

Reisverslag Delft-Barcelona 2022 voor RTFC

Maarten Blokland, 15 november 2022

Hieronder kun je lezen over mijn fietstocht van Delft naar Barcelona. Ik heb er de volgende structuur in aangebracht: 1. samenvatting; 2. waarom; 3. route; 4. uitrusting; 5. ervaringen; 6. hoogtepunten en anecdotes; 7. kosten; 8. lessen en wat volgt. Het verhaaltje bij de foto's staat in paragraaf 6.

Een uitgebreid, dagelijks verslag met veel foto's kun je terugkijken op mijn Strava account. Dat account werd op Strava door een flinke groep RTFC-ers van dag tot dag gevolgd en van bemoedigend commentaar voorzien. Waarvoor bij dezen veel dank.

1. Samenvatting

Start vanuit Delft op 19 juli, aankomst in Barcelona op 12 augustus 2022: 25 dagen waarvan 22 op de fiets en 3 rustdagen. Van de 22 fietsdagen waren er 2 met Wilfried van Winden, 5 met mijn kinderen Puck en Marc en 2 met Jay Libove, een kennis uit Barcelona. De overige 13 fietsdagen waren solo.

De gebruikte fiets is een aluminium Cannondale Caad9. Voor de bagage gebruikte ik een 1-wielig fietskarretje. Overnachtingen waren een mix van hotels, B&Bs en campings.

De route heb ik uit een boekje van Paul Benjaminse. De gefietste afstand was 2,067 km en 15,046 hm; de rijtijd was 112u. De gemiddelden: 94km en 684hm per fietsdag. Per dag 5 uur op de fiets met een gemiddelde van 18.4 kpu.



Foto 1. De Maas

De ervaring was op veel manieren heel bijzonder. Belangrijkste misschien wel het prachtige weer, wel warm maar daar kan ik goed tegen. Vervolgens de ervaring van het lange onderweg zijn, dus niet in 2 uur in het vliegtuig er overheen, of in één dag per auto erlangs geraasd, maar in 22 dagen steeds een beetje opschuiven op de kaart en over rustige wegen al die verschillende landschappen en dorpen in je opnemen en ervan genieten.

Ik zou het zo nog een keer doen en niet zoveel anders: wel een andere bestemming, iets dikkere banden, minder bagage en meer camperen. En veel hetzelfde: racefiets, bagagekarretje, een fietsplan, gedetailleerde routeinformatie, 5 uur fietsen per dag, veel water drinken en op tijd een stevige lunch, 1 rustdag per week.

2. Waarom eigenlijk?

Eigenlijk vooral omdat het kon. Ik ben al wat ouder (geb. 1949) en met pensioen maar toch nog zo druk met werk dat de gedachte een maand lang te gaan fietsen nooit bij me op kwam. In het voorjaar 2022 zakte dat werk een beetje in, fietste ik vier dagen door Nederland met m'n zoon, en volgde ik een paar leeftijdgenoten die naar de bron van de rivier de Rijn in Zwitserland fietsten. En een paar jaar geleden fietste een bevriend Delfts echtpaar naar Barcelona waarover ze met veel enthousiasme vertelden. Sindsdien had ik een vaag plan dat ook een keer te doen. En tenslotte dacht ik 'nu kan ik het fysiek nog' hoewel dat nog moest blijken natuurlijk.

En waarom Barcelona? Dat lag voor de hand omdat we daar een appartement hebben waar we een flink aantal keren per jaar naartoe gaan. Meestal per vliegtuig en een enkele keer met de auto. Nog

nooit met de trein en al helemaal niet met de fiets. Het idee naar een vertrouwd adres te fietsen is heel prettig omdat het een 'thuis' is waar je na aankomst rustig kunt uitbollen.

3. Route

De route heb ik uit het boekje 'Onbegrensd Fietsen - van Amsterdam naar Barcelona' van Paul Benjaminse gehaald. Dat boekje op ½ A4 formaat bestaat uit 2 deeltjes in een ringband met daarin allerlei subroutes. Je kunt bijvoorbeeld kiezen voor een oostelijke route door het Rhonedal of een meer westelijke langs het Centraal Massief. De verschillende routes zijn gecodeerd en hebben ongeveer per 10km een genummerd detailkaartje, met het hoogteprofiel. In de boekjes staat ook wat historische en toeristische informatie en tips voor af te leggen bezoeken.

4. Uitrusting

De fiets die ik gebruikte is een aluminium Cannondale Caad9, die ik, met hulp van Sander Steenweg, in 2013 2^{de} hands aanschafte (Eur 750) om behalve de Pinarallo FP3 in Delft ook een fiets in Barcelona te hebben. De fiets is opgebouwd met Shimano Tiagra (3 voor: 30/50; 10 achter: 11/28); de wielen zijn Fulcrum Racing 5. Ik rijd er daar jaarlijks zo'n 1,500 km/ 20,000 hm mee. De fiets voldeed uitstekend gedurende deze tocht. Op het stuur had ik een fietskaarthouder (Ricksen & Kaul) gemon-teerd. Verder op de stang een ouderwets fietscomputertje om de die dag afgelegde kilometers in de gaten te houden, en Strava op de telefoon in de achterzak.



Foto 2. Verdun

Het bagagekarretje is een 'BoBo Carrier' dat ik dit jaar 2^{de} hands aanschafte. Het aluminium karretje weegt 4.5 kg en komt met een waterdichte bagagetas van 104 liter; dat laatste bleek ruim voldoende. Het karretje is inklapbaar en demontabel, past vervolgens met wiel en al in de bagagetas en die kan in het vliegtuig mee als gewone ruimbagage. Bij het beladen uittesten (+10kg) bleek dat ik mijn verzet één of twee tandjes lichter moest zetten en dat mijn snelheid ongeveer 20% terugviel. Ik ging daarom voor de fietstocht rekenen met een gemiddelde van 20kpu; dat bleek nog iets te optimistisch.

Ik had 3 bidons, 1 buitenband, 2 binnenbanden, een binnenbandje voor de bagagekar, pompje, kettingolie, een spuitbusje WD40, bandenwippers en een multitool bij me en dat bleek (gelukkig) toereikend. Ik heb wel onderweg 2 buitenbanden en 2 binnenbanden bijgekocht en had uiteindelijk nog 1 bidon over. Het leukrijden was steeds op onverharde wegen die meestal OK waren maar soms gewoon te slecht voor 23mm racebanden. Maar verder geen sores. Heb ik geluk gehad? Wellicht maar ik moet wel zeggen dat de fiets, hoewel op leeftijd, in topvorm was want al jaren goed onderhouden door Gabriel, de fietsenmaker om de hoek.

Qua bagage was ik afgegaan op een paklijst voor een lange afstands fietstocht die ik van een kennis kreeg. Daarbij kwamen in mijn geval nog de kampeerspullen. Het paste allemaal met gemak in de 'BoBo' tas, maar gedurende de reis heb ik toch het één en ander meegegeven aan de medefietsers. Elke kilo is er tenslotte één, en moet mee (naar boven) worden gesleept. Voorbeeld: pleisters én wondspray?, fietsshirt lange mouw én armpjes én een trui?; een lange fietsbroek én beentjes?; 3 of 2 of toch maar 1 setje fietskleding?; etc..

5. Ervaringen

Fietsen met Benjaminse: Voor de door mij gekozen route had ik de bijbehorende kaartjes uit de Benjaminse boekjes geknipt en per dag gesorteerd. De dagkaartjes - elk kaartje beslaat zo'n 10 km - gingen dan in de fietskaarthouder. De kaartjes zijn goed maar de aanwijzingen die erbij staan zijn niet altijd even duidelijk of up-to-date. En de kwaliteit van het wegdek is niet altijd goed aangegeven, waardoor je als racefietser soms op weggetjes terecht komt waar je liever niet had willen zijn. In aardig wat grotere dorpjes bleek het handig 'Google maps' bij de hand te hebben om daarmee, door het intikken van het wegnummer of de naam van het volgende dorp, op de route te blijven. Niks zo vervelend als oponthoud door het zoeken naar de juiste weg, of onzekerheid of je wel op de goede weg zit. Overigens heb ik begrepen dat je de Benjaminse routes nu kunt downloaden.

De routes: Het uitgangspunt van Benjaminse is een aantrekkelijke route, geen drukke wegen en niet te moeilijk qua steilte (tot 8%). De dagafstanden heb je uiteraard zelf in de hand. Je fietst dus bepaald niet de kortste route, maar één die je van het ene dorp naar het volgende brengt door prachtige en geleidelijk veranderende landschappen. Een route ook die bijna altijd over rustige wegen of paden voert en waar je maar zelden uit het zadel hoeft. Ik heb het niet bijgehouden maar enkele honderden kilometers gaan over echte fietspaden, met als prachtig voorbeeld het fietspad langs de Maas. Vaak zijn dit ook jaagpaden langs kanalen en trace's van voormalige spoorwegen, die overigens (helaas voor de racefietser) niet altijd geasfalteerd zijn. Ook, en vooral als ze heel lang zijn gaan ze vervelen omdat ze per definitie vrij vlak zijn en van sluis naar sluis, of van stationnetje naar stationnetje gaan, zoals bijvoorbeeld het 35 km lange tracé van de voormalige spoorlijn van Hoegaerden naar Namen. Je mist de dorpjes waar je anders doorheen fietst en de sensatie van het klimmen en dalen door het omringende landschap.



Foto 3. De Bourgogne

Fietsen met de bagagekar: dat was een groot genoegen. Natuurlijk moet je 'm meentrekken, en het stuurt iets zwaarder, maar ik had daar geen enkel probleem mee. Ik was wel wat voorzichtig tijdens afdalingen omdat ik bij snelheden boven de 40 kpu het gevoel kreeg dat het wat onstabiel werd en weleens zou kunnen gaan slingeren als het nog harder zou gaan. Overigens lijkt me het fietsen met fietstassen, waarvan het zwaartepunt hoger ligt dan bij de bagagekar, wat dit betreft nog linker. De enige bedenking is eigenlijk dat het parkeren wat ingewikkeld is door de lengte van de combinatie en dat je de combi altijd ergens tegenaan moet zetten. En achteruit manoueveren is lastig, net als met een aanhanger achter de auto, en heb ik nooit goed onder de knie gekregen.

Een fietsdag: de planning was 80 km/dag in 2 x 2 fietsuren van 20 kpu met een lange pauze van zeg 11:00 tot 15:00 om wat te rusten en de hete middaguren te mijden. Dat pakte om verschillende redenen wat anders uit en een typische dag bestond uit 5 fietsuren opgeknipt in 3 stukken met twee langere stops, één voor koffie met iets lekkers en één voor een behoorlijke lunch. De laatste is erg kritisch omdat in veel bars/restaurants de keuken na een bepaalde tijd (meestal rond 13:00) geen bestellingen meer aanneemt. Om te voorkomen dat ik zonder eten de middag door moest, zorgde ik ervoor dat ik altijd wat extra eten in de achterzak had. Samen met korte stops om de omgeving op me

in te laten werken, om foto's te nemen, de kaart te wisselen, en water te drinken was ik op een typische fietsdag toch wel van 09:00 tot 18:00 onderweg.

Rustdagen: van de 25 reisdagen waren er drie rustdagen, in Verdun, Roanne en Sauve, steeds na 5 of 6 fietsdagen. Lekker luieren, de spieren laten rusten, de fiets schoonmaken, en te voet de omgeving verkennen.

Medefietsers en andere ontmoetingen: Van de 22 fietsdagen fietste ik de eerste twee (naar Leuven) met Wilfried van Winden, vijf dagen in de 2^{de} week met mijn kinderen Puck en Marc (van Neufchateau naar Roanne) terwijl mijn vrouw Jos met de auto volgde en ondertussen haar eigen plan trok, en twee dagen in de derde week met Jay Libove, een kennis uit Barcelona, met zijn vrouw Yoshiko in dezelfde rol als mijn vrouw Jos. Dat was ontzettend leuk maar ook van de dagen dat ik alleen fietste heb ik erg genoten omdat ik ook graag alleen fiets en omdat je dan toch wat meer gefocust bent op de omgeving. Behalve de medefietsers kom je natuurlijk ook andere lange-afstand fietsers tegen die je makkelijk herkent aan de meerdere, volle fietstassen. Van die fietsers rijdt overigens maar een enkeling op de racefiets. Van meer dan een kort praatje komt het overigens niet vaak, immers iedereen heeft z'n eigen tempo en plan voor de dag, maar soms wel.

Zo was er e-fietser Ruud uit Leiden die, ondanks een hartconditie, onderweg was naar een plekje net onder Andorra; ik kwam hem verschillende keren tegen, fietsend en op de camping in Le Puy-en-Velay waar ik, reuze gezellig, 's avonds met hem in het stadje ben gaan eten. En je spreekt natuurlijk met veel lokale mensen, in het hotel, de B&B, op de camping, bij de bakker, de bar, het restaurant, of met een nieuwsgierige boer die nooit de streek is uitgeweest. Van die gesprekken zijn me die met B&B eigenaren het best bijgebleven omdat ik daar steeds de enige gast was en zij dit ook doen om andere mensen te leren kennen. Het leukst was wat dat betreft een B&B in Charleville-Mezieres waar ik eindeloos met de eigenaar heb zitten kletsen bij het ontbijt terwijl ik die dag nog 135km moest fietsen.



Foto 4. Le Brugeron

Eten en drinken onderweg: Op het soms wel erg dunbevolkte Franse platteland kan je het soms slecht treffen met winkels, bars en restaurants. Er was een dag, fietsend met de kinderen, dat er maar geen eetgelegenheid opdoemde. 'Toen de nood het hoogst was' of eigenlijk nog iets later stond er bij een kasteeltje in een miniscuul dorpje een mobiele pizzatruck. Aanvalluh Op een andere dag was er weliswaar een bar die open was maar de keuken was net dicht. Maar ik zag er kennelijk zo uitgehongerd uit dat ik kreeg toch nog een dikbelegde baguette kreeg. Weer een andere keer was er alleen een supermarktje waar ik net voor de middagsluiting nog een paar taartjes kon scoren. Hetzelfde geldt voor het drinken. Het bijvullen van de bidons werd altijd met plezier gedaan in bars en restaurants waar ik wat gebruikte, en op andere plekken is er een openbare kraan met drinkwater. Maar een paar keer bleek het toch een fikse uitdaging. Eén keer kostte het moeite een particulier te vinden die de bidons wilde vullen en een andere keer wilden mensen die hun kinderen naar een feestje kwamen brengen niet de moeite doen de gastvrouw te vragen mijn bidons te vullen. In plaats daarvan kreeg ik het advies naar het volgende dorp te rijden waar ik een winkel zou kunnen vinden, maar dan moest ik wel opschieten zeiden ze want het was bijna sluitingstijd.

Slapen onderweg: Ik heb geslapen in hotels, B&Bs en op campings. Omdat ik op vooraf afgesproken dagen medefietsers had, waren voor die dagen de overnachtingen al ruim tevoren geboekt. Dat haalde weliswaar een stukje fietsvrijheid weg maar tegelijk ook de zorg over het vinden van een overnachtingsplek in het hoogseizoen. Toch bleek op de andere dagen dat ik, met Google Maps en booking sites als Booking.com en Hotels.com, als eenling ook een dag tevoren nog wel een kamer kon vinden. Campings zijn wat moeilijker online te boeken; die moet je (in Frankrijk) bellen en dat lukt dan niet altijd meteen. In één geval had ik een hotel geboekt en bevestigd gekregen via Booking en kreeg halverwege die dag een telefoontje van het hotel dat ik er die avond toch niet terecht kon. Knap lastig want je actieradius als fietser is beperkt. Alles zat vol, ook campings. Op de bonnefooi ben ik toen naar zo'n (volle) camping gefietst, waar ik (uit medelijden?) toch nog een plekje kreeg. Wat dat betreft is fietsen met een klein tentje een uitkomst want, als men wil, kan je er eigenlijk altijd nog wel bij. Dat hoorde ik ook van andere kamperende fietsers die zeiden nooit een probleem te hebben gehad.

6. Hoogtepunten en anecdotes

Gek genoeg, want het stelt eigenlijk weinig voor, waren de grensovergangen toch emotionele momenten; vooral bij de Frans-Spaanse grens was dat zo omdat het toen tot me doordrong dat ik het echt ging halen. Een ander 'brok in de keel' moment was in Neufchateaux, waar mijn vrouw Jos me aan de kant van de weg stond op te wachten. Maar er waren veel meer prachtige momenten/trajecten zoals het fietspad langs de Maas, de onverwachte verrassing van 'Le Grand Festival' in Verdun, de route dwars door de wijnvelden van de Bourgogne, stadjes zoals Beaune, Cluny, Le Puy-en-Velay en Sauve, het zicht op de Melkweg vanuit mijn tentje tijdens de pikdonkere nacht in Le Brugeron, de vallei van de Chazzezac rivier met een prachtige zwemplek, het zicht op de Pyreneeën, de klim naar Santa Pellaia (omgeving Girona), het 'broodje kroket' in Blanes, etc.. Ik licht die hieronder kort toe.

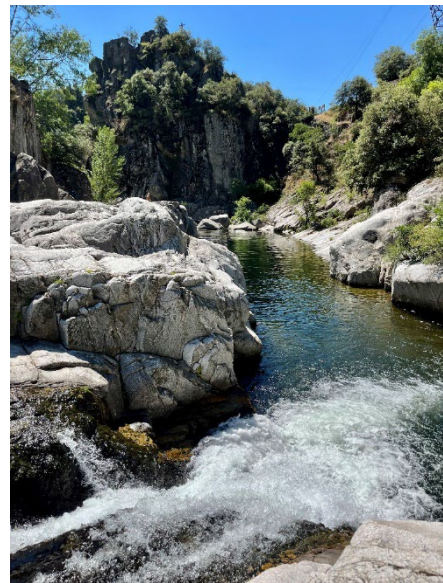


Foto 5. De Chazzezac

De Maas (foto 1): In de buurt van Namen komen, na uren saai fietsen over een oude spoorlijn in regenachtig weer, de Maas en de eerste heuvels in beeld. De route blijft de rivier enkele fietsdagen volgen en gaat zo'n 300 km voorbij Namen uiteindelijk de bron van de Maas voorbij. Aan de Belgische kant is het een perfect geasfalteerd fietspad direct langs de Maas. In Frankrijk is het fietspad minder van kwaliteit en wordt de rivier gaandeweg smaller en minder indrukwekkend.

Verdun (foto 2): Hier had ik mijn eerste rustdag en ik sliep 'Chez Ghislaine', op zolder bij een ouder echtpaar en hun inwonende moeder. Rondom Verdun werd één van de meest dodelijke (300,000+) veldslagen van de Eerste Wereldoorlog uitgevochten, en veel in de stad herinnert hieraan. De onverwachte verrassing was 'Le Grand Festival', een jaarlijks terugkerend cultureel en meerdaags feest. Het hoogtepunt was een op de rivier uitgevoerd komisch spektakel waar duizenden toeschouwers op af waren gekomen. Er was muziek en er waren tientallen boten vol acteurs in prachtige kleding. Het verhaal ontging me maar er werden romances uitgebeeld en schijngevechten gehouden en ter afsluiting was er vuurwerk op het water.

De Bourgogne (foto 3): Eén van de fietsdagen met mijn kinderen. Dit was zonder twijfel het drukste deel van de route, niet zozeer op de weg maar qua aantallen bezoekers. De rustige fietsroute is een smalle weg die verder alleen door de wijnboeren mag worden gebruikt. Hij loopt dwars door de wijnvelden en passeert de wijndorpen waaronder Pommard, Meursault, Chassagne-Montrachet, Rully, Mercurey; namen die ik alleen van de etiketten kende. In en vlakbij de dorpen veel 'chateaux'

en 'caves' en heel veel bezoekers in de rij voor de dégustation. Dat moet je dan even laten gaan als je nog 80 km voor de boeg hebt.

Le Brugeron (foto 4): De rustige mini-camping 'La Cube' (alléén volwassenen!!) in de buurt van het plaatsje Le Brugeron (Auvergne) wordt gerund door een wat ouder en heel aardig Nederlands echtpaar. Ik had me per telefoon aangemeld en gevraagd of ik er ook kon eten. Dat kon, maar alleen pizza en in maar één uitvoering. Die was heerlijk en ik bestelde er meteen nog één om de volgende dag mee te nemen. Op het terrein liepen konijnen en kippen rond, en een hond met een bloedhekel aan fietsers. Mijn tentje stond aan de westelijke rand van de camping met vrij uitzicht over een vallei en wat heuvels. Vóór het slapen en na een prachtige zonsondergang heb ik ademloos en in de doodse stilte van het Franse platteland de Melkweg liggen bewonderen.

De Chazzezac (foto 5): Eén van de fietsdagen met mijn vriend Jay. Een makkelijk, zij het warm dagje in de Ardeche: iets meer dan 60km, eerst 20km vals plat omhoog van 900 naar 1,000m en daarna 40km langzaam afdalen naar Les Vans op 200m. De rustige weg volgt de Chazzezac rivier door een nauwe, beboste vallei. De rivier is op een paar plekken afgedamd voor het opwekken van elektriciteit en bordjes van het betreffende bedrijf maken duidelijk dat zwemmen in de rivier niet is toegestaan. Dat maakt weinig indruk op de Fransen die hier en daar met hele gezinnen een dagje komen picnicken, zonnebaden en zwemmen. Op een plek waar een stuk of wat auto's langs de weg staan zetten we onze fietsen op slot en dalen een meter of twintig af naar de rivier, waar een prachtige zwemplek is en ook voldoende plaats voor iedereen.

Santa Pellaia (foto 6): Inmiddels in Spanje, in de omgeving van Girona ging het grootste deel van deze fietsdag door bossen, langs riviertjes en ook door het mini-stadje Púbol, waar Salvador Dali een tegen de kerk aangebouwd kasteeltje kocht dat hij restaureerde en inrichtte als eerbetoon aan zijn vrouw, de 'vorstin' Gala. Een stukje verderop begint de prachtige, ruim 10 km lange en doodstille klim door de beboste en verder nauwelijks in cultuur gebrachte vallei van de Riu Daró. Van het dorpje St Sadurn de l'Heura met z'n mooie kerkplein met bogengalerij, stadhuisje en buitenproportionele kerk gaat het naar Santa Pellaia, een gehucht van een paar huizen en een kerkje.



Foto 6. Santa Pellaia

Blanes (foto 7): In Blanes sliep ik in hotel Stella Maris vlakbij de supergrote camping La Masia. Blanes en deze camping zijn een geliefde bestemming voor Nederlanders. Ik zie het aan de vele NL nummerborden als ik een rondje over La Masia loop. Vlakbij het strand is het 'Broodjeshuis' gerund door alweer heel aardige Nederlanders en aan het strand was een tentje met een Nederlandse menukaart. Daar heb ik een pul Amstel weggewerkt en bij het Broodjeshuis heb ik daarna een 'broodje kroket' en een 'bamihap' gegeten én een broodje Hemaworst meegenomen voor de volgende dag. Begon ik op de 24^{ste} dag van de reis Nederland te missen?

7. Kosten

Kosten voorbereiding en uitrusting: Die kosten waren in mijn geval beperkt tot het bagagekarretje en de binnen- en buitenbanden. Het karretje kostte me Eur 100 (2^{de} hands via Markplaats) en is nieuw voor iets meer dan het dubbele te koop. Dat is veel goedkoper dan de ruim Eur 600 die de populaire en vrijwel identieke Bob Yak moet kosten.

Kosten tijdens de reis: Accommodatie was een grote kostenpost. Hotels kostten tussen de Eur 20 en Eur 125 per persoon per nacht en voor een kampeerplek moest ik tussen de Eur 10 en Eur 25 betalen. De B&B's zaten daar tussenin met Eur 25 tot Eur 50. In totaal kostten de overnachtingen zo'n Eur 1100 of Eur 45 per nacht. De overige kosten betreffen vooral eten en drinken. Dat kostte me nog eens zo'n Eur 45 per dag, met flinke uitschieters naar boven en beneden.

8. Lessen en wat volgt

Hieronder kijk ik vanuit deze ervaring vooruit, en wellicht kan dit ook van nut zijn voor de lezer die met de gedachte speelt dit ook een keer te gaan doen.

Nog een keer?: Zeker, dezelfde afstand of meer maar dan wel een andere route, en ik ga weer voor de zomer want ik ben een uitgesproken mooi-weer fietser. Ik heb nog niet nagedacht over een bestemming, maar ik zou zeker weer een 'Benjaminse' overwegen omdat zijn uitgangspunten goed bij mij passen. In zijn 'Onbegrensd fietsen' reeks zijn er ook boekjes naar Andalusië (aansluitend op die naar Barcelona), de Riviera, Venetië, Rome. Ook kun je met zijn gidsjes lokale rondreizen maken, zoals de 'Vuelta Iberica' (3,000 km). Behalve Benjaminse zijn er zijn natuurlijk talloze andere opties voor de lange afstand fietser. Zie bijvoorbeeld het overzichtskaartje op europafietzers.nl.

Uitrusting: Ik zou weer kiezen voor de racefiets, maar dan met iets dikkere banden, en de bagagekar en voor een flink uitgedunde paklijst maar wel met kampeerspullen. Liefst zou ik weer met geprinte routekaartjes fietsen.

Medefietzers: Ja, ontzettend leuk, met als opties dat je de hele tocht met hetzelfde gezelschap doet, of, zoals in mijn geval dat er een paar keer iemand een aantal dagen meefietst. Maar het is wel zo, en dat weet ik ook uit andere reiservaringen dat je met een eigen gezelschap minder contact hebt met anderen. De formule van deze reis met dagen samen en andere dagen alleen is voor mij eigenlijk ideaal. Het betekende wel dat ik me aan mijn fietsprogramma moest houden, maar dat heeft ook z'n goede kanten, namelijk het bereiken van je einddoel na een bepaalde tijd. Maar hoe belangrijk is dat? Je kunt je immers afvragen waar het eigenlijk om gaat, de reis of de bestemming. In een fietsgezelschap moet daar wel tevoren duidelijkheid over zijn lijkt me: gaan we een eind fietsen of gaan we ergens naar toe? Het laatste past mij beter.



Foto 7. Blanes

Eten en drinken: Dat moet allebei veel, met de nadruk op moeten. Met dagelijks zo'n 2,000 kcal (Strava) aan fietsinspanning moet ik per fietsdag ongeveer het dubbele daarvan naar binnen werken. En met 5 fietsuren in warm zomerweer moet er ook zo'n 5 liter water in. Zelfs met een stevig ontbijt kan het eten niet wachten tot de avond, en ook moeten de bidons twee of zelfs drie keer nagevuld worden. Op het dunbevolkte platteland van Frankrijk betekent dit dat je moet eten en drinken, en/of inslaan en navullen, als het wordt aangeboden (bakker, bar, supertje) en niet pas als je trek of dorst krijgt of je bidons leeg zijn en er daarna een uur of langer niets te krijgen is omdat er simpelweg niks is of de boel van 1300 tot 1600 gesloten en uitgestorven is.

Overnachtingen: Heb je na zo'n dag nog wel zin en energie om je tentje op te zetten vragen veel mensen. Nou, dat opzetten is weliswaar niet het eerste waar je aan denkt als je van de fiets stapt, dat is eerder douchen en een biertje, maar het is eigenlijk zo klaar. En kamperen ligt voor mijn gevoel toch meer in het verlengde van fietsen dan een hotel of een B&B. De combi beviel me overigens prima en het is zeker af en toe lekker op een 'luke' bed in de koelte van de 'airco' te liggen. Sowieso is een tent mee een goed idee, al was het maar als back-up voor het geval dat hotels en B&B's vol zitten. Er zijn namelijk best veel campings maar je kunt ook, desnoods of desgewenst, en zeker in Frankrijk, bijna overal je tent voor één nacht opzetten. Dat heet bivakkeren, met andere, ruimere regels als die voor wildkamperen. Overigens zijn in Nederland beiden sinds 2020 overal verboden.

Kosten: die waren Eur 90 per dag en dat kan best lager. De snelste bezuiniging is de overnachting. Als je standaard kampeert en alleen af en toe in een hotel slaapt schat ik dat de gemiddelde overnachtingskosten van Eur 45 naar Eur 20 zakken. Flink op eten en drinken bezuinigen is wat lastiger tenzij je zelf eten gaat klaarmaken, maar het kan vast wel wat minder. Maar drie keer goed eten moet, en met drie maaltijden 'buitenshuis' en een kofffiestop-plus halverwege de ochtend kom je denk ik toch niet makkelijk onder de Eur 35. Misschien lukt het dus voor Eur 55 per dag.

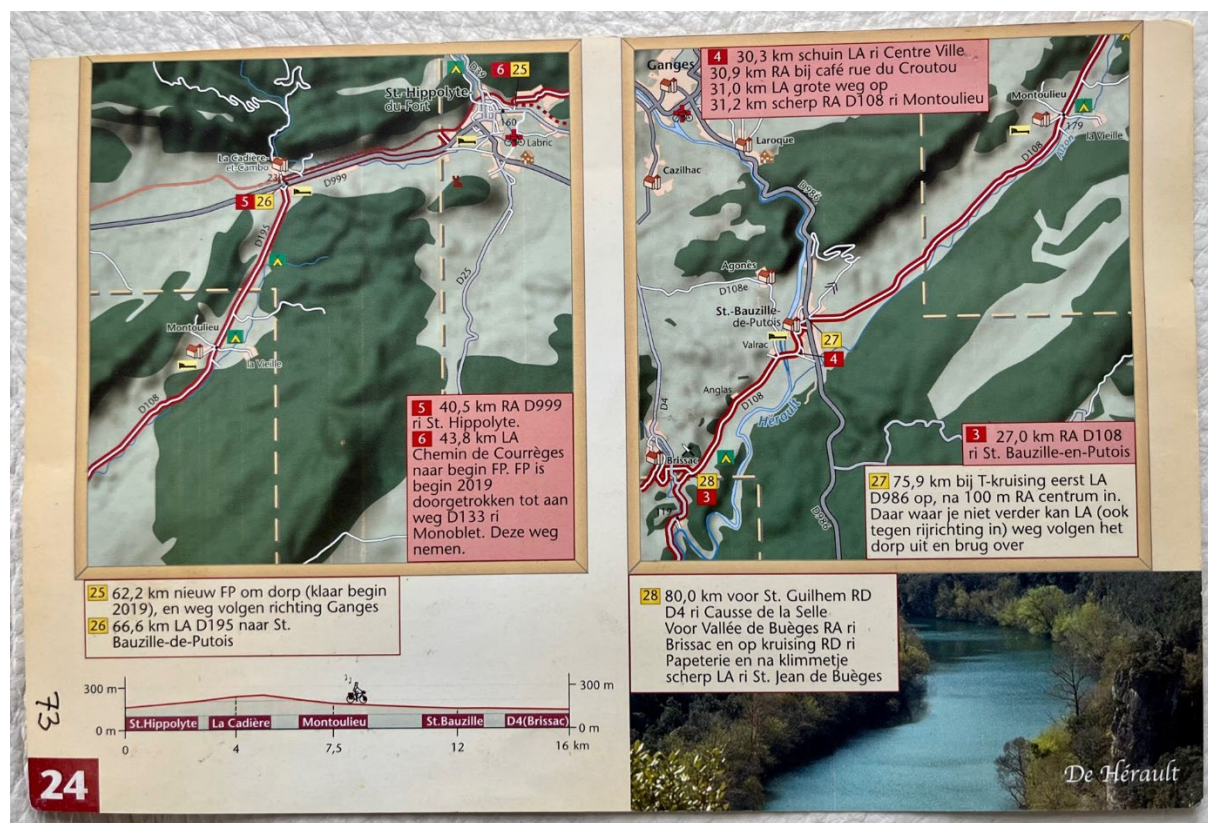
Tenslotte: ik raad iedereen die zin heeft in een verre fietstocht, en die over een redelijk goede gezondheid en ditto fiets beschikt, aan om daar niet over te blijven dromen maar het gewoon te doen. Tweeduizend kilometer en vijftienduizend hoogtemeters lijkt misschien heel wat en dat is het ook, maar als je het opbreekt in stukjes van een dag of tot het volgende dorp houd je het behoorlijk overzichtelijk. Bij mij kun je in ieder geval terecht voor het bagagekarretje en misschien ga ik, desgevraagd wel mee.

Bijlage 1. Tabel met dagritten en fietskaarten

1a. Delft-Barcelona als gefietst

dag	datum	traject	km	hm
1	di	19-Jul	Delft - Baarle Nassau	93 156
2	wo	20-Jul	Baarle Nassau - Leuven	99 220
3	do	21-Jul	Leuven - Hastiere	103 425
4	vrij	22-Jul	Hastiere (B) - Charleville Mezieres (F)	99 237
5	za	23-Jul	Charleville - Verdun	137 631
6	zo	24-Jul	rustdag Verdun	subtotaal tot rustdag 531 1,669
7	ma	25-Jul	Verdun - Neufchateaux	131 817
8	di	26-Jul	Neufchateaux - Langres	100 1,009
9	wo	27-Jul	Langres - Pontailier sur Saone	86 500
10	do	28-Jul	Pontailier sur Saone - Beaune	78 366
11	vrij	29-Jul	Beaune - Cluny	92 484
12	za	30-Jul	Cluny - Roanne	99 897
13	zo	31-Jul	rustdag Roanne	subtotaal tot rustdag 585 4,073
14	ma	01-Aug	Roanne - Le Brugeron	92 1,657
15	di	02-Aug	Le Brugeron - Le Puy en Velay	106 1,225
16	wo	03-Aug	Le Puy en Velay - Langogne	62 969
17	do	04-Aug	Langogne - Les Vans	63 342
18	vrij	05-Aug	Les Vans - Sauve	90 818
19	za	06-Aug	rustdag Sauve	subtotaal tot rustdag 414 5,011
20	zo	07-Aug	Sauve - Pezenas	99 804
21	ma	08-Aug	Pezenas - Bizanet	92 482
22	di	09-Aug	Bizanet - Ille-sur-Tet	88 871
23	wo	10-Aug	Ille-sur-Tete (F) - Camallera (S)	96 876
24	do	11-Aug	Camallera - Blanes	93 998
25	vrij	12-Aug	Blanes - Barcelona	68 262
			subtotaal	537 4,293
			totaal	2,067 15,046

1b. Typisch routekaartje Benjaminse



(zelf fietste ik de steeds de meest westelijke route (links op de kaartjes))

