

Het fietsgevoel

A cyclist wearing a red jacket and a white helmet is riding away on a gravel road. The road is flanked by green bushes and grass. In the background, there are large, grey, rocky mountains under a cloudy sky. The title 'Het fietsgevoel' is written in large red letters across the upper part of the image.

Cees van Woerkum

Het fietsgevoel

Cees van Woerkum

Voorwoord

Fietsen is verslavend. En zoals bij elke verslaving is het goed om zich af te vragen wat hiervan de oorzaak is, dus hoe het komt dat fietsers steeds terug op het zadel willen. En waarom - tijdens fietsvakanties - een rustdag prettig is of zelfs noodzakelijk (om de was te doen bijvoorbeeld), maar zelfs niet bij benadering hetzelfde gevoel oplevert als het moment dat je weer op de fiets zit, met een dag fietsplezier voor de boeg.

Het vreemde is dat dit gevoel wel door duizenden fietsers gedeeld wordt en dat daar toch niet veel over geschreven is, en dan nog meer in het buitenland dan bij ons. Verslaafde fietsers fietsen natuurlijk liever dan dat ze hierover gaan schrijven of lezen. Maar misschien dat ze zich in de winter, als het hondenweer is, wel eens afvragen wat hen bezielt als de zon weer schijnt. Dat hoop ik tenminste, want voor zo'n moment is dit boekje bedoeld.

De vormgeving lag in de handen van dochter Karlijn, die ook de tekst zorgvuldig bekeken heeft. Waarvoor veel dank!

Het Fietsgevoel is gebaseerd op mijn persoonlijke ervaring als fietser, of beter als vakantiefietser of als fietsreiziger, al is dat een wat pretentieuze term (ik heb zelden buiten Europa gefietst). Dat ik in deze verslaving terecht kwam is te wijten aan mijn ouders, die mij en mijn broers en zussen in langere tochten voorgingen, aan mijn kinderen, die me begeleidden in fietstochten naar en in Frankrijk, maar vooral aan mijn partner en levensgezel Joke, waarmee ik meer dan twintig tochten van een maand maakte, door allerlei Europese landen, en waarmee ik alle aspecten van het fietsgevoel heb gedeeld. Zij heeft de tekst meerdere keren kritisch gelezen en van commentaar voorzien. Aan haar draag ik daarom dit boekje op.

Cees van Woerkum

Inleiding

Zet twee wielen onder een mens, doe er wat handigheden bij, geef hem een zetje en... hij fietst. Een simpele zaak, zo lijkt het, maar de gevolgen zijn groot. Door te fietsen gaat diezelfde mens ineens met dezelfde energie vier keer sneller vooruit. Zou hij gewandeld hebben dan zou na 20 kilometer een bankje meer dan welkom zijn. Datzelfde bankje kan nu 60 kilometer verder staan. Tel uit je winst! Met de fiets wordt de wereld voor een mens in één klap veel en veel groter.

Maar, hoor ik je zeggen, je kunt toch ook met een auto gaan rijden en dan is de wereld nóg veel groter. Dit is echter maar in schijn zo. Je haalt als het nodig is met een auto wel 1000 kilometer of meer op een dag. Alleen: wat is er dan intussen onderweg gebeurd? Er zullen wat flitsen binnenkomen van landschappen, gebouwen of (vooral) van andere auto's, maar je kunt toch niet zeggen dat je dan 1000 kilometer van de wereld gezien hebt? Die wereld is dan niet veel meer dan decor, waar je langs vliegt. In de auto zit je binnen in de auto en niet daarbuiten. Autorijden is met fietsen niet te vergelijken.

Het verschil is gigantisch. En dat merk je als je terugdenkt aan fietstochten. Dan heb je wat gezien wat beklijft. Laat ik een voorbeeld geven van een tochtje uit een lang vervlogen tijd, toen ik ongeveer 16 jaar was.

Mijn broer Martien, een jaar jonger dan ik, ging met mij van huis uit een eindje fietsen. We fietsten van Eersel, waar we woonden, over Bergeijk naar De Barrière (de grens met België). Daar kregen we ineens de inval om door te fietsen tot Scherpenheuvel, een bedevaartsoord, geliefd bij onze ouders, met een prachtige barokke basiliek, gelegen op een steile heuvel ('Scherpenheuvel'). Daar waren we wel eens ooit geweest, met de auto. We wisten niet dat dit plaatsje zeker 60 kilometer van Eersel lag, en we hadden natuurlijk ook geen kaart bij ons. Toch begrepen we wel in welke richting we het moesten zoeken. Over Lommel gingen we naar Leopoldsburg, een 19-de eeuwse garnizoensplaatsje. Daar kregen we vreselijke honger. Gelukkig hadden we een paar kwartjes bij, die geaccepteerd werden bij een frietkot in de buurt van de statie (het station). Over Beringen gingen we vervolgens, langs de kolenmijn, naar Diest en dan recht op de trappers (steil!) naar Scherpenheuvel. Lang bleven we daar niet. Over Zichem gingen we naar Averbode en

over Tessenderloo weer naar Leopoldsburg. De lucht werd donker, onweer dreigde. We fietsten zo hard we konden, maar haalden thuis net niet. Op De Voort, een gehucht bij Eersel, schuilden we voor de stortregen in een boerderij. Rond etenstijd, misschien iets te laat, waren we thuis.

Het gaat mij niet om de afstand, we fietsten met jongens onder elkaar al veel eerder lange stukken, zelfs al toen we nog op de lagere school zaten. Het gaat om iets anders. Wat mij achteraf vooral opvalt is dat je je zo'n tochtje nog zo goed kunt herinneren, dat je als het ware de reis in je geheugen weer kunt herhalen, met allerlei levendige indrukken. Precies dat heeft wezenlijk met de combinatie mens en fiets te maken. Als fietser ga je niet van A naar B, maar doorloop/fiets je een traject. De vreemde beelden, in dit geval van huizen, die er in België nogal anders uitzien dan in Nederland, oude fabrieken, kerken, van heuvels of van donkere luchten die gaandeweg opdoemen, hechten zich aan het oog, 'komen binnen' en nestelen zich. Zodat je er 50 jaar later nog een voorstelling van hebt.

Dan moet je fietsen natuurlijk wel leuk vinden, en dat vond en vind ik. Het mooie van fietsen is dat je onderweg van alles kunt zien, maar tegelijk over van alles kunt nadenken (zo moeilijk is het fietsen niet). Leuk is dat je ook op de activiteit van het fietsen zelf kunt reflecteren en dat is wat ik door de jaren heen ben gaan doen. Dit boek is dus voor een groot deel al fietsende ontstaan. De vraag die ik probeer te beantwoorden is wat het bijzondere is van fietsen, wat je daaraan beleeft, wat een mens ondergaat als hij fietst. Ik heb daar ook wel wat over gelezen, maar het belangrijkste materiaal is toch de eigen fietservaring. Ik zal daar in het boek vaak op terugvallen en ik zal hieronder kort aangeven wat dat voor ervaringen zijn. Daarna ga ik vertellen wat de thema's worden van dit boek, die in de afzonderlijke hoofdstukken aan bod komen.

Maar eerst moet ik iets zeggen over wat in dit boek 'fietsen' is. Het functionele fietsen op en neer naar de winkel, de school of het werk, daar heb ik het niet over. Het fietsen mag wel een doel hebben, maar de activiteit van het peddelen zelf moet toch centraal staan. Ook gaat het me niet om het hard fietsen, om het wielrennen, al is dit nog zo'n mooie sport. Als ik heel hard fiets, stel dat ik dat zou kunnen, zie ik evengoed niet veel van de wereld. En

evenmin heb ik het over het ruigere fietswerk op een ATB. Waar het boek wel over gaat heet 'toerfietsen', waarbij langere afstanden worden afgelegd, zeg vanaf 40 kilometer tot over de 100, en liefst een aantal dagen achter elkaar, zodat je een trektocht maakt. En ook het liefst in landelijk gebied, al weet ik dat je in New York ook leuk kunt fietsen, maar zelfs dan zoek ik graag de groene omgeving, waar je via de Washington brug verwonderlijk dicht bij bent.

Het zal ook niet gaan over de praktische kant van dit toerfietsen, de keuze van het materiaal, de techniek, wat te doen bij panne, mogelijke routes. Daar zijn al genoeg boeken over geschreven. Zijdelings zal er wel wat praktijk aanbod komen, maar alleen voor zover dit onderdeel is van de fietsbeleving. Ik wil wel iets zeggen over de sociale kant, over de mensen die je onderweg ontmoet, want dat is zeker ook een belangrijk onderdeel van de ervaring van de toerfietser.

Mijn fietservaring

Ik weet niet meer wanneer en hoe ik leerde fietsen. Wel weet ik wat de eerste langere tocht was. Die ging van onze woonplaats Eersel naar een dierenparkje in Eindhoven, binnendoor, over Riethoven, met het hele gezin. Ik had tot mijn beschikking een oude fiets van mijn moeder, waar ik niet op het zadel kon zitten, omdat ik daarvoor te klein was. Dat was natuurlijk geen gezicht en dus kreeg ik niet lang daarna op mijn 8-ste verjaardag een nieuwe fiets, een Empo, die pas tien jaar later gestolen werd, toen ik als student in Nijmegen woonde. Op het moment dat ik hem kreeg kon ik maar net bij de trappers. Met deze fiets heb ik met de familie lange tochten gemaakt, tot een eind in België, en met jongens uit het dorp naar bijvoorbeeld de Acht van Chaam (een wielervedstrijd, die de fameuze Rik van Steenbergen toen won), op en neer een kleine 100 kilometer. Die fiets ging ook mee naar Scherpenheuvel.

Toen ik 15 jaar was vroeg een oudere neef, Mathieu, of ik geen zin had met hem naar een oom en tante in Nijmegen te fietsen, een afstand van zo'n 90 kilometer. Matthieu was een heel sportieve en ook heel sterke jongen en dus werd er flink doorgefietst en was ik wel wat moe toen we in Nijmegen aankwamen. Maar, zo dacht ik, de volgende dag zouden we kunnen uitrusten en misschien iets van Nijmegen kunnen zien. Het pakte anders uit. De rit naar Nijmegen bleek voor Mathieu een opzette om de Veluwe in al zijn weidsheid te verkennen, met inbegrip van de heuvels van de Posbank. De dag daarna ging het dan weer in volle vaart naar huis terug. Hij had een goed hoorbare knak in zijn knie, maar dat hinderde hem (jammer genoeg, dacht ik soms) totaal niet. Hij reed stug door.

Als student in Nijmegen ben ik met deze fiets meerdere keren naar Eersel gefietst, vaak over grotere, maar destijds nog rustige wegen. Toen de fiets gestolen was ging ik op een donkergroen maar wrak geval, zonder kogellagers in het balhoofd, evengoed dezelfde weg. Het was gewoon te leuk. Een fietsmaker die ik onderweg aansprak vanwege het stroeve sturen zei dat hij niets kon doen behalve wat smeer aanbrengen en wenste me verder veel succes. Met die fiets heb ik zelfs nog een nachtelijke wedstrijd tegen een vriend gereden, door ons genaamd 'Van brug tot brug en dan weer terug'. We begonnen

om 12 uur 's nachts bij het monument van Jan van Hoof bij de Nijmeegse Waalbrug. Jan was in de oorlog de redder van die brug. Hij had een vlag in zijn hand en dat was dus de startvlag. Vandaar ging het over Huissen naar de Rijnbrug in Arnhem en over Elst weer terug. De inzet was een krat bier die, zo bleek bij aankomst, helaas door begeleiders in de volgauto zo goed als leeg was gedronken. Ik verloor die wedstrijd jammerlijk.

Een belangrijk moment was de aanschaf van een semi-racefiets, zo heette dat, met een derailleur, toeclips en een echt rennersstuur. Het werd een vuurrode Mercier, met een keihard leren zadel. Zo'n fiets kon je (rond 1969) in Nijmegen nog niet gewoon in de winkel kopen, die moest besteld worden bij een klein winkeltje waar ook de echte wielrenners thuis waren. Ik kocht zo'n fiets samen met een paar vrienden en we maakten met onze aanwinsten lange tochten langs de rivieren. Maar ik ging ook regelmatig alleen fietsen, ook weer naar Eersel, en nu natuurlijk veel sneller.

Ik trouwde, verhuisde na mijn afstuderen naar Wageningen en gebruikte de Mercier om de mooie omgeving te verkennen. Als het even kon ging ik naar Arnhem, Nijmegen of Utrecht op dezelfde fiets. Ook ben ik regelmatig weer van Wageningen naar Eersel gefietst. Toen de Mercier ging roesten kocht ik een RIH, ook een 'semi-racefiets'.

Een nieuwe fase brak aan, geruime tijd later, toen ik het plan kreeg om met de tent naar Frankrijk te fietsen en mijn oudste dochter Mariken (18 jaar) ineens zei dat ze best mee wilde. Dat was een zeer aangename verrassing. We kochten voor haar tweedehands een hemelsblauwe Koga Myata, een racefiets, die we voor trekkingsdoeleinden optuigden. Dit werd de eerste toertocht, dwars door de Ardennen, met felle beklimmingen. Bij Toul in Frankrijk zouden we een dag rusten, maar het bloed kroop waar het beter niet gaan kon. Toul was saai en rond de middag kreeg ik dus enorme zin om, met een fraaie omweg langs de Moezel, Nancy te bekijken. Dat zou wat zijn! We reden die dag zeker 90 kilometer, genoten van het fraaie Place Stanislas, maar kwamen vervolgens Nancy bijna niet uit, verdwaalden, Mariken viel op een akelig bosweggetje over een boomstronk of zoiets, en we arriveerden op de camping toen het al donker was. Van neef Mathieu hadden we kunnen leren om van een rustdag geen racedag te maken. Desondanks...

Ook met mijn zoon Ward ben ik tot een eind in Frankrijk gefietst, toen

hij 13 jaar oud was. Net als Mariken kon hij goed klimmen. En weer een jaar later maakten Ward en ik een pittige tocht door de Vogezen en de Jura. Ward had een ijzeren moreel, en verdroeg de regen, die dagenlang doorgutste, manmoedig. Meer en meer stonk onze tent naar een vochtige, bedompte kelder en toch was dit leuk. Ik zie ons nog vanuit een oude schuur naar de donkere, voortjagende wolken turen.

Het derde jaar zouden we een rondrit maken vanaf de Jura langs de Franse en Zwitserse grens tot in de Alpen. Daar gebeurde het. In een afdaling blokkeerde mijn voorwiel door ik weet niet wat. Zo werd ik als met een kapult over het stuur geschoten, met het hoofd op de grond. Dat hoofd kon daar slecht tegen en werd tot op de schedel opengereten (ik had geen helm op!). Met een ambulance werden we naar het hospitaal van Chambéry vervoerd, de zaak werd bijeengenaaid, en mijn hoofd werd gekroond met een tulband van formaat, bestaande uit een berg krijt wit verbandmateriaal. Zo werden we een paar dagen later door de ANWB teruggebracht. Einde fietsvakantie.

Met mijn ex, Conny, heb ik nog twee jaar achtereenvolgende rondritten gefietst in de Morvan en Normandië. Zij had een voorkeur voor vlakke stukken, en die zijn er in Frankrijk niet zoveel. Toch heb ik zo wel het rijden langs kanalen ontdekt, over rustige weggetjes. Daarover straks.

Met mijn jongste dochter ben ik nog eens van Wageningen naar Harderwijk en terug gefietst, door de onvolprezen Veluwe.

Het fietsen zou een andere plek krijgen want mijn nieuwe partner, Joke, had 'niet veel met fietsen' (wel met wandelen). Toch ging op onze eerste vakantie in Umbrië een voor haar gekochte trekkingfiets mee (naast de mijne), 'om eens te kijken wat dat nu was'. Memorabel werd vooral de tocht van Spello vice versa Perugia, met een ruime boog een kleine 90 kilometer, en dan met name de acht kilometer lange, steile klim naar hartje Perugia. Joke bleek dat klimmen heel leuk te vinden (en kon het ook goed!) We besloten diezelfde zomer nog met de tent een trektocht te maken van twee weken in de buurt van Limoges in Frankrijk. Dat was een groot succes en toen zei Joke iets waarbij mij de tranen in de ogen sprongen: zouden we het volgende jaar niet eens een keer van Nederland naar de Middellandse Zee kunnen fietsen?

Dus trok ik op de kaart een streep van Maastricht naar Franqui, een vis-

sersplaatsje tussen Narbonne en Perpignan, dat Joke goed kende, en maakte ik een route, zo dicht mogelijk bij die streep blijvend, maar wel over de 'kleine weggetjes'. Het was geweldig, de zon scheen voortdurend, alleen bij Vichy hadden we een spatje regen, de wind was constant van achteren en we beleefden van alles. We maakten voor ons doen lange etappes, tot flink boven de 100 kilometer. Dat kwam goed uit, zo bleek, want bij Mende brak Joke's nieuwe frame (een Kildemoes) in een afdaling in tweeën. Eerst was er de schrik, ze zou wel naar beneden gestort kunnen zijn, en toen de teleurstelling. De Middellandse zee leek ver weg. We twijfelden. Teruggaan met de trein? Hoe dan, met één fiets en al die tassen? We probeerden daarom, je weet maar nooit, op een zondag een fietsenzaak te vinden. Er waren er drie, zei de gouden gids. De eerste verkocht - zagen we in de etalage - vooral driewielers voor kleuters, de tweede was toch vooral gesorteerd in grasmaaimachines. Met de moed diep in onze schoenen zochten we naar de derde. Ons hart sprong op toen we een reclame van Giant op de winkel zagen: gered! De volgende dag hebben we daar een Giant Expedition besteld (ik reed daar al op; de RIH vertrouwde ik sinds het ongeluk niet meer). Het duurde twee - martelend lange - dagen voor de fiets er was (hij moest net als wij uit Nederland komen) en we verder konden, de Causse de Sauveterre op. De euforie van de eerste kilometers van die doorstart, met de herwonnen vrijheid, zal ik nooit vergeten. Omdat we voorlagen op het schema waren we ruimschoots op tijd in Franqui.

Bij elkaar hebben we met z'n tweeën meer dan twintig van dit soort tochten, maar dan zonder veel mankementen, gemaakt. Vaak van Nederland naar de Middellandse Zee, door steeds andere gebieden. En ook wel eens met een grote boog, langs de westkust van Frankrijk en dan dwars door de Cévennes, naar Avignon. Het idee dat het, normaal gesproken, steeds warmer wordt, dat de omgeving steeds meer kleur krijgt en steeds kruidiger ruikt spreekt ons sterk aan. Dat de krekels ook steeds harder gillen nemen we op de koop toe. We hebben ook wel rondritten gemaakt, vanuit midden-Frankrijk richting Pyreneeën en weer terug, maar die hebben toch minder indruk achter gelaten. Rondritten hebben iets willekeurig, je kunt ze ruimer of krapper invullen, er zit geen dwingende logica achter. Alleen de rondrit door de Spaanse en Franse Pyreneeën staat ons nog goed bij en ook die in Noord

West Spanje, heen langs de sint Jacob's route, terug door het Cantabrische gebergte. Maar die rondritten hebben een duidelijke signatuur.

Ik zei al dat we waar het maar kan de kleine weggetjes opzoeken. Dat moeten zoveel mogelijk gewone weggetjes zijn, waar dorpen, boerderijen langs liggen, en velden. We zijn niet zo dol op fietspaden, die vaak verloren in het landschap liggen. In België en Frankrijk hebben ze de laatste tijd veel oude spoorlijnen verhard (voies vertes). Die paden liggen meestal heel vlak en volgen een heel eigen weg. Het zijn door ingenieurs bedachte tracés en niet de langzaam breder wordende paden die de mensen zelf gaandeweg, door de eeuwen heen, gemaakt hebben, wandelend van het ene dorpje naar het andere. De enige aanpalende bebouwing zijn cliché treinstationnetjes. Zo'n weg is even leuk maar gaat na een tijdje danig vervelen. Nog erger zijn de paden langs een kanaal. Wat je ziet kan mooi zijn, maar het blijft vaak precies op dezelfde manier mooi, zodat je eigenlijk de eerste kilometers steeds dupliceert. Een treffend voorbeeld hiervan is het eindeloze pad langs het Canal du Midi en het aansluitende Canal de Garonne (bijna 450 kilometer in totaal). Daar krijg je de platanenpuukels van. Ik kom hier op terug.

Kleine, natuurlijke weggetjes dus. Het ideaal is een weggetje met mos of gras middenin. Dat zijn de stilste weggetjes, vaak in de mooiste omgevingen. Ze gaan wel graag de hoogte in, grotere wegen volgen veel vlakkere routes. Maar juist dat klimmen geeft een heel aparte ervaring. Dan zit je in het drie-dimensionele te fietsen (daarover later). Wij klimmen graag en hebben ook wel echte cols beklommen, met bepakking, zoals de col d'Aubisque, de col de la Madeleine of (tweemaal) de Puy Marie, langs verschillende tracés. Zeer colderiek was de tocht door de Pyreneeën, eerst op en neer langs de Spaanse kant en dan idem dito via de Franse zijde terug, tot we het vertrekpunt Perpignan weer bereikten.

Vier keer zijn we naar Italië gefietst. Een keer naar Verona over de Splügen pas, een keer naar Piëmonte over de Simplon en twee keer naar Florence. Een keer vanuit Nederland door Duitsland en Oostenrijk, over de Silvretta-pas, onze steilste lange beklimming ooit. En een keer vanuit Praag, door Tsjechië, Oostenrijk, Slovenië naar Florence. Het laatste stuk ging via Forlì over de Appenijnen. Ook zeer fraai.

De routes maak ik vrijwel altijd zelf, soms wel eens met behulp van gids-

jes, zeker als het om bergachtig gebied gaat, maar meestal gewoon vanaf de kaart. Die tochten worden vooraf op die kaart ingetekend met de plaatsjes waar campings liggen omcirkeld. Die campings beschrijf ik kort: is er een wasmachine, kun je er eten, is er een winkel, waar ligt de camping ten opzichte van het centrum (omdat we niet de grotere wegen volgen missen we veel aanwijzingen). We gaan zo nu en dan uit eten maar maken ook vaak zelf ons maaltje klaar, op een benzinebrander, en niet zonder enige culinaire pretenties. Het smaakt overigens altijd heerlijk na een dag fietsen.

De kaarten gaan mee, genummerd. Ik heb op één pagina van een bloc-note de hele tocht uitgezet, met de plaatsjes van enige omvang en met campings erbij, zodat we precies weten wat we gedaan hebben en wat nog voor ons ligt. Dit is tegelijk ideaal voor de planning van een rustdag, meestal eens per week, niet alleen voor onszelf maar zeker ook omdat we dan de was moeten doen. De route ligt redelijk vast, al kunnen we ter plekke wel afwijken, maar wat we dan per dag echt fietsen is afhankelijk van een hoop zaken: of er ergens een camping is, of we de wind voor of tegen hebben, onze benen, de 'moraal', hoe we in het routeschema zitten...

Het weer kan tegenvallen, de wind en vooral de regen en helemaal de combinatie van die twee. Wij hebben waterdichte en ademende kleren bij ons, zodat we als het moet zonder problemen uren door de regen kunnen fietsen (we noemen dit 'vol ornaat'). Soms blijven we wel eens een dag op een camping staan als het te bar is. Als het te hard regent en we in de modder moeten kamperen nemen we ook wel eens een hotel. We hebben nog nooit in ruim twintig jaar twee dagen achtereen niet kunnen fietsen vanwege de regen. Afkloppen.

Op dit moment fietst Joke op een aluminium Santos met Magura remmen, een S QLab. zadel en met riemaandrijving. Cees fietst op een stalen Avaghon met een Brooks zadel en een gewone ketting. Beiden hebben we een Rohloff naaf en SPD-klikpedalen. Joke heeft een recht stuur met handles, Cees een ondiep krom stuur. We hebben Ortlieb-tassen en een rood Hilleberg tentje. Wat doet het er allemaal toe? Het gaat om de fietservaring. Terug naar dit onderwerp.

De thema's

Ik wil zes thema's gaan behandelen in afzonderlijke hoofdstukken. Op een rijtje:

1. De wisselwerking tussen mens en fiets
2. Het contact met de omgeving
3. De zintuiglijke ervaring van het fietsen: zien, horen, ruiken, voelen
4. Wat een tocht met je doet: vooraf, tijdens en daarna
5. Creatief verzet: de fietser in een autowereld
6. De sociale kant: ontmoetingen met anderen

Heel kort zal ik er alvast iets over zeggen.

Het eerste thema, de wisselwerking tussen mens en fiets, gaat over het samenspel tussen lijf en voertuig, hoe we de fietsen naar onze proporties afstellen, maar evengoed hoe wij toegroeien naar de fiets, hoe we een fietslijf krijgen.

Het tweede thema is complexer. Ik wil nagaan op welke manieren we met de omgeving contact kunnen krijgen en of dat contact meer iets is vanuit onszelf, waarbij ieder kijkt met zijn eigen bril, of dat de omgeving ons ook wat te zeggen heeft. Het komt van twee kanten, zo zal blijken.

In het derde hoofdstuk wil ik beschrijven welke indrukken we krijgen als we fietsen, via onze ogen, oren of neus, maar ook via onze interne zintuigen, hoe we via huid en ledematen in contact komen met de wereld om ons heen. Ik wil al die zintuigen apart behandelen.

Het vierde hoofdstuk gaat over ons fietsbrein. Hoe dat brein anticipeert op een komende fietstocht. Hoe we tijdens een tocht alle indrukken verwerken en opslaan. Hoe we daar achteraf weer een verhaal van maken of beelden van koesteren.

Het vijfde hoofdstuk betreft de identiteit van een fietser, die moet overleven in een autowereld en die daar bepaalde creatieve strategieën voor gebruikt. Het idee van 'creatief verzet' komt uit publicaties over het stedelijke fietsen, maar ik wil het ook toepassen op landelijke omgevingen.

Het laatste hoofdstuk behandelt de sociale kant. Je gaat als toerfietser over andere wegen dan gebruikelijk en je ontmoet andere mensen, mensen van

allerlei slag. Dat is een belangrijk onderdeel van onze fietservaring.

Het klinkt wellicht allemaal wat theoretisch, en dat is het ook. Op dat vlak zal ik me bovendien niet inhouden, want zo'n boek wil ik nu eenmaal schrijven. Daar staat tegenover dat ik vaak uit mijn fietservaring (zie boven) zal putten om bepaalde ideeën te illustreren, in herkenbare blokjes, zoals ik dat hierboven al met de België-tocht gedaan heb. Bovendien wil ik proberen zo helder mogelijk te zijn en zo eenvoudig mogelijk te schrijven. Als iets schijnbaar lastig is maar in de praktijk meevalt zeggen ze wel eens: 'het is niet moeilijker dan fietsen'. Daar hoort dan ook geen ingewikkeld boekje bij.

I. Mens en fiets: de combinatie

De overgang van klein kind naar groot kind wordt bepaald door twee bewegende wielen: een klein kind kan niet fietsen, een groot kind wel. Het klinkt misschien gek, maar het ineens kunnen fietsen is een moment om bij stil te staan, want het gaat hier om een prestatie van bijzondere orde. Je moet je evenwicht bewaren terwijl je, met een voorheen ondenkbaar tempo, op eigen kracht vooruit snelt. Kinderen die net hebben leren fietsen rijden daarom lachend van je weg. Ze hebben iets geweldigs bereikt, dat beseffen ze maar al te goed, en hun beweeglijkheid en actieradius enorm vergroot. Ze genieten van het moment dat ze als het ware vleugels hebben gekregen en de wijde wereld in kunnen trekken. Fietsen is een grensverleggende activiteit.

Hoe dit nu precies in zijn werk gaat, dat fietsen, is intussen helemaal nog niet zo duidelijk, ook al fiets je elke dag, zoals je ook niet precies weet hoe je een schoenveter moet strikken: leg dat maar eens uit! Fietsen is ook niet perse gemakkelijk. In mijn woonplaats (Wageningen) zijn er cursussen voor de vele buitenlandse studenten, die iets moeten leren wat kinderlijk eenvoudig lijkt, totdat je er over na gaat denken. En je ziet die studenten heel onzeker, het stuur vast in de knuisten, over de weg wiebelen. Ze weten dat ze snelheid moeten maken om niet om te vallen, maar juist die verbazingwekkende snelheid is tegelijk beangstigend.

Intussen is de fiets niet het probleem voor de wiebelachtigheid van de mens-fiets combinatie. Het bijzondere van een fiets is namelijk dat hij zonder bestuurder helemaal vanzelf rechtop en rechthoekig kan rijden, als je hem een zetje geeft. Het probleem zit hem dus echt in de fietser.

Er is veel gespeculeerd en onderzocht waarom een fiets uit zichzelf spoort en overeind blijft. Zijn het de draaiende wielen, het zogenaamde gyroscopische effect? Dat gedraai kan helpen, maar is toch kennelijk geen vereiste, zo vonden ze aan de Tu Delft. Evenmin is de 'naloop', de afstand tussen het punt waarop de denkbeeldige lijn door de voorvork de grond raakt en de middelloodlijn door de as van het voorwiel, een noodzakelijkheid. Een fiets met een grote naloop, een 'luie' oma- of opa-fiets dus, spoort beter, zeker bij lagere snelheden, maar nodig is een naloop niet, ontdekten ze. Het schijnt iets met de massa rond het stuur te maken te hebben waarom een fiets-alleen

overeind blijft. Het leuke is intussen wel dat zoiets kinderlijks als een fiets de wetenschap voor zoveel raadsels stelt.

Hoe dan ook, een fietser moet bewegen, anders valt hij om. Dat is het elementaire verschil met een wandelaar, die rustig een tijdje stil kan staan om van het uitzicht te genieten. Als een fietser dat wil moet hij van de fiets af. Theoretisch kan hij 'surplace' gaan, op dezelfde plek blijven, zoals baanwielrenners doen, maar dat vereist een fiets zonder vrijloop, dus met een directe koppeling tussen voorblad, ketting en achterwiel. De fietser staat dan overigens niet echt stil, maar maakt heel korte bewegingen naar voor en achter om de balans te vinden.

Zoals gezegd is die fiets in de geschiedenis van de bewegende mens een enorme sprong vooruit. Met dezelfde energie gaat de fietser ten opzichte van de wandelaar vier keer vlugger vooruit. Er is geen levend wezen, ook geen dier, dat qua snelheid in de buurt komt van het rendement van de fietser. De mens-fiets combinatie is een energetisch wonder.

Hoe komt die combinatie nu tot stand? Ik wil twee zaken aan de orde stellen. Ten eerste hoe een fiets naar de fietser gebracht kan worden, hoe die passend gemaakt wordt naar de persoon die er op rijdt. En ten tweede hoe de fietser naar de fiets toegroeit. Want het fietsen doet wat met het lijf van de fietser: al doende wordt die een fietsmens, met de eigenschappen die bij de fiets horen. Als ze over een paar eeuwen, als een fiets allang is vervangen door supersonische transportmiddelen, een fietser opgraven, die nog redelijk intact is, dan kunnen ze aan de hand van spieren en beenderen een bijbehorende fiets reconstrueren, zoals ze een dinosaurus kunnen bedenken vanuit opgegraven botten.

Jouw fiets

Het kopen van een fiets is een groot moment in het leven van een fietser. Een auto is veel duurder, dus de aanschaf van een nieuwe auto zou veel meer indruk moeten maken, maar een fietser heeft met een auto toch vaak niet dezelfde band als met zijn fiets. Ik heb een halve nacht wakker gelegen voordat ik twintig jaar terug mijn eerste echte trekkingfiets kocht, een Giant Expedition, met een Deore LX systeem, een fiets die net in de opruiming was. Zouden ze hem in mijn maat hebben? Ik kan er nu om lachen. Toen zeker niet.

Een trekkingfiets koop je omdat die stevig is en berekend op flink wat bagage, toch vaak wel 25 kilogram (met tent, kooktoestel, eetvoorraad, water, kleding, etc.). Hij is om dat alles te dragen heel wat zwaarder dan een racefiets, maar dus ook veel sterker en stabiel. Vooral bij afdalingen moet je geen gezwiebel hebben, de fiets moet volledig onder controle blijven. Snelheid is voor ons toerfietsers toch niet het belangrijkste. We moeten wel langere afstanden kunnen rijden, tot boven 100 kilometer, en een beetje doorfietsen helpt dan wel. Maar echt hard hoeft het niet te gaan en een prettige zitpositie en in het algemeen een goed comfort is dan zeker zo interessant. Dus die fiets moet ergonomisch perfect bij je passen.

Als je een fiets gekocht hebt begint daarom het afstellen. De positie van het stuur of het zadel, hoe ver omhoog of naar voren, dat zijn zaken die in hoge mate bepalen of je lekker zit of niet. Daar ben je - voordat het werkelijk ideaal is - vaak wel jaren mee bezig. Soms gaat het maar ietsje omhoog of omlaag, naar voren of naar achteren. Het lijkt muggezifterig, maar dat is het niet. Op langere tochten betekent dit het verschil tussen een stijve schouder of een beurse pols en een niets-aan-de-hand-lijf, dat alleen maar genoten heeft. As je op klikpedalen rijdt zoals wij (SPD) kun je ook de schoen iets meer naar voren of achteren fixeren. Je zoekt gaandeweg het punt op waarbij alles klopt.

Maar ook de onderdelen maken het tot 'jouw fiets'. Steeds vaker koop je een basismodel en dan begint het gedelibereer over wat daar op moet. De mogelijkheden zijn legio.

Ik heb op mijn stalen ros (Avaghon) een racestuur, maar niet het gebruikelijke. Mijn stuur lijkt op dat van de Tour de France rijders uit de twintiger jaren, die soms meer dan 300 kilometer op een dag moesten fietsen over vaak erbarmelijke wegen. Het stuur is daarom breder en vooral ondieper, waardoor je veel eerder 'in de beugels' gaat, wat ook veel langer lekker voelt. Ideaal bij tegenwind. Veel moeite heb ik gedaan om juist dit stuur te pakken te krijgen. Op het stuur zit een goed kompas, zodat ik weet waar ik heen ga, ook als de zon niet schijnt. De navigatie, met een kaart in ons geval (daarover later meer), is namelijk mijn taak. Er zit ook een hellingmeter op, die verklapt of je spieren pijn doen door jouw brakke conditie of door de steilheid van de

klim. Het zadel staat iets hoger dan het stuur. Het is een langgerekt ongeveer leren Brooks-zadel, wat nooit broeierig aanvoelt (ideaal voor zweettypes zoals ik). Onder het zadel zit een raar geval, een zogenaamde Thudbuster zadelpen, die wel veert, maar niet zozeer naar beneden maar meer naar voren en achter, zodat de afstand tot de trappers ongeveer gelijk blijft. Hij staat op zijn hardst afgesteld, want aan deining heb ik een grote hekel en zo verlies je energie. Er is, net als bij Joke's fiets, een dure lamp aan de voorzijde gemonteerd, die geweldig veel licht geeft, want we rijden graag 's avonds als het stil en rustig is en dan kan het gebeuren dat we in het donker moeten rijden. In onze achterwielen zit een Rohloff naaf, een duur ding, maar zo heb je geen gedoe met een derailleur en blijft de ketting mooi recht liggen. Bovendien kun je zo ook schakelen als je stilstaat. Onze schoenen, met een kliksysteem voor het gevoel één met de fiets te zijn, hebben uiteraard een stijve zool, maar we kunnen er ook op lopen. Ze ventileren uitstekend, in verband met transpiratie. Ook mijn kleren zijn daarop berekend, inclusief het zeer goed ademende jasje. We kunnen als het moet urenlang in de regen rijden, al zitten we daar natuurlijk niet op te wachten. Uiteraard hebben we goede fietsbroeken.

Joke heeft ook een trekkingfiets, een Santos, met sterke wielen etc. ,maar met een recht stuur. Daarop zitten 'bar ends', die zo zijn afgesteld dat ze - heel comfortabel - de polsen ondersteunen. Zij rijdt iets meer rechtop, op een SQLab. zadel, dat goed bevalt. Overigens weet zij niet wat zadelpijn is (ik wel). Verder heeft ze een hydraulisch remsysteem, zodat ze bij afdalingen geen stijve vingers krijgt. Ze kan heel licht rijden, want ze klimt graag, mits het niet te gek wordt. Grotere beklimmingen, zoals bij de Aubisque of de Madeleine zijn doorgaans haar idee. Klimmen is leuk. Zij heeft een drijfriem in plaats van een ketting: schoon, stil, licht en onderhoudsvrij.

Leren fietsen is dus één ding en een fiets naar je lijf zetten een ander. Je bent er steeds mee bezig, zodat het dus gaandeweg steeds meer jouw fiets wordt. Een fiets is nooit af, evenmin als jezelf. En nog iets: een fiets heeft net als zijn berijder littekens. Dat zijn herinneringen aan ongelukjes of de gevolgen van slijtage, die aangeven dat het fietsleven zijn sporen achterlaat. Hier en daar heb ik mijn fiets bij moeten spuiten, omdat de lak eraf was (bijvoorbeeld

omdat hij in de fietsbus of - trein slecht is behandeld; de fiets is van staal en gaat anders roesten). De aluminium bagagedragers waren ooit zwart...Ik kijk ernaar met een zekere vertedering. Deze fiets heeft - met mij - heel wat mee-gemaakt.

Een fiets wordt op deze manier steeds meer op de berijder ingesteld. Waar jij ophoudt begint de fiets en waar de fiets ophoudt begin jij. De fietsen groeien ook symbolisch naar hun berijders toe. Ze verpersoonlijken de gemeenschappelijke ervaring. Je gaat er daarom van houden. Wij zetten elk jaar de twee fietsen samen op de foto, liefst met een mooi uitzicht, waar ze van kunnen genieten als ze even moeten wachten. Maar we gaan niet zover als ome Nol die na overdadig cafébezoek zijn eigen fiets ook een pilsje gaf, zodat die hem gewillig terug naar huis zou brengen.

De fietsmens

Hoe perfect een fiets ook is afgesteld, het blijft een lichaamsvreemd voorwerp en geen natuurlijk uitgroei van je ledematen. Het grote probleem bij jou als fietser is dat je lijf in een nogal starre positie wordt gedwongen: je blijft doorgaans zitten waar je zit met de handen vast aan het stuur. Urenlang hou je die positie. Alleen bij steile beklimmingen wil je wel eens uit het zadel komen; ook dan niet te lang, want dit kost kracht en energie. Voor de handen geldt hetzelfde. Je kunt wel even met losse handen (in België zeggen ze 'zonder handen') rijden, maar met een pak bagage aan het voorwiel doe je dat toch maar zelden: losse handen worden losse tanden (hoe anders is dit bij echte wielrenners die in een voortdaverend peloton rustig even rechtop gaan zitten om de rug te strekken). Handen aan het stuur dus. Hoogstens kun je de positie van de handen aan dat stuur veranderen, als je stuur dat toelaat. Veel bewegingsvrijheid heeft je lijf dus niet, behalve dan je benen, want die moeten wel bewegen, anders valt de fiets om.

Deze gedwongen houding is op zichzelf geen ramp. Er zijn heel wat menselijke activiteiten, die weinig natuurlijk aanvoelen, zoals voorovergebogen de afwas doen of boven je hoofd het plafond schilderen. Ook muzikanten weten er over mee te praten: ergonomisch zijn violen of dwarsfluiten een ramp en juist weer een geschenk voor fysiotherapeuten. In zo'n geval moet het lijf wel uitkijken om met die gedwongen houding

goed om te gaan. Zo heb ik door schade en schande geleerd om 'los' op de fiets te zitten. De voorwaartse houding vraagt om een buiging vanuit de zitpositie, maar die moet wel vanuit de heup komen en niet vanuit de onderrug. De rug blijft dus vrij recht, niet gestrekt als een wilsopdracht, eerder als iets wat vanzelf optreedt als je vanuit de heup beweegt (dat gewricht zit er niet voor niets!). Evenzo moet je, zo heb ik ervaren, het hoofd niet echt omhoog dwingen. Dat relatief zware deel van het lijf moet losjes balanceren op de daarvoor bestemde knobbels. Ook de polsen en handen moet je relaxed naar het stuur bewegen. Om te sturen is gewoon weinig kracht nodig. De schouders blijven ontspannen-laag.

Veel fietsers, die je zo om je heen ziet, zitten gedrongen op de fiets, met een kromme rug, waardoor het hoofd weer krampachtig naar achteren moet om nog wat te zien. Ik denk zelfs dat zadelpijn niet alleen te maken heeft met te weinig fietsuren (dat ook natuurlijk) of een verkeerd zadel (idem) maar evenzeer met de ingezakte, naar beneden en naar achter neigende houding. De fietser moet naar boven en naar voren neigen.

Je fietst met je benen. Dat is (toevallig?) wel verreweg het sterkste lichaamsdeel. Toch: de ware fietser gebruikt die benen niet in de eerste plaats om kracht te zetten. Zij zijn er vooral om te draaien. Het draaien geeft de energie. Wie niet draait loopt bovendien de kans dat hij zijn passieve been, die niet aan zet is, steeds omhoog moet duwen met het andere, actieve been. Zonde van de energie. Ik heb geleerd om licht te rijden, met veel beweging (kinetische energie) en een trapfrequentie van boven de 75 omwentelingen per minuut. Zo vlug als de wielrenners fietsen hoeft het niet te gaan, maar het adagium 'niet duwen maar draaien' is wel degelijk ook op de toerfietser van toepassing. Heel veel fietsers fietsen te zwaar. Het beïnvloedt hun hele houding, waardoor vaak niet alleen de benen bewegen maar ook het zwoegende lijf. In plaats daarvan moet de romp relatief stil blijven, met daaronder de draaiende benen. Die doen het werk. Ik noem dit wel het molentjes-gevoel, een plezierige gewaarwording van een machientje wat daaronder gewoon zijn werk doet.

Ook de voeten spelen dit spel mee. Ze bewegen zo'n beetje als bij Donald Duck, licht flapperend. Het heeft me een tijdje gekost om af te geraken van die starre enkels die haaks op het onderbeen de trappers aansturen. Alles

moet bewegen om te bewegen, dat is het idee, maar natuurlijk heel licht en ontspannen.

Als je zo fietst gaat je lijf veranderen, het wordt over de hele linie sterker. Je krijgt 'vleugeltjes' aan je bovenbeen, net boven de knie. Die benen leiden je moeiteloos over hellingen waar je eerst tegenop zag. De rug wordt krachtiger, de armen, de enkels. Bij lange fietsreizen begin je voor je gevoel als een koala-beertje en je eindigt als een grizzly. Overdrijf ik? Hoe dan ook, bij thuiskomst ben je dan een fietsmens.

Overigens wordt je als fietser ook op een heel andere manier lichamelijk getekend. Je bent vrijwel steeds in de buitenlucht met de zon op je snuit. Bepaalde lichaamsdelen worden bruin, heel bruin. Maar andere blijven wit, heel wit. Dit fenomeen is het beste te bezichtigen op de camping van Bedoin, de favoriete startplaats voor een ritje naar de top van de Mont Ventoux. Je ziet hier twee soorten mensen rondlopen, die direct te onderscheiden zijn: gewone mensen met een alom gebruid vel en fietsers, met hun wel zeer ongelijke bronzing. In Bedoin mag dit...

Nog even dit. Onze benen zijn wellicht niet voor het fietsen gebouwd maar eerder voor het wandelen of voor het rennen, naar een prooi toe of - als wij zelf prooi zijn - van een belagend beest af. Toch is het opvallend hoe fietsbenen soms superieur kunnen zijn aan wandelbenen. Dat vonden ze bijvoorbeeld aan de Radboud Universiteit in Nijmegen, waar een zware Parkinson patiënt, die niet meer op zijn benen kon staan, nog zeer wel in staat was om zonder opvallende bevingen, eigenlijk probleemloos, te fietsen. Nog zoiets:

Wij komen aan op een camping in Au an der Donau, op weg van Praag naar Florence. We zien hoe een oudere man met grote moeite en steunend op zijn stok uit zijn tentje kruipt om de voor hem kennelijk zeer lastige tocht naar het sanitair te maken. Hij kan nauwelijks lopen. Tot onze grote verbazing staat er een fiets bij zijn tent. We spreken hem aan en inderdaad: fietsen was zowat het enige wat hij nog kon. Hij was over Berlijn naar Praag gereden en was nu op weg naar huis. Weliswaar lag hij wat achter op zijn schema, maar voor de rest ging het heel aardig. Alleen de hellingen van 10 procent en meer,

dat werd wel wat te gek.

Dat fietsen gezond voor ons is weten we wel. Maar fietsen is niet alleen gezond vanwege de spieren en de longen. Ons reactievermogen wordt zo even goed op peil gehouden, net als met computerspelletjes, dansen of muziek maken. Bovendien schijnt het tegen depressiviteit te werken. Maar om dat te ervaren zou je eerst een tijdje de fiets moeten laten staan. En dat doe je natuurlijk nooit!

Besluit

Als de fiets zo precies mogelijk op jou is afgesteld en jij naar de fiets bent toegroeid ontstaat er een hybride, een bewegende combinatie, half mens, half machine, die als een volstrekte eenheid opereert. Veel van wat je als berijder doet is daarmee volledig geautomatiseerd. Zo schakel je heel vaak zonder dat in de gaten te hebben, je ben voortdurend aan het balanceren, bij lagere snelheden bijvoorbeeld ook met je knieën. Bij het ingaan van een scherpe bocht naar links stuur je eerst lichtjes naar rechts om je daarna naar links te laten 'vallen' en de draai te maken. Gaten in de weg worden probleemloos en vaak gedachteloos omzeild. Het gaat allemaal vanzelf. Je denkt al fietsende niet aan je fiets zoals je bij het wandelen niet aan je voeten denkt.

Dat besef van eenheid heb je het sterkst bij afdalingen. Dan krijg je echt een machtig adelaarsgevoel zoals je door de bochten suist en het dal in vliegt. Je bent dan 'bergkoning' en zo'n afdaling vergoedt, naast het uitzicht natuurlijk, veel van wat de beklimming kostte. Het is een blij en kinderlijk gevoel. Fietsers zijn niet voor niets vaak opgewekte, vrolijke mensen, tenminste als ze fietsen.

De fietsmens. Het is niet zo dat die - net als zijn fiets - omvalt als hij stilstaat. Maar toch is het wel een speciaal soort mens.

2. Fietsers in contact met hun omgeving

Je kunt in de sportschool op de fiets vele 'kilometers' afleggen zonder dat je een meter verder komt. Dit heet fietsen, maar dan toch niet van het soort dat ons hier voor ogen staat. Daarvoor is juist de verbinding met de buitenwereld essentieel.

Die buitenwereld staat, afgezien van ander verkeer, meestal redelijk stil. Jij bent datgene wat beweegt. Maar voor je oog is het natuurlijk anders; dan zit jij stil en beweegt de omgeving. Al fietsende krijg je een constante verschuiving van de ruimte om je heen. Met elke trap draai je als het ware de omgeving wat verder door. Vooral wat dichtbij staat verschuift snel, wat ver weg te zien is gaat heel langzaam voorbij. Voor heel dichtbij is wandelen daarom beter dan fietsen, want dan kun je allerlei kleine bloempjes in de berm nog wel uit elkaar houden of dan zie je wat voor spel kinderen aan het spelen zijn. Wie fietst snelt aan deze dingen voorbij. Daarentegen, als je door de Noord-Franse graanvelden fietst heb je juist weer een gevoel van traagheid: we zijn vele kilometers verder en er is helemaal niets gebeurd, alles wat je ziet is en blijft hetzelfde. Maar voor de meeste omgevingen is de fiets precies het juiste punt van uitzicht, met de ideale versnelling. Er is genoeg te beleven, dichterbij of verder weg. Ik heb een oom gekend die precies om die reden bij het fietsen zweerde.

In dit - langere - hoofdstuk ga ik in op wat er dan met de fietser gebeurt. Hoe die contact maakt met zijn omgeving en daaruit zijn beleving haalt.

Ik wil eerst de vier vormen van contact beschrijven, variërend van geen of nauwelijks contact tot geheel opgenomen zijn. Dan wil ik ingaan op de vraag waar dat contact nu vandaan komt, alleen van onszelf als bron van alle beleving of dat misschien de omgeving zelf ook nog wat te zeggen heeft.

Dat dit contact via onze zintuigen verloopt zal duidelijk zijn. Maar dit komt pas in het volgende hoofdstuk aan bod.

Vormen van contact

Laten we eens bezien hoe een fietser met zijn omgeving in verbinding kan staan.

1. Geen of nauwelijks contact

Als je omgeving erg bekend is of weinig variatie kent, zoals de genoemde Franse graanvelden of de hoogvlakten in Spanje, kan het contact met die omgeving wel eens minimaal zijn. Je ontwijkt takjes op de weg, je fietst om plassen heen, je wijkt uit voor een passerende auto, dat is het zo'n beetje, en dat gaat goeddeels automatisch. De kans is groot dat je dan alleen maar met je medefietser(s) of met jezelf in contact staat.

Ik moest voor mijn pensionering als hoogleraar een zogenaamde afscheidsrede verzinnen. Het Franse landschap was bij tijden nogal voorspelbaar. Op die momenten ben ik begonnen mijn verhaal te bedenken, vanaf het begin tot het einde. Ik had daar veel plezier in en wilde er natuurlijk iets leuks van maken. Toen ik na een maand thuis kwam heb ik alles in sneltreinvaart opgeschreven. Nog steeds is dit voor mij een 'fietsverhaal'. En eerder al ging ik wel eens, als ik een theoretisch probleempje moest oplossen, 'een eindje fietsen'. Waarheen was eigenlijk zonder belang, als het maar aangenaam was en rustig. Vrijwel steeds schoot me dan iets te binnen, wat in mijn binnenste natuurlijk al lag te sluimeren. De omgeving deed er nauwelijks toe. Het fietsen zelf natuurlijk wel.

Dit is de positieve variant. Fietsen kan de creativiteit losmaken, net als trouwen wandelen dat kan doen. Er zijn beroemde creatieve wandelaars, zoals Goethe of Beethoven. Maar er zijn ook creatieve fietsers, zoals Einstein, die graag op het zadel nadacht over een of ander voor de meesten van ons ongrijpbaar probleem. Het is alsof de losse houding op de fiets, die nodig is om het evenwicht te houden, ook de geest los maakt en nieuwe combinaties in het hoofd oproept.

Maar helaas is er ook een negatieve variant. We zijn dan zo behept met een of ander slepend probleempje dat we gaan malen, met onze benen EN in ons hoofd. We kunnen dan niet aan die dwangmatige, vervelende gedachtes ontsnappen, waar we ook heen gaan en hoe fraai de omgeving ook is. Wel kan het fietsen in zo'n situatie als een soort therapie dienen: als we maar genoeg doorfietsen, zo blijkt vaak, kunnen we veel neurotische gedachten terugdraai-

en tot realistische proporties. Dan gaan we misschien ook de omgeving weer zien.

2. De omgeving breekt in

In je omgeving kan iets gebeuren dat zo afwijkend is van het voorspelbare dat je het wel moet opmerken.

Wij rijden door een Frans dorpje en zien rook uit het dak van een schuur komen. Een radeloze vrouw loopt vertwijfeld rond. Buurtbewoners hebben al snel het verhaal klaar. De man en de vrouw kregen ruzie, de man had zich in de schuur opgesloten en dreigt nu zichzelf - met de schuur - op te stoken. De brandweer is al gebeld. Met de radeloze vrouw duw ik de auto weg die de weg naar de schuur verspert. De brandweer komt aangesneld, de schuurdeur wordt geforceerd, en dan komt het vuur pas echt op gang: het laait het dak uit. We praten nog even met de geschrokken mensen uit de buurt en rijden dan toch maar door. De afloop kennen we dus niet. Zoiets kun je dus niet niet opmerken, dat zal duidelijk zijn.

Op allerlei manieren, en ook wel wat subtieler dan in dit voorbeeld, breekt de omgeving in. Een knalgele auto stuift voorbij. Er zit een grote roofvogel op een elektriciteitspaal. Een kind probeert ons op zijn fietsje bij te houden. Een tegemoet komende fietser groet ons. Je komt bij een spectaculair vergezicht. In de verte doemt een hoge kerktoren op. Meestal heeft het voor het fietsen zelf niet direct betekenis. Maar soms wel.

Wij zien een bordje met 'militair terrein', maar daar loopt een weg door, die niet is afgesloten. We gaan die - sterk stijgende - weg op. Dan horen we het knallen van een of ander schiettuig. Is het wel een goed idee om hier door te rijden? We worden een beetje bang en keren om. Liever een flinke omweg dan als bewegende (levensechte) schietschijf te dienen voor de ijverige militair.

Er zijn dus zaken die zo'n grote signaalwaarde hebben dat we er niet omheen kunnen of er juist - zoals in het voorbeeld - omheen moeten...

3. *Wij zijn op zoek naar iets*

Het kan ook zijn dat wij de omgeving afspeuren om iets te vinden waarnaar we op zoek zijn, een bakkertje, een café, het juiste richtingbord. Dan versmalt zich onze aandacht tot iets heel specifiek. Veel wat we zouden kunnen zien zien we dan niet meer. Het fraaie gemeentehuis blijft onopgemerkt omdat we ergens willen lunchen en daarvoor een bankje zoeken: waar staat dat?

Dit speuren is zeer functioneel, en vaak ook een voorwaarde om niet te verdwalen. Je hebt, als je geen gsm gebruikt, je kaart op de fietstas voor je en weet vanwege die kaart waar je op moet letten. Je oog gaat van kaart naar omgeving om te zien waar dat weggetje links van de kerk precies ligt. Maar dit gedrag is dus tegelijk weinig bevorderlijk voor de beleving van de omgeving. Bijvoorbeeld kun je zo enorm verlangen naar je uiteindelijke bestemming, een camping, dat je vele kilometers omgeving gewoon mist. Alles wat geen camping is wordt dan geblokt. Je rijdt in een niets-land.

4. *We maken onderdeel uit van de omgeving*

Onderdeel uitmaken van de omgeving is de meest sublieme vorm van contact. Hier gaat het eigenlijk om. Tegelijk: dit is het moeilijkste om te omschrijven. Het zit een beetje tussen de twee laatste vormen in. We speuren niet en de omgeving dringt zich niet op. Maar ook zijn we niet met onszelf bezig. We zijn helemaal nergens mee bezig en fietsen gewoon. Intussen hebben we wel degelijk een intens contact met wat we zien, horen of ruiken.

Joke ervaart dit soort contact als 'heelheid'. Je ego wordt uitgeblust en die ervaring is daarom zeker ook helend. Ik voel me opgenomen in de omgeving net als andere wezens daar, de vogels, de schapen, de bomen of de bloemen of zelfs een boerderijtje of een beeld langs de weg. Achteraf herinner je deze momenten het beste. Het is alsof een film is aangemaakt die je weer opnieuw kunt afspelen, je ziet jezelf door het landschap glijden.

Dit soort contact ervaren we nog niet erg gedurende de eerste week. Dan zijn we nog teveel aan het rondkijken en is ons hoofd nog onrustig. De tweede week begint het een beetje te komen, maar pas in de derde week is het er. In de vierde week neemt het tegen het einde weer af. Want dan dringt zich thuis

weer op en alles wat daar te doen is, we blikken terug op deze reis, en gaan weer dromen van een volgende. Vanwege deze redenen kiezen we er ook voor om langere tochten te maken, van een maand of zo. We fietsen in mei vaak een week in noord- of midden-Frankrijk, om de klimspieren te oefenen. Dit is heel leuk en aardig, maar toch van een andere orde dan het doortrekken in de eigenlijke, veel langere vakantietocht.

Zoals ik al zei valt dit gevoel niet goed te omschrijven en misschien denk je als lezer dat hier een paar halve zolen door de wereld aan het fietsen zijn. Maar omdat dit gevoel nu net het belangrijkste is kan ik er niet omheen. Het lijkt alsof de omgeving op een bepaalde manier bezielde is en dat jouw ziel versmelt met die natuurziel om je heen. Je ben volledig 'in tune' met wat er verder is, alles klopt. Het is een vredig gevoel zonder verlangen of streven. Het is goed zo.

In de vorige pagina's zijn de vier vormen van contact beschreven. Maar wat is dit nu eigenlijk: 'contact'? Vooral bij de vierde vorm dringt zich een belangrijke vraag op, namelijk of we de omgeving vanuit onszelf betekenis geven dan wel dat die omgeving zelf naar ons toe iets te zeggen heeft. Ook dit is geen gemakkelijk punt en dus wil ik daar apart op in gaan. Intussen kan de lezer zich afvragen wat dit alles nog met fietsen te maken heeft. Als je aanneemt dat voor de (toer)fietsers de verbinding met de buitenwereld essentieel is, zoals ik schreef aan het begin van dit hoofdstuk, wordt wat hier behandeld wordt misschien wat minder buitennissig.

Van ons uit of op ons in

Lang heb ik gedacht dat alles wat wij zien, horen of ruiken zijn betekenis ontleent aan wat er in ons binnenste al bestaat aan eerdere ervaringen, emoties of kennis. Sterker nog: we merken iets pas op als dit voor ons eerder iets heeft betekend. In die zin is alles wat we meemaken een re-productie, een opnieuw beleven van wat al in ons zit. Daarmee wordt elk object van aandacht 'geladen' en zou er misschien zelfs helemaal geen aandacht zijn, tenzij het zich sterk zou opdringen (de tweede vorm van contact). Hierbij passen wat voorbeelden.

Als ik bij een boerderij een schuur zie kijk ik meestal wat daarin te zien is. Vooral de oude landbouwwerktuigen hebben mijn belangstelling. Als kind heb ik heel wat afgespeeld op de boerderij van mijn ooms en bij slecht weer zaten we vaak onze tijd te verdoen, wippend op de ijzeren stoel van een maaimachine, in het zicht van eggen en ploegen. Ik vind daarom nu die vaak rommelige schuurtjes vol roestig oud ijzer, die je nog veel in Franse dorpjes aantreft, leuk om te bekijken. Een ander zou er geen oog voor hebben.

Weer als kind had ik een grote belangstelling voor stromend water. Ik maakte graag kleine riviertjes vanuit een wat hoger gelegen plas. Met mijn vader en broers kon ik tijden bezig zijn om dichtgeslibde sloten weer vlot-tend te krijgen met behulp van in de buurt gevonden stokken. Maar ook op fietsvakantie ben ik gek op alles wat op een rivier lijkt. Ik merk stromend water snel op en heb ook een grote voorkeur voor het fietsen langs een rivier. Fietsen langs een kanaal daarentegen is al gauw stomvervelend. Dan gebeurt er pas iets als er een boot aankomt. Een rivier is dus voor mij - anders dan een kanaal - positief geladen of, zoals ik ook wel zeg, positief gepotentieerd.

Ik ben een tijdlang geobsedeerd geweest door het drama van de eerste wereldoorlog en heb daar ook veel over gelezen. In Frankrijk heeft zowat elke plaats een monument voor de gevallen soldaat. Die monumenten merk ik altijd op, ik kan ook verschillende soorten onderscheiden, zoals het heldhafte type of het weeklagende, slachtofferige type, met een stervende soldaat en een doodsengel. Wij hebben wel eens op een trektocht door Frankrijk elk oorlogsmonument dat we tegenkwamen gefotografeerd.

Je ziet dus waar je vol van bent. En daarmee bevestig je een oud gevoel. Maar dit kijken vanuit jezelf en niet alleen maar registreren of zien gaat verder.

Om die stap te maken wil ik eerst een onderscheid aanbrengen tussen de natuur en de niet-natuur, ofwel al datgene wat door mensenhanden is ge-construeerd, zoals huizen, auto's of straatmeubilair. Niet-natuur werd altijd gemaakt met twee doelen. Het ene is een functioneel doel: het huis moet waterdicht zijn, de auto moet rijden, een lantaarnpaal moet licht verspreiden. Het andere is een meer symbolisch doel: het object moet iets uitdrukken, moet een gewenst beeld overbrengen. Een huis moet er chic, modern, netjes

of rustiek uitzien. Een auto moet verbeelden dat de chauffeur smaak heeft, dynamisch is, of stoer. En zelfs een lantaarnpaal kan iets uitstralen dat verder gaat dan het lichtschijnsel en kan nostalgie oproepen of het imago van modern design. Alle niet-natuur wil wat bereiken bij de toeschouwer, wil indruk wekken en vraagt als het ware om instemming: jij vindt dat ook. Maar omdat dit laatste lang niet altijd het geval is ga je oordelen: het ene beaamt je, het andere wijs je af. Het huis vind je smakeloos, de auto ordinair, de retro-straat-lantaarn truttig. Zeker in de bebouwde omgeving doet vrijwel alles een appèl op je, inclusief de mensen die je tegenkomt, met hun kleren, kapsels, of tatoeages. Dat heeft iets prikkelends en uitdagends. In een stad is natuurlijk ook altijd van alles te beleven, reden waarom wij een rustdag toch het liefst in of vlakbij een mooie stad plannen. Maar steden zijn ook vermoeiend. Dat komt niet alleen of zozeer door de drukte op zichzelf, maar meer nog door wat er allemaal uitgedrukt wordt en om instemming of bewondering vraagt.

Wij vinden het de laatste jaren steeds leuker of misschien beter gezegd interessanter om dwars door een stad te fietsen, ook als het een grote stad is. Je ziet dan eerst de benzinepompen, de supermarkten of de fabrieken die aan de rand van die stad zijn gedumpt, meestal zonder veel beleid, zo lijkt het. Daartussen zie je vaak nog de resten van wat eerder nog platteland was, maar nu meedogenloos wordt weggedrukt, boerderijtjes, kleine, overgebleven veldjes. Dan komen de vaak smakeloze woonkazernes, waar de kinderen het met een verdwaalde wipkip moeten stellen. Verderop de rijkere huizen van de welgestelde burgers. Soms is de weg druk en zijn deze huizen minder in tel geraakt, sterk vervallen of zelfs onbewoonbaar, hoe chic ze ook ooit waren. Dan het centrum, vaak heel mooi, met prachtige gebouwen of mooie kerken. Soms met veel quasi-oude bouwsels, soms met een hoop namaak, bijvoorbeeld in de straatlantaarns, om het echt te laten lijken. Maar, je komt er niet omheen, dit alles lijkt slechts het aangename behang voor het commerciële gedeelte, de banken en winkels en horeca, waar alles voor moet wijken. Je ziet daarom afschuwelijke parkeergarages op aanstootgevende plekken en terrassen die een passage via het ooit brede trottoir vrijwel uitsluiten. Je loopt (of fietst) door de zone, alleen bestemd voor wandelend kooppubliek. We drinken ergens op een terras koffie, en nemen de tijd om de mensen eens

goed te bekijken. Jongeren doen vaak vrolijk, maar wat ouderen kijken nogal eens alsof winkelen een corvee is, wat ook het geval kan zijn. Nogal wat passanten zijn aan de dikke kant, valt ons steeds op. We zien hoe ze gekleed gaan. Verder fietsend komen we langs de winkels met de bekende uithangborden van de bekende ketens, en vervolgens gaan we er aan de andere kant van de stad weer uit. Het is vooral heel interessant om te bekijken hoe zo'n stad naar deze tijd is omgebouwd en hoe de mensen er graag uitzien, hoe ze zich aan elkaar (en aan ons) tonen. En het is vooral ook heel vermoeiend. Als we weer op 'de kleine weggetjes' zijn halen we opgelucht adem. We zijn dan weer van onszelf.

De stad vraagt dus continu om een reactie. Onbedoeld kan er wel iets zijn wat associaties oproept die niet direct met het object zelf te maken hebben, zoals het gevoel van troosteloze eenzaamheid bij een vervallen benzinstation, wat dus nooit zo bedoeld is geweest. Maar in het algemeen is een stad constant appèllerend. De natuur daarentegen heeft aan zichzelf genoeg en hoeft niets uit te drukken. Ook hier is de mensenhand vaak zichtbaar, in hoe de koe is gefokt, het landschap is ontworpen of de boom is gesnoeid, maar toch blijft er genoeg over wat ongerept is en om geen enkele waardering vraagt. Een koe blijft een koe, een boom groeit zoals hij groeit de bloemen in de berm gaan vaak alle perken te buiten, om over de wolken maar te zwijgen.

Dit betekent dat de natuur, veel meer dan de niet-natuur, open staat puur voor onze associaties, die we aan die beesten, bomen en bloemen of wolken hechten. Die associaties zijn heel bepalend. De leeuwerik is vrolijk, weten wij veel. Een slang zit vol slechte bedoelingen. Hertjes zijn de onschuld zelve. Evenzo kunnen we een alleenstaande boom triestig vinden. Die boom zal er zelf anders over denken of zal helemaal niets denken, maar wij plakken er dat etiket op. Een bos kan lieflijk zijn of een akelige, beklemmende sfeer uitademen. Bloemen kunnen blij zijn of mistroostig, wolken majestueus of somber.

Wat we dan zien is sterk afhankelijk van hoe we zijn. De natuur versterkt vaak de stemming of emotie waarin we zitten. Zijn we vrolijk dan zien we de zon door de bomen schijnen, zijn we verdrietig dan zien we hoe de zon door die bomen wordt verduisterd. In de natuur vinden we onszelf terug, maar in

een verhevigde vorm: we projecteren ons gevoel op wat we zien. In de natuur zijn we dus, veel meer dan in de niet-natuur, met onszelf bezig. De natuur maakt iets los in ons en laat als een klankkast onze emoties resoneren. Dat is de grote waarde van het in de natuur zijn en dat is dus ook de grote waarde van het fietsen in het buitengebied. De omgeving biedt ons een gevoelsreservoir dat we gebruiken om onze emoties de vrije teugel te geven. Daarom werkt de natuur louterend. Het feit dat ons lijf al fietsende veel relaxter is, meer in balans en gevoeliger voor indrukken, bevordert natuurlijk zo'n contact.

Zo heb ik lang gedacht: dat de natuur ons toestaat om met ons gevoel te spelen. Toch is dit niet het hele verhaal. Ik heb leren inzien dat de natuur ons ook wat te zeggen heeft. Dat we dus niet alleen vanuit onszelf kijken maar soms gewoon ook 'wat zien' en dat we niet vanuit onszelf luisteren maar gewoon ook 'wat horen'. Daarbij denk ik aan drie dingen.

Op de eerste plaats is de natuur een onuitputtelijke bron van verwondering, verwondering om de enorme variatie in vorm en kleur: elk stukje berm is weer anders, een nieuw landschap is nooit een kopie van het vorige (anders dan bijvoorbeeld bij huizen). Je snapt ook niet goed waarom dat landschap er precies zo uitziet, waarom er ineens een zee van blauwe bloemen te zien is of een enorme eik, midden in de wei. Er zal wel een reden voor zijn, maar welke? Je ziet herten waar je ze niet verwacht en waar ze gezien de borden zouden moeten zijn ontbreken ze. De natuur is onvoorspelbaar, heeft een onkenbare dynamiek, en dat is misschien wel het meest eigene aan de natuur.

De verwondering kan euforisch worden als je ineens voor diepe kloven staat waartussen een rivier, ver beneden, zijn weg zoekt, zoals bij de Lot of de Tarn, komende vanaf de hoge Causses, of op vele momenten in het Cantabrische gebergte. Hoe spontaner zo'n ontmoeting hoe dieper de indruk die de natuur maakt.

Wij zijn eens een week in de Rocky Mountains, in de VS, gaan wandelen. De natuur was overweldigend. In de verte zag je de sneeuwbergen en dichterbij prachtige meren. Marmotten, wapiti herten, coyotes, het was er allemaal. Een

maand later hebben we een tocht gemaakt in Zuid Frankrijk, van Antibes naar Biarritz, waarbij we alle gorges meepikten die er in de buurt maar te vinden waren, de Gorges du Loup, du Verdon, de la Nesque, etc. Het weer was bar slecht, met veel kou en regen. Het viel ons na afloop op hoeveel meer indruk deze tocht maakte in vergelijking met de Rockies. Hoe kon dit zo zijn, want natuurlijker dan de Rocky Mountains zul je het toch niet snel vinden? Toch was dit maar in schijn zo. De Rocky Mountains waren omgeven met grote hekken, je ging door een sluis in het park. En de trails waren opgelegd: je kon niet zomaar wat wandelen. Op gezette tijden kwam je een toilet tegen, ook als je al uren alleen liep. Bij de meren zag je grote parkeerplaatsen voor de toeristen die even een foto kwamen maken en dan weer doorreden. We hadden echt het gevoel in een decor of in een film te lopen, waar de dwingende mensenhand constant voelbaar was en diep in het gebied doordrong, terwijl we al fietsende in Frankrijk onze eigen ervaring schiepen. Daar was misschien heel wat minder spektakel, maar tegelijk veel meer verwondering.

Op de tweede plaats is de natuur mooi, de kleuren van de bloemen, of van vogels (we zijn in Frankrijk meermalen een hop tegengekomen), maar ook van graanvelden of van bossen, met al die soorten groen, van een avondlucht of een sterrenhemel. De natuur is dus een bron van genot. Heel wat schilders hebben geprobeerd om die schoonheid weer te geven en wij maken onderweg ook de meeste foto's van de natuur, omdat we die mooi vinden. Evengoed genieten we van de geuren in het kruidige Zuid Europa, dat is een van de belangrijkste redenen om niet naar Noorwegen af te reizen maar naar de Provence, Spanje of Italië. En we vinden het heerlijk om 's morgens in de tent gewekt te worden door allerlei vogels en om die fraaie wijsjes te onderscheiden en te horen hoe de een op de ander antwoordt (zo eindigt de duif zijn roekoeroekoe vaak met een korte oie, zo van: 'nu jij weer....', waarna de collega-duif het overneemt). Waarom de natuur mooi is snap ik intussen niet goed. Er wordt wel eens gezegd dat vogels fluiten om hun gebied af te bakenen. Maar je zou zeggen dat dit juist veel beter gaat met een lelijk, schril wijsje. En ik verbaas me dat je in de natuur allerlei vormen en kleuren door elkaar heen aantreft, in de berm van de weg bijvoorbeeld, terwijl wij in onze huiskamer alles zo zorgvuldig op elkaar afstemmen. Sommigen van

ons kiezen een schilderij bij het bankstel. En toch vinden we die natuur mooi.

Dat de natuur mooi is behoeft overigens enige nuancering. Wij mijden bepaalde streken in Frankrijk omdat we weten dat daar veel maïs wordt verbouwd en dat is niet van het soort groen waar we verzot op zijn, zeker niet na vijftig kilometer langs dat suffe gewas gereden te hebben. Ook die gillende cicaden in de mediterrane streken mogen wat ons betreft wel eens een ander liedje leren, en dat mag ook een zachter liedje zijn. Zo zou de meeuw ook minder mogen krijsen en de hond 's nachts zijn bek mogen houden. Maar toch: op het vlak van schoonheid heeft de natuur ons heel veel te bieden.

Dan is er - ten derde - nog iets. Ik zei al dat de natuur aan zichzelf genoeg heeft. De natuur vraagt niet om enige reactie, pretendeert niets, doet op niemand een beroep. In zekere zin is de natuur onverschillig voor ons. Koeien kunnen ons als we langsfietsen nieuwsgierig aankijken, maar zonder onze aanwezigheid hebben ze geen verloren dag. Als je veel in de natuur bent en je jezelf in de natuur opgenomen voelt deelt zich iets van die pretentieloosheid aan je mee. Je wordt net als je omgeving onverschillig voor wat je zou willen zijn. Het gaat niet alleen om de buitenkant, hoe je eruit ziet (dat ook). Belangrijker is de binnenkant. Het fietsen wordt in je beleving geen reis ergens naar toe maar een activiteit die los van elk doel betekenis heeft. Zoals een koe herkaut, zo fiets jij. Iets anders is gewoon niet aan de orde. Deze ervaring is zeer aangenaam en ook zeer leerzaam. Wij willen onszelf continu verbeteren, we zien onszelf zo graag als een project wat moet slagen, we moeten altijd ergens naar toe, zodat een simpel 'zijn' of 'leven' en het nederig accepteren daarvan vaak moeilijk te bereiken is.

Hoe de natuur op ons inwerkt voel ik het sterkst bij het zien van dieren, van vogels of runderen. Ook wel bij bomen, vooral als ze alleen staan. En zeker ook als ik een landschap zie. Dat is er doorgaans al veel langer dan jij. Het heeft van alles meegemaakt, harde wind heeft bomen ontworteld, droogte heeft planten verdreven, een rivier heeft stukken oever meegevoerd. En toch is het er gewoon. Je hoort geen wanklank of niets. Het bestaat zoals het bestaat, en het zal blijven bestaan, lang nadat jij er niet meer bent. Zo gezien stelt zich de vraag wat je nu eigenlijk voorstelt, of beter gezegd: zo gezien

doet die vraag er niet meer toe.

Ik denk dus dat wij van alles op de natuur projecteren, vanuit onszelf, dat de natuur een klankbord voor onze eigen melodietjes is. Tegelijk: dat de natuur los van ons op ons inwerkt en ons wat te bieden heeft: verwondering, schoonheid en nederige acceptatie van het simpele 'zijn'.

3. Het plezier van de zintuigen

Het contact met de omgeving geschiedt via onze zintuigen. Dat zijn er nogal wat en ze zitten overal, dus niet alleen in het hoofd maar ook in de huid en in onze ledematen. Je kunt rustig zeggen dat een fietser evenzeer een bonk zenuwen is als een bonk spieren. Voor de fietservaring zijn ze bepalend.

Ik wil geen wetenschappelijke verhandeling geven van hoe die zintuigen allemaal heten en hoe ze werken (en zou het ook niet kunnen). Ingewikkeld is vooral het onderscheid tussen de verschillende interne zintuigen, waarmee we - binnen ons lijf - voelen. Ik ga uit van de praktische ervaring. Wat gebeurt er als ik fiets en vooral: wat zie ik, wat hoor ik, wat ruik ik, misschien ook wat proef ik? En zeker ook: wat voel ik?

Ze doen er allemaal toe, deze zintuigen, maar wellicht niet in gelijke mate? Er zal zeker verschil zijn, maar toch is het nog niet zo eenvoudig om te bepalen wat dan het belangrijkste zintuig is. Op het eerste gezicht denk je aan het oog. Een fiets is een mobiele uitkijkpost waar vanuit we comfortabel de omgeving kunnen waarnemen en waardoor we tegelijk botsingen kunnen voorkomen. Dat is allemaal waar, maar wat te denken van een blinde fietser die achter op een tandem gezeten de wereld ervaart? Is dit geen volwaardig fietsen en maakt zo iemand niet van alles mee? Hij hoort van alles - heel wat beter nog dan de ziende fietser - en hij ruikt de geuren en voelt de zon, de wind en de regen, en niet te vergeten zijn armen en benen. In 2011 is overigens een Italiaanse kapster bekeurd. Ze was langzaam blind geworden en knipte op gevoel. Maar erger: ze ging ook op de fiets naar en van haar werk. Op haar gehoor.

Ik wil, zonder iets te zeggen over het belang ervan, met het oog beginnen. Dan komt het oor aan de beurt. Ik ga door met de neus en eindig met het gevoel.

Over de smaak praat ik niet want daar valt niet veel over te zeggen. Of toch? Wie de hele dag gefietst heeft weet dat de smaak dan om een of ander reden een enorme boost krijgt en dat alles wat je eet veel lekkerder is. Is het vanwege de honger die rauwe bonen zoet maakt? Is het vanwege de buitenlucht? Is het vanwege het lijflijk van fietsen waardoor alle zintuigen geïntensifieerd worden, inclusief misschien de smaak? Of is in het buitenland, waar

we meestal fietsen, gewoon alles lekkerder? Ik weet het niet, maar wel weet ik dat we 's middags bij de lunch in de berm gezeten buitengewoon kunnen genieten van een stuk brood met kaas en vooral van een tomaat met mosterd (ons beproefde recept). Thuis eten we dit nooit.

Nog iets. De zintuigen bieden ons allerlei gewaarwordingen. Die zijn doorgaans van het plezierige soort, anders ga je niet fietsen. Maar er zijn toch ook prikkels die we minder leuk vinden. Ik wil daar niet aan voorbijgaan en waar mogelijk iets zeggen over hoe je daar mee om kunt springen.

Het oog

Het oog wil ook wat, maar wat wil het oog? Ik denk dat het oog geprikkeld wil worden, niet teveel, maar zeker ook niet te weinig. In het laatste geval heeft dat zintuig gewoon te weinig te doen en gaat het zich vervelen. Als er na een kilometer in de omgeving niets is veranderd had het evengoed thuis kunnen blijven.

Wij hebben nogal eens in Zuid-Frankrijk langs het Canal du Midi en - aansluitend - het Canal de Garonne gefietst, bij elkaar 525 kilometer, zowel in het westelijke als het oostelijke deel. Onze ervaring is steeds hetzelfde. In het begin zijn we blij met wat we aantreffen: een autovrij fietspad, niet overal even gladjes, maar alleszins berijdbaar en enorme, oude platanen waar de zon doorheen speelt en vlekjes maakt op het vriendelijk rimpelende water. Op gezette tijden stuiten we op een prettig gesitueerd bankje of op een ouderwets sluisje. Toch, na een uurtje of wat fietsen komt er een lichte irritatie naar boven. Dit is allemaal heel mooi maar ook wel erg van hetzelfde mooi. Het is alsof je naar honderd kopieën van de Nachtwacht kijkt. We gaan ons vervelen en zoeken een andere weg. Het zal persoonlijk zijn, maar wij moeten er niet aan denken om - wat sommigen doen - die hele route langs ditzelfde kanaal te moeten fietsen.

Afwisseling dus. Die vind je op verschillende manieren.

De ene manier is om te klimmen. Door te klimmen wordt het landschap drie-dimensioneel en valt er bijgevolg veel meer te ontdekken. Dat is dus ook een groot nadeel van het fietsen langs een kanaal: water kan niet bergop

en zo laat je een dimensie liggen. Toch, dit klimmen, dat weten we uit veel gesprekken, is controversieel. Het is opvallend hoeveel op zichzelf sportieve fietsers, vooral vrouwen overigens, de zuidelijke landen prijzen om hun schoonheid, maar verzuchten dat ze het klimmen in bergachtig of zelfs in heuvelachtig gebied vreselijk vinden. Het is hét bezwaar tegen buitenlandse fietsvakanties. Als ze het terrein - zoals in Nederland zo goed is gelukt - maar eens vlak konden krijgen...

Wat ze dan missen is een enorm brok oogpret. Wij hebben zelden een beklimming gehad, hoe zwaar ook, die niet de moeite waard was gezien het uitzicht wat je er voor terugkreeg. Je investeert het een en ander maar het rendement is zo goed als altijd buitengewoon positief.

Dan moet je dat klimmen natuurlijk wel op een verstandige manier aanpakken. Dus niet op kracht maar op souplesse, in je eigen, vooral niet te snelle tempo. Bij een klimpartij bestaat de neiging om de spieren te spannen en om er letterlijk en figuurlijk 'tegenaan te gaan' zodat het leed snel geleden is. Maar je moet juist eerder achteruit gaan leunen en de zaak op je pantoffels aanpakken. Dan hou je overmacht en die heb je nodig, want zeker bij veel klimkilometers is het fietsleven al zwaar genoeg. Voor je gevoel moet je, mede omdat er zoveel te zien is, en dus voor je eigen plezier, de klimtijd eerder verlengen dan bekorten. Wij stappen ook regelmatig af om uit te rusten maar zeker ook om rond te kijken. Alleen voor racefietsers bestaat er een soort norm dat je onderweg niet mag afstappen en die zie je dan ook soms vreselijk lijden, zeker de minder ervaren toeristen onder hen. Het is allang niet leuk meer...

Bij racefietsers speelt de 'klimparadox'. Die houdt in dat naarmate je hoger klimt je steeds meer kunt zien, het uitzicht wordt weidser en weidser, maar dat je tegelijk al klimmende zo vermoeid raakt dat de blik zich juist vernauwt, tot de afstand naar de volgende bocht of zelfs uiteindelijk tot de voorband van je fiets. Je bent helemaal gefixeerd op jezelf en de zelfgekozen lijdensweg. De omgeving, hoe mooi en indrukwekkend ook, bestaat eigenlijk niet meer. Indruk maakt alleen dat die top nog een heel eind verder en vooral hoger ligt.

De eerste keer dat ik zo klom was de col de l'Épine in de buurt van Cham-béry. Ik had toen een lichte semi-racefiets, dus daar lag het niet aan. Er zaten stukken in van 9 procent, niet erg beangstigend zou ik nu zeggen, maar toen had ik nog in het hoofd dat ik tempo moest maken en vooral niet af mocht stappen. Het was lijden met een grote L en ik vond het eigenlijk helemaal niet leuk. Van die hele beklimming heb ik geen enkel beeld meer in het hoofd, ik zag waarschijnlijk alleen het voorwiel. Dus dacht ik toen dat beklimmingen niets voor mij waren. Hoeveel plezieriger waren de latere tochten in het zelfde gebied richting Lyon en ook wel wat hoger in het Chartreuse gebergte. Die tochten kan ik me juist heel goed herinneren, en kan ik zelfs nu nog op de kaart natekenen. Zo kan ik me een lange rit herinneren vanuit les Echelles, de standplaats, naar de Rhone tot aan Morestel en over Le Tour du Pin en het Lac de Paladru weer terug. Het was al wat donker toen ik bij St Roch de weg in een bocht omhoog zag gaan om spiraalsgewijs over zichzelf een verdieping hoger uit te komen, een heel aparte ervaring. Maar ook de landschappen die ik toen tegenkwam, daar heb ik nu, zo'n 25 jaar later, nog een redelijk beeld van. Er moest heel wat geklommen worden, maar ik deed dat in een prettig tempo en stapte af wanneer ik daar zin in had.

Klimmen doe je dus rustig en van het gewonnen uitzicht ga je extra genieten. Dat gedroomde uitzicht moet er dan wel zijn. Wie klimt in een dicht bos wordt visueel niet bepaald vertroeteld. Dan neemt het interne zintuig het over: je voelt de spieren en de vermoeidheid.

Zo zijn we wel eens over de Montagne Noir geklommen in de Haut Languedoc, vanaf Albine, ruim 600 meter omhoog tussen het eentonige groen van de bomen. Daar is niet veel lol aan te beleven. Pas in Lespinassière volgde de beloning met het brede uitzicht op de vlakte waar de Aude stroomt. Dat uitzicht maakt dan wel veel goed. Vervolgens duik je vanaf de frisse hoogte in de kuip van de Languedoc, waar het op die dag zeker 15 graden warmer was.

Terug naar het oog. Dat oog moet dus gevoed worden. Riviertjes zijn leuker dan kanalen en als we door bossen rijden, dan liefst door open bossen, waar je doorheen kunt kijken. Die zijn er gelukkig genoeg en in het buitenland,

zeker in landen als Italië, Spanje of Frankrijk, waar het beheer van die bossen aanzienlijk lossier en minder voorspelbaar is dan in Nederland, zodat er gewoon vaak meer te beleven valt. Het is allemaal wat ruiger, grote bomen die zijn omgewaaid blijven meer dan rustig liggen (ze worden daar gewoonlijk ook wat ouder), een riviertje zoekt zijn weg zonder beschoeiing, etc.

Wat te zeggen van velden waarop cultuurgewassen groeien of van weilanden vol met koeien? Het laatste is geen vraag: koeien, of paarden, geiten, schapen, ze zijn een plezier om naar te kijken en we maken er graag foto's van omdat ze er echt bij horen. Zij zijn op zichzelf al heel mooi, die beesten, zoals ze daar rondstruinen, maar vormen ook als groep een interessant geheel. Koeien trekken vaak samen op, en staan meestal ook naar dezelfde kant te grazen. Ze zijn zoals eerder gezegd heel nieuwsgierig en kunnen ons tijden aan blijven gapen. Geen idee wat er dan in hun grote hoofden omgaat: misschien is het niet meer dan: wij zijn hier, jullie zijn daar. Paarden hollen samen een eind weg of springen tegen elkaar op. Meestal is de sfeer in hun gezamenlijke wei heel vriendelijk, maar niet altijd:

Wij komen bij een weiland waarin een paard en een ezel staan. Ik wil een foto maken van Joke met de ezel, want Joke heeft altijd veel contact met zo'n dier, ook nu. Maar het paardje wil kennelijk ook op de foto en dat leidt tot gestoei tussen die twee beesten en tot een heuse vechtpartij. Het paard deelt flinke klappen uit met zijn achterpoten en we vrezen voor de ezel. Geheel ten onrechte, zo blijkt, want de ezel stormt op het paard af, springt achterop en bijt hem flink in zijn vel.

Dan de velden. Hier is het antwoord genuanceerd. De Po-vlakte bijvoorbeeld is vreselijk, met die eindeloze grasvlakten voor het onzichtbare vee. Alleen de snelstromende kanaaltjes en de dorpjes daar bieden enig vertier. Je ziet en hoort er nauwelijks vogels. Daar is dat gebied kennelijk niet voor bedoeld. Dat geldt evenzeer voor menig wijngebied, waar dan ook. Het zijn doodse omgevingen. Toch kunnen die wijnveldjes er best mooi uitzien, als ze opgenomen zijn in het landschap, en afgewisseld worden met bossen en rotsen. Ook graanvelden zijn vaak een lust voor het oog, zeker als de wind

eroverheen gaat. Dat hier ons brood gemaakt wordt geeft ook een aangenaam gevoel. Maïs daarentegen is veevoeder en staat daarom in de beleving, heel kwalijk misschien, lager op de ladder. Koolzaadvelden kunnen een hele regio geel laten oplichten. Je wordt er vrolijk van. Hetzelfde geldt voor velden met zonnebloemen.

Pijnlijk blijft de afhankelijkheid van veel landbouw van gif. De gretigheid waarmee de mens de aarde uitwoont is soms moeilijk te verdragen. Je ziet het aan de bermen in welke gebieden al te rijkelijk met de spuit is rondgesproeid. Ook particulieren zoeken vaak de chemische oplossing. Nogal wat huisbezitters gebruiken een of ander middel om ongepland gras in de buurt van gepland gazon te bestrijden. Soms kiest een hele gemeente voor dit middel en ziet al het publieke, maar 'verkeerde' gras geel, behalve waar gras 'mag'. De schoffel kost de plantsoendienst kennelijk teveel energie. Maar gif is overal. Wij zijn 's avonds en ook wel eens heel vroeg 's morgens opgeschrikt door een laag overkomende helikopter of door een vliegtuig, die hun kwalijke lading over de zeer nabijgelegen wijnvelden spotten. Proost!

Hier moeten we niet teveel aan denken en dat doen we dus doorgaans ook niet. Er zijn ander punten van aandacht. 'Trekend van streek naar streek herinneren we ons de vraag uit de lagere school naar 'de middelen van bestaan'. Wat wordt er waar verbouwd? Wat je ziet groeien bepaalt heel sterk de identiteit van een omgeving: er zijn graanstreken, wijngebieden, gebieden met koeien of - in de bergen - met schapen. Daar hoort weer een bepaald soort boerderij of zelfs een bepaalde ruimtelijke ordening bij. Koeien heb je bijvoorbeeld graag vlak bij de boerderij, graanvelden kunnen verder weg liggen.

Je hebt dus de omgeving, met een bepaald reliëf en een bepaalde bodem in een bepaald klimaat, als een soort gegeven. Dan rijst de vraag: wat doen de mensen ermee? Wij mogen dit graag overdenken. Het is een interessant deel van een lange fietstocht. Zelfs in die mate dat we 'alleen maar natuur' eigenlijk minder aantrekkelijk vinden.

Overigens zie je natuurlijk niet de hele omgeving, maar alleen wat voor je ligt, dus de helft ervan. Voor het complete plaatje zou je dus steeds terug moeten rijden. Heel soms kijken we wel eens om, maar als fietser kun je dat beter niet te veel doen, als je niet van de weg af wilt raken. We maken ook wel eens 'achterom'-foto's, met de bedenking: dit kan eigenlijk niet, want zo

is er niet gefietst.

Wat we natuurlijk niet kunnen vergeten is de lucht, want dat is gewoon verreweg het grootste vlak. Ook hierbij gaan we ervan uit dat afwisseling oogpret oplevert. Dus minder interessant zijn effen grijze luchten, maar evengoed effen staalblauwe. Die betekenen dan wel goed weer, maar je hebt er verder geen boodschap aan. Mooier zijn roodkleurige avondluchten of overdagse blauwe luchten met meezeilende witte wolken, die in allerlei formaties de hemel opleuken. Daardoor raakt ook het landschap op een interessante manier uitgelicht, met donkere en lichte partijen. Bovendien zorgen die wolken voor de vaak zeer welkome schaduw. Als ze donkerder worden krijgen we daarentegen een heel ander verhaal. Dan ontstaat er vaak dreiging: loopt dit niet uit op regen of onweer?

Voor ons is het niet altijd goed in te schatten wat donkere luchten in het buitenland betekenen. In Nederland is het vrijwel altijd regen, dus die reflex zit in ons hoofd. Twee keer zijn wij in Ruynes-en-Margeride geweest en elke keer zijn we er bang geworden voor een inktzwarte lucht die onze kant uitkwam en het werd telkens niets. De laatste keer zien we die donkere donderwolken op zo'n tien kilometer voor Ruynes. Als door de duivel achtervolgt rijden we zo hard we kunnen naar het stadje en naar de camping. Helemaal in het zweet zetten we bliksemsnel de tent op en zorgen we dat alle bagage droog daarin komt. Dan pas kijken we weer omhoog: de lucht is blauw.

Afwisseling vind je ook door de tijd. In veel gebieden waar je als fietser doorheen trekt stapelt zich de geschiedenis op. Je ziet symbolen uit een lang vervlogen periode, zoals dolmen uit de prehistorie. Of je komt in middeleeuwse stadjes, met nauwe, bochtige straatjes en met stadsmuren en -poorten. Daar zie je ook vaak prachtige kerken waar ze lang aan gebouwd moeten hebben. Wij mogen daar graag even binnengaan en vertrouwen er maar op dat de achtergelaten fietsen met bagage onder Gods zegen staan.

We bezoeken in Metz de enorme kathedraal. Het regent dat het giet. Een soort suppoost ziet ons en wenkt dat we best naar binnen mogen, en wel - tot

onze verbazing - met fiets en al. Wat ongemakkelijk doen we dit en zo staan onze vrienden uit te druipen op de kerkvloer, tussen alle heiligheid. Moeten we ze nu nog op slot zetten?

Overigens geven de kerken soms wel te denken. Als je van dorpje naar dorpje fietst ga je feitelijk van kerktoren naar kerktoren. In hoogte en volume zijn het meestal verreweg de meest imposante bouwsels uit de regio en ze staan vaak midden in het dorp, met de rest er omheen. En tegelijk betekenen ze op dit moment misschien nog wel het minste, het spinrag bij de ingang liegt niet. Ze symboliseren daarmee de ontkerkelijking maar zeker ook de ontvolking van het platteland. Daar zijn geen levende gemeenschappen meer te vinden, wat je ook kunt zien aan de ruïne van het plaatselijke café of aan de dichtgetimmerde bakkerij. Daar wordt je niet vrolijk van, zeker niet als je zin hebt in koffie of als de maag knort.

Onderweg fiets je langs machtige kastelen, maar ook langs nederige boerderijtjes, uit heel verschillende tijden. Of langs oude sluizen met een 19-de eeuwse mechaniek dat nog steeds lijkt te werken, of oude kolenmijnen (in België, in Cantabrië). Als je daar enig oog voor hebt kun je je hart ophalen.

Een bijzonder gevoel van de diepte in de tijd kregen we bij de beklimming van de Splügenpass, ofwel de Passo dello Spluga, waar je op veel punten de oude Romeinse weg nog kunt zien liggen, waarover de legioenen noordwaarts trokken. Hier is de route zelf het monument dat tot de verbeelding spreekt. Volgens dorpeelingen was via deze pas Hannibal met zijn olifanten Italië binnengevallen, maar dat zeggen ze elders ook van de plaatselijke pas. Hoe dan ook, het is een aparte ervaring en in het gastenboek van het plaatselijke hotel kom je namen als Nietzsche tegen. Die zal wel niet met de fiets geweest zijn.

We zien natuurlijk ook andere fietsers. Je kijkt even naar het soort fiets dat ze hebben of naar hun kleding. We zagen eens een stokoud, heel frans baasje op een antieke racefiets, een Mercier of Peugeot, met een shirt, waarop aan de achterkant met grote letters stond dat hij van 'de Peelrunners' was. Waar had hij dat vandaan gehaald?

Fietsers groeten elkaar. Het 'bonjour', op zijn frans uitgesproken, is als een kus. Het scheidt een band. Je weet ook van elkaar wat het is om te fietsen. Dus zo'n contact is leuk.

Maar niet altijd. Wij reden ergens midden in Frankrijk langs de Dronne. We zien een gezelschap fietsers aankomen: ' bonjour', ook ' bonjour'. We lachen naar elkaar: wat is dit fijn, dit fietsen! Onze linkerhand doet mee en groet de collega's vriendelijk, want zij zwaaien ook. We hebben niet in de gaten dat dit een toerfestijn voor fietsers is waar duizenden fietsers aan meedoen, jong en oud. Na vijf kilometer wordt ons handje lam, verstart onze glimlach en krijgen we meer dan genoeg van het gebonjour. We zijn blij als we bij St Anlaye van hen verlost zijn.

Speciale vermelding verdient de richtingwijzer, waar het fietsoog vaak naar op zoek is, maar waar toch kritisch mee omgegaan moet worden. Ze zijn namelijk zelden voor de fietser bestemd, maar voor de automobilist. Ik zal de positie van fietsers in een autowereld in het hoofdstuk over creatief verzet behandelen en me hier beperken tot aanduidingen, speciaal voor fietsers. Ook die verdienen enige bedenking. Het is niet altijd duidelijk voor wat voor fiets ze bedoeld zijn.

In Zwitserland volgden we een prachtig fietspad, mooi aangeduid, door een fraaie laan, totdat dit pad ineens met 15 procent omhoog ging met een ondergrond van grove kiezels. Als we van de schrik bekomen zijn hebben we e.e.a. nog eens goed overwogen. De route bleek speciaal bedoeld voor - flink bespiede - mountainbikers. We hebben snel een alternatief gezocht.

Tegelijk is Zwitserland als het om fietsbebording gaat een lichtend voorbeeld. We kwamen bij de Rhone-route wel omleidingen tegen, maar die waren met officiële, andersgekleurde bordjes piekfijn aangegeven. Zwitsers zijn als een Pontiac betrouwbaar. Daarentegen hebben we in Italië wel eens een fietsroute gevolgd langs de Tánaro, waar wel goede bordjes stonden, maar waar de route even zo vrolijk in de rivier terecht kwam, omdat die rivier bij een overstroming de weg had meegenomen en niet meer had teruggebracht. We moesten de fietsen door een maisveld sjouwen, wat nogal een beproeving

bleek. Ergens aan het begin van de route een indicatie dat die route in het water was gevallen zou handig zijn geweest.

Richtingaanwijzers voor fietsers zijn vrij zeldzaam in het buitenland, maar ze komen voor en je let erop als er riviertjes in de buurt zijn, want daar vind je ze het vaakst. Wat ook vaak iets is om naar uit te kijken zijn bankjes.

Wij vinden het prettig om op een bankje te lunchen of een appel te eten en onze ruggen denken daar net zo over. Tegelijk hebben we oog voor de situering van dat bankje. Veel bankjes staan verkeerd, met de rug naar waar het het mooiste is. Ooit hebben ze misschien goed gestaan, toen de bomen net voor dat bankje nog jong waren en het uitzicht niet bedierven, maar nu Graag filosoferen we waar dat bankje dan wel zou moeten staan. Eigenlijk zouden we in Brussel subsidie moeten aanvragen voor het, waar nodig, herplaatsen van het Europese bankje. We hebben daar ideeën genoeg voor en zijn graag bereid tot nader onderzoek. Per fiets uiteraard.

Natuurlijk maakt het oog ook minder plezierige dingen mee: het ziet kerncentrales, de woekering van industriële gebouwen, prefab woningen die massaal en vooral liefdeloos tegen een heuvel zijn gesmeten. Meer en meer zie je windmolenparken. Daar hebben we gemengde gevoelens over. Enerzijds leveren ze groene stroom, en dat is natuurlijk heel mooi. Ze verlevendigen met hun gedraai ook de horizon. Maar om ze een verrijking van het landschap te noemen...

Het oor

Een van de meest opvallende (en prettigste) dingen in een buitenlandse fietsvakantie is dat je minder hoort. Het gebruikelijke Nederlandse lawaai, dat klinkt als een orgel waarbij iemand met een ellenboog op de toetsen ligt, ontbreekt. Zelfs op veel kronkelige dijkwegen is het rumoer bij ons niet van de lucht, zeker in de weekends als de motorrijders los gaan. Het kan anders. Veel regio's in Frankrijk zijn heel dunbevolkt en toch vol met kleine weggetjes en daar is het stil.

Dit betekent natuurlijk niet dat je geen snars meer hoort. Integendeel, je

hoort in zekere zin veel meer, omdat de leukere geluiden meer kansen krijgen: het geluid van zingende vogels, zoals de leeuwerik, hoog in de lucht, of van kikkers of van een hinnikend paard. De dieren zijn veel meer aanwezig met wat ze allemaal te vertellen hebben. Je hoort ook het kabbelende water. Veel campings liggen aan riviertjes en met het geruis van water slaap je in en word je wakker. De vogels zijn er 's morgens vroeg natuurlijk ook. Het valt ons altijd op dat de vogels in Spanje of Italië drukker zijn dan in Nederland, net als de mensen. Maar dit kan verbeelding zijn.

Je hoort ook de wind, die de blaadjes van de bomen laat trillen, en het riet laat ritselen. Je hoort kinderen. Als je geluk hebt hoor je - op hoogtijdagen - de plaatselijke muziekvereniging.

Het is 14 juli en we zijn in Saint Christophe, een klein plaatsje niet ver van Poitiers. De fanfare trekt uit, dat wil zeggen alle dorpingen die enig instrument bespelen worden bijeengebracht en in formatie opgesteld. Daar gaan ze en ze spelen voor wat ze waard zijn. De muziek klinkt rete-vals, maar dit is om een of andere reden totaal niet van belang. Het plezier en de toewijding spat er van af. St Christophe is zo klein dat rondtrekken er niet in zit. De muzikanten lopen de hoofdstraat af en draaien om en dit nog eens. Het is feest.

Als je onderweg wordt verrast door levende muziek komt dat altijd heftiger aan. Het is alsof de zintuigen, en dus ook het oor, gevoeliger zijn. Gek genoeg speelt muziek toch al een grote rol op fietsvakanties, tenminste bij ons. Meestal gaat het dan niet om muziek die van buiten klinkt, live of via een luidspreker of koptelefoon, maar om muziek die in je hoofd opkomt ('mind music'). Je hoeft dus helemaal geen muziek te horen om muziek te kunnen horen, het hoofd zit immers barstensvol muziek, en je hoeft niet eens op een knopje te drukken om daarvan te profiteren. Het kan muziek zijn die je pas nog gehoord hebt, en die je nu kunt horen in precies de gewenste uitvoering, of een melodietje wat je zelf verzint. Er ontstaat meestal een rijtje met favoriete deuntjes die je bij een vakantie begeleiden. Ik mis in een vakantie mijn dwarsfluit, maar niet de muziek, want die is er gewoon.

We komen nu aan een bijzonder kenmerk van het oor, waarin het sterk verschilt van het oog. Een oog kan wegkijken als het iets niet bevalt, maar een oor kan niet weg-horen. Een oor staat als je wakker bent altijd aan, en als je slaapt kun je door lawaai wakker worden.

Vooral 's nachts is een oor kwetsbaar. We komen bij de camping van Is-sur-Tille. Van het internet weten we dat dit geen hele fijne camping is, maar er is geen alternatief. 'We moeten ook niet flauw zijn!', zeggen we tegen elkaar. Er staan wat zigeuners bijeen, dikbuikige mannen en wat jongens die nogal hard roepen en knetterend met brommers rondsjesen. Toch maakt dit alles wel een ontspannen indruk. Verderop staat een tentje met een Pools stel; dat ziet er heel vriendelijk uit. De vrouw is in verwachting. Helaas, ze breken snel op, wat dan weer te denken geeft. Dichterbij ons staat een grote tent, waar een vals kijkende herdershond voor ligt. Heel uitnodigend is dit niet, maar achteraf hebben we van deze hond nog het minste last gehad. De tent stroomt gaandeweg vol met een hoop jeugdig volk, dat met woest beschilderde auto's komt aanzetten. Dan begint het feest. Er breekt een enorm kabaal los van keiharde house-muziek en een hoop geschreeuw. Het lijkt of iedereen of stoned of dronken is (of allebei). Het feestje duurt tot 3 uur. Pas dan kunnen we gaan slapen.

Dit soort ervaringen zijn verre van uniek en iedere vakantiefietser kan er over meepraten. Schreeuwende campinggasten, blaffende honden, er is gewoon niets aan te doen. Je kunt je hooguit troosten met het idee dat je morgen weer verder kunt...

Onderweg maak je zelden vervelende geluiden mee, of het moest de krekkel zijn, die van mij - ik zei het al - wat zachter mag gillen. Het werkt na een tijdje op de zenuwen.

Wat hoor je verder? Als je het goed aanpakt weinig verkeer, al is een drukker weg soms onvermijdelijk, zeker in landen als Italië of Spanje. En je hoort je fiets natuurlijk. Dat is je eigen geluid, en dat is daarom zelden storend.

De reuk

Waarom fietsen wij graag naar zuidelijke landen? Het is daar warmer, maar vooral toch: geuriger. De naaldbomen ademen harslucht uit, er is tijm, oregano, marjolein. Als je een berm betreedt word je omwolk met mint. Het is de natuurlijke wc-verfrisser, maar dan zonder wc, en ook veel lekkerder. Daar staat tegenover dat het plaatselijke riool iets meer zijn best doet om zich kenbaar te maken en dat waterzuivering kennelijk nog niet afdoende in Europese verordeningen vastligt. Toch, de neus gaat zeker ook mee op vakantie en heeft door de bank genomen een super-tijd. De neus is ook gevoeliger dan normaal.

Het enige waar de neus echt moeite mee kan krijgen is de situatie in de tent, als het een paar dagen geregend heeft, als het ook 's nachts vochtig is en de slaapzakken niet droog meer willen worden. Dan krijg je wat Joke de 'hondenmand' noemt, een weeïge geur van verspocht textiel. Dit moet niet te lang duren, weten we, en dat is gelukkig ook nooit gebeurd. Als de zon weer gaat schijnen is alles snel droog. Weer een reden om naar het zuiden te fietsen.

Voelen met de huid

We fietsen als het even kan met blote armen en benen en ook ons gezicht is afgezien van de zonnebril bloot. Bij elkaar is dat heel wat huid en die huid maakt in een fietsvakantie, hoe kan het anders, het een en ander mee.

Zo is er de zon. Die kan 's morgens ons velletje aangenaam verwarmen als we in de nog frisse lucht ontbijten. 's Middags kan hij dan wel gaan branden, en dat is minder. De avondzon maakt dan weer veel goed. Zon op je huid is voor wie er tegen kan gewoon een fijn gevoel. Wij smeren ons wel met zonnebrand in, factor 50, maar naarmate we bruiner worden steeds minder. Dat smeersel geeft soms een nare film op je vel. Je sluit je af, ook voor je eigen zweet. Misschien gebruik ik niet altijd het goede spul. Verbranden is natuurlijk uit den boze.

Dan de wind. Een licht windje is in heet weer buitengewoon prettig. Het speelt door je haren en zorgt ervoor dat het zweet snel verdampt, zodat je af kunt koelen. Maar wind is er niet altijd, alhoewel: het mooie van fietsen is nu net dat je al doende zelf wind maakt. Als het heel warm is merk je dat dan

soms pas als je afstapt. Dan breekt het klamme zweet uit. Daarentegen, als het koud en nat is werkt de wind weer in het nadeel. Dan krijg je kippenvel en ga je de huid beschermen met een jas. Maar dan doet de huid eigenlijk niet meer mee.

Vervolgens de regen. Die geeft zelden genot, tenminste niet via de huid. Alleen als het echt heel warm is kan een bui fijn aanvoelen. In de regen rijden kan toch heel plezierig zijn, als je goeie kleren aan hebt (waterdicht, ademend). Je rijdt dan als het ware in een mobiel tentje. Laat de regen maar kletteren, dat idee. Maar dat is dus vooral leuk voor het oor!

Dan is er tenslotte nog een sensatie voor de huid, en die is uitgesproken negatief. Het gaat over de mug, of breder: over insectenbeten.

Het is broeierig warm als we van Cunlhat met een omweg over Ambert (om een fototoestel te laten repareren) naar le Chaise Dieu fietsen, bekend om zijn fraaie abdijkerk. Wij houden van de Auvergne: mooie landschappen, heel rustig, afwisselend, veel bloemen, het geklingel van koeienbellen. En ook waar we nu fietsen is het heel mooi, maar tegelijk ook erg kreukelig, met steile klimmetjes. We komen in de hitte niet goed vooruit, en hebben gruwelijke dorst want het water is al een tijdje op. Zo arriveren we pas laat in le Chaise Dieu, te laat voor de supermarkt. Net voor de camping is er gelukkig een plezierig restaurant. Daar nemen we het er van. In de allerbeste stemming gaan we naar de camping en zetten we onze tent op. Kennelijk worden we verwacht en wel door duizenden muggen die ons in no time zo lek als een mandje prikken. Wat een ellende! We zouden hier een dagje blijven maar dat dus nooit. 's Morgens slapen de muggen hun roes uit kennelijk, want dan lijkt er zogenaamd niets aan de hand. Wij fietsen toch maar door naar Langeac (ook mooi, geen muggen).

Voorals zweet lijkt de muggen aan te trekken, dus als je je erg over die beestjes opwindt, en daar dus extra van gaat zweten, word je des te aantrekkelijker voor hen. Rustig blijven is het parool. Smeren met anti-mug spul helpt een beetje, soms.

Het interne voelen

Ook binnen ons lijf zijn er allerlei zintuigen aanwezig. Die zorgen ervoor dat we ons evenwicht bewaren, wat voor een fietser niet zonder belang is. Ze geven ook aan hoe onze positie in de ruimte is, zodat we alle bewegingen vloeiend kunnen uitvoeren, op de fiets springen, schakelen, etc. En ze zijn verbonden met onze organen en spieren. Zo voelen we vermoeidheid, of zelfs uitputting, maar ook fitheid. Zwakte, maar ook kracht. Honger en dorst, maar ook de bevrediging daarvan.

Een van onze eerste flinke beklimmingen was die over de Silvretapas. Dat is een heel bescheiden pas, althans qua verkeersdrukke, maar loopt wel tot 2032 meter. Als je boven bent zit je in de sneeuw. Er zitten flinke stukken van 14 procent tussen. We gaan er naar toe vanaf de Bodensee, in een vrij vlakke aanloop. Het massief zien we steeds hoger en dreigender voor ons uit: we weten gewoon ook niet of we hier wel overheen geraken, die ervaring hebben we nog niet. De eerste meters van de klim zijn verschrikkelijk. De spieren verzuren al heel snel, nog voor we de volgende haarspeldbocht hebben bereikt en ik twijfel sterk of dit wel iets voor ons is. Wat zijn we begonnen? Joke vergaat het niet veel beter. Toch, we blijven wel aan de gang en komen in een bepaalde cadans, waarbij de vermoeidheid en de pijn gelijke tred houden met de kracht die nog in onze benen zit. Niet alle stukken zijn bovendien zo steil. Daar putten we troost uit. Gelukkig is er zowat geen verkeer, zo vroeg in het jaar. Alleen een bus met bejaarden komt piepend naar beneden. Ze juichen ons toe! Langzaam bereiken we de top, vlakbij een ijsig meer. Daar staat wel een soort café, maar dat is dicht. We zijn helemaal alleen met de elementen in een prachtige, voorwereldlijke omgeving. Die elementen kondigen zich helaas ook aan in de vorm van een enorme regenbui. Het begint bovendien keihard te waaien. Door dat natuurgeweld heen dalen we naar Galtur. Daar blijkt geen camping meer te zijn, maar wel een hotel annex restaurant. We voelen ons geweldig.

Pijn, vermoeidheid, het hoort erbij. Wel moet direct vermeld worden dat het hier om sensaties gaat die we zelf als fietser gewild hebben. Het maakt een enorm verschil of je moe bent van wat je graag doet dan wel dat je moe wordt

van een vervelende, opgedragen taak. In het laatste geval ben je dus veel eerder moe. Voor pijn geldt hetzelfde. Als kind ben ik voor van alles en nog wat ingeënt. Die injectie vond ik veel pijnlijker dan wat ik een half uur later op het voetbalveld meemaakte, terwijl daar objectief gezien totaal geen reden voor was. De fietser heeft zelfgekozen vermoeidheid en zelfgekozen pijn en hij kan beide bovendien redelijk controleren door gewoon af te stappen en in het gras te gaan zitten met een lekkere perzik.

Daar komt bij dat er heel wat tegenover staat. Dat is niet alleen dat je op geweldige, indrukwekkende plekken komt en zeker ook niet alleen dat je een prestatie geleverd hebt die je graag navertelt. Misschien wel het belangrijkste is het overheersende gevoel van innerlijk welbevinden dat je achteraf krijgt na een zware rit of een forse beklimming, als alle pijn en vermoeidheid vergeten zijn. Juist dat achteraf-gevoel is moeilijk uit te leggen aan de niet-fietser. Het is alsof het lijf applaudisseert dat het dit mocht mee-maken. Ik ben er werkelijk van overtuigd dat een flinke lijfelijke prestatie, waarbij alle vezels hun best hebben moeten doen, mits zelfgekozen, door ditzelfde lijf enorm wordt gewaardeerd. Dan weet het weer waarvoor het ooit gemaakt is, dan zijn de mechaniekjes weer gesmeerd en zijn alle adertjes weer doorgespoeld. Daarom is het niet verwonderlijk dat fietsen, en zeker klimmen, verslavend is. Dat komt precies door dit gevoel.

Het kan er ook mee te maken hebben dat het lijfelijke bij een zware tocht sterk gaat overheersen, zodat je geen tijd meer hebt om je als mens over te geven aan allerlei gepieker. Je gaat in zekere zin op een dier lijken, levende in het nu en doende wat er gedaan moet worden.

Dat gevoel een wild of in ieder geval verwilderd beest te zijn hebben we het sterkste gevoeld ergens in de Franse Pyreneeën, na en dag vol hellingen, regen en ook nog (tegen)wind. We zijn doodmoe en onze bezweette haren plakken aan ons gezicht. Al een uur lang zeggen we niets meer tegen elkaar. Het is niet vervelend of zo, maar gewoon zoals het is: we rijden alleen maar. Daar zien we dan toch uiteindelijk de gedroomde camping met restaurant. Eerst het laatste natuurlijk, we sterven van de honger. Als twee woestelingen komen we binnen. Klik-klik-klik, zo horen we het bestek van de gasten. We zijn in een totaal andere wereld terechtgekomen. Die van de mensen.

Passend bij het beestengevoel is het gewin aan kracht. Ook dat voelt prettig. Hellingen waar je in de eerste week nog bedenkelijk naar opkeek neem je nu ongemerkt. Je maakt als het moet lange dagen met veel kilometers, het maakt niet uit. Je kunt het.

Een speciale categorie vormt pijn en vermoeidheid door tegenwind. Anders dan bij het klimmen valt hier gek genoeg niet veel fijns uit te destilleren. Forse tegenwind is een vorm van zinloos geweld waar je je bij neer moet leggen. Wie zich verzet en 'tegen de wind in gaat beuken' legt het tenslotte af en is halfweg de route al kei-kapot. Ik schakel bij tegenwind dus bewust naar een lichtere versnelling en een wat hoger beentempo. Beter is het te accepteren dat het vandaag vanwege de wind minder hard gaat, en op souplesse te rijden, in de gedachte dat de wind op zichzelf niet vervelend is, alleen de richting waar hij vandaan komt is enigszins ongelukkig: morgen kan hij keren en duwt hij ons in de rug. Dat laatste registreer je vreemd genoeg veel minder dan wanneer de wind tegen is, volledig onterecht. Bij meewind schakelen we weer een tandje bij.

Bij onze eerste rit naar de Middellandse zee was het constant stralend weer en was de wind steeds in ons voordeel. We ontmoetten collega's die uit de Jura kwamen en daar ellendig weer hadden meegemaakt, met regen en tegenwind, terwijl wij op dat moment als geluksvogels fluitend op de fiets zaten. We vlogen die reis en kwamen, ondanks een onderbreking vanwege een kapotte fiets, (zie de inleiding) flink voor het schema bij het strand in Franqui aan. Maar we hebben het ook wel eens anders meegemaakt, eigenlijk steeds als we in Spanje of Frankrijk van oost naar west fietsten. Ik herinner me bergachtig terrein in de Languedoc waar we om een rotspunt heen fietsten en door de plotselinge felle wind zowat het ravijn in geblazen werden. De wind heeft twee kanten...

De wind is zintuigtechnisch hoe dan ook een raar fenomeen. We zien door de wind bomen bewegen, we horen takken kraken, we krijgen kippenvel van de kou, we moeten door de windvlagen steeds ons evenwicht corrigeren en we voelen bij tegenwind via onze interne zintuigen hoe moe we zijn. De wind beroert ons dus op alle fronten. Een fietser kan niet om de wind heen.

Vooraf bij minder geoefende fietsers duikt één thema met betrekking tot het interne voelen steeds weer op: zadelpijn. Zadelpijn is zeer goed te bestrijden. Het is een combinatie van een goed zadel, een goede fietsbroek en zitvlees. De ervaring heeft me geleerd dat een vrij hard zadel het beste is, zoals de cowboys in het wilde westen ook al wisten. Aan gel-zadels heb ik heel slechte herinneringen, die gaan in warm weer broeien. Ook zadels met foam of iets dergelijks zijn vaak te weinig ademend. Leren zadels hebben als grote voordeel dat ze naar je lijf gaan staan (toon me je zadel en ik zal zeggen wie je bent). Je moet zo'n zadel wel inrijden, dat kost zo'n 1000 kilometer. Maar dan is het ook van jou.

Een fietsbroek is van belang voor het nodige comfort en zeker ook voor de hygiëne. Wie in een katoenen broek fietst zal merken dat die het zweet eerder verzamelt dan wegwerkt. Toch, de een is de ander niet (ik krijg zonder fietsbroek gegarandeerd eczeem). We zijn wel eens iemand tegengekomen die in Thailand lange afstanden wilde fietsen, maar zich om esthetische redenen niet in een fietsbroek wilde laten zien. We zouden hem graag achteraf willen spreken.

Dan zitvlees:
Zitvlees krijg je door op een fiets te zitten, zo simpel is dat. Wij hebben als regel dat we voor elke vakantie tenminste 1000 kilometer gereden moeten hebben. Daar zitten twee condities bij. De eerste is dat we ook klimspieren moeten ontwikkelen. Dat kan enigszins in onze woonplaats (met de 'Wagingse berg' en 'de Grebbeberg', toch nog altijd 7 procent) maar beter is natuurlijk een trainingsweek in een nog wat uitdagender gebied. Daarvoor gaan we elk jaar in mei een weekje naar Frankrijk. De tweede conditie is dat we minstens één keer meer dan 100 kilometer fietsen. Dan weet je dat het met het zitten goed zit.

Een ander bekend euvel is nek- of schouderpijn. Dat heeft veel met houding te maken, zie hoofdstuk 2, en dus met een preciese afstelling van de fiets. Ik heb ook gemerkt dat een T-shirt, als het wel warm maar niet heel heet is, tot schouderpijn kan leiden, zeker bij wat frissere wind. Die blaast dan op een zwetend velletje zodat...Niet voor niets hebben wielershirts een kraagje. Tot zover de rubriek pijnbestrijding.

Dan dorst en honger. Dat is misschien ook pijn, maar dan toch wel een heel speciaal soort. Je sjouwt als fietser soms wel twee liter water mee om de hele hete dag dorstvrij door te komen. Ik realiseer me dat ik op onderdelen van de bagage soms eindeloos zit te dubben of het niet een paar grammen lichter kan. En hier gaat het dus om kilo's. Toch, er is niets aan te doen, er bestaat geen oploswater, want dan zou het in zichzelf moeten oplossen. Je hebt het gewoon mee te nemen. Als je wilt gokken: doe het dan niet met water. Zeker bij flinke beklimmingen, waar het extra gewicht natuurlijk doorweegt, moet er flink wat water mee. Ik betrap me erop dat ik als ik ga zweten wel eens denk dat de voorraad water zo vanzelf verdampt en ik mezelf steeds lichter aan het fietsen ben. Niet te snel natuurlijk.

Honger kan even erg zijn.

Franse bakkers hebben vaak een ruime keuze, maar het valt niet altijd goed in te schatten wat dat brood dat daar op de planken achter de toonbank ligt nu werkelijk voorstelt. Soms koop je een brood dat als een steen in je handen valt. Dat is dus een heel zwaar, zeer voedzaam brood. Dan eet je daar helaas morgen, als het al redelijk droog is, weer van. Het omgekeerde is erger. Wij kochten eens in Zuid Frankrijk twee flinke broden. Al bij het ontbijt zijn we voorbij het eerste brood. Het is 'luchtbrood', waar je dwars doorheen eet. Bij de lunch is alles al snel op en hebben we dus gewoon ouderwets honger. In Minerve proberen we wat eetbaars te vinden, maar er is niets. Een aardig vrouwtje, die dat desgevraagd bevestigt, is bereid om voor ons een ei te bakken! Ze heeft wel door dat het menens is. Maar jammer voor dat vrouwtje en voor ons zit haar hoofd vol met zweren, waardoor dat eitje weer wat minder aantrekkelijk wordt. We slaan het aanbod beleefd af. Op karakter door dus. En dan, op een schitterend weggetje met prachtig uitzicht, krijgt Joke de 'hongerklop'. Ze kan geen meter meer vooruit. De keukentas wordt omgedraaid en alle eetbaars, zoals een restje kaas, wordt verorberd. Zo kunnen we weer even vooruit, totdat we even voor Carcassonne een supermarkt vinden. Gered!

Tenslotte

We hebben alle zintuigen die voor het fietsen ertoe doen bekeken. We kun-

nen er eindeloos op doorgaan, want fietsen is bij uitstek een zintuiglijke aan-
gelegenheid. Misschien nog één terzijde. Wie fietst beproeft zijn evenwichts-
orgaan, het zintuig dat ons overeind houdt. Je bent, boven de grond, op enige
afstand van de bodem, aan de gang en dat wil je zo houden. Constant ben je
- in de lucht - de onbalans aan het herstellen. Een fietser komt in dat opzicht
het dichtsbij een vogel, een fiets laat de fietser vliegen. (Vliegtuigen dragen
wel mensen door de lucht maar geven ze geen vleugels; fietsen wel. Zie Hal-
le: 'Spring in Washington', p.18) Bij afdalingen heb je dat gevoel het sterkste,
dan ben je echt een adelaar, maar ook op een gewone weg kun je je een laag-
vlieger voelen. Zo vrij als een vogel, los van de materie, balancerend.

Dus dit evenwichtszintuig is misschien niet het meest belangrijke, maar
wel het meest typische zintuig van een fietser.

4. In het hoofd van de fietser

We hebben in de vorige hoofdstukken gezien hoe een fiets naar de mens
gebracht kan worden en andersom. Daarna: hoe het contact tussen fietser en
omgeving plaatsvindt. In het verlengde daarvan zijn de zintuigen een voor
een besproken. Nu kruipen we wat dieper in het hoofd van de fietser. Wat
vindt er in dat hoofd plaats voor, tijdens en na een fietstocht? Centraal staat
dus niet meer de fietserervaring op zichzelf, maar eerder wat de fietser daar
mee doet, hoe hij met die ervaring omgaat. Want ook dat bepaalt uiteindelijk
het fietsgevoel.

Dit hoofdstuk heeft een simpele opbouw. Begonnen wordt met wat er
gebeurt in de tijd van voorbereiding. Daar bedoel ik niet mee het smeren
van de ketting of het bepalen wat in de fietstas mee mag, maar hoe ons brein
zich instelt op wat komen gaat. Daarna behandel ik de mentale verwerking
van een fietsetappe. Dat 'verwerken' bedoel ik natuurlijk neutraal en niet als
in 'rouwverwerking'. Als er al een gevoel bij komt kijken dan is dat (meestal)
een positief gevoel. Tenslotte komt aan bod de verwerking van de hele tocht,
als die achter de rug is.

Meer dan bij de vorige hoofdstukken is dit hoofdstuk geschreven vanuit
de ervaring van mijzelf. Ik weet heel goed dat de ene fietser de andere niet is,
ook al rijden beiden op twee wielen en met één stuur. Ik hoop toch dat zoals
ik het beleef enige herkenning oproept, ondanks de onvermijdelijke verschil-
len. Of tenminste dat de lezer/fietser zichzelf misschien wat beter kan begrij-
pen door het gebleken verschil met mij.

Vooraf

Een fietsvakantie begint met de vraag waar de tocht naar toe gaat.

Bij ons begint het denken over een nieuwe fietstocht meestal aan het einde
van vorige, op het terras van een zuidelijk restaurantje. Heel vaak kiezen we
dan voor contrast. Als we bijvoorbeeld in Frankrijk gefietst hebben dan gaat
de volgende tocht niet naar Frankrijk maar bijvoorbeeld naar Italië of vice
versa Berlijn. In Berlijn zijn we met de fiets nog nooit geweest, en dus keert
dat idee steeds terug. Maar als puntje bij paaltje komt gaan we vanuit het kil-

le Nederland toch weer liever naar het zuiden, naar de zon van Zuid Frankrijk, Italië of Spanje. Gaandeweg wordt het idee duidelijker. De haalbaarheid ervan wordt medebepaald door hoe en wanneer fietstreinen of -bussen gaan en dat weten we pas in december.

Het maken van een plannetje doet wat met je, ook al is er dan nog niets concreets aan de hand. Bij de waarheen?-vraag zet zich namelijk in het hoofd iets op gang. Associaties, vaak in de vorm van beelden, doemen op en kleuren het ideetje, al is het nog zo pril. Je maakt je een voorstelling van hoe het zou zijn om bijvoorbeeld in Spanje te fietsen. Je kunt daar niets aan doen, het gebeurt gewoon. Mensen scheppen zich beelden bij een gedachte, onwillekeurig, zonder dat ze er erg in hebben. Toch beïnvloedt dit zeker wel hun keuze.

Waar komen die beelden vandaan? Ze zijn beschikbaar in je hoofd, maar hoe zijn ze daar in verzeild geraakt? Dat kan op allerlei manieren gebeurd zijn. Beelden komen van de televisie, van internet, uit de krant, uit een fietstijdschrift of een vakantiefolder. Het kan ook zijn dat je met iemand gepraat hebt en dat de woorden weer tot associaties geleid hebben in de vorm van beelden, of dat je wat gelezen hebt. Veel beelden zijn van eigen maaksel. We vullen een hoop zelf in. En daar gaan we mee door. Als we van een gebied een afkeer hebben ontwikkeld, al is het maar op grond van enkele gegevens, maken we beelden die die afkeer bevestigen.

Wij hebben nog nooit gefietst in noordelijke landen. Ik heb daar al wel wat argumenten voor gegeven, dus helemaal redeloos is het niet. Het zuiden trekt simpelweg harder. Iets weet ik er ook wel van. Voor mijn werk ben ik in Zweden en Denemarken geweest. Maar in Noorwegen niet, en toch heb ik ook daar beelden van, negatieve beelden, die iedereen die er wel geweest is direct zal ontmaskeren. Het is daar - in mijn beelden tenminste - saai en ongezellig. De fjorden zien er precies zo uit als op de ansichtkaart en dat is het dan. Er zijn wel muggen en er is geen bier.

Dit automatisch produceren van beelden, ook bij weinig evidentie, heeft een belangrijke functie voor een mens. Hij kan niet overal goed over nadenken

bij die duizenden keuzes die hij moet maken. Dat doet hij liever pas als het echt nodig is en ook pas als de belangrijkste gegevens beschikbaar zijn. Dus heel vaak, ja zelfs meestal, laat hij zich gemakshalve leiden door indrukken. De hele reclame-industrie is op deze eigenaardigheid gebaseerd. Hierdoor kan zelfs de meest ongeloofwaardige advertentie toch iemands voorkeur meebepalen.

Dus in ons hoofd zitten beelden waarvan we kunnen vermoeden dat ze niet allemaal kloppen. We zouden misschien aan al die beelden een labeltje kunnen hangen van zeer betrouwbaar tot uiterst dubieus, maar dat doen we niet echt.

Dat veel van die beelden gewoon niet kloppen is een ervaringsfeit. Als we in een bepaalde streek rondrijden ziet het er bijna altijd anders uit dan wat we dachten. Een paar mensen die de Sahara doorkruist hebben (op een motor) hebben me wel eens verteld dat die woestijn veel afwisselender en kleurrijker was dan ze zich vooraf hadden verbeeld. Dit is dus een positieve wending: het echte is leuker dan het eerder gedroomde. Het kan natuurlijk ook andersom. Maar laten we het even positief houden:

Bij onze tocht door de Spaanse Pyreneeën had ik me een voorstelling gemaakt van hoe het daar zou zijn. 'Lang niet zo groen' als aan de Franse kant, had ik meermalen gelezen. Ik stelde me kale, rotsachtige gebieden voor, met zo nu en dan een mistroostig boompje dat daar zijn leven stond te rekken. Wat ons opviel toen we er eenmaal waren is dat het juist heel groen was. We zagen dennenbossen, en in het algemeen veel bomen. In de bermten bloeiden allerlei bloemen. Het was nog vroeg in het jaar en er zal misschien een natte lente aan zijn voorafgegaan. Hoe dan ook, het landschap was dramatisch anders dan ik me had ingeprent. OK, er waren ook indrukwekkende rotsen en de Franse kant was zeker nóg veel groener. Toch, het plaatje klopte van geen kanten.

Dit soort misrekeningen zijn niet zeldzaam, maar vrij normaal. Het zou het sein moeten zijn om bij de volgende tocht op te houden met dat maken van beelden, die ons toch maar op een dwaalspoor zetten. Maar dat doen we niet. Of dat we voor de betrouwbaarheid zoveel mogelijk via google-earth checken.

Doen we dat vaak? Het haalt natuurlijk ook de verrassing weg.

Naarmate we ons meer gaan oriënteren krijgen we ook meer materiaal ter beschikking, in woorden en beelden. Dat is dus geen steekproef van wat je gaat zien, maar een heel atypische selectie, net zo min als jouw vakantiefoto's de vakantie werkelijk goed weergeven. Het zijn highlights. Alleen de heel bijzondere dingen worden aangeduid, die absoluut niet het totaal representeren, zoals de Eiffeltoren iets anders is dan Prijs. Het vergroot het probleem van wat voor reis je gaat maken en welke bestemming je kiest eerder dan dat je er wijzer van wordt.

De beeldvorming wordt sterker als je net als wij meestal zelf de tocht uitzet. Wie een beetje een kaartenfreak is krijgt bij de luttele informatie van een kaart direct al een hoop indrukken. Hij of zij ziet voor zich bergen en rivieren, ziet een stad op een heuvel liggen en ziet zich slingerend een groene vallei inrijden. Daardoor vind ik kaartlezen nu juist zo leuk, en blijf ik dit doen, ook al is het dan een leugenachtige onderneming. Je schept je zelf zo een belevingsruimte die vol van belofte is. Het maakt je enthousiast: dit gaat leuk worden! Je laadt jezelf op die manier op. De werkelijkheid is dat het meestal totaal anders leuk is dan je denkt, maar, ook al besef je dit, dan nog verklaar je dit als niet van belang. Het spel met de beelden is veel te leuk.

Hoe actiever je bent in de voorbereiding hoe meer dit allemaal speelt.

Stel ik maak een tocht naar Zuid-Frankrijk, wat ik toch zeker tien keer gedaan heb. Dan kijk ik op een grote kaart van Frankrijk waar de witte gebieden zijn, waar we nog nooit zijn doorgetrokken. Heel schetsmatig teken ik dan een lijn van noord naar zuid, soms recht, soms met een grote boog, zodat je steeds weer een ander Frankrijk ziet. De route wordt vervolgens verfijnd, gebogen over de onovertroffen Michelin atlas, met een zeer grote voorkeur voor landelijke, kleine weggetjes. Riviertjes zijn welkom en op een beklimming meer of minder wordt niet gekeken. Ik omcirkel de plaatsen waar er een camping is en beschrijf op twee velletjes papier waar die camping ongeveer ligt (dit voorkomt flink omrijden; een camping is alleen voor auto's, komende van grotere wegen aangegeven), of ze een wasmachine hebben en of je er eventueel wat kunt eten. Ik teken een slingerlijntje erbij wat betekent dat

die camping aan een rivier ligt (extra leuk). Een rondje is een meer: minder leuk en meer kans op muggen. Verder zet ik er ongeveer de afstand tot het centrum bij, i.v.m. boodschappen, restaurantjes e.d. Zeker op een rustdag wil je graag dicht bij een mooi stadje zitten; dit kan veel uitmaken voor de uiteindelijke pret, je kunt er dan wandelend naar toe, wat onze benen wel kunnen waarderen. De campings check ik nog even op internet, er gaan nogal wat campings over de kop, en dat kan vervelend uitpakken als de volgende camping veertig kilometer verder ligt (en het al laat is). Tenslotte maak ik op één pagina het route-overzicht. Ik trek zes verticale lijnen op een schrijfbloc. Elke regel is 10 kilometer, een verticale lijn over de bladzijde is 39 regels en dus 300 kilometer. Totaal: ruimte voor 1800 km. Achter de lijnen noteer ik de grotere plaatsen en de plaatsen met een camping waar ik een driehoekje achter zet. Deze pagina is goud waard (en dus hebben we een kopie bij). We weten dan precies waar we zijn in de reis, en wat de opties zijn voor de volgende dagen, inclusief de rustdag (één keer per week en tevens wasdag).

Het valt te begrijpen dat deze werkwijze tot wel heel veel visuele spinsels gaat leiden. Je bent er uren mee bezig en intussen draait de beeldenfabriek op volle toeren. Maar ook wie een bestaande route gaat rijden wordt vooraf geprogrammeerd. Je hebt er dan over gehoord (beelden!), je hebt erover gelezen (beelden!) en in het boekje wat je dan koopt staan een hele hoop foto's (beelden!). Wij hebben dat ook wel eens gedaan, en inderdaad... Alleen wie op de bonnefooi fietst kan de verbeelding enigszins beteugelen, maar er helemaal aan ontsnappen lukt niet. Zeg 'Italië' en daar zijn de beelden al.

De schrijver Marcel Proust zou eens met vrienden naar Venetië gaan. Helaas, hij was weer eens ziek en moest dus thuisblijven. Men zei hem wat later hoe jammer het toch was dat hij niet in Venetië was geweest. 'Maar', zo scheen Proust gezegd te hebben (of woorden van gelijke strekking): 'Ik ben er wél geweest'. In zijn verbeelding dus.

Tijdens

Je gaat dus met beelden in je hoofd op pad. Die beelden verwacht je ook terug te zien. We zagen dat dit heel vaak niet klopt, maar soms natuurlijk

ook wel. Als je weet dat er in Chartres een grote kathedraal staat dan zie je die kathedraal al van heel ver boven het stadje uitrijzen. Als je weet dat er in Noord Spanje nogal wat varkensmesterijen staan dan zie je varkensmesterijen. Wat je verwacht te zien, dat zie je, en snel. Je anticipeert onbewust op wat er komen gaat.

Wie met een kaart rijdt wordt ook door die kaart getriggerd om bepaalde dingen op te merken. Er moet nu een bos aankomen, en inderdaad zie je in de verte een bos. We gaan een rivier oversteken en - jawel - daar verderop komt de brug. Als de route wat ingewikkeld is kijk je steeds van kaart naar omgeving op zoek naar markeringspunten die je op het goede spoor houden: afslagen, kerktoertjes, richtingaanwijzers. Je mist zo wel het een en ander, zeiden we al in hoofdstuk 3, maar daar staat tegenover dat je geen kilometers omrijdt.

Als je zo een tijdje aan het fietsen bent zal je merken dat je ook 'naar achteren' gaat denken, naar wat je al gereden hebt. Dan dient zich iets aan dat voor de uiteindelijke fietsbeleving even bepalend is als het 'vooruit denken'. We hebben het dan over het fietsgeheugen.

Stel dat je een uur gefietst hebt. Dan heb je misschien zo'n kleine twintig kilometer afgelegd. Wat je dan gezien hebt is enorm (en gehoord, en geroken, en gevoeld). Werkelijk miljoenen beelden zijn gepasseerd. Die kun je niet meer terugspoelen, zoals dat bij toezichtcamera's kan. En, al zou je het kunnen, daar heb je ook de tijd niet voor. Je maakt dus een soort compilatie van die beelden, je monteert als het ware een eigen filmpje, dat voor jou een redelijke weergave is van dat stuk fietsen. Dat doe je ook voor een langer stuk, zeg één dag fietsen. 's Avonds heb je daar bijgevolg een film van in je hoofd, misschien niet heel chronologisch opgezet, misschien heel fragmentarisch, ongemonteerd als het ware, maar toch een soort film. De een zal het ook anders doen dan de ander. Je kunt dan dus terugkijken, niet naar de hele tocht van die dag, maar naar jouw visuele versie daarvan. Die versie zal dus van persoon tot persoon verschillen. Veel dingen heb je wel zo'n beetje hetzelfde gezien, opvallende zaken, zaken die zich opdrongen (zie weer hoofdstuk 2). Maar veel is ook anders, en zeker ook anders gekleurd, door de associaties die we aan wat we zagen hebben toegevoegd. Wat voor de een veel

heeft betekend is voor de ander nauwelijks aan de orde geweest. Hoe dan ook, het zijn unieke films.

Joke en ik verschillen in hoe we kijken. Zij ziet veel meer en veel eerder allerlei dieren, een aparte vogel, een wegspringend hert, en ook meer verschillende bloemen. Ik zie wat meer van het landschap als geheel, hoe dat een bepaalde sfeer heeft, hoe het reliëf verloopt. Ik lees de kaart, dus ik zie ook eerder de markeringspunten. Zo kijken we anders en hebben we na afloop ook een andere film in ons hoofd.

Voor geluiden, geuren en voor het gevoel op je huid of van binnen geldt hetzelfde. Al die sensaties zijn niet te bewaren. We maken er een versie van die we ons herinneren. Je herinnert je bijvoorbeeld dat je op een bepaalde helling aardig stuk zat. Van de andere hellingen herinner je je niets, want die waren 'gewoon'. Je herinnert je de geur van een koolzaadveld. Hoe blij je was bij dat ene uitzicht. Of hoe bang bij die grommende waakhond die op je af kwam. Het zijn de bijpassende emoties die er voor zorgen dat iets beklijft.

Als je iets moois of merkwaardigs ziet maak je er een foto van. Het gevaar van foto's maken is dat je als een fotograaf gaat kijken, dus toch met een zekere afstand, en lettend op wat een mooie foto gaat opleveren. Dat is natuurlijk funest voor het volledig 'in tune' zijn met je omgeving.

Wij maken een hoop foto's, meer dan 300 per tocht. Maar daar doen we niet heel moeilijk over. Het gaat puur intuïtief, als we de impuls daartoe voelen. Als de een een foto wil maken gebeurt dat gewoon, zonder gedelibereer. Met één uitzondering, en dat is ons thema. Elk jaar kiezen we een thema en wat bij dat thema past wordt consequent gefotografeerd. Zo hebben we wel eens alle verkeersborden met 'overstekende kinderen' gefotografeerd, wat een hilarische verzameling meisjes en jongetjes opleverde. In Baskenland had zo'n jongetje bijvoorbeeld een baretje op. Al eerder hebben we genoemd de Franse oorlogsmonumenten. Andere series waren 'dichtgespijkerde, vervallen cafés', 'kleine kerkjes' of 'volkskunst' (wat mensen buiten hun deur aan 'artistieks' neerzetten) of 'eenzame bomen', of 'middelen van bestaan', wat er zoal op de velden groeit. Niet alles leidt tot een gedenkwaardig resultaat. De

verzameling 'volkskunst' vonden we onderweg bijvoorbeeld heel gemakkelijk maar als fotoreportage gewoon foeilelijk.

Bij die beelden komt iets dat tot nu toe in het geheel niet aan de orde is geweest en dat zijn woorden. Als je met meer fietsers fietst praat je over wat je beleefd hebt, tijdens de rit, zittend op een terrasje, of appel-etend op een bankje of in de berm, en zeker praat je na aan het einde van de fietsdag. Dat is nu net zo leuk aan samen fietsen. Wat was dit voor dag? Je gaat dan een verhaaltje maken over het typische van die dag, waardoor deze dag zich van andere dagen onderscheidt.

Die verhaaltjes hebben een duidelijke functie. Ze maken een dag speciaal en herkenbaar, zodat die dag een bepaald karakter krijgt, waardoor je er ook later nog gemakkelijk naar verwijst. Je kunt bijvoorbeeld zeggen: 'dat was de dag toen het zo vreselijk waaide' of 'toen we die hond achter ons aan kregen', of 'toen we de weg kwijtraakten', of 'toen we geen bakker konden vinden'. Zoiets zal zich een wat negatief ingesteld persoon herinneren. Een positivo kan zeggen: 'toen we een glas wijn kregen aangeboden in een café', of 'toen we die grote gieren zagen', of 'toen we door dat prachtige dal fietsten'. Met zo'n kenschets verwerk je je ervaringen en maak je ze bespreekbaar. Zo construeer je een gedeeld fietsverhaal. Gedeeld, inderdaad, want meer dan de beelden is dit een gemeenschappelijke productie. Samen maak je een verhaal.

Het idee dat elke dag een verhaaltje vormt versterk je natuurlijk als je een dagboek of logboek bijhoudt. Meestal schrijf je dan niet op wat er feitelijk aan de hand was ('We werden wakker om 8 uur en ontbeten met thee en twee boterhammen geitenkaas, etc.'). Je schrijft op wat werkelijk iets voor je betekende, wat speciaal was. Zo leg je een dag op een bepaalde manier vast.

Ik maak van elke dag een verslag, elke reis opnieuw. Dat verslag schrijf ik in een daarvoor gekocht dun boekje, op het tafeltje waaraan wij 's morgens onze eerste koffie drinken. Het gaat dan uiteraard over gisteren. In mijn hoofd zit al zo'n beetje het 'verhaal van de dag', met de belangrijkste bijzonderheden. Als het klaar is schuif ik het boekje naar Joke. Die leest het dan. Meestal zegt ze 'dat het klopt'. Maar ze geeft ook regelmatig aanvullingen. Die worden

er bijgeschreven. Thuis wordt alles nog eens uitgewerkt en in het net opgeschreven (ik schrijf graag).

Het voordeel van dat je zo'n dag vastlegt is dat je die speciale dag beter kunt herinneren. Het nadeel is dat je de beleving van zo'n hele dag versmalt tot één verhaal, dat veel naar voren haalt, maar nog veel meer onbenoemd laat. Vooral de alledaagse dingen, de leuke sfeer op de camping, het mooie weer, al die bloemen in de berm, maar ook het desolate karakter van veel dorpjes op het platteland, zijn niet meer terug te lezen. Hopelijk heb je daar dan nog beelden van.

Achteraf

Hoe werkt een tocht door in je herinnering? Wat gebeurt er met je ervaringen als je thuis bent en het gewone leventje weer begint?

Omdat wij kamperen is de overgang naar een slaapkamer met vier muren enorm. Als ik - thuisgekomen - 's nachts wakker word en het bed uitga denk ik aan mijn voeten gras te moeten voelen, maar in plaats daarvan voel ik vloerbedekking! Dat het toilet dan tien meter verder ligt in plaats van honderd of meer is weer een winstpunt. Overigens: je mist het comfort niet echt tijdens de tocht: er staat teveel tegenover. Thuis is de balans net andersom: je beleeft gewoon minder maar in veel comfortabelere condities. Die verzachten het saaier leven.

De ervaring van een tijd met de fiets geleefd te hebben laat je voorlopig niet los. Wat kan het leven simpel zijn! Je rijdt een stukje en je zorgt dat je op tijd te eten en te drinken hebt, dat is het wel. Het is het leven van een zwerver, onbekommerd en zonder grote ambities. Er moet zo weinig.

Bovendien besef je hoe weinig je aan materie nodig hebt. Je kijkt naar je keuken met al die laadjes, een aanrecht en een vijf pits fornuis en je weet dat die hele keuken ook in één fietstas kon en dat je dan nog steeds heel lekker kunt eten. Ook de inhoud van een hele klerenkast zat in één tas en toch had je steeds redelijk schone kleren aan. De televisie, het surfen op internet, de

geluidsapparatuur, je hebt het niet gemist ('mind-music'). Wat is het toch dat je thuis zoveel nodig hebt?

Het heimwee naar de voorbije tocht besluipt je eigenlijk al in de laatste fietsdagen. Wat was het weer een ongelooflijk rijke belevenis. Gelukkig zijn er de herinneringen. Spontaan krijg je nog weken lang pop-ups van mooie beelden, hoe je samen in de berm naar de koeien zat te kijken, met een murmelend riviertje achter je rug. Hoe je boven in de bergen het zanderige kronkelweggetje volgde. De enorme gele bloemenzee. De roofvogels, cirkelend in de lucht. De aardige mensen. En je praat met elkaar over wat je hebt meegeemaakt. Dan weer over dit, dan weer over dat. Het is een enorm reservoir van gedeelde beleving.

Ikzelf, maar dit zal heel persoonlijk zijn, mag graag zo'n reis weer helemaal opnieuw beleven, vanaf dag 1 tot dag 30. Voor ik ga slapen neem ik dan één dag voor ogen. 'We ontbijten, breken de zaak af en fietsen de camping af'. Ik kan me doorgaans redelijk goed herinneren hoe we dan hebben gefietst en geniet opnieuw van het moois wat we zien, horen, etc. Meestal ben ik voor het lunchplekje al in slaap gevallen en ga ik dus de volgende dag met die rit verder. Zo kan ik weken bezig zijn. Het is een van de mooiste vormen van recycling. Verderop in het jaar doe ik dat nog eens en nog eens. Ook van voorgaande jaren kan ik me hele dagen goed herinneren. Het zijn kostbare filmpjes, die je graag bewaart.

Foto's kijken is een ander vorm van recycling.

Ik maakte eerder fotoboeken, waarna ik met een hele grote, op een plastic raamwerk staande loep in elke foto ging kijken. Als je dat maar lang genoeg doet ga je vanzelf diepte zien. De laatste jaren hebben we de foto's op een Ipad en dat geeft de kans om in te zoomen op stukjes van die foto, waardoor je het gevoel hebt actief rond te kunnen kijken. Hoe ouder de foto, en dus de fietstocht waar die bij hoorde, hoe meer niet gefotografeerde beelden zijn vervaagd en hoe meer dus alleen die foto symbool is voor hoe het was. Daar is niets aan te doen en het is mooi dat je in ieder geval die foto hebt. We laten de foto's ook aan anderen zien. Voor hen betekenen ze iets heel anders

dan voor ons, dat beseffen we goed. Evengoed valt op hoe sterk de reacties verschillen. Sommigen kunnen zich verplaatsen in hoe het is door al die gebieden te trekken, en vinden de foto's interessant, anderen zien gewoon weer meer van hetzelfde, vergeleken met de jaren ervoor. Joke en Cees op de fiets, met wat bomen en bergen.

Over de tocht praat je ook met familie, vrienden en kennissen. Dat doe je doorgaans niet met één standaardverhaal. Als je met een levensgenieter in gesprek bent zal je eerder benadrukken hoe lekker het eten was en hoe heerlijk de lokale wijn. Bij een echte fietser ga je in op de route, de afstanden die afgelegd zijn en de bergen, die je beklommen hebt. Natuurliefhebbers voorzie je van informatie over flora en fauna, de slang van anderhalve meter en het veld vol gentiaan. Mensen met culturele belangstelling krijgen een hoop te horen over oude stadjes, de concerten die je toevallig kon horen, de geweldige kerken. Je geeft dus dat stukje ervaring van jezelf weg wat past bij die ander, en zo versterk je bij jezelf natuurlijk juist die bepaalde herinneringen. Wat voor jou het verhaal gaat worden hangt zeker ook af van wie je tegenkwam en wat je daar aan verteld hebt.

Tenslotte

Zoals ik vooraf al zei past deze weergave van wat een fietser vooraf, tijdens en achteraf meemaakt niet bij elke fietser, sterker: iedereen zal zijn eigen manier hebben om met de ervaringen om te gaan. En iedereen heeft ook eigen voorkeuren voor een bepaald soort tocht. Ik ken fietstoeristen die vrijwel uitsluitend op de cols uit zijn of die gefixeerd zijn op het afleggen van lange afstanden: in één of twee weken naar de Middellandse zee. Het is verbazingwekkend hoe fietsers van elkaar kunnen verschillen.

Wij schuiven aan op een terrasje, ergens in Noord Frankrijk. De fietser die er al zit wacht op een gemengd gezelschap dat van Zuid Frankrijk naar Nederland fietst, dus net andersom dan wij doen. Hij zit vandaag aan het stuur van de bezemwagen en zorgt voor de fourage. De club komt aanfietsen over een drukke, rechte weg. Over die wegen fietsen zij dus, dat schiet op. Wij gaan ook in het vervolg even over dezelfde weg, en dus in omgekeerde richting,

verder, maar zijn dolblij dat we de afslag naar de kleine weggetjes in de heuvels zien. Het rijden over zo'n drukke verkeersweg zou voor ons gewoon een straf zijn.

Fietsers die zo fietsen genieten misschien meer van het fietsen zelf, van het bedwingen van een afstand. Ze rijden ook als groep, en dus harder. Of ze minder beleven valt niet te zeggen. Ze beleven wel wat anders.

Fietsers verschillen sterk van elkaar. Vooral in hun hoofd.

5. Creatief verzet

Een fietser is - vooral in het buitenland - een verkeersdeelnemer die gedoogd wordt. De wegen zijn er zelden of nooit voor ingericht en ook de hele infrastructuur met - in stedelijke gebieden - rondwegen, eenrichtingsverkeer, of afgesloten straten zijn helemaal gedacht vanuit de auto, met inbegrip van de richtingaanwijzers. Als je je daarop als fietser verlaat rij je kilometers om en kom je op plekken waar je gewoon als fietser niet wilt zijn. Wegen zijn doorgaans eigenlijk autowegen.

Op onze eerste tocht naar de Middellandse zee kunnen we er, in de nabijheid van de laatste kilometers, niet onderuit een stuk over de zeer drukke D 6009 te fietsen. We hebben die dag al zo'n 100 kilometer gefietst, zijn wat te lang in het mooie Narbonne blijven hangen, en het begint donker te worden. Auto's scheren van achteren dicht langs ons heen en verblinden ons als ze ons tegemoet komen. We rijden voorzichtigheidshalve op het uiterste randje van de weg. Overal ligt daar glas en rotzooi, kapotte banden tot en met een dode slang. Het kabaal maakt alles nog akeliger. We weten dat we er bijna zijn, maar moeten kennelijk nog even voelen hoe totaal verschillend deze ervaring is met alles wat we ervoor hebben meegemaakt. Frankrijk als hel tegenover Frankrijk als fietsparadijs. Opgelucht arriveren we in Sigean, vlakbij la Franqui, onze eindbestemming, waar we de volgende dag binnendoor en relaxed naar toe zullen gaan rijden.

Veel van dit soort wegen, die op de kaart prominent zijn aangegeven, zitten bij ons in de categorie 'te mijden'. In Frankrijk rijden we alleen bij uiterste noodzaak op de rode wegen van de Michelin-atlas, rood is hier 'pas op, weg-blijven', en zelden op de gele. We hebben een voorkeur voor wegen die zelfs geen nummer meer hebben. Vrijwel nooit doen we concessies aan dit principe, al moeten we er kilometers voor omrijden. 'Omrijden' bestaat bovendien eigenlijk niet. Dat impliceert dat je ergens snel naar toe wilt en dat is gewoon niet aan de orde. 'Mooi' gaat altijd voor 'snel'.

Dit is dus de eerste manier om als fietser met autoland om te gaan: je mijdt, waar je dit maar enigszins kunt, drukke autowegen. De Duitse fiets-

kaarten van de ADFC zijn wat dit betreft voorbeeldig. Dat zijn 'omgekeerde kaarten' wat wil zeggen dat de grote verkeerswegen er met lichtgrijze onopvallende lijntjes zijn aangegeven en de kleine fietspadjes met fel rood.

Het zal intussen duidelijk zijn dat wij geen vriend van auto's zijn. Dat wil niet zeggen dat wij haat voelen richting automobilisten. Op de eerste plaats horen wij daar - als we niet fietsen - ook bij. Maar verder hebben we daar weinig nare ervaringen mee. Als ze toeteren kan dat betekenen: 'Ga uit de weg, jullie horen hier niet thuis!'. Maar wij interpreteren dit zelden op die manier. We gaan er eerder van uit dat ze bedoelen: 'Pas op! Er komt een auto aan'. Dat is dan eerder een goedbedoelde waarschuwing. Vaak toeteren ze aanmoedigend, en dat doen ze dus vooral als ze langsrijden, en niet van achteren. De duim gaat omhoog of het raampje gaat open: 'Courage!'. Niet de bestuurder, maar de auto zelf is het probleem.

Wat kun je verder als fietser doen in die vreemde wereld die niet voor jou geschikt is? Ik wil een aantal strategieën bespreken die ik vang onder de titel 'creatief verzet'. Ik leen die term van De Certeau, een filosoof. Zijn belangrijkste idee is dat de grootmachten in deze wereld ('het systeem') ons wel danig in hun greep hebben, maar dat wij als gewone mensen er tegelijkertijd op allerlei slimme manieren mee weten om te gaan om zo onze eigen ruimte te scheppen.

Ik zag op twee plaatsen hoe dit idee van De Certeau in verband werd gebracht met fietsen. Dat was in een boekje van Hans Declerc ('Filosofie van de fiets') dat gaat over zijn fietsavonturen in het drukke Londen. En ook in een elektronische scriptie van Jeppe Mikel Jensen, waar met filmpjes werd uitgebeeld hoe fietsers in een stad, in dit geval Kopenhagen, slim door het verkeer manoeuvreren. Als ze bijvoorbeeld een kruispunt naderen met een rood stoplicht en naar links willen, veranderen ze bliksemsnel in een voetganger en gaan vlug via het zebrapad naar de overzijde waarna ze dat kunstje nog een herhalen op de weg die ze in willen. Dan springen ze weer op de fiets.

Kijkend naar onszelf heb ik vijf manieren gevonden die duiden op creatief verzet in het omgaan met de autowereld of met fietsonvriendelijke regels of aanwijzingen. Achtereenvolgend zijn dat:

1. wij gaan door blokkades heen
2. wij trekken ons niets aan van eenrichtingsverkeer
3. wij negeren inrijverboden
4. wij volgen niet de aanwijzingen voor hoe te fietsen
5. wij blokkeren de weg voor auto's als het druk is
6. wij rijden met z'n tweeën naast elkaar

1. Wij gaan door blokkades heen

Door de jaren heen hebben we ons aangewend om ons niets aan te trekken van blokkades. Die zijn dus - zo vinden wij tenminste - bedoeld voor auto's en niet voor ons. Meestal zijn ze dan aan de weg bezig en kunnen we er op een of andere manier altijd wel langs of overheen. Soms moeten we daarvoor hoge hekken opzij trekken (en weer dicht maken). We hebben het er graag voor over. Het voordeel is niet alleen dat we zo de gekozen, mooie route kunnen volgen, maar dat die ook onverwacht super rustig is. Natuurlijk gaat het niet altijd goed.

We zijn vlakbij de Maronne, een zijrivier van de Dordogne. De weg is geblokkeerd met wat hekwerk. Gewoontegetrouw rijden we er door (in dit geval om) heen en komen we sterk dalend aan bij een bouwsel wat ooit een brug was en dat te zijner tijd ook weer moet worden. Maar nu is het dus even geen brug meer en zo moeten we rechtsomkeer weer omhoog klimmen, het dal uit, tot we een echte brug vinden. Balen natuurlijk. Anderzijds, zo zien we wel de imposante kasteelruïne van de Tours de Merle.

En soms gaat het wel, maar moeilijk:

We rijden in Oostenrijk door het zogenaamde Reichraminger Hintergebirge over een steenslagpad. Het is superstil hier. De oorzaak hiervan wordt na een tijdje duidelijk: de weg is een eind verderop 'gesperrt'. Er is een alternatief aangegeven, maar dat kiezelpad loopt zo steil omhoog dat we dit geen serieuze optie vinden. Bovendien, het is zaterdag, wie zal ons nu tegenhouden, niemand werkt nu toch? We gaan verder en horen machinegeluiden: ze zijn met bomen aan de gang. Dat lijkt ons geen enkel probleem, tot we ineens die

bomen zien: ze liggen dwars op de weg, hoog opgestapeld, en met geen mogelijkheid kun je er links of rechts langs. Er rest maar één oplossing: eroverheen. We halen alles van de fiets af en sjuuwen de tassen en op het laatst ook de fietsen over de boomstammen. Daar zetten we het zaakje weer in elkaar en fietsen we vrolijk verder. De dienstdoende werkman kijkt met enige verbazing maar toch ook niet onwelwillend toe.

Het gedrag van deze boswerker of, in het algemeen, van wegwerkers verdient nadere beschouwing. Ze zijn bijna altijd positief over onze dissidente actie, bemoedigen ons, steken hun duim op, helpen soms mee om een opening te maken in de afrastering of geven advies. Ze maken als het ware duidelijk dat die bordjes niet van hen komen en zeker niet voor ons bedoeld zijn. Ze staan merkbaar aan onze kant. Ze zijn solidair. In het Cantabrische gebergte heeft een werkman zelfs eigenhandig de fiets van Joke over een enorme stapel rotsblokken gesjouwd. Die rotsblokken lagen midden op de afgesloten en verboden weg. En dat deed onze vriend met groot plezier.

2. Wij gaan tegen het eenrichtingsverkeer in

Voorals in steden vind je grandioze wegomleggingen om het autoverkeer te reguleren. Los van de zinloze kilometers die je dan maakt in een omgeving waar je gewoon liever niet wilt zijn weet je dan vaak ook niet goed waar je dan terecht komt (de auto-logica is de onze niet). Dus fietsen we niet met de auto's mee, maar kiezen we voor de gerichtste weg, desnoods tegen de stroom in. Als het te gevaarlijk wordt en/of automobilisten gaan toeteren wippen we even het trottoir op en zijn we even een voetganger op wielen. Op deze manier hebben we flinke afstanden met vervelende toestanden uitgespaard. Nog nooit zijn we bekeurd (afkloppen!).

3. We negeren inrijverboden

Verwant aan de vorige twee hindernissen zijn de borden die zeggen dat we ergens geen toegang toe hebben. Dat kan gaan om het voetgangersdomein in stedelijke winkelcentra maar ook wel om privéweggetjes of om weggetjes door beschermde natuurgebieden. Ook hier trekken we ons zelden iets van aan.

Een mooi voorbeeld is het buitengewoon fraaie weggetje in het Massif des Maures in de Provence, op de route naar - uiteindelijk - Nice. We hadden ons veel voorgesteld van deze route, dwars door natuurgebied. We klimmen dus verwachtingsvol vanuit Pignans naar boven, naar de N.D. des Anges, maar stuiten op een verbodsbord: 'Interdit a toutes véhicules'. Het staat er zo dreigend en met zulke grote letters dat we aarzelen. Wat te doen? Het zou een forse omweg betekenen als we van onze route afweken én we zouden iets unieks missen. Anderzijds... We volgen de koninklijke weg, voor deze keer, en gaan terug naar Pignans, dat wil zeggen naar de politie daar. Die is er niet. Verder door dan naar Gonfaron, naar de Gendarmerie Nationale. Daar worden de agenten, na hun siësta, net wakker, zo lijkt het... We leggen de vraag voor aan een agente, die haar koppel nog even moet vast snoeren. Die agente maakt ons een beetje belachelijk door omstandig uit te leggen dat een véhicule een voertuig is dat in principe uit zichzelf kan bewegen. Kan onze fiets dat? Onze fiets kan heel wat. Maar dat niet, moeten we toegeven. Maar als het dan geen véhicules zijn kunnen we er dan door? Inderdaad, we snapten het! We zeggen niet dat deze interpretatie nogal onwaarschijnlijk klinkt (wat het woordenboek achteraf bevestigde: een 'véhicule' kan zowel door een motor als door mensenkracht worden voortbewogen) en klimmen nogmaals omhoog. Boven gekomen stuiten we direct op een grote brandweerauto, met een paar stoere mannen in uniform, die ons met veel misbaar terug verwijzen. Nu blijkt hoe prettig het is om in een goed georganiseerd land te leven. Wij vertellen dat we persoonlijk toestemming kregen van de politie van Gonfaron om dit gebied te doorkruisen. Daar hebben ze niet van terug, dit is duidelijk 'baas boven baas'. Met grote tegenzin laten ze ons gaan om ons een flink eind verder weer op te wachten om te zien of we niet stiekum vuurtje hebben zitten stoken. Want daar ging het natuurlijk om, dat je daar uiterst voorzichtig mee moest zijn. En deze waarschuwing snappen we maar al te goed. Op vele plekken is er brand geweest. Maar we zien dat er ook een wandelroute door loopt. Zouden wij gevaarlijker zijn dan wandelaars? In ieder geval zijn we in geval van nood veel sneller het gebied weer uit.

Wij hebben de sterke overtuiging dat de natuur voor iedereen bedoeld is en door niemand geclaimd kan worden. Wij doen geen plant of dier kwaad.

Maar ook in de stad doen wij geen kwaad als we in een rustig voetgangersgebied gewoon kalmpjes (dat natuurlijk wel) doorpeddelen.

4. Wij volgen niet de aanwijzingen voor hoe we moeten fietsen

Als we niet goed meer weten waar we zijn of waar we heen moeten, vragen we de weg aan wie in de buurt is. Het kunnen medefietsers zijn (ideaal), postbestellers (bijna ideaal), oudere mensen (niet gek), agenten (fout) of jonge mensen (heel fout). Oudere mensen hebben vaak nog wel lokale kennis die van pas kan komen. Een kaart van hun eigen streek zegt hen meestal niet veel, die moeten ze drie keer draaien voor ze ermee uit de voeten kunnen, maar ze weten wel hoe je via de kleine weggetjes - en daar gaat het ons om - naar het volgende dorp kunt komen. Jonge mensen hebben veelal een autohoofd en verwijzen je soepeltjes naar de dichtstbijzijnde grote weg. Voor hen is dit de vanzelfsprekende route. Hen volgend hebben we, toen we dit soort zaken nog niet goed door hadden, vele (vervelende) kilometers extra gemaakt. Agenten zijn van hetzelfde slag.

Wij hebben hiervan geleerd, maar voelen ons wel beschaamd als we een welgemeend vriendelijk advies nogal eens moeten negeren. Zij wijzen naar links en toch gaan wij naar rechts!

5. Wij blokkeren de weg voor auto's als het druk is

Door de jaren heen hebben we geleerd hoe we moeten fietsen in een stad. Blevens eerst angstvallig aan de uiterste zijkant van de weg, hopende dat geen (vracht)auto ons 'meeneemt', nu pakken we het initiatief en rijden binnen de bebouwde kom als het druk is het liefst midden op de weg, zodat er gewoon geen auto langs kan. Dat scheelt een hoop stress. Natuurlijk fietsen we dan wel goed door. Het gaat ons niet om autootje pesten.

Het goede voorbeeld zagen we in Mantova.

Van een van onze fietsen was een zogenaamde bar-end, aan het einde van het stuur, afgebroken. We zoeken een fietszaakje, waar ze die dingen verkopen. Een keurige heer op een fiets ziet ons en wil ons helpen. Hij weet wel waar ergens zo'n winkel is en stelt zelfs voor om voor ons uit te gaan rijden. En dan zien we hoe dat moet. De keurige heer ontpopt zich als een

nietsontziende verkeersbandiet en rijdt zonder enige aarzeling, alsof het de gewoonste zaak van de wereld is, midden op de weg met ons kris kras door het drukke verkeer, waar hij zich totaal niets van aantrekt. Hij heeft hier de leiding en niemand anders. Het lijkt wel een koninklijk escorte. Zo doe je dat dus. Aldus komen we levend en wel bij de fietszaak, waar we vinden wat we nodig hebben.

Als je zo fietst wordt het rijden in een stad ineens een stuk leuker. Het blijft wel een beetje spannend maar het angstige ('Zien ze ons wel?') is er helemaal van af.

6. Wij rijden met z'n tweeën naast elkaar

In veel landen is het weliswaar toegestaan om als fiets-duo naast elkaar te fietsen, tenminste overdag, maar dan mag je het verkeer niet hinderen. Dat laatste is een vaag criterium. Achteropkomend verkeer hinder je al snel, als de weg niet heel breed is en er ook verkeer op ons afkomt. Dan zou je eigenlijk als tweespan steeds op zowel tegemoetkomend verkeer als verkeer van achter moeten letten en kijken wat de mogelijkheden voor beiden zijn, gezien hun snelheid. En dat doe je dus niet. Wij fietsen voor onze gemoedsrust toch vaak achter elkaar, maar soms kiezen we voor het gezelligere naast elkaar rijden. Ze zoeken het maar uit. Het levert wel eens getoeter op, wat we voor lief nemen. Daarbij hebben we de uitspraak in ons hoofd van schoonzus Neeltje, die consequent naast mijn broer Albert fietst, onder het motto dat ze in de auto ook naast elkaar zitten! Fietslogica van de bovenste plank.

Dit zijn dus de tegen-strategieën, die een fietser in autoland kan inzetten om wat ruimte terug te winnen. Het moet gewoon. De discriminatie is overduidelijk en zet zich door op de camping. Bij sommige campings is een mooie plek voorbehouden aan autobezitters en kom je als fietser op een verloren stukje gras of op een achteraf gelegen stoppelveldje. Het is niet anders. Daar ontmoet je dan wel weer mede-fietsers, wat ons naar het volgende hoofdstuk brengt.

6. De sociale kant

Tenzij je op een tandem zit fiets je alleen. Zeker als de rit op en neer gaat, en dat is in het buitenland al snel het geval, rij je vaak gescheiden van de ander, in je eigen tempo, al blijf je in elkaars buurt. Dit wil niet zeggen dat een fietstocht een eenzaam avontuur is. Je beleeft de reis samen en wat je samen meemaakt is heel verbindend; dat zal een solo-fietser wel eens missen. Het gaat dan zowel om de leuke dingen, een hert dat door het korenveld springt, honderd kikkers in één concert, als om de vervelende.

Je ontkomt er niet aan, soms gaat het fout, niet alles loopt op rolletjes. Zo kan de een zijn of haar 'dag niet hebben' en last krijgen van de steile hellingen, van de regen, van het ontbreken van een café voor koffie, van een verkeerd ingeslagen weg (omrijden!), etc. Als je het met elkaar niet heel goed kunt vinden kun je beter niet op fietsvakantie gaan.

Wat vooral veel stress oplevert is de camping die er niet meer is en mankementen aan de fiets. Dan heb ik het niet over een lekke band of een gebroken spaak. Bij Joke is wel eens het fietskader gebroken (zie de inleiding) en dit onheil kon alleen worden bezworen door een nieuwe fiets te kopen. Bij lichter maleur hebben we altijd geluk.

Wij rijden door een groot frans bos, het Forêt de Loches. Op de kruispunten staan fraaie 18-de eeuwse piramides, die als herkenningstekens voor jachtpartijen dienden. Alles is helemaal OK, totdat Cees op het idee komt om zijn zadel iets lager te zetten, waarna hij de schroef niet meer vast krijgt, en het zadel naar beneden zakt. Hij mist net die ene sleutel. Dom, dom. Op zijn hurken moet hij verder fietsen. Maar een ongeluk komt zelden alleen. Bij Joke blijkt opeens een versnellingskabel kaduuk, de rafels zeggen ons dat die vervangen moeten worden. Door naar Chatillon sur Indre, waar ze hopelijk een fietsmaker hebben. Twee meisjes weten zeker dat dit niet het geval is. Wel in Loches, meer dan twintig kilometer terug, waar we net vandaan komen. Toch, in een sportzaakje weten ze een mannetje, in de Zone industrielle, die op dit vlak wel wat kan. Erheen. Het mannetje kijkt bedenkelijk: 'hier begin ik niet aan', maar maakt de versnelling na enige aarzeling toch in

een vloek en een zucht. Cees koopt een sleutel en het zadel staat weer precies waar het moet staan. Eind goed al goed.

Maar ook 'campings die er niet meer zijn' werken op de zenuwen. Soms kun je dan ergens in een hotelletje terecht, vaker betekent het gewoon een eind doorfietsen. Wij hebben op die manier meerdere keren pas om 11 uur gegeten, en dan moet je de stemming er wel in houden. Soms is de camping gesloten en gebarricadeerd, maar kunnen we er vaak toch nog wel in en dan maken we er het beste van.

Ziek zijn we eigenlijk zelden geweest, maar dat kan natuurlijk ook.

Ik heb wel eens in een regenbui, op de col de la Madeleine, kou gevat waardoor ik nachtenlang de hele camping bij elkaar hoestte en dus maar wat in het donker in de buurt ging wandelen. Gek genoeg had ik van het chronische slaaptekort, of van het hoesten, in het geheel geen last als ik maar weer op de fiets zat.

Hoewel dus het samen door de wereld trekken een belangrijk deel is van het fietsplezier wil ik in dit hoofdstuk het accent leggen op 'wij en de anderen'. Het idee is dat zo'n fietstocht ook sociaal de routine doorbreekt. Je gaat een andere weg in en je komt dus ook heel andere mensen tegen, mensen die je niet kent, maar vooral mensen die nogal afwijken van wat je in je eigen omgeving van familie, werk, vriendenkring of buurt tegenkomt. Daar ontmoet je toch vooral mensen die op heel wat punten verdacht veel op jezelf lijken. Natuurlijk, alle personen verschillen, maar tegelijk zijn in jouw 'gewone' wereld veel mensen automatisch weggeselecteerd. Die kom je nu weer tegen. Zo zie je bijvoorbeeld veel meer boeren dan normaal, want je rijdt meestal door rurale gebieden. Op campings zit je vaker - zeker buiten het seizoen - tussen oudere mensen (nog ouder dan wij) en anderzijds - maar dan in het seizoen - tussen jonge gezinnen. En dan pas komen de dwaalgasten, zoals wij. Gek genoeg zie je er zelden Afrikaans uitzienende of uit Turkije afkomstige personen.

Ik wil een aantal typische ontmoetingen met andere beschrijven. Ze horen bij een trektocht op de fiets. Dat zijn:

1. Mensen die willen praten over fietstochten
2. Medefietsers
3. Campingbeheerders
4. Campinggasten
5. Wie je onderweg tegenkomt

1. Mensen die willen praten over fietstochten

Wij komen in het buitenland elk jaar wel personen tegen die naar ons en onze fietsen (of omgekeerd) kijken en ons aanspreken. Kennelijk roepen we iets op wat bij hen een verborgen wens triggert: 'dit zou ik ook willen!'. Vaak weten ze gewoon niet waar ze moeten beginnen. Hoe kom je aan zo'n fiets? Hoe kom je aan een goede tent? Hoe bedenkt je een route? Hoe zit het met vervoer terug? We wijzen dan op internet-sites en stimuleren hen vurig om een serieuze tocht uit te proberen. Wij zijn het levende bewijs hoe leuk het kan zijn en dat zien ze natuurlijk ook wel.

Soms willen ze wel maar kunnen ze niet en is er sprake van een schrijnend gemis.

Net voor Tübingen rijden we door een groot bos. We komen een monument tegen bij het graf van een Duitse soldaat die hier net aan het einde van de oorlog is gevallen. Een vrouw komt bij ons staan en is heftig verontwaardigd over dit zinloze geweld. We kunnen dit volledig onderschrijven, maar hebben tegelijk zin om te zeggen dat er vlakbij Wageningen, op de Grebbeberg, wel meer van dit soort graven liggen, veel meer zelfs. We houden ons in. De vrouw vertelt over haar grote liefde voor fietstochten, maar dat haar vriendin daar niet aan wil, wat haar buitengewoon spijet. Ze is zichtbaar jaloeers op ons. We hebben met haar te doen.

2. Medefietsers

Fietsers kom je overal tegen, op de weg maar ook op campings waar je meestal op hetzelfde wekje geparkeerd wordt. Je praat met hen over routes, over campings, het fietsmateriaal, etc. Al gauw ontstaat een persoonlijker contact en dat gebeurt zeker als je toevallig samen een paar keer op dezelfde camping stopt. Zo hebben we heel plezierige avonden doorgebracht met Ne-

derlandse of buitenlandse fietsers. Soms konden die ons ook helpen, zoals toen we in Italië geen pinautomaat konden vinden en toevallig 'het stel van gisteren' tegenkwamen die wel wat geld wilden wisselen (euro's waren er toen nog niet), zodat we tenminste ergens wat konden eten. Soms waren wij degene die een andere fietser hielpen, zoals een Amerikaan die net als wij de Puy Marie had beklommen, maar wiens fototoestel op het moment suprême faalde. Die konden we later onze foto's van die col toesturen.

Een heel bijzondere ontmoeting was met een stel uit Australië:

We hebben een rustdag in Saverne, in het noorden van de Elzas. De maaltijd is net achter de rug, en we zijn aan het uitbuiken en lezen wat, als we twee fietsers amechtig de helling zien opkomen, te voet, strompelend. Met zich mee slepen ze een tandem met aanhanger, ik dacht dat het een Kangaroo was, volbepakt met een enorme partij bagage. Dat ziet er niet goed uit en dat blijkt ook zo te zijn: zij trekt het niet meer en baalt van alle kanten. Ze komen uit Perth, Australië, en zijn over San Francisco, waar ze de tandem en kampeerspullen gekocht hebben, naar Amsterdam gevlogen. Maar ze hebben niet op tien kilo gekeken, en hebben een enorme vracht boeken en kaarten bij. In Amsterdam hebben ze zich ook nog - banggemaakt - een kettingslot laten aansmeren, het beste (lees: het zwaarste) wat de winkel in voorraad had. Zij had Nederlandse voorouders en dacht daarom dat het fietsen haar in de genen zat. Maar misschien toch niet in on-Nederlands heuvelachtig gebied? Om de paar zinnen zei ze: 'Isn't it hysterical?' en inderdaad... We hebben met hen rustig bekeken wat voor bagage nu echt nodig was en wat niet. Ze hebben een pakket gemaakt van het niet-noodzakelijke om dat in Straatsburg naar een bevriend adres in Nederland te sturen. Ze zijn toen door Frankrijk getrokken, deels met de trein (ooit met een tandem plus een hoop zware bagage in een trein gestapt?) en hebben genoten van een tochtje door Zuid-Duitsland. Op de terugweg hebben ze bij ons overnacht en we hebben hen een eind vergezeld op de rit naar Schiphol. Aardige mensen.

Sommige fietsers blaken van het zelfvertrouwen. Geen golf is hen te hoog. In Oloron kwamen we op de camping een stel tegen met een kind van maar een paar maanden oud. Ze waren vanuit Nederland op weg naar Pamplona en

moesten nog de Pyreneeën over. Ze hadden het uitstekend naar hun zin en de baby zo te zien ook. Dit gedeelte enthousiasme kom je niet altijd tegen.

We staan in Tübingen op de camping als we een wonderlijke combinatie zien aankomen. Zij fietst vrijwel zonder bepakking. Hij daarentegen is zwaar beladen en heeft ook nog een forse, overvolle fietskar achter zich aan. Daarin zit een ruime, hoge tent, een tafeltje met stoelen, etc. We raken met hen aan de praat. Zij moest niet zoveel van fietsen hebben, maar wilde wel een keertje meegaan, alleen onder de voorwaarde dat... Hij wilde kennelijk zo graag dat hij het er simpelweg voor over had. We zagen wel dat hij enorme fietskuiten had. En anders kreeg hij die wel. Ze reden dezelfde route als wij, maar dan andersom. Als we in de dagen hierna naar beneden suïden hebben we nog vaak aan deze jongen gedacht.

En soms is alle enthousiasme verdwenen:

We zijn vanuit Maastricht twee dagen onderweg naar het zuiden en dat waren twee kleddernatte dagen. Leuk is anders. In Zuid-België ontmoeten we een echtpaar dat al een tijd aan het fietsen is en alleen maar dit soort weer gehad heeft. Ze hebben jarenlang genoten van fietsvakanties, maar geven er voorgoed de brui aan (zeggen ze). 'Het komt door de klimaatverandering', er valt dus niets aan te doen. Maar intussen is voor hen het onbezorgde fietsen voorgoed voorbij. Ze reizen diezelfde dag nog met de trein naar huis en gaan nooit, nooit meer op fietsvakantie. De volgende dag is het prachtig fietsweer en rijden wij opgewekt naar Vianden...

3. *Campingbeheerders*

Wie zoals wij door een land trekt kan zich zelden permitteren een camping te kiezen. Je neemt gewoon wat er is en dat voldoet doorgaans prima. Het is maar voor één nacht, denk je, als het wat minder is. Soms is er geen beheerder of is de camping gesloten. Dan gaan wij daar toch staan, omdat een alternatief vaak ontbreekt. Als er maar ergens een kraantje met water is redden we ons. Niet zelden komt de beheerder gewoon niet opdagen en in dat geval vertrekken we 's morgens (nooit heel vroeg, wij komen traag op gang) geheel

ongewild zonder te betalen. Soms betalen we veel, het record is 68 euro voor één nachtje voor een miezerig plekje op een camping in Caorle aan de Italiaanse kust, soms weinig:

We komen aan in Vabre ten zuiden van de Tarn. De camping aldaar stond beschreven als 'tout simple'. Dat is niet overdreven: er is geen licht in het sanitair en ook geen warm water. Maar we redden ons uitstekend: het is hier mooi en rustig, want wij zijn de enige gasten. Laat in de avond overvalt ons van achteren een oud vrouwtje. Dat blijkt de bazin te zijn. Ze prevelt. 'Ca serai un euro pour le tente, un euro pour une personne, et un euro pour une autre personne: ca fait trois euros'. Die willen we wel betalen. Heel vroeg in de ochtend worden we opgeschrikt door een honderdtal schapen die het volkslied zingen... maar slapen vervolgens vrolijk verder. De volgende dag betalen we 25 euro voor een chique herriecamping.

Campingbeheerders zijn er in soorten en maten. Je hebt het flexibele type: 'Ga maar ergens staan, ik zie het wel' en het dirigistische:

We komen in Bregenz op de camping, een grote vlakte, met uitzicht op de Bodensee en - naar de andere kant- op de Alpen, waar we naar toe op weg zijn. We willen hier een dag blijven. Er staat op de camping vrijwel geen caravan of tent, het is nog vroeg in het seizoen. De beheerder, die wij al snel Mr. Gestapo noemen, sommeert ons om op één bepaalde plek onze tent op te zetten. Het probleem is dat wij dat een heel vervelende plek vinden, zonder het gedroomde uitzicht, en dat veel mooiere plekken binnen handbereik liggen. We moeten hemel en aarde bewegen om hem zover te krijgen dat hij zijn stellige plan opgeeft.

Ook mag je van hem niet zelf de wasmachine bedienen, zo blijkt de volgende dag. Hij, en alleen hij, doet het muntje in de gleuf, al staat die wasmachine dan in het damestoilet-gedeelte.

In Duitsland, Oostenrijk of Zwitserland vind je aan het begin van de camping vaak borden met uitgebreide beschrijvingen van wat wel of niet mag. Het meest extreem was de verplichting van een Zwitserse camping om op

het parkeerterrein de auto's met de neus naar één kant te parkeren. Ongetwijfeld zat hier een idee achter: bij een plotselinge overstroming ben je dan samen eerder weg. Heel wijs dus, maar ook heel regelachtig.

Soms treffen we het wel heel bijzonder:

We arriveren in Astia op de camping, na een vermoeiende rit door het ruige Piëmontse landschap, dat van het kreukelige soort is. We worden met warmte ontvangen, alsof we daar elk jaar komen. De beheerders zijn nieuwsgierig naar wat we aan het doen zijn en monstren onze fietsen met kennersblik. Hier zijn we super-welkom. Een van hen zet vast een tafeltje klaar op het terras voor het diner, want het restaurant is eigenlijk volgeboekt (ze sturen later hele groepen klanten terug). We zetten de tent op, wassen ons en komen in onze mooiste kleren (alles is relatief) terug. We eten heerlijk. Intussen gaat een orkestje (goed) spelen. Ze doen dit, zo blijkt, voor hun plezier en voor noppes. We dansen tot middernacht en krijgen vanwege onze enthousiaste inbreng een eervolle vermelding. Kinderen, ouderen en alles ertussenin doet mee. Wij zijn één met de hele familie. Een top-avond.

Of ook:

In heel heet weer en na flink wat collen komen we aan in Cambrils, een gehuchtje in de Spaanse Pyreneeën, in een prehistorisch leeg gebied, met indrukwekkende, steil omhoogklimmende rotspartijen. Er is in het gehuchtje werkelijk helemaal niets te beleven. Het is bovendien al laat. Wat te doen? Doorrijden is geen optie, dan moeten we nóg een col over. Er komt een jongen met een brommertje op ons af. Of we wat zoeken? Ja, eten en een slaappleaats. Diep beneden in het dal zien we nu iets wat op een camping lijkt. Die camping is van zijn familie. De jongen heeft nog beter nieuws: zijn moeder wil voor ons, denkt hij, wel wat koken. Hij brengt ons naar een simpel restaurantje, dat helemaal leeg is, maar voor ons wordt opgestart. We eten 'wat de pot schaft', maar lekker. En we zetten daarna - al in het donker - de tent op. Alles weer helemaal OK.

Heel zelden komen we op een camping waar we eerder waren. Als dit gebeurt kan dat iets bijzonders opleveren:

We zijn aangekomen in Ambialet, een leuk plaatsje aan de Tarn, met een antieke electriciteitscentrale die op waterkracht werkt, en zoeken de ons bekende, aardige camping op. We bestellen een pilsje bij de kantine, het is warm. De campingbaas kijkt ons aan, en nog eens... Wat moet hij van ons? Pas als we ons kampeerplekje hebben gevonden en alles hebben ingericht komt hij op ons af. In zijn hand heeft hij een briefkaart van de camping (tevens reclamemateriaal). Die kaart krijgen we cadeau. Op die kaart zien we een tentje, schitterend gelegen aan de Tarn. Het is ons rode tentje...

4. Campinggasten

Wij hebben in de loop van de jaren honderden campings gezien met allerlei soorten campinggasten. Je komt mensen tegen die je in het gewone leven zelden ziet.

Zo moet je weten om te gaan met 'ruig volk' dat zijn behoefte in de douche achterlaat en schreeuwend met elkaar converseert. Joke is in Spanje op het toilet wel eens een exhibitionist tegengekomen, reden om - na melding - de camping terstond te verlaten. Ook valt het ons op hoe bepaalde ouders hun kinderen op hoge toon commanderen en zelfs - als zij dat nodig vinden - mishandelen. Je weet weer eens hoe jouw wereld niet DE wereld is.

Wij komen in Noord Frankrijk op een camping, waar de sfeer al direct niet heel tof is. Er lopen een hoop jongens heel heftig rond met een ferme, strakke blik alsof ze zich tegen God weet wat moeten verdedigen. We zien niet direct een receptie en zetten de tent maar vast neer (er is plek genoeg) met het idee dat we e.e.a. later wel zullen gaan regelen. Als Cees een eindje omloopt komt een groep agressieve jongens op Joke af, die verhaal komen halen. Wij zijn volgens hen van plan om clandestien op de camping te overnachten en zij zouden dit wel eens gaan 'regelen'. Het heeft geen zin te zeggen dat je direct wilt betalen, ze zijn uit op trammelant. Voor Joke is het zeer onaangenaam. De volgende dag blijkt dat we door de verkeerde ingang op de camping terecht waren gekomen en daarom de receptie hadden gemist. De eige-

naar was heel vriendelijk; niets aan de hand. Maar zijn opgefokte gasten...

Je ontmoet dus aparte mensen waarmee je soms een ongebruikelijk contact hebt. Zo zijn we ook wel eens, op een Duitse camping, door een paar zigeuners uitgenodigd om een stuk hert mee op te eten, dat ze daar op een flink vuur aan het roosteren waren. Aardig aangeboden, maar we hadden net gegeten. Over aanbieden gesproken: steeds vaker, naarmate we ouder worden, wordt ons een stoel gebracht als we de tent hebben staan.

Het moet gezegd: in het algemeen zijn campinggasten vrijwel altijd heel vriendelijk. De sfeer is relaxed. Je groet elkaar, je maakt een praatje bij de afwas. Als je aankomt en de beheerder er niet is word je door een 'stamgast' verteld wat je het best kunt doen: meestal zet je dan gewoon je tent op en wacht je rustig af.

Tussen onze manier van vakantie vieren en die van veel andere families bestaat vaak wel een groot verschil. Je ziet die kampeergenoten urenlang voor hun tent of caravan zitten ('eindelijk rust'), met een blikje bier in de hand. Als wij arriveren is dat voor hen een verzetje. Ze volgen nauwlettend onze bewegingen als we de fietsen aftuigen en de tent opzetten. En zeker als we aan het koken slaan. En nog meer als ze zien wat wij dan wel eens opeten: dat zijn inderdaad gigantische porties.

De meest wonderlijke combinatie van campinggasten hebben we ooit aangetroffen op een camping ergens in Frankrijk.

We komen aan op een camping aan de Doubs, tussen Zwitserland en Frankrijk. De camping heeft een veld voor passanten met tent. Daar treffen we twee groepen aan, allemaal mannen. De eerste groep is een stel in lange witte jurken geklede, slanke, ernstig kijkende personen, die we 'de arabieren' noemen, want zo zien ze eruit. Ze drinken thee en zijn later - in een kring staande - bezig met wat een spirituele séance lijkt, en heffen soms gezamenlijk de handen.

In een kring zit vlakbij ook een andere groep. Dat zijn vervaarlijk ogende Hells Angels, met een omvang die naar hun voertuig is toegegroeid. Ze drinken bier. De groepen zijn elkaars uitersten maar komen overeen in hun grote

gehechtheid aan de gezamenlijke identiteit. Ze hebben ook totaal geen oog voor elkaar (wij wel voor hen).

5. Wie je onderweg tegenkomt

Om de een of ander reden raak je al zwerfende met de mensen die je tegenkomt al snel in een persoonlijk gesprek. Dat kon je ook wel eens hebben in de trein, in het tijdperk dat er nog geen mobieltje bestond, al zijn er dan vaak anderen in de buurt. Je hebt in zo'n situatie ontmoetingen waarvan je weet dat ze eenmalig zijn; en juist daarom worden er soms dingen gezegd, die bijzonder zijn.

Een heel bijzonder contact was dat met een man in een plaatsje aan de Vienne, midden-Frankrijk. We hebben een rustdag, het is helaas druilweer en we slenteren door het plaatsje op zoek naar een café, dat er inderdaad blijkt te zijn. In dat schimmelig ruikende café zit een oudere man, de cafébaas. Laten we hem Pierre noemen. Pierre zegt dat zijn vrouw in het ziekenhuis ligt, het is allemaal nogal zorgelijk. Maar hij vertelt ons na een tijdje ook het volgende verhaal.

In de oorlog was hij als dwangarbeider, met zijn vriend, in Berlijn te werk gesteld. Zijn vriend leert daar een meisje kennen en raakt er verliefd op. Na de oorlog, weer terug in Frankrijk, wil hij haar een brief schrijven, maar hij kan zich niet schriftelijk in het Duits uitdrukken. Dat kan Pierre wel. Dus hij vertaalt de Franse brief van zijn vriend in het Duits. Omgekeerd vertaalt hij de brieven van haar naar het Frans. Gaandeweg merkt hij dat de hartstochtelijke brieven van haar door zijn vriend naar zijn indruk toch wat koeltjes worden beantwoord. Dat kan anders, denkt hij. Dan doet hij iets wat hij - toegegeven - niet had mogen doen: hij gaat de brieven van zijn vriend mooier maken, met meer gevoel en hartstocht. Begrijpelijk worden nu de brieven van haar nog amoreuzer. Zo ontwikkelt zich een dubbelspel met als belangrijke gevolg dat Pierre zelf helemaal hotel de botel wordt van dit Duitse meisje, waar hij zich zo voor uitslooft. Wat een vertaling moest zijn werden meer en meer zijn eigen woorden. Op een gegeven moment komt ze naar de Vienne toe. Maar dan is plotsklaps de betovering verbroken.

Dit verhaal had Pierre nog nooit in zijn leven aan iemand verteld, ook niet

aan zijn vrouw of aan zijn vriend. Het is het geheim van zijn leven. Hij heeft ons nog een stapeltje met de (verborgen) brieven laten zien. We zijn daar de hele middag geweest. Ik heb zelfs nog even op zijn houten fluit gespeeld, Pierre was altijd een muzikmens. Het afscheid is roerend.

Een paar jaar later zijn we in de buurt en bedenken we om even bij het café langs te fietsen. Zou Pierre daar nog zijn? Zou zijn vrouw nog leven? Zeker: we zien Pierre met zijn vrouw aan een tafel, achter een bord met vlees en sperzieboontjes. Het echtpaar was wat aan het kwakkelen en het ging ook niet goed met zijn - kennelijk niet deugende - zoon. Direct zaten we weer in een heel persoonlijk gesprek. Hij wil ons daar houden, maar dit keer moeten we echt verder.

De Fransen ontoegankelijk? Het blijkt maar weer dat alle stereotypen in de praktijk zelden stand houden. Als ik denk een DE Franse, Duitse, Italiaanse, Sloveense, Tsjechische, Luxemburgse, Zwitserse, Belgische, Oostenrijkse of Spaanse persoon (daar hebben we gefietst) stel ik me voor wat dan DE Nederlandse persoon zou moeten zijn. Iemand uit Amsterdam of Zeeuws-Vlaanderen, uit Groningen of Maastricht? De verschillen zijn altijd vele malen groter dan de overeenkomsten. Dat vinden ze in het land zelf ook:

Wij rijden aan de oostkant om de Mont Ventoux heen. We ontmoeten bij een rustplek een fietser die ons aanspreekt. Gaan wij naar het zuiden, naar de Provence? Dat kunnen we niet ontkennen. Dan moet hij ons toch uitdrukkelijk waarschuwen voor het soort mensen dat ons daar te wachten staat: ze deugen niet. Hij kwam zelf uit de buurt van Grenoble (daar deugden ze natuurlijk wel) en wist erover mee te praten.

Het moet gezegd: in Frankrijk, Spanje of Italië zijn de regionale verschillen groot. Toch blijft het leuk om naar die overeenkomsten te zoeken. In Tsjechië viel ons de coöperatieve sfeer op, hoe bijvoorbeeld jongeren in een door de school georganiseerde kanotocht echt als één groep opereren. Zwitsers vinden we vaak afstandelijk, en niet erg enthousiast. Italianen kunnen ongekunsteld vrolijk zijn, aanstekelijk ook, geïnteresseerd. Maar pas op als er autoriteit in het geding is en toon dan alle respect. Ik heb wel eens in een kleine

supermarkt een fles water uit een al aangebroken pak gehaald (zoals ik altijd doe), wat me op een flinke uitbrander van de baas kwam te staan. Ik had die fles er best uit mogen halen, dat was het probleem niet, maar toch nooit zonder zijn uitdrukkelijke toestemming. Betrouwbaar met nota's e.d. zijn ze ook niet altijd. De Spanjaarden in de bergdorpjes, bijvoorbeeld in de Pyreneeën, waren niet onvriendelijk, maar wat stug. Terug in Frankrijk gingen de boeren op hun trekkertjes ons weer vriendelijk groeten. Je ontkomt niet aan dergelijke algemeenheden.

Interessant zijn de grensovergangen, wat er dan allemaal verandert. Wie van België naar Luxemburg gaat ziet ineens wat net-netter-netst betekent: de voortuintjes, de mooi gepoetste auto's, de kwaliteit van de weg. Van Zwitserland naar Italië is vergelijkbaar, maar dan omgekeerd. Wel is de koffie in Italië vier keer goedkoper.

In het algemeen krijg je een positiever mensbeeld door te fietsen, want doorgaans zijn de mensen die je tegenkomt buitengewoon aardig en behulpzaam. Wat bijvoorbeeld te denken van twee jongens uit Pamplona die voor ons twintig kilometer omrijden om ons naar een camping te brengen, over een heel aardig fietspad langs een riviertje, en elke beloning daarvoor weigeren. Maar eigenlijk hebben we nog de meeste aardigheid meegemaakt in Duitsland. Wij hebben als Nederlanders wel eens moeite met de ontwikkelingen in ons buurland. En we worden op momenten zeker in onze vooroordelen gesterkt.

We zijn op weg naar Italië (in 2006) en worden onderweg in het centrum van Zweibrücken getraceerd op een massaal gescandeerd 'Sieg Heil', omdat Duitsland bij het WK voetbal van Zweden heeft gewonnen (om daarna op een nabijgelegen camping terecht te komen die precies om deze reden - volgens een bordje - 'Fussballfrei' was verklaard, wat we in dank accepteren).

Maar wat te zeggen van het volgende:

We komen aan in Neustadt voor de jeugdherberg (in de buurt was geen camping). Die jeugdherberg zijn ze aan het verbouwen, hij is gesloten. Een ouder echtpaar ziet ons dubben en komt op ons af. Misschien, zo stellen ze

voor, kunnen we naar Speyer gaan, daar is ook een jeugdherberg. Er loopt een mooi fietspad naar toe. We halen een achtergebleven blikje bonen uit onze fietstas, zodat we niet omvallen van de honger, en beginnen met goede moed aan de extra dertig kilometers. Het is al laat en van het prachtige bosgebied waar we doorheen fietsen zien we steeds minder, wat ook geldt voor de bordjes die onze route aangeven. We moeten ze met de zaklamp zien te vinden. Pas tegen middernacht arriveren we, na 118 kilometer, in Speyer. Tegen beter weten in kijken we toch maar even naar de jeugdherberg, die natuurlijk allang dicht zal zijn. Er brandt nog licht! Wij bellen aan en iemand doet de deur open en laat ons binnen. Hij is wakker gebleven omdat mensen uit Neustadt getelefoneerd hadden met het verzoek niet te gaan sluiten totdat wij er zijn!

'Alle Menschen werden Brüder' denk je dan.

Tenslotte

Wat ons opvalt is dat je als fietser gemakkelijk contact maakt, met collega-fietsers natuurlijk, maar eigenlijk met iedereen. Hoe zou dat komen? Ik denk dat meespeelt dat een fietser heel toegankelijk is, jij of zij is rijdend of stilstaand direct aanspreekbaar, er zit geen raam tussen. Misschien dat het, vooral in het buitenland, mensen doet denken aan de gelukkige (jonge) jaren dat ze zelf nog fietsten. Tegelijk is een fiets misschien wel het meest democratisch voertuig. De kenners zien wel al snel het verschil tussen een fiets van 1000 en een van 4000 euro's, maar tussen de oogharen door zien al die fietsen er toch redelijk hetzelfde uit. Vergelijk dat maar eens met auto's! Met een fiets pretendeer je niets te zijn, of ben je niets, en dat maakt je 'van iedereen'. Ik moet daarbij aan het volgende denken:

Ik rij met mijn zoon een camping op in Noord Frankrijk. We raken aan de praat met een echtpaar uit de buurt van onze woonplaats Wageningen. Zij houden ook van fietsvakanties en hadden daar goede fietsen voor. Toch moest de man daaraan toevoegen dat hij thuis nog een grote caravan had staan 'en een auto die daar bij hoort'. De fiets alleen kon moeilijk tot uitdrukking brengen dat hij niet van de richel was.

De pure fietser laat zich nergens op voorstaan en roept mede daardoor sympathie op. Er is doorgaans een en al bereidwilligheid rond de fietser, zolang hij onderweg is. De mensen zijn zachter en vriendelijker.

Andere wegen, andere mensen die je tegenkomt. De ontmoetingen met hen vormen een belangrijk stuk van het fietsplezier.

Geraadpleegde literatuur

- De Certeau, Michel (1988). *The practice of everyday life*. Berkeley, University of California Press.
- Declercq, Hans (2012). *Een filosofie van de fiets*. Antwerpen, De Bezige Bij.
- Delpeut, Peter (2003). *De grote bocht; kleine filosofie van het fietsen*. Amsterdam/Antwerpen, Uitgeverij Augustus.
- Fournel, Paul (2003). *Need for the bike*. Lincoln, University of Nebraska Press.
- Halle, Louis (1957). *Spring in Washington*. Baltimore, John Hopkins University Press.
- Irvine, Ben (2012). *Einstein and the art of mindful cycling; achieving balance in the modern world*. Lewes, Leaping hare Press.
- Fietsersbond (2000). *Ode aan de fiets*. Abcoude, Uitgeverij Uniepers.
- Spinney, Justin (2006). A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on the Mont Ventoux. *Environment and Planning*, 24, 709-732.
- Starrs, James (Ed.) (1982). *The literacy cyclist; great bicycle scenes in literature*. New York, Breakaway Books.
- Woerkum, Cees van (1994-2014). *21 dagboekjes van fietsvakanties*.