opgelegd. Ook de licentie van de internationale wielerveding om de Ronde van Frankrijk te kunnen organiseren kwam in handen van de staat. Frankrijk was zwaar gehavend uit de Tweede Wereldoorlog gekomen en de vraag luidde of na die verschrikkelijke oorlog het Franse volk nog wel zat te wachten op een internationaal wielerevenement nu de verhoudingen in Europa zo waren veranderd? De tijd zou het leren.

2 - Goddet en Lévitán, een paar apart

In 1945 en 1946 lag Frankrijk nog zo in puin dat de organisatie van de 34ste editie van de Tour de France onmogelijk was. In 1947 moest de Tour echter koste wat kost doorgang vinden, want net als de Duitsers in 1940 vond de Franse regering dat de Tour bij de bevolking de aandacht kon afleiden van de trieste dagelijkse realiteit. Het scenario van de tot in alle details voorbereide Tour van 1940 was echter tijdens de oorlogsjaren spoorloos verdwenen. Het zou waarschijnlijk onbruikbaar zijn geweest, omdat er nogal wat aangepast had moeten worden. Diverse steden hadden het geld niet meer om een aankomst te organiseren en ook het deelnemersveld moest opgeschoond worden, omdat de oorlog ook in de rennersgelederen niet ongemerkt voorbij was gegaan.

Jacques Goddet (1905-2000) werd de organisatie vanwege zijn dubieuze oorlogsverleden eigenlijk niet gegund, maar men kon echter moeilijk om de man heen. Alle ervaring en expertise om een dergelijk groot evenement te organiseren behoorden hem en zijn staf toe. Er was echter geen krant meer om als hoofdsponsor de verantwoordelijkheid te nemen. *L'Auto* had het verschijningsverbod niet overleefd en vanuit de linkerzijde van het parlement was de roep groot om ook Goddet voorgoed buitenspel te zetten. Iedereen wilde dat de Tour terug zou komen, maar wie moest die dan organiseren? Er meldde zich een consortium van kranten dat het wel wilde proberen. De regering had echter een voorkeur voor Goddet vanwege het in ruim dertig jaar Tourorganisatie opgebouwde netwerk dat hem ten dienste zou staan. Ze hielpen hem achter de schermen met de oprichting van een nieuwe sportkrant en met *L'Équipe* stelde de opvolger van Henri Desgrange zijn kandidatuur. De regering zou de beslissing nemen nadat de twee kandidaten een proeve van bekwaamheid hadden afgelegd. Beide partijen moesten in 1946 een kortstondig wielerevenement met maximaal vijf etappes organiseren. Het consortium met dagblad *Ce Soir* als penvoerder organiseerde La Ronde de France, een rittenkoers met vijf etappes tussen Bordeaux en Grenoble waaraan fabrieksteams deelnamen. *L'Équipe* organiseerde samen met de Parijse krant *Le Parisien Libéré* een etappekoers van Monaco naar Parijs, die La Course du Tour de France werd genoemd. Er stonden een Franse nationale ploeg, vijf Franse regionale ploegen en enkele buitenlandse teams, waaronder een Nederlandse, aan de start. Door die Franse regioploegen reden uit iedere Franse streek renners mee en leek de rittenkoers veel meer op een echte Tour de France dan waar de concurrentie mee kwam. Bovendien was de organisatie in vertrouwde handen.



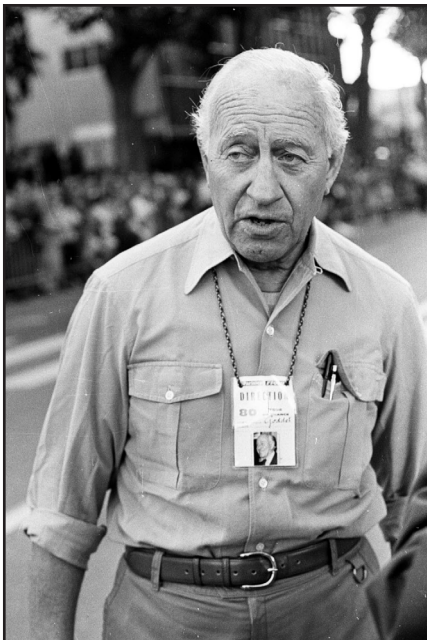
Het werd een eclatante overwinning voor Goddet en de licentie van de UCI om de Tour te mogen organiseren werd aan hem overgedragen. Er was echter nog een probleem. De maar net opgerichte sportkrant had niet de middelen om de organisatie alleen te kunnen financieren. De samenwerking met *Le Parisien Libéré* was echter goed bevallen en de krant, die hoofdzakelijk in de machtige hoofdstad werd gelezen, trad toe tot de organisatie van de Tour de France. Redacteur Félix Levitan (1911-2007) nam namens zijn krant zitting in de directie van La Société du Tour de France. Aanvankelijk als financieel directeur, maar later zou deze geslepen zakenman zich ook nadrukkelijk met het sportieve beleid gaan bemoeien. De uitgever van *Le Parisien Libéré* was Emilién Amaury. Diens zoon Philippe zou later het bedrijf van zijn vader groot maken en zijn expansiedrift leidde onder andere tot de oprichting van de ASO (Amaury Sport Organisation), heden ten dage verantwoordelijk voor de organisatie van tal van grote sportevenementen, waaronder de Tour de France.

De basis voor de huidige organisatie is dus al in 1947 gelegd. Alle Fransen waren opgetogen toen op 25 juni van dat jaar in Parijs de Tour de France na zeven jaar onderbreking weer van start ging. Het werd een groot sportief succes dat pas op de laatste dag beslist werd. Met een Fransman als winnaar, de comeback had niet mooier gekund. Jacques Goddet en Félix Levitan, de directeuren van La Société du Tour de France die tot ver in de jaren tachtig aan het roer hebben gestaan, konden dik tevreden zijn.

In 1987 werd Levitan na veertig jaar vrij onverwacht door de ASO ontslagen. Niet vanwege zijn leeftijd (76), maar omdat hij door Philippe Amaury werd verdacht van financiële malversaties. Een jaar later ging de tachtigjarige Goddet gewoon met pensioen, terwijl die er toch ook van moet hebben geweten, tenminste als de verdenkingen van Amaury juist zijn. Het moet een hard gelag zijn geweest voor de man die de Tour tientallen jaren als een dictator had

geleid, toen hij op een ochtend op zijn kantoor kwam en ontdekte dat de sloten verwisseld waren en zijn rijk voorbij was. Hij trok zich terug in zijn vakantiehuis aan de Côte d'Azur en heeft zich nog slechts één maal in de Tour laten zien.

In tegenstelling tot Desgrange hebben de twee directeuren de Nederlandse renners soms behoorlijk in de wielen gereden. Zo was Lévitán er in 1966 verantwoordelijk voor dat Jan Janssen de Tourzege ontging. Medeverantwortelijk, want Janssen zelf vindt dat hijzelf de hoofdschuldige was. Als gele truidrager had hij op enkele dagen van Parijs met zijn ploeg voorin het peloton de koers moeten controleren. In plaats daarvan zat hij achterin te lummelen en had niet in de gaten dat Lucien Aimar, zijn grootste concurrent, was ontsnapt om hem definitief uit het geel te rijden. Lévitán heeft Aimar echter flink geholpen. Als koersdirecteur zag hij zijn landgenoot ontsnappen, juist op het moment dat de Tourradio om onverklaarbare redenen stilviel. Hij kan daar zelf de hand in hebben gehad, maar ook als dat niet zo zou zijn, dan heeft hij toch boter op zijn hoofd omdat hij de ontsnapping van Aimar niet op een andere manier direct in de karavaan bekend heeft gemaakt. Toen Janssen het na vele minuten radiostilte in de gaten kreeg, was het te laat en was Aimar niet meer te achterhalen. Jaren na zijn ontslag heeft Lévitán zijn wandaad in een interview zelfs met enige trots alsnog opgebiecht. In 1977 is ook Hennie Kuiper een Tourzege door de neus geboord. Kuipertje stond op enkele dagen van Parijs nog tweede in het klassement, slechts acht seconden achter Bernard Thévenet. Een tijdrit van vijftig kilometer in Dijon, twee dagen voor het einde, moest de beslissing brengen. De kleine Tukker verloor nipt, maar pas vele jaren later werd bekend dat Thévenet tot zijn strot toe vol zat met cortisonen, toen de Fransman het zelf opbiechtte. Waarom dat in 1977 niet is ontdekt is een raadsel, dat Félix Lévitán wellicht had kunnen ontsluiëren.



Jacques Goddet, rechts met Hennie Kuiper

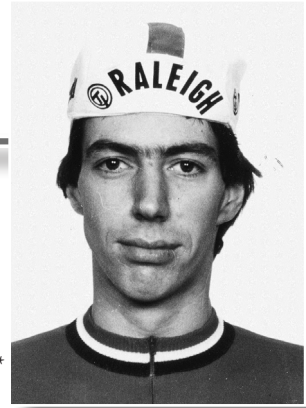


Johan van der Velde

* Rijsbergen, 12-12-1956

Tourresultaten

- 1979: 14e op 59'13" na winnaar Bernard Hinault (Fr).
 1980: 12e op 25'28" na winnaar Joop Zoetemelk (Ned).*
 1981: 12e op 29'46" na winnaar Bernard Hinault (Fr) – 2 etappezeges.
 1982: 3e op 8'59" na winnaar Bernard Hinault (Fr).
 1983: opgave in de achttiende rit.
 1986: 52e op 1u37'55" na winnaar Greg LeMond (VS) – 1 etappezege.**
 * Winnaar van het Jongerenklassement.
 ** Johan van der Velde droeg in 1986 twee dagen de gele trui.



“Ik schoot met m'n hand van het stuur af, dat kwam door mijn stijl van klimmen. Altijd op de pedalen met korte periodes in het zadel, altijd trekken en douwen. Op een gegeven moment wilde ik uit zittende positie in een vloeiende beweging weer gaan staan en m'n handen gelijk op de remgrepen leggen. Maar die waren nat van het zweet, toen gleed één hand weg en verloor ik mijn evenwicht. Achteraf is er natuurlijk niks aan de hand geweest. Joop had niks gebroken, de situatie was snel hersteld, maar het was heel vervelend. Na afloop ben ik naar Joop toegegaan en die zei: ‘Ach joh, dat kan toch iedereen gebeuren.’ Hij maakte er helemaal geen punt van. Post heeft ook niks gezegd, niet dat ik me kan herinneren. Ik ben blij dat het goed is afgelopen, want als hij daardoor de Tour had verloren, had ik beter naar de Noordpool kunnen verhuizen.”

Het incident in de zestiende etappe van de Tour van 1980 zal Johan van der Velde altijd blijven achtervolgen. Terwijl hij in Italië nog altijd een held is, is hij in eigen land, waar iedereen de beelden al vele malen heeft gezien, voor velen de schlemiel die de in het geel gestoken Joop Zoetemelk deed vallen. Zoetemelk was bezig de Tour te winnen en heel Nederland stond op zijn kop. Dat hij die uiteindelijk toch heeft gewonnen, dankt hij voor een niet gering deel aan diezelfde Johan van der Velde, die in die bewuste etappe in de Alpen misschien wel de beste dag van zijn carrière beleefde.

“Het was in de beklimming van de Pra Loup. Er lagen twee man voorop, maar in de groep daarachter ging het die dag om de Tourzege. Joop zat erbij en al zijn concurrenten in het klassement ook. Kuiper, Agostinho, Martin, Alban, De Muynck, ze wachtten op een zwak moment van Joop. Ik geloof dat ik drie cols op kop heb gereden van onderen naar boven. Ik had superbenen die dag en kreeg er een enorme kick van dat ik zo veel voor Joop kon betekenen. Toen ik veertien was zag ik hem voor het eerst rijden op de televisie en nu tien jaar later zat hij in mijn wiel om in een zetel naar de Tourzege te worden gebracht. Hoho, riepen ze achter me. In een bocht keek ik om en zag De Muynck lossen, toen Agostinho en daarna wapperden er nog een paar af. Ik dacht: Jezus Johan, wat ben je aan het doen? Ho Johan, riep ook Joop, maar ik was niet te stuiten, ik was ze allemaal aan het slopen en Joop in de gele trui hoefde alleen maar aan te klampen. Ik was in een euforie, een geluksgevoel dat direct verdween toen hij

viel. Ik kneep natuurlijk in de remmen om hem te helpen, maar de rest van de kopgroep bleef rustig door klimmen. Er was er niet één die het tempo verhoogde om Joop voorgoed kwijt te spelen. Dat konden ze niet meer, ik had ze gesloopt”, aldus Johan van der Velde in 2005.

Er is nooit meer over gesproken tussen de twee hoofdrolspelers van dit incident. Zo gaan kopmannen en knechten immers met elkaar om. De knecht wordt betaald om de kopman van dienst te zijn en op de kopman rust dan de plicht om het karwei af te maken. Toch heeft Johan zijn dank gekregen. Zes dagen later in Parijs was er 's avonds een banket in het hotel waar de Raleigh-ploeg met vrouwen en enkele genodigden verbleef. Er werd uitgebreid getafeld, er werd gespeecht door onder meer minister-president Dries van Agt en ook Joop Zoetemelk liet weten de ploeg veel dank verschuldigd te zijn. Toen alle gangen naar binnen waren gewerkt en de champagne rijkelijk had gevloeid, werd een grote taart binnengebracht. Zo'n hoge toren, gebouwd van luchtige soesjes en overgoten met chocola en caramél. Zoetemelk woonde al zo lang in Frankrijk dat hij wist hoe zo'n gevaarte moest worden aangesneden en aangezien het zijn feestje was, nam hij die taak als vanzelfsprekend op zich. Hij sneed enkele porties af en legde de eerste voorzichtig op een schoteltje. Deed er een vorkje bij en liep er vervolgens mee naar Johan van der Velde aan de andere kant van de zaal om het aan hem te overhandigen. De twee keken elkaar enkele seconden aan en het bezorgde Johan kippenvel. “Joop zei nooit veel, maar met dit gebaar zei hij alles”, herinnert hij zich nog steeds.

Johan had de kwaliteiten om zelf de Tour te winnen. Hij was een sterke rouleur, een geweldige klimmer en in de Raleigh-ploeg een van de betere tijdrijders. Althans in de ploegentijdritten. Individueel kwam hij tegen het horloge tekort, omdat hij in zijn eentje de concentratie niet kon opbrengen om tientallen kilometers lang een verschroeiend tempo te blijven rijden. Helaas paste zijn soms wankelmoedige karakter niet bij zijn geweldige fysiek. Hij was iemand die leiding nodig had en bevestiging van zijn kunnen. Ondanks zijn grote kwaliteiten was hij altijd onzeker en bang niet aardig te worden gevonden. Onder goede leiding was hij op zijn best. Rini Wagtmans, zijn mentor in de jeugdruangen en de amateurs, en Peter Post bij de Raleigh-ploeg hadden hem goed onder controle. Ook thuis waren er lang geen problemen, nadat hij in 1978 met Josée Craens was getrouwd, een Belgisch meisje uit Zondereigen, een dorpje net over de grens. Zij wist na verloop van tijd precies hoe ze hem aan moest pakken. Dat was niet altijd makkelijk en toen ze eenmaal drie kinderen had, heeft ze menigmaal verzucht dat het er in feite vier waren en dat Johan als oudste voor de meeste problemen zorgde.

Johannes Petrus Maria van der Velde was het oudste kind in het gezin van een eenvoudige loonwerker, die later bouwvakker werd toen daar meer in te verdienen was. Na hem werden er nog vijf kinderen geboren, drie jongens en twee meisjes. Het hadden totaal zeven kinderen moeten zijn, want er kwam ook nog een jongetje ter wereld dat maar een paar dagen heeft geleefd. Vader was in wezen een goede vent, maar kon dat maar moeilijk uiten. Moeder daarentegen was een warme persoonlijkheid, een moederkloek voor wie niets teveel was als het haar zestal betrof. Het gezin woonde in Oekel, een buurtschap binnen de gemeentegrenzen van het dorp Rijsbergen, vrijwel op de grens met België. Bij de woning lag een stukje land dat van opa Van der Velde was geërfd, waarop de vader van Johan een varkensmesterij bestierde. Als bijverdienste, waarvoor hem meestal de tijd ontbrak toen hij als bouwvakker in Rotterdam werkte en bij het krieken van de dag door een busje werd opgehaald om pas aan het eind

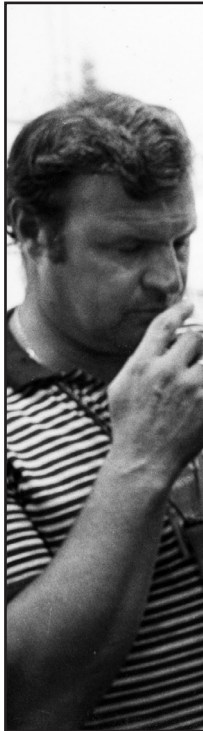
van de middag in Oekel terug te keren. Zo werden de biggen de verantwoording van Johan en de rest van de kinderen, want iedereen vond het in die tijd normaal dat het nageslacht een handje toestak zodra het kon lopen.

Johan leverde als oudste het merendeel van het werk. Dat deed hij goed, maar er kon bij vader maar zelden een complimentje of schouderklopje af. Wel was er altijd commentaar als hij iets fout had gedaan. Ook omdat hij op school geen uitblinker was, ontwikkelde de wat slungelachtige puber een laag zelfbeeld. Hij droomde ervan ooit zijn ouders met een bijzondere prestatie te verrassen. Op school zou dat nooit gebeuren. Wel behaalde hij op zijn zestiende het diploma van de lts. Als timmerman in de bouw zou hij het geleerde enkele jaren in praktijk brengen, om daarna opgeslokt te worden door het wielrennen.

Hij was negen jaar toen hij in de ban raakte van de Tour en de wielersport. Dat kwam door Keesje Haast, een dorpsgenoot die in de Tour van 1965 geweldig reed. Haast rukte in de bergen op naar de vijfde plaats in het klassement om daarna na een zware val uit de Tour te verdwijnen. Johan zat net als alle andere Rijsbergenaren met zijn kop in de televisie om maar niets te missen en juichte en hilde al naar gelang de lotgevallen van kleine Kees. Johan wist ergens een racestuur te bemachtigen en nadat die schat op zijn jongensfiets was gemonteerd, roste hij door de straten van Oekel. Een jaar later had de dorpsmid een Flandria-frame te koop en met een paar koerswielen werd de racefiets compleet gemaakt en kon Johan zich als lid melden bij de wielervereniging in Zundert. In Roosendaal ging vervolgens de carrière van Johan van der Velde officieel van start ging. Het kwam niet in de krant, want hij werd maar liefst drie keer gedubbeld. Kort daarna volgde de eerste thuiswedstrijd in De Hel van Oekel. Een rondje om de buurtschap met een paar echte kasseistroken. De hele familie stond langs de kant om te zien of ons Johan dit maal wel in de groep wist te blijven. Het lukte.

Zijn zelfvertrouwen kreeg daardoor een enorme push en vanaf die dag werd wielrennen het belangrijkste in zijn leven. De familie leefde enthousiast mee en ging steeds voltallig mee naar de koers. Moeder en de broertjes en zusjes moedigden hem elke ronde luidkeels aan, maar vader stond er altijd wat stilletjes bij. Geen woord van afkeuring, maar ook geen enkel compliment voor de prestaties van zijn zoon. Johan heeft pas later begrepen dat zijn vader beretrots op hem was, maar moeite had zijn gevoelens te uiten. Johan moest het doen met de waardering van anderen, want hij had veel talent. Zijn ontwikkeling ging razendsnel en al spoedig kwamen de eerste overwinningen. Er was elk weekend koers en het hechte gezin beleefde enkele mooie jaren, waarover in de familiesfeer nog vaak wordt gepraat.

Ook Rini Wagtmans koestert mooie herinneringen aan de beginjaren van Johan. Ze ontmoeten elkaar voor het eerst in 1972. Johan was toen zestien, fietste bij de junioren en Rini was ploegleider van de Union-ploeg met voornamelijk West-Brabantse renners. De stijl van rijden en het fanatisme van de jongen spraken de latere bondscoach aan. Johan was nog te jong voor de Union-ploeg, maar voor ieder beroep bestaat er naast de praktijk ook zoiets als theorie. Johan zat twee keer in de week in de schoolbank bij meester Wagtmans om alles in zich op te zuigen over het vak van beroepswielrenner. Toen hij achttien was, werd hij amateur en door zijn mentor opgenomen in diens ploeg. Het eerste jaar was er om te leren en in het tweede kwamen inderdaad de overwinningen, zoals Wagtmans had voorspeld. Toen hij zijn eerste



zege binnenhaalde, belde hij direct enthousiast naar Sint Willebrord. Rini feliciteerde hem, maar liet direct weten dat hij vandaag weliswaar in de belangstelling stond, maar morgen al weer vergeten kon zijn als hij zijn succes niet kon herhalen. Van een overwinning genieten prima, maar niet te lang. Morgen is er weer een dag. Wagtmans hield hem kort, gunde hem geen tijd om zich te vervelen en zag tot zijn genoegen dat zijn pupil uitgroeide tot een van de beste amateurs van de wereld. Dat bewees Johan onder meer in de Tour de l'Avenir, waar hem alleen door pech op het beslissende moment de eindzege ontging. Door die glansrijke tweede plaats was ook de belangstelling van Peter Post gewekt. Op advies van Wagtmans bleef Johan echter nog een jaartje amateur. De voormalige topwielrenner was niet bang dat zijn pupil het fysiek niet aan zou kunnen, maar wel dat de jongen er mentaal nog niet klaar voor was om die keiharde wereld binnen te stappen. Een jaar later was Post nog net zo geïnteresseerd en in 1978 debuteerde Johan van der Velde op 22-jarige leeftijd bij de beroepsrenners.

En hoe. Het is zelden voorgekomen dat een eerstejaars prof direct drie etappekoersen met een sterk deelnemersveld wint. Eerst de Ronde van Romandië, toen de Ronde van Engeland (The Milk Race) en tenslotte de Ronde van Nederland. Iedereen sloot het jonge talent in de armen. Hij was populair en vooral zijn jongensachtige voorkomen vertederde iedereen. De wereld lag voor hem open. Er volgden jaren van grote successen en in 1982 maakte hij de voorspelling van Rini Wagtmans waar, toen hij met Bernard Hinault en Joop Zoetemelk op het erepodium stond van de Tour de France. Hij had het goed naar zijn zin bij Raleigh, verdiende veel geld, had een grote supportersschare en betrok in Oekel met zijn Josée een fraaie bungalow.



Hij was gedisciplineerd en voor de volle honderd procent met zijn vak bezig, omdat hij het bij de strenge Post niet in zijn hoofd haalde de teugels te laten vieren. Hij was van meet af aan een belangrijke steunpil- laar voor de ploeg en Post wist intu- itief precies hoe hij met deze jongen moest omgaan. Voor Johan was het woord van zijn ploegleider wet, terwijl hij ook goed lag bij de ren- ners. Tijdens het trainingskamp aan het begin van zijn eerste seizoen bij Raleigh werd hij uitgetest en door Raas c.s. in orde bevonden. Zelfs bij het zuipen gaf hij geen krimp en toonde hij zich one of the boys, always willing to bend an elbow. De wens om aardig gevonden te worden werkt niet altijd in iemands voordeel, maar het helpt wel om snel in een nieuwe omgeving geac- cepteerd te worden.

In de wintermaanden als Post niet in de buurt was, onderhield hij zijn conditie door te gaan crossen. Maar 's avonds is het donker in het koude bos, terwijl in de cafés de kachel brandt en de lampjes branden. Met zijn maatje Wies van Dongen junior, een renner uit de buurt, zocht hij graag de gezelligheid op en in zo'n Brabants café is het dan al gauw een wedstrijd bier drinken, waar Johan zich niet onbetuigd in liet. Er hingen altijd wat vage figuren om hem heen, want wie rondjes geeft kan in de kroeg op veel vriendschap rekenen. Johan kreeg er niet gauw genoeg van. Ondanks al dat gedonderjaag stond hij er echter plichtsgetrouw zodra het weer tijd was voor de koers. Talentvol, dienstbaar, altijd gemotiveerd en nooit zeurend konden Post en de kopmannen op hem rekenen. Hij had het naar zijn zin en het had wat hem betreft nog vele jaren zo mogen doorgaan.

In de zes jaar dat Johan van der Velde voor Raleigh heeft gereden heeft hij een mooie erelijst bij elkaar gefietst. Zo won hij behalve de al genoemde ritten ook de Dauphiné Libéré, de Zwitserse klassieker Het Kampioenschap van Zürich, pakte twee maal de Nederlandse titel en schreef twee ritten en het jongerenklassement in de Tour de France op zijn naam en zegevierde in een hele rits minder aansprekende wedstrijden. Behalve zijn derde plaats in de Tour van 1982 eindigde hij nog twee keer als twaalfde en een keer als veertiende in La Grande Boucle. Zijn matige tijdrijden en het feit dat hij in iedere Tour wel een mindere dag had, hebben meer succes in de belangrijkste wedstrijd van het jaar in de weg gestaan. De mooiste en meest aansprekende overwinning in zijn carrière is ongetwijfeld in 1981 die in Luik-Bastenaken-Luik geweest. Het waren barre weersomstandigheden en slechts 25 renners bereikten de finish. Op de Boulevard de la Sauvenière klopte Johan zijn medevluchter Joseph Fuchs in de eindsprint. De rest van het veld was ver uiteengeslagen en de laatste renner passeerde de finish pas 24 minuten nadat Johan er over heen was gegaan. De vreugde over zijn prestatie was van korte duur, want een maand later werd bekendgemaakt dat in de plas van de winnaar sporen van een spierversterkend middel waren aangetroffen. Hij moest duizend Zwitserse francs aan boete betalen en kreeg een voorwaardelijke schorsing van een maand opgelegd. Hij reageerde er nogal laconiek op, mede omdat er door de pers weinig aandacht aan werd besteed. Hij noemde het een bedrijfsongevalletje, omdat hij door een slechte voorbereiding op advies van derden iets had genomen wat hij nooit eerder had gedaan. Hij had zich niet in staat geacht de Waalse klassieker te kunnen uitrijden en er helemaal niet op gerekend weer een van die bijzondere dagen te beleven waarin de benen super waren en alles lukte.

In 1983 viel de Raleigh-ploeg uit elkaar en de renners splitsten zich in twee kampen. Behalve uitzonderingen als Knetemann en Van der Velde waren ze voor Raas of voor Post. Sportief gezien had Johan het liefst voor Raas gekozen, maar hij vond dat hij dat tegenover Post niet kon maken. Er was voor hem echter een alternatief en daarom hoefde hij niet te kiezen. Bij een Italiaanse ploeg kon hij veel meer verdienen en de Italiaanse wielercultuur was in die tijd het walhalla. Hij kon uit meerdere aanbiedingen kiezen, maar koos voor Metauro Mobili. Dat was namelijk de ploeg van Frits Pirard, een profrenner uit Breda met wie hij wel eens trainde.

Hij vertrok in goede harmonie bij Post om ver van huis voor het eerst in zijn leven op eigen benen te moeten staan. Het viel niet mee, want hij was maanden achtereen ver van huis en het wakend oog van Josée. Een type als Johan gaat zich dan al snel vervelen. Op een hotelkamer kwamen de muren op hem af en hij ging op zoek naar gezelligheid, want Johan heeft het liefst

altijd mensen om zich heen. Sportief beleefde hij een aantal mooie jaren met grote successen. Hij ontdekte andere facetten aan zijn flonkerend talent en ontwikkelde zich in korte tijd tot een prijsrijder, die drie maal het puntenklassement in de Giro d'Italia wist te winnen.

Hij had het als renner naar zijn zin, werd door zijn collega's gewaardeerd, hoewel die zich wel eens verbaasden over zijn beroepsinstelling. Ze merkten niets van de discipline die zo spreekwoordelijk was voor de Raleigh-ploeg. Buiten de koers was Johan niet altijd serieus en in de koers waren zijn prestaties wisselvallig. Behalve in de Ronde van Italië, want dan was er de regelmaat van een grote ronde waarin drie weken aaneen gepresteerd moest worden. In 1985 won hij voor de eerste keer het puntenklassement van de Giro. Zijn ploeg was te zwak om voor het klassement te rijden en dus moesten andere bronnen van inkomsten worden nagestreefd. Behalve in de bergen kon hij ook op het vlakke goed uit de voeten en sprintte hij steeds mee voor de dagprijzen. Omdat hij als klimmer ook in de bergetappes in de voorste gelederen streed, werd hem op een dag tot zijn verbazing de paarse trui van het puntenklassement aangetrokken, een kleinood dat hij tot en met de laatste etappe wist te behouden.

Als mens was hij minder gelukkig in Italië. Hij miste het thuisfront met Josée en de in oktober 1985 geboren tweeling. Hij was bij de bevalling geweest, waarna zijn langdurige afwezigheid tijdens het volgende seizoen een nog grotere rol ging spelen. Hij wilde niet meer zo ver van huis. In februari 1986 liet hij Peter Post bij een toevallige ontmoeting weten spijt te hebben van zijn overstap naar een Italiaanse ploeg. Hoewel renners die bij hem weg zijn gegaan bijna zonder uitzondering kennis maakten met de rancuneuze kant van Post, maakte de ploegbaas voor Johan een uitzondering. Hij had een zwak voor die jongen en als die spijt betuigde, wie was hij dan om een terugkomst in de weg te staan. Zo ging Johan alsnog een verbintenis aan met de Panasonic-ploeg. Hij won een rit in de Ronde van Italië en een maand later ook een etappe in de Tour de France, met als consequentie dat hij ook de gele trui voor twee dagen mocht aantrekken. Maar het klikte niet meer met Post. Net als jongens die na anderhalf jaar militaire dienstplicht het ouderlijk gezag zijn ontgroeid, ging de straffe leiding van de keiharde ploegleider knellen en aan het eind van het seizoen namen de heren, beide zonder spijt, afscheid van elkaar.

Johan tekende in 1987 voor twee jaar bij GIS, een Italiaanse ijsfabrikant. Hij moest zich in februari melden voor een trainingskamp net in de week dat thuis het derde kind werd verwacht. Dat hij dit keer niet bij de bevalling kon zijn, deed pijn. Ze hadden hem al eens naar huis laten gaan om op de dag dat Josée was uitgerekend bij haar te zijn, maar die datum werd ruim overschreden. De boreling maakte geen aanstalten en na dagen van wachten nam Johan het besluit om terug naar het trainingskamp te gaan. Daar durfde hij niet voor een tweede keer verlof te vragen, wat hij zichzelf achteraf behoorlijk kwalijk nam.

Etappewinst in de Ronde van Zwitserland, twee bergritten in de Giro en andermaal het puntenklassement waren zijn sportieve wraak op zijn eigen labbekakkerigheid. Hij was populair in Italië, voor de start van een koers zwermden de tifosi om hem heen en zijn collega's liepen met hem weg. Hij verdiende veel geld voor de ploeg, had zich een vedettestatus kunnen laten aanleunen, maar was nooit te beroerd om in dienst van zijn ploeggenoten te rijden als dat zo uitkwam.



De legendarische doortocht van Van der Velde over de Passo di Gavia, 5 juni 1988

Op 5 juni 1988 werd hij tijdens de Giro zelfs een legende in het wielergekke Italië. Die dag moest de karavaan de Passo di Gavia over, een Alpenreus in Lombardije waar het ontzettend kan spoken. In de startplaats Chiesa Valmalenco was het die ochtend bij de start behoorlijk fris. De weersverwachtingen waren niet best. Er werd sneeuw voorspeld in de bergen met temperaturen onder het vriespunt. De renners waren dan ook dik ingepakt en op alles voorbereid toen het startschot klonk. Johan had de opdracht die dag eens op avontuur te gaan, want de ploeg had nog nauwelijks iets verdiend en dat was aan de stemming aan tafel goed te merken. In de aanloop naar de eerste klim brak het zonnetje door en Johan ontdeed zich van zijn warme jack en beenstukken. Blootshoofds in zijn paarse puntentruï met korte mouwen koos hij de ruimte. Er waren vanuit het vertrek al vijf man ontsnapt, maar hij achterhaalde ze snel. De benen voelden goed en hij was lekker warm gedraaid toen het in de beklimming van de Gavia ijsdruppels begon te regenen. Het werd kouder en kouder en al spoedig trokken zijn bandjes smalle sporen in de vers gevallen sneeuw. Door de inspanning bleef hij lang op temperatuur, maar naarmate hij hoger kwam kreeg de ijzige kou vat op hem. Als eerste bereikte hij de top en begon als een zombie aan de afdaling. Met een keppeltje van bevroren sneeuw op zijn hoofd en witte vlokken aan zijn wimpers zag hij zijn ploegleider over het hoofd, die even over de top met warme kleren en hete koffie stond te wachten. Johan had het al vreselijk koud, maar kreeg het door de snelheid van het dalen nog veel kouder. Tot op het bot verkild ging het verder en het jack dat hij van iemand kreeg aangereikt kwam te laat, want het rillen hield niet meer op. Plotseling passeerden hem twee renners, Andy Hampsten en Erik Breukink, die om de eindzege van de Giro streden. Er gingen nog meer renners voorbij, maar hij kon niet meer aanpakken. Met de grootste moeite laveerde hij zijn fiets door de bochten, vaak met de voeten aan de grond omdat zijn vingers niet meer in staat waren in de remmen te knijpen.

Hij kon niets meer, onderkoeld als hij was. In een slakkengang modderde hij voort. Stoppen was echter geen optie want hij zou ter plekke zijn bevroren. Even verder stond, als was het een oase in de woestijn, langs de kant van de weg een busje met draaiende motor en beslagen ramen. Een wagen van een concurrerende ploeg. Hij stapte af, zag dat de schuifdeur openging en een hand hem uitnodigend wenkte. Binnen zaten enkele van de renners die hem eerder gepasseerd waren en er was nog net een plaatsje voor de verschrikkelijke sneeuwman in de paarse puntentruï. De aanjager blies warme lucht en langzaam begonnen zijn handen, armen en benen te tintelen. Dat deed aanvankelijk verrekte zeer, maar het bloed begon weer te stromen en het ergste rillen hield op. Tientallen renners reden langs en in het busje werd geopperd dat ze zo weer konden aansluiten. Het hield op met sneeuwen en de voorbijrijdende coureurs hadden zo te zien ook met een auto gelift en dus vals gespeeld. De chauffeur bracht ze tot vlak bij de finish en vandaar reed Johan op bijna een uur achterstand over de meet. Tot opluchting van zijn ploegleider die zijn pupil niet meer had kunnen vinden en niet zonder reden vreesde dat zijn renner ergens in het ravijn lag. De foto van Johan, klimmend in die specifieke Van-der-Velde-stijl in een verschrikkelijke sneeuwjacht, haalde alle Italiaanse voorpagina's. *Giovanni, il uomo di Gavia*, luidde het onderschrift.

Ondanks zijn nieuwe roem werd 'de man van de Gavia' steeds ongelukkiger in Italië. De beroepsverplichtingen gingen steeds zwaarder wegen en hij leefde helemaal op als hij af en toe eens thuis was, met Alain en Danielle kon spelen en de baby het flesje kon geven. Met bloedend hart nam hij telkens afscheid van Josée. Terug in Italië waren er maagklachten en hyperventileerde hij door de stress. In de Giro kreeg hij onverwacht bezoek van oud-ploeggenoot Cees Priem en TVM-directeur Ad Bos, de sponsor van een nieuwe Nederlandse wielerploeg waarvan Priem ploegleider was. Ze wilden hem er graag bij hebben in de jonge ploeg met nog weinig aansprekende namen en hoopten dat ze met een beroemde coureur als Van der Velde voor grote wedstrijden zouden worden uitgenodigd. Johan tekende gretig in de overtuiging dat nu alles goed ging komen. Dat was echter ijdele hoop. Priem was geen Post, maar wel iemand die veel druk op hem uitoefende omdat hij aan Johan een flink deel van zijn budget kwijt was en rendement verwachtte. Maar Johan was niet meer de renner die Priem zich uit de Raleightijd herinnerde. Die jongensachtige slungel die keer op keer verbaasde had in zijn 33ste levensjaar veel aan kracht en vermogen ingeboet en er zat sleet op zijn ooit zo sterke lijf. De Brabander had bepaald niet als een asceet geleefd en dat eiste zijn tol. Maar het voornaamste was het gebrek aan motivatie om er nog vol voor te gaan. Om het toch te kunnen opbrengen elke dag weer flink te gaan trainen, greep Johan naar de amfetamine. Niet om te winnen, maar om als renner te overleven. Binnen de kortste keren was hij verslaafd aan die rotzooi, in een tijd dat de meeste renners al andere middelen gebruikten om beter te presteren.

Als de TVM-ploeg in 1989 aan de Ronde van Italië begint, is Johan van de partij. Hij is echter helemaal niet gemotiveerd, heeft conditioneel een behoorlijke achterstand en wil vanaf dag één alleen maar naar huis. Hij sleept zich door de eerste week, als een schim van wat hij eens was en zag de komst van de directie van TVM als een signaal dat er nog iets van hem werd verwacht. Na negen dagen streek de karavaan neer in Riccione aan de Adriatische kust, waar de volgende dag een tijdrif zou plaatsvinden. Tijdens de moeizame tocht van 37 kilometer ontstond in zijn gestresste brein het plannetje om na de finish direct naar het hotel te gaan, zijn spullen te pakken en ongezien te verdwijnen. Als een dief in de nacht weg uit de ronde

waarin hij zo veel succes had behaald. Ook weg van de tifosi die hem zo op handen droegen, weg van alles en iedereen die zo veel van hem verlangden. Hij kon niet meer, hij was niet meer de Giovanni die ze in hem zagen. Hij wilde rust, die hij alleen thuis bij Josée en de kinderen kon vinden. In zijn door heimwee getormenteerde geest zag hij echter een paar dingen over het hoofd. Bijvoorbeeld dat je als gerenommeerd renner niet zo maar kan verdwijnen.

Zijn voor iedereen raadselachtige vertrek ging een eigen leven leiden en het feit dat er drie Italianen aan de balie van het hotel verschenen en naar Giovanni van der Velde vroegen zorgde voor een geruchtenstroom die hoogst vermakelijk zou zijn, als het niet zo triest was. De maffia werd er bijgehaald en nog veel meer onzin werd verteld en geschreven. Johan was echter op weg naar huis, werd door Josée van het vliegveld in Brussel gehaald en wist ongezien via de achterdeur zijn huis te bereiken. Door de voordeur was niet mogelijk, want daar stond een legertje journalisten en fotografen te wachten. Hij belde direct met Rini Wagtmans voor raad. Die belegde een persconferentie met als belangrijkste mededeling dat al die maffiaverhalen onzin waren en Johan alleen maar overspannen was; bezweken voor de druk die een grote ronde als de Giro met zich meebrengt. Wagtmans en Josée hadden kort na afloop van de Giro een gesprek met Priem en Bos en het liep met een sisser af.

Eigenlijk had zijn wielercarrière hier moeten eindigen, maar hij vond via Wagtmans nog onderdak bij een ploeg. De proefperiode werd niet eens afgemaakt, waarna zijn mentor hem in Spanje onder de hoede bracht bij Albert Stofberg, een keiharde coach die met Mathieu Hermans en Erwin Nijboer succes had met Spaanse ploegen. Ook dat werd niks. Wagtmans praatte daarna een contractje los bij José De Cauwer, ploegleider bij Tulip, een Belgisch-Nederlandse formatie. De Cauwer stemde in, maar vertrouwde Van der Velde voor geen cent. Onder het mom van een conditietest liet hij Johan bij de universiteit van Gent testen op dopinggebruik. De uitslag bevestigde de vermoedens van de huidige VRT-wielercomentator. Uit onderzoek van bloed en urine werd onomstotelijk vastgesteld dat Johan een vrijwel dagelijkse gebruiker was van amfetamine. Wagtmans had ook moeten merken dat Johan verslaafd was, maar liefde maakt vaak blind. Rini had een zwak voor zijn voormalige pupil die hij zo graag wilde helpen en sloot zijn ogen voor de signalen die De Cauwer en anderen wel opvingen. Toen het eenmaal tot hem was doorgedrongen, probeerde Wagtmans Johan er van te overtuigen dat hij maar het beste kon stoppen en bood hem een baan aan als vertegenwoordiger in zijn bedrijf in sportkleding. Johan sloeg het aanbod af en verdween in een schimmige wereld.

Op 4 augustus werd hij vanwege zijn afscheid gehuldigd bij de Ronde van Ulvenhout. Amper een maand later werd hij voor het eerst door de politie aangehouden op verdenking van diefstal. Er zouden nog meer arrestaties volgen. Hij stond in een reeks van jaren vier maal voor de rechter en kwam er drie keer met milde straffen af. Hij beloofde steeds beterschap, meldde zich bij afkickklinieken, maar verviel telkens weer in zijn oude fout. Van het vele geld dat hij als toprenner had verdiend was al lang niets meer over. De bungalow werd verkocht, de dure auto's en alle uiterlijke kenmerken van rijkdom werden te gelde gemaakt. Een eenvoudig huurhuis in Breda werd de domicilie van de familie Van der Velde en Johan ging aan het werk in de Rotterdamse haven in de petrochemische industrie. Hard en vuil werk, maar het betaalde goed en de voormalige wielrenner kon zijn gezin weer geven waar het recht op had. Een goed en regelmatig inkomen, een dak boven het hoofd en veiligheid.

Maar de amfetaminen kon hij niet meer betalen en daarom ging hij uit stelen. Hij miste echter de handigheid en het raffinement van een gehaaide beroepsinbreker en liep regelmatig tegen de lamp. Na drie milde veroordelingen was het geduld van de rechter op. Johan werd tot anderhalf jaar detentie veroordeeld, uit te zitten in de koepelgevangenis van Breda. Een taakstrafe en een weekje in een ontwenningsskliniek hadden geen indruk op hem gemaakt, maar achttien maanden in een cel kwam wel hard aan. Het bracht hem tot inkeer en hij eiste van zichzelf dat het nu afgelopen moest zijn. Het werd de hoogste tijd dat hij zijn verantwoordelijkheid in het leven ging nemen, want hij had iets om voor te leven. Een lieve vrouw en drie kinderen. Josée had hem ondanks alles niet in de steek gelaten, het werd tijd om dat met dankbaarheid te betalen. Zijn gezin geloofde in hem, nu de buitenwereld nog.

Tijdens zijn verblijf in de koepel vond er in Zuid-Limburg in een fraai kasteel een bijzondere bijeenkomst plaats. Enkele vroegere collega's van de TI-Raleigh-ploeg hadden een reünie georganiseerd en vonden dat Johan daarbij niet mocht ontbreken. Daarom reed Peter Post naar Breda, vroeg de directeur te spreken en kreeg het voor elkaar dat Johan er een paar uurtjes bij mocht zijn. Hij zag er als een berg tegenop, want een confrontatie met al die oud-collega's, waarvan de meeste in het leven goed geslaagd waren, was moeilijker dan het beklimmen van de hoogste berg op een kinderfiets. Hij schaamde zich op voorhand kapot. Maar al die Raleigh-mannen verwelkomden hem hartelijk, deden niet moeilijk en dat was een geweldige morele opsteker. Het gaf zelfvertrouwen, want hij was afgekickt en vastbesloten nooit meer in de fout te gaan. Iedereen vond hem nog steeds aardig en Josée had hem niet laten vallen. Ze was wel spijkerhard voor hem, zoals ooit Peter Post dat was, want ze had door zijn toedoen moeilijke jaren beleefd. Ze waren alles kwijtgeraakt, het huis, de verdere bezittingen en hun status. Maar een type als Josée telt liever de zegeningen van de realiteit. Drie gezonde kinderen, een eenvoudig huis en een leven zonder deurwaarders en slapeloze nachten. En met Johan, het vierde kind waar ze zo veel mee te stellen had gehad, maar van wie ze nog steeds zielsveel hield. Meer hoefde ze niet.

Zo keerde Johan van der Velde in het normale leven terug. Met zijn zware werk in de petrochemie, lukte het hem voldoende geld te verdienen en een goede huisvader en opvoeder te worden. Hij begeleidde zijn zonen toen die ook wielrenner wilden worden. Ze hadden veel talent, maar lang niet zo veel als hun vader. Toen de kinderen op eigen benen konden staan, werd het tijd om met het zware werk te stoppen en in de montage te gaan werken van fabrieksinstallaties. Op zijn 57ste is hij nog aan iets nieuws begonnen door met een compagnon een programma hoogwaardige gezondheidsproducten in de markt te zetten. Daarnaast fietst hij nog veel, past regelmatig op zijn kleinzoon en begint in 2015 aan een nieuwe loopbaan als chauffeur van de bus van Roompot-Orange Cycling.

Dan zit hij weer in de ambiance van het profpeloton en komt veel vroegere collega's tegen. Ze begroeten Johan allemaal hartelijk, niet als de man van de Gavia maar als de man die als herboren uit het zwarte gat wist te klimmen. Alleen zij begrijpen wat daarvoor nodig is, want ze hebben allemaal de schaduwzijden van de wielersport aan den lijve ondervonden. Veel oud-wielrenners zijn de weg kwijtgeraakt. Vele voorgoed, een enkeling zoals Johan van der Velde vond echter de weg terug. Dat is een prestatie die oud-prof-wielrenners op waarde weten te schatten.