

LAOS

OFFROAD-ADVENTURE

VOOR ONS WESTERLINGEN BLIJFT AZIË EEN BIJZONDERE WERELD. ALLES IS ER ANDERS, EN DAT GELDT ZEKER VOOR EEN WAT MINDER BEKEND LAND ALS LAOS. MAAR WAT IS ER DAN MOOIER OM IN ZO'N LAND ALS OFFROAD-LIEFHEBBER MET EEN NOPPENMOTOR OP ONTDEKKINGSTOCHT TE GAAN, ZOVEEL MOGELIJK DOOR GEBIEDEN WAAR TOERISTEN NET ZO ZELDZAAM ZIJN ALS SNEEUWSCOOTERS IN DE WOESTIJN. NOPPENNIEUWS BELEEFDE HET MEE, EN RAAKTE ONDER DE INDRUK VAN DIT PRACHTIGE LAND MET HAAR ZELDZAAM VRIENDELIJKE BEVOLKING.

TEKST EN FOTO'S PETER VAN DER SANDEN

Laos, waar ligt dat? Dat is vaak de eerste vraag die je van iemand krijgt als je het hebt over een offroad-reis door dit vooral bij backpackers bekende land. Laos ligt ingeklemd tussen Thailand, Myanmar, China, Vietnam en Cambodja. Voor een strandvakantie hoef je er niet naar toe want het land grenst aan geen enkele zee. Tot 1949 was Laos een kolonie van Frankrijk; het enige wat daar nu nog aan herinnert is dat je op sommige plaatsen stokbrood kunt kopen. Tot 1975 woedde er een burgeroorlog waarna de communistische partij aan de macht kwam. Tot 1991 was Laos een gesloten land waar je als buitenlander niet makkelijk binnen kwam, maar vanwege zware economische problemen ging er een andere wind waaien en werden toeristen welkom. Laos is nog steeds een communistisch land, maar in de praktijk merk je daar niks van. Iedereen handelt er lustig op los en er rijden heel veel dure (Japanse) auto's. Dertig jaar geleden waren er in de hoofdstad Vientiane amper asfaltwegen, laat staan in de rest van het land. Ondertussen zijn die asfaltwegen er wel, maar het grootste deel is in zo'n erbarmelijke staat dat rijden op zo'n weg al snel onder het kopje 'offroad-rijden' valt. Het land telt amper 7 miljoen inwoners, terwijl het zes keer zo groot is als Nederland (dus ongeveer zo groot als Groot-Brittannië). Bijna de helft van de bevolking is jonger dan 20 jaar en de gemiddelde levensverwachting is 65 jaar. De gezondheidszorg staat in Laos nog op een zeer laag pitje, zeker in vergelijking met onze eigen welzijnsstaat.



Na een dag stofhappen gaat een Beerlao'er wel in. Linksvoor zit organisator Ronald.



Spoorzoeken op een Honda CRF250L in Laos.

Wat heeft een motorrijder te zoeken in Laos? Ronald ter Heide was tien jaar geleden op motorvakantie in Vietnam en nieuwsgierig naar buurland Laos stak hij toen voor een dagtrip de grens over. Ronald: "Vietnam was mooi, maar Laos beviel me direct veel beter. Het land was veel relaxter en er waren nog meer offroad-mogelijkheden. Of beter gezegd: er waren amper verharde wegen. Na nog enkele bezoeken aan dit land met een gehuurde offroad-motor is het idee ontstaan om voor geïnteresseerden motorreizen door Laos te organiseren. Het hele land doorkruisen lukt niet in twee weken, daarvoor is het land veel te groot. Persoonlijk vind ik de noord-west-hoek het mooiste: daar kronkelt de Mekong-rivier door het ruige berglandschap. Alles is groen al zie je wel dat grote delen van de jungle zijn gekapt. Pure rooibouw. Gelukkig zijn er nu natuurparken gecreëerd waar het kappen aan banden is gelegd. Door een van die nationale parken loopt een onverhard pad, want een weg kun je het niet noemen. Over dat pad rijden we met onze fluisterstille Honda CRF250L's. Je weet er nooit wat je tegenkomt, dus door één ongeval boom moet ik de route soms volledig omgooien, want andere paden zijn er niet. En even een stukje omrijden door de jungle is onmogelijk, zo dicht is alles begroeid!"



De Mekong rivier loopt als een rode draad door onze reis.

Tijdens de offroad-rit in Handel kreeg ik een brochure van 'Laos Motorbike Adventure' in handen en een keer offroad-rijden in Azië stond na rijden in veel landen in Europa en Afrika, nog op mijn bucketlist. Dus het moest er maar eens een keer van komen, want voor je het weet ben je te oud voor een dergelijk avontuur. En een avontuur is het: twee weken op een motor door de jungle en het stof van Laos trekken vergt meer voorbereiding dan een paar dagen leuk rijden in Spanje, Frankrijk, Italië of Portugal. De insteek is anders en je hoeft ook niet per se offroad-ervaring te hebben om dit avontuur te beleven. Wel de nodige motorervaring én vooral de juiste instelling. Wil je twee weken 'knallen', dan is Laos niet de juiste bestemming, maar wil je een Aziatisch land ontdekken op een manier zoals dat alleen met een motor kan, dan zit je hier goed. De voorbereiding begint al maanden van tevoren met de juiste inentingen. Laos is een tropisch land en in sommige gebieden komt malaria voor, daar moet je dus op voorbereid zijn. Drinkwater is in flessen overal verkrijgbaar. Ook zijn er gebieden waarvan in reisgidsen wordt vermeld dat je er weg moet blijven omdat ze gevaarlijk zijn. Maar laat dat nu net de gebieden zijn waar wij soms doorheen reden en nergens bleken de mensen vriendelijker



Als je het niet gewend bent kan de trip best pittig zijn.



Rivierdoorwadingen, ze horen er bij.

en behulpzamer! Maar laten die reisgidsen dat maar lekker blijven schrijven, want zo blijft het rustig in die gebieden en worden wij motorrijders er nog heel gastvrij onthaald!

Wat betreft de juiste instelling voor zo'n reis: je moet er tegen kunnen dat niet altijd alles loopt zoals je had gehoopt. Een motor kan stuk gaan of er kan iemand ziek worden of geblesseerd raken. Even 112 bellen, de ANWB oproepen of een huisartsenpost opzoeken is er niet bij. Je zult onderweg de problemen zelf op moeten lossen. Een assistentie-voertuig is er ook niet; alles wat je nodig hebt zeul je mee in een rugzak en een tasje achter op de motor. Het is dus zaak om vooraf goed uit te kiezen wat je mee moet nemen en vooral welke motorkleding je gaat dragen. Niet zelden is de temperatuur 's morgens onder de tien graden, maar een paar uur later is het al 35° of meer. Gelukkig geeft reisorganisator Ronald ter Heide vooraf goed en bruikbaar advies. Op een motor door Laos, zeker als je zoveel mogelijk wilt rijden, kan alleen in december, januari en februari. In alle andere maanden is het te nat en of te warm. Maar wat is er mooier dan tijdens onze winter naar een warm land te vertrekken om motor te rijden. Via een tussenstop in Bangkok arriveer je na 24 uur in de Laotiaanse hoofdstad Vientiane. Na een dag acclimatiseren worden de motoren opgehaald. Ik had eerst mijn bedenkingen: een Honda CRF250L is immers niet bepaald een machine met veel power aan boord. Maar het was me de laatste tijd wel opgevallen dat in veel reisverhalen deze kleine Hondaatjes door veel wereldreizigers worden gebruikt. In Laos zelf is een 250 cc Honda overigens al een zware motor; de mensen zelf rijden bijna allemaal op 100 cc Honda's (met name de Wave 100). Dit motortje wordt al sinds 1995 geproduceerd en houdt het midden tussen een scooter en een brommer. Vanaf een jaar of twaalf rijdt iedereen er mee rond. En een hele familie (vader, moeder en twee kinderen) past er ook moeiteloos op! In de stad, waar het krioelt van de Waves, gaat het sonore gebrom onophoudelijk door, maar het verkeer is toch geen chaos zoals je wel eens in Chinese YouTube-filmpjes ziet. Daarvoor zijn de Laotianen veel te rustig van aard. Omdat bij de motor van gids Ronald de accu niet bijlaadt (hij rijdt op een Honda XR400 met start-



Ook in het droge seizoen kun je in de jungle deze omstandigheden tegenkomen.

motor) loopt de start enige vertraging op en dat is helemaal niet erg want bij de zaak waar ze de motor repareren kijk je je ogen uit. De motoren liggen er nog net niet opgestapeld, een fatsoenlijke werkbank is er niet en sleutelen doen ze gewoon op de stoep. Maar de monteurs zijn wel kundig en weten het probleem te tackelen. Even is het nog druk op de weg, maar eenmaal buiten de hoofdstad wordt het snel rustiger. We volgen de Mekong richting het noorden en nemen na ruim 150 km een afslag binnendoor. Onverhard, de eerste beproeving. Het is een 20 meter breed en totaal verrot gereden gravelpad. Veel harder dan 30 km/u halen we niet



Het is mooi meegenomen als je van noedels houdt.

en de enkele auto's rijden stapvoets. Welkom in het binnenland van Laos!

Later werden de onverharde wegen beter want hoe minder verkeer, hoe minder de weg kapot is gereden. Een asfaltweg zonder gaten is echter zeldzaam. In de bochten hebben zware trucks het dunne laagje asfalt meestal kapot gereden. De lichte Honda's hebben er geen moeite mee, maar de berijder soms wel, want waar geen asfalt ligt stuift het enorm. Dus zagen we er iedere avond uit alsof we net een Dakar-etappe achter de rug hadden. Behalve de motoren en de route waren ook de overnachtingsplekken geregeld. Wel zo prettig, want als je moe en bezweet op je bestemming aankomt wil je niet nog een uur gaan zoeken naar een guesthouse of hotel. Omdat er 's morgens altijd vroeg werd vertrokken waren we meestal ruim voor het donker in de volgende halteplaats en dat gaf iedereen de mogelijkheid om de plaatselijke omgeving even te verkennen. Aan tempels, winkeltjes, restaurantjes, barretjes, eetkraampjes en bromfiets-zaakjes geen gebrek. Dat laatste kwam trouwens van pas toen bij een van de motoren het subframe brak en we met spanbanden de zaak bij elkaar moesten houden. Toen was een lasapparaat heel welkom, maar de framebuizen bleken veel te dun. Een paar dagen later hing alles weer op half-zeven, dus toen werden de framebuizen eerst opgevuld met stukken betonijzer, zodat er een stevige las kon worden gelegd. Behalve dit akkefietje en twee lekke banden bleef verder technisch malheur ons bespaard en dat is best knap als je bedenkt dat de CRF's al 70.000 km op de teller hadden staan! Motorisch zijn die dingen onverwoestbaar!

Met Ronald door Laos reizen is meer dan alleen motorrijden. Behalve dat je onderweg heel veel dingen ziet (ooit een volwassen olifant in een open bakwagen op transport gezien?) is er ook ruimte voor andere zaken. De Gibbon Experience is er zo eentje, een door een Fransman opgezet project om geld in het laadje te brengen voor bescherming van de jungle en met name de Gibbon-apen die daar leven. Kost een paar centen (200 euro voor de tweedaagse tour), maar dat levert dan ook een onvergetelijke ervaring op. Na een uurtje of drie klimmen en klauteren bereik je de eerste zijslijn en



Een gammel bruggetje ga je soms als luxe ervaren.



Gezien de gaten in de weg een wonder dat we slechts twee lekke banden hadden.

als deelnemer krijg je door de jonge gidsen een tuigje met een katrol aangemeten, waarna je vrolijk boven de boomtoppen van heuveltop naar heuvel-top zwiert. Sommige ziplijnen zijn wel 500 meter lang! Een geweldige belevenis, zelfs voor iemand met hoogtevrees en na een middagje ‘zippen’ eindig je voor de overnachting in een op 30 meter hoogte gebouwde boomhut midden in het oerwoud. Twee alleraardigste dames zorgen 's avonds en 's morgens voor prima eten en ze maken het bed voor je klaar inclusief klamboe. “En zorg dat je alle persoonlijke spullen binnen de klamboe zet en nergens voedsel laat slingeren anders gaan de ratten er mee aan de haal”. De ratjes kwamen inderdaad, maar er viel niks te halen. Gibbons zelf zagen we niet, die zijn schuw en houden zich veel dieper in de jungle op. Om wildlife te zien ben je in Laos sowieso aan het verkeerde adres, maar koeien, geiten, varkens en waterbuffels in alle soorten en maten zijn er volop.

Na het Gibbon intermezzo gaat de reis verder naar het noorden, waar we in de buurt van grens de met Myanmar en China komen. We zien steeds meer Chinese kentekens. Begin februari (dit jaar op 5 februari) is het Chinees nieuwjaar en hebben veel Chinezen een maand vakantie. De enige groep motorrijders die we tijdens deze trip tegenkwamen was dan ook een groep Chinezen op dikke BMW's en V-Stroms. Aan hun kleding en motoren te zien hadden zij niet veel binnendoor gereden.

Op onze route door gebieden waar dorpjes uren rijden van elkaar verwijderd zijn werden we zelf een steeds grotere bezienswaardigheid. Niet zelden liep het hele dorp uit om te kijken wat voor rare snoeshanen er langskwamen op motoren. Maar overall was iedereen vriendelijk en aardig, al bleke het communiceren vaak een probleem. Niemand spreekt Engels of een andere westerse taal. Vooraf had ik gedacht dat benzine tanken tijdens deze rondreis wel eens een probleem kon worden, maar dat bleek niet het geval. Op doorgaande wegen zijn meer dan voldoende tankstations. Dat moet ook wel met al die 100 cc brommertjes. De benzine kost er 90 cent per liter en in de afgelegen



Je kijkt toch even raar op als je zo'n transport voor je ziet op de weg.

dorpjes wordt benzine aangeboden in flessen. Regelmatig maakten we daar gebruik van, want je weet maar nooit hoe lang het nog duurt voor je weer een mogelijkheid hebt om de tank bij te vullen. Een paar jaar geleden moest je volgens Ronald bij binnenkomst van bijna iedere grotere stad je legitimatie en internationale rijbewijs laten zien, maar inmiddels hoeft dat niet meer. Sterker nog: tijdens de hele reis heb ik niet één politie-auto gezien, alleen een paar mensen van ‘traffic control’ die tijdens spitsuur de stroom brommers in goede banen proberen te leiden. Niet dat het enig nut had, maar die mannen hadden in ieder geval wat te doen.

Industrie is er in het noorden niet en de gebieden die voor landbouw worden gebruikt zijn schaars. Rijstvelden, bananenplantages en pompoenkekerijen, dat is het zo'n beetje. Het vee scharrelt langs de weg, zonder dat er iemand meeloopt, zijn kostje bij elkaar. De ene dag rijden we over wegen en door afgelegen dorpjes en valt er veel te zien. De andere dag is er een route door de jungle en heb je al je zintuigen nodig om je op het smalle pad te concentreren. Soms voel je je een hele held wanneer je met de CRF door een grote modderpassage bent geploegd, maar iets verderop zie je de plaatselijke jeugd op blote voeten op een oude brommer precies hetzelfde doen. Dan sta je weer met beide voeten op de grond!

Maar hoe dan ook, vervelen doe je je niet snel, ook al is het rijden niet altijd even leuk. Er was één lange dag bij dat we van zonsopkomst tot zonsondergang

op de motor zaten. Eerst door de jungle, later over een stoffige opgebroken weg. Dan ben je blij als je er uiteindelijk bent en je het stoffige kloffie uit kunt trekken. Maar na een paar slokken 'Beerlao' (lokaal bier uit een fles van 640 ml, gebrouwen van jasmenerijst en Duitse hop) zijn alle beproevingen alweer heel snel vergeten!

Laos mag dan voorheen een Franse kolonie zijn geweest, de Laotianen zijn geen wijn drinkers, maar wel fanatiek bierdrinkers. Op bruiloftsfeesten, die al in de ochtend beginnen, stroomt het bier rijkelijk. Toen we onderweg een keer halt hielden bij zo'n bruiloft werden we direct uitgenodigd om mee te feesten. En bier te drinken uiteraard. Dat we het aanbod afsloegen omdat we nog met de motor verder moesten, daar begrepen ze niks van.

Bij toeristen die Laos bezoeken wordt de stad Luang Prabang zelden overgeslagen. Ook voor ons lag deze vierde stad van Laos (ca. 50.000 inwoners) op de route en is vooral bekend om haar rijke verleden en de vele tempels. Sinds 1995 maakt de stad deel uit van het Unesco Werelderfgoed. Tot 1545 was Luang Prabang de hoofdstad van Laos. Luang betekend 'Koninklijk'. Naast veel tempels zijn er ook veel in oranje gewaden gestoken monniken. In alle vroegte maken die op een aantal plekken in de stad een bedelronde om rijst of ander voedsel op te halen. De stad is verder helemaal ingericht op de grote horde backpackers die er passeert: je vindt er dus heel veel hostels, wasserettes, restaurantjes, scooter- en fietsverhuur, barretjes en felgekleurde



Gelukkig schrikken deze beesten nergens van.

tuktuks. Als je de mooiste tempels wil bezoeken, zorg dan dat je korte broek tot minimaal over de knie gaat, anders kun je geen entreekaartje kopen. Zo'n 30 km buiten de stad bevindt zich de Kuang Si waterval. Zo mooi als het op de foto's lijkt, zo mooi is het ook in het echt. De waterval is niet afhankelijk van regenwater maar van water uit een verderop gelegen bron, waardoor de wateraanvoer het hele jaar door constant is. Minstens zo mooi als de waterval zelf zijn de terrasvormige waterbekkens waaruit weer kleinere watervallen ontspringen. Voor de beklimming naar de top van de waterval heb je een redelijke conditie nodig: bij 35° vond ik het tenminste veel vermoeiender dan een dag motorrijden.

Tussen Luang Prabang en ons eindpunt Vientiane lag nog één stop: Vang Vieng. De route er naartoe, eerst uren door niemandsland, bleek een spannende. De route was ook nieuw voor onze gids, maar hij had ook gevraagd of we met hem op 'expeditie' wilden om wat nieuws te ontdekken. We hadden wel een (oude) gps-track, maar die bleek niet meer te kloppen. Ook in de jungle verandert blijkbaar wel eens wat. Juist op het moment dat we stonden te twijfelen over omkeren en teruggaan, kwam er ons een hondje tegemoet gelopen. En waar honden

zijn, zijn ook mensen! En inderdaad, een beekje, een modderhelling en een boomstammetje verder stond een hutje met een paar mensen. Plus een oud brommertje. Als die daar kon komen, moesten wij dat toch ook kunnen. Het bleef nog wel een uurtje spannend, maar uiteindelijk kwamen we toch weer ergens op een doorgaande weg uit en die weg voerde ons uiteindelijk naar het hoogste punt (1850 meter) van de route. Helaas was er vanwege de mist weinig uitzicht. De weg bleek verderop twee jaar geleden door een aardverschuiving verdwenen, maar voor een stukje onverhard draaiden wij inmiddels onze hand niet meer om.

In de buurt van Vang Vieng, hét backpackersdorp van Laos waar je de meest uiteenlopende activiteiten kunt doen zoals tubing, kanoën, fietsen, bug-grijden, rotsten beklimmen en grotten bezoeken, tref je de karakteristieke karstrotsen zoals je die op veel plekken elders in Azië vindt. Onze gids vond het in Vang Vieng eigenlijk maar niks, veel te toeristisch en veel te veel 'raar' volk. Maar misschien hoorden wij er daarom toch ook wel weer thuis, want zeg nu zelf: je moet toch ook wel een beetje 'raar' zijn om twee weken lang over slechte wegen met veel stof door een onbekend land te trekken! Khob tjai lai lai Laos, oftewel: Laos, hartelijk bedankt! ■



In de afgelegen dorpjes kun je benzine kopen in flessen.



Zo wordt in Laos een kip gebraden. Erg lekker!



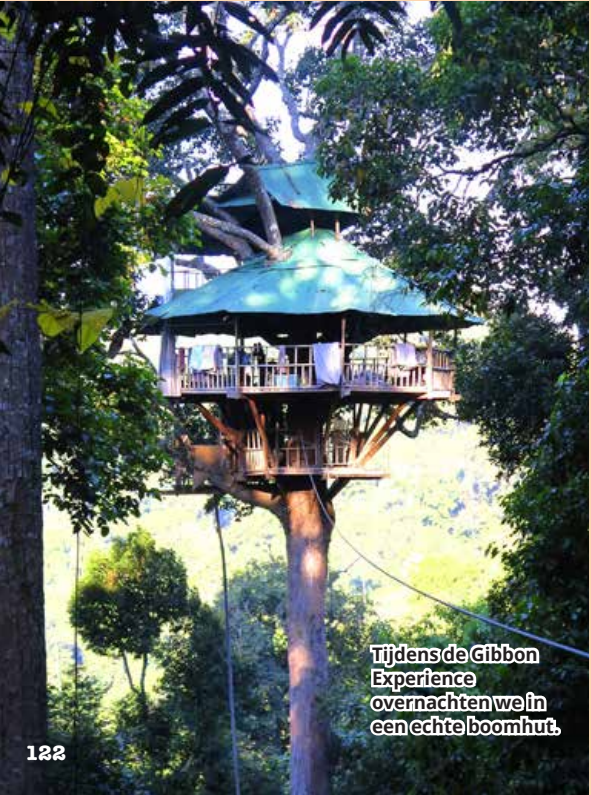
Voor het vervoer worden in Laos creatieve oplossingen bedacht.



Op menige plek in Laos waren wij juist de bezienswaardigheid!

INFO:

Voor meer informatie over deze reis kun je terecht bij Ronald ter Heide, tel. 06-23 758 340, of via www.laosmotorbikeadventure.com (mail: info@laosmotorbikeadventure.com)



Tijdens de Gibbon Experience overnachten we in een echte boomhut.



We zwieren twee dagen van heuveltop naar heuveltop via een ziplijn.



Problemen moet je onderweg samen op zien te lossen, dat is deel van het avontuur.