

## **GBBT 2014 Routeverantwoording**

### *Globale route keuze/overwegingen*

In grote lijnen volgt de route het basisplan Nice-Parma basisplan dat Ferry op de jaarvergadering presenteerde. Er zijn echter een aantal aanpassingen, waaronder een verminderd aantal hoogtemeters, omgekeerde volgorde (aankomst in Nice) en vertrek vanuit Pisa/Lucca i.p.v. Parma.

Het verminderd aantal hoogtemeters was nodig om de zwaarte van de GBBT weer binnen gebruikelijke grenzen te brengen. De omkering van de route werd ingegeven door hotelreserveringen in plaatsen met weinig hotels (liever begin september dan eind augustus) en omdat de vliegreis Schiphol – Milaan/Nice – Schiphol aanzienlijk voordeliger bleek te zijn dan andersom.

Nog voordeliger bleek Schiphol – Pisa/Nice – Schiphol met als bijkomend voordeel dat dan ook het werelderfgoedgebied Cinque Terre aangedaan kan worden.

Het voordeel van fietsen in een onbekende omgeving is dat alles onbekend en nieuw is, het nadeel is dat het daarom lastiger is om in te schatten hoe druk de wegen zijn (zoals we vorig jaar hebben moeten vaststellen) en wat de kwaliteit van het wegdek is.

Om onplezierige verrassingen zoveel mogelijk te vermijden, is voor het ontwikkelen van de GBBT 2014 routes, actief “geleend” bij langeafstand fietsroutes op de site [www.piste-ciclabili.com](http://www.piste-ciclabili.com). Deze langeafstand fietsroutes zijn opgebouwd uit fietspaden en zoveel mogelijk wegen met weinig autoverkeer. Voor ons zijn met name de routes BI 3, BI3 alt, BI 11, BI 15 en BI 16 van belang omdat stukken daarvan zijn gebruikt voor de eerste 5 etappes. Deze routes zijn vrijwel geheel, maar niet voor 100% geasfalteerd; er kunnen dus ook kleine stukjes onverharde weg voorkomen. Omdat op afstand lastig is in te schatten hoe hinderlijk deze onverharde gedeeltes kunnen zijn, is, als er vaker onverharde gedeeltes in de route zitten, ook een alternatieve route gemaakt.

Waar geen langeafstand fietsroutes beschikbaar waren, is gekeken naar geüploade routes voor racefietsers op de site [www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org) in de veronderstelling dat de uploaders de omgeving beter kennen dan wij en dus geneigd zullen zijn meer aantrekkelijke routes aan te bieden.

Uiteraard zijn deze twee bronnen samen royaal onvoldoende om de hele GBBT-route samen te stellen. In volgorde van veronderstelde afnemende aantrekkelijkheid werd verder gebruik gemaakt van de volgende andere wegen:

- fietspaden
- kleinere “witte” en “gele” wegen, bij voorkeur wel kiezen
- SR (Strada Regionale), liever niet
- SP (Strada Provinciale), ook liever niet
- SS (Strada Statale), vermijden waar mogelijk

(de indeling in SS, SP en SR is formeel een “administratieve” indeling en geen indeling naar de verkeersdruk, al lijkt het wel redelijk te verwachten dat de drukte

toeneemt in de volgorde SR, SP, SS; tenminste dat was het uitgangspunt bij het maken van de routes, samen met de kleurcodering op analoge en digitale kaarten).

Omdat de bergen in het kustgebied soms een nogal grillig verloop hebben, komen we regelmatig tunneltjes en tunnels tegen die niet allemaal vermeden kunnen worden, en belangrijker, die ook niet allemaal fatsoenlijk of überhaupt verlicht zijn. Zorg dus dat een goede hoofdlamp en achterlicht niet ontbreken op de paklijst voor de GBBT en op de fiets of in de achterzak tijdens de GBBT.

Om een idee te krijgen van de kwaliteit van het wegdek, de “fietsbaarheid” van alternatieven voor tunneltjes of drukke wegen en om de drukte in te schatten op “grotere” wegen, werd selectief gebruik gemaakt van “Animated Streetview” (<http://www.tripgeo.com/DirectionsMap.aspx>), maar niets kan natuurlijk eigen ervaring vervangen, dus als er Bello's zijn met kennis van de wegen in het GBBT-gebied, dan graag voor de GBBT een kritische blik op de voorgestelde routes zodat indien nodig alternatieven ontwikkeld kunnen worden.

Als laatste bepaler van de routes voor de verschillende etappes mogen we de reacties van de aangeschreven hotels, of liever het gebrek daaraan, niet vergeten: niet in alle in eerste instantie uitgezochte overnachtingsplaatsen bleek het mogelijk (betaalbare) accommodatie te vinden, waardoor moest worden uitgeweken naar andere overnachtingsplaatsen.

Voor Bello's die over een programma beschikken om gpx-bestanden te tonen, zijn de verschillende varianten als bijlage bij de email toegevoegd.

De Bello's die niet over een gpx-programma beschikken, kunnen bij het lezen van deze routeverantwoording de verschillende route varianten bekijken op [http://www.bijwaard.eu/gpx\\_probeersels/gpx\\_bestanden\\_gbbt.php](http://www.bijwaard.eu/gpx_probeersels/gpx_bestanden_gbbt.php)

In beide gevallen wordt de voorkeursvariant van elke etappe in blauw weergegeven, en indien van toepassing, het eerste alternatief in rood en het tweede alternatief in wit.

## **Etappe 1 Lucca – Sarzana**

De kortste afstand tussen Chiavari en Pisa is ca. 185 km en dat is zo'n 50km langer dan de kortste afstand tussen Chiavari en Parma. Bovendien loopt die kortste route voor een groot deel vlak langs de kust en dat is dus niet het meest interessante deel om hoogtemeters te maken en waarschijnlijk evenmin het rustigste deel. Zodra we echter het binnenland induiken, worden de wegen "kronkelig" en neemt het aantal km's over de weg veel sneller toe dan het aantal km's hemelsbreed. M.a.w. de afstand Pisa – Chiavari door het "binnenland" over "binnenwegen" wordt al gauw groter dan redelijk is voor twee fietsdagen.

Bij vertrek uit Lucca i.p.v. Pisa winnen we ruim 20 vlakke km's; we missen daardoor dus geen hoogtemeters maar creëren wel wat flexibiliteit voor aantrekkelijker routes door het binnenland. Om dezelfde reden geeft een overnachting in de regio Sarzana wat meer ruimte voor interessante route-varianten (zoals Cinque Terre) dan overnachten in het 17km meer noordelijk gelegen Aulla. Vandaar de keuze om te vertrekken vanuit Lucca met overnachting in Sarzana.

Bij vertrek vanuit Lucca moet eigenlijk gelijk een principiële keuze worden gemaakt: gaan we naar het binnenland of naar de kust, want met name in het begin zijn er nauwelijks kruisverbanden tussen beide opties.

### *Kust*

De langeafstand fietsroute BI 3 tussen Lucca en Sarzana is de kortste en meest oninteressante verbinding tussen beide plaatsen: slechts 70km en 400hm en valt af omdat een dergelijk traject niet worden gezien als een "volwaardige" GBBT-etappe.

### *Binnenland*

Bij de binnenland varianten via de noordelijk gelegen steden Barga en Castelnuovo zondigen we direct tegen de hierboven genoemde uitgangspunten van het zoveel mogelijk vermijden van SS/SP en SR wegen. Gelukkig ligt er over vrijwel de gehele afstand tot aan Castelnuovo een nog grotere weg aan de andere kant van de rivier, zodat de verwachting is dat het met de drukte wel mee zal vallen.

Vanaf Castelnuovo zijn er drie routevarianten beschikbaar:

- de basisvariant (LN\_E1\_basis, blauw) blijft de grotere wegen volgen tot aan Sarzana, maar omdat we vorig jaar hebben geleerd dat er toch verrassingen kunnen optreden bij het inschatten van de drukte, zijn er ook twee alternatieven ontwikkeld
- een eerste alternatief (LN\_E1\_alt1, rood) buigt vrij laat af naar kleinere wegen (bij Codiponte), maar heeft het voordeel dat tunneltjes uit de tweede variant kunnen worden vermeden en
- een tweede variant (LN\_E2\_alt2, wit) buigt gelijk af bij Castelnuovo, maar daarbij horen een aantal tunneltjes die niet kunnen worden vermeden, waarvan 2 van ca. 500m.

Voor de volledigheid: een volledige binnenland-variant over uitsluitend kleine wegen zou veel te zwaar worden (> 130 km, > 4000 hm, geschatte fietstijd > 8.30u)

*Voorlopige keuze:*

starten met de “binnenland-basis”-route over de grotere wegen, maar onderweg kunnen we, op basis van de bevindingen, eventueel uitwijken naar een van beide varianten.

Bij het vertrek uit hotel Rex bestaat misschien nog de mogelijkheid over de muur rondom de oude stad te rijden (licht blauwe route); of dit echt mogelijk/praktisch is kunnen we waarschijnlijk wel op de dag van aankomst bepalen

## **Etappe 2 Sarzana – Chiavari/Cavi di Lavagna**

Met de keuze van Sarzana als etappeplaats is eigenlijk gelijk ook gekozen voor een route door het werelderfgoedgebied Cinque Terre. Vanwege het gebrek aan positieve reacties van hotels in Chiavari en Lavagna is de finishplaats Cavi di Lavagna.

Bij deze etappe zullen we geen last hebben keuzestress omdat er slechts een paar varianten mogelijk zijn. In beide varianten pikken we vanuit Sarzana snel de langeafstand fietsroute BI 3 alt op en volgen deze door Cinque Terre; dat betekent dat we

- in het begin en door Cinque Terre over een Strada Provinciale rijden en
- drie middelmatig verlichte tunnel(tje)s voor en in het begin van Cinque Terre niet kunnen vermijden, maar omdat die onderdeel zijn van de langeafstand fietsroute BI3 alt lijkt het redelijk om aan te nemen dat die tunneltjes op z'n minst “fietsbaar” zijn en we mogen toch ook hopen dat het op zondagochtend niet al te druk zal zijn. Bij grotere drukte kunnen we eventueel in konvooi en onder “bescherming” van Wim door de eerste en langste tunnel

Bij Lévanto hebben we in principe twee mogelijkheden:

- of we gaan door op de BI alt met als nadeel dat hierbij een flinke serie tunneltjes en galerijen tussen Lévanto en Framura niet vermeden kan worden,
- of we verlaten hier tijdelijk de BI 3alt en buigen dan af richting binnenland om de lange tunnels/galerijen te vermijden. Na Framura pikken we dan de BI 3alt weer op tot bij Sestri Levante, maar tussen Castelnola en Bracco verlaten we de BI 3alt tijdelijk weer om het aantal kilometers over de grotere Via Aurelia (SP1) te minimaliseren.

Het zal duidelijk zijn dat we hier voor de optie zonder tunnels en galerijen hebben gekozen.

In Sestri Levante doet zich een tweede keuze moment voor:

- de kortste route naar Cavi di Lavagna (LN\_E2\_basis, blauw, 105 km) eindigt met enkele kilometers over de drukke SS1 (volgens Animated Streetview), die slechts

deels van een fietspad is voorzien. Als we bij aankomst in Sestri Levante nog bruisen van de energie, is er

- een ruim 20km langere variant (LN\_E2\_alt, rood) waarbij we deze drukke weg vermijden en en passant ook nog ruim 350 extra hoogtemeters pakken

#### *Voorlopige keuze*

Omdat er nog zware etappes komen waarvoor geen eenvoudig alternatief aanwezig is, is gekozen voor de korte variant de basis voor deze etappe, ondanks de nadelen van de drukke SS1. Bovendien is Cavi di Lavagna onze enige stop direct aan zee en dat staat ook hoog op de verlanglijst van een aantal deelnemers. We zouden dus wel heel erg veel tijd en energie over moeten hebben bij aankomst in Sestri Levante om het langere alternatief alsnog nog te overwegen.

### **Etappe 3 Cavi di Lavagna –Tiglieto**

Er van uitgaande dat de ervaringen met de BI3 alt positief zijn, is het plan om vanuit het hotel in Cavi di Lavagna zo snel mogelijk weer op de fietsroute te komen, richting Chiavari en verder. De BI3 alt volgt dan tot aan Donega de SP 225 op kleine afstand, zodat we “altijd” de grotere weg kunnen opzoeken als de fietsroute toch minder aantrekkelijk zou blijken. Daarbij moeten we wel het eerste deel van de SP225, tot aan Carasco in ieder geval vermijden omdat dat stuk volgens Animated Streetview wel heel erg druk is. Vanaf Donega blijven we de BI3 alt volgen (om de SP225 te blijven vermijden) tot aan Voltaggio. Daar blijft de BI3 alt noordwaarts gaan waar wij afbuigen naar het zuidwesten (LN\_E3\_basis).

In Chiavari kunnen we ook een andere beslissing nemen, nl. als de ervaringen met de BI3 alt tijdens de 2<sup>e</sup> etappe minder gunstig waren: dan vermijden we het vervelende stuk van de SP225 door in eerste instantie parallel en vervolgens op de SP32 pas veel westelijker op de SP225 uit te komen (LN\_E2\_alt) en vervolgens dezelfde route te nemen als de basis-variant; deze variant is iets korter in afstand (-3km), maar heeft bijna 300 extra hoogtemeters, waardoor de geschatte fietstijd met een kleine 15 minuten toeneemt tot net boven de 7 uur.

Daarom is er ook nog een 2<sup>e</sup> alternatief, dat bij Donega de SP225 blijft volgen; deze route is weliswaar 10 km korter dan de basis variant maar heeft ruim 200 meer hoogtemeters, waardoor de geschatte fietstijd slechts 6 minuten korter is. Er zou dus wel erg veel mis moeten zijn met de BI3 alt voordat we de keuze maken voor de drukkere SP225.

#### *Voorlopige keuze:*

alles afwegende lijkt het raadzaam de grotere wegen zoveel mogelijk te mijden en de route waarbij maximaal de BI 3alt wordt gevolgd basis te nemen (LN\_E3\_basis, blauw). Als dat erg onpraktisch of vervelend blijkt te zijn kunnen we, vanaf de start kiezen voor de route door Chiavari en langs/over de SP32 (LN\_E3\_alt1, rood). En

mocht blijken dat de kwaliteit van de BI3 alt te veel te wensen overlaat is er de "SP225" variant als ultieme reserve (LN\_E3\_alt2, wit).

#### **Etappe 4 Tiglieto – Ceriale/Balestrino**

De keuze voor Balestrino als etappeplaats is opnieuw een enigszins gedwongen keuze, want geen enkel van de 7 andere aangeschreven hotels in Ceriale, Albenga, Borghetto en Loano vond het de moeite waard om te reageren op onze aanvraag.

Er zijn weinig varianten mogelijk voor de route tussen Tiglieto en Balestrino omdat er maar weinig doorlopende wegen zijn; op een enkele plaats is nog een kleine omweg mogelijk, maar daar is niet voor worden gekozen omdat de etappe ook zonder deze omwegen alleszins GBBT-waardig is: 121km/2100hm. Grotere omwegen zijn dan ook niet bekeken, en dus slechts een route: LN\_E4\_basis, blauw

#### **Etappe 5 Balestrino – DolceAcqua**

Dit wordt waarschijnlijk de zwaarste etappe uit de GBBT 2014: niet alleen ligt het startpunt in Balestrino zo'n 10km eerder dan als we wel in Ceriale hadden kunnen overnachten, ook het eindpunt in DolceAcqua ligt zo'n 12km verder dan de beoogde etappeplaats Pigna. De "belofte" van zuivere fietstijd in elke etappe beneden de 7 uur komt dus zwaar onder vuur te liggen en wordt in de voorlopige keuze gebroken:

Vanuit Balestrino zijn er twee mogelijkheden: alsnog via Ceriale of doorgaan verder het binnenland in en de kust vergeten. In afstand maakt dat niet veel uit maar de binnenland-variant heeft wel 200hm extra en dat brengt de zuivere fietstijd net boven i.p.v. net onder de 7.00 uur.

Naast de dus bijna even lange "Ceriale" variant, is er een nog aanzienlijk kortere kust-variant mogelijk, nl. via Ceriale doorfietsen tot Albenga alvorens de bergen op te zoeken: dat scheelt aanzienlijk is zowel lengte als hoogtemeters en dus in zuivere fietstijd (1.00 tot 1.15 uur korter), echter tegen een prijs van ruim 30 km deels drukke en over de hele lengte oninteressante route (voor zover dat tenminste beoordeeld kan worden op basis van Animated Streetview). Dat deels drukke en oninteressante geldt ook voor de eerste 20km van de "Ceriale-optie" waarmee nauwelijks tijdwinst wordt geboekt; de Ceriale-optie valt daarmee af.

#### *Voorlopige keuze:*

Ondanks de extra fietstijd lijkt de binnenland-variant (LN\_E5\_basis, blauw) toch de meest aantrekkelijke keuze voor deze etappe Omdat het "Ceriale" alternatief nauwelijks tijdwinst oplevert voor veel ongemak, lijkt dat niet de eerste keuze als alternatief: als we toch voor minder zwaar zouden kiezen, dan maar 10km extra afzien in de Albenga-variant (LN\_E5\_alt, rood) en dan als beloning ruim één uur tijdwinst boeken.

## **Etappe 6 DolceAcqua – Nice**

Hier beginnen we dus met een kleine voorsprong wat startpositie betreft en de oorspronkelijke etappe was al relatief kort, waardoor we uit zouden komen op 84km en 1775hm, met een geschatte zuivere fietstijd van royaal binnen de 5 uur. Dat is niet echt een “waardige” afsluiting van de GBBT en daarom is ook gekeken naar een paar langere varianten zonder daarbij te overdrijven.

In beide gevallen is de vraag of we tussen Trucco en Ariole door de smalle tunnel gaan of via een deels onverharde weg er overheen; dat laatste lijkt volgens Animated Streetview goed te doen en is dus de basis voor de twee varianten van deze etappe. De enige vraag voor deze etappe was eigenlijk hoe licht of hoe zwaar we de etappe willen maken en hoe we, indien mogelijk, overlap met de laatste etappe van Geneve-Nice kunnen vermijden. Ferry heeft voor 2 alternatieven gezorgd die aan beide randvoorwaarden voldoen. In beide variante wordt de col de Madone genomen, maar daarna splitsen de routes zich: de noordelijke variant gaat over iets kleiner wegen en is mogelijk wat rustiger; de zuidelijke variant pakt ook de col d'Eze en biedt mooie doorkijkjes naar de Middellandse zee.

### *Voorlopige keuze:*

De voorlopige voorkeur is voor de zuidelijke variant (LN\_E6\_basis, blauw), met de noordelijke variant (LN\_E6\_alt1, rood) als alternatief.

## Voorlopige conclusie hele GBBT

Het netto resultaat van de voorlopige keuzes is toch weer een “forse” GBBT: 7km per dag langer dan het gemiddelde van de afgelopen 4 jaar met vrijwel evenveel hoogtemeters (-30 hm/d), resulterend in een 15 minuten/dag langere geschatte fietstijd. Daarmee is geschatte fietstijd van deze GBBT vergelijkbaar met die van Oostenrijk, iets lichter dan Geneve-Nice en iets zwaarder dan Merano- Merano en Millau-Valence:

Jaar	Waar	Afstand, km	Hoogtemeters	Fietstijd
2010	Geneve-Nice	112	2555	6:30
2011	Millau - Valence	113	2010	5:50
2012	Merano – Merano	103	2425	6:05
2013	Wörgl – Wörgl	121	2050	6:20
10-13	<i>Gemiddeld</i>	<i>110</i>	<i>2230</i>	<i>6:06</i>
2014	Lucca - Nice	117	2200	6:20

De etappes zijn in de GBBT 2014 wel redelijk homogeen verdeeld, maar door de eerdere start en verdere aankomst van etappe 5 kan de “belofte” van geen enkele etappe van meer dan 7 uur geschatte zuivere fietstijd, niet worden waargemaakt: deze etappe wordt geschat op 7.10 uur, maar met een beetje (extra?) training lijkt minder dan 7.00 uur niet bij voorbaat onhaalbaar.

Van	Naar	Afstand, km	Hoogtemeters	Fietstijd
Lucca	Sarzana	121	1890	6:05
Sarzana	Caci di Lavagna	105	2015	5:45
Caci di Lavagna	Tiglieto	132	2225	6:50
Tiglieto	Balestrino	121	2210	6:30
Balestrino	DolceAcqua	128	2680	7:10
DolceAcqua	Nice	98	2200	5:40
	<i>Gemiddeld</i>	<i>117</i>	<i>2200</i>	<i>6:20</i>

Ondanks een aantal hoogtemeters dat vrijwel gelijk is aan dat in vorige GBBTs, zal het karakter van de bergen toch anders zijn: slechts sporadisch zullen we ons bevinden boven de 1000m hoogte en het hooggebergte wordt niet gehaald;. Slechts 1 klim zal heeft een hoogteverschil van meer dan 1000m; daarnaast zijn er 2 klimmetjes met een hoogteverschil van 750-1000m, 6 tussen de 500-750m en maar liefst 12 met 300-500m hoogteverschil.