

Reisebericht III. Niederlandetour

Per Tandem rund um das Markermeer



Team: Dirk Schmidt & Hanna Meshulam

Fahrzeug: Tandemgespann mit Einspuranhänger

Reiseroute: in 6 Tagen 387 km von Kleve rund um das Markermeer

Übernachtung: Campingtour mit Zelt

Reisezeit: 14. - 19. August 2018

22. September 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Das Team	3
2	Die Vorgeschichte	4
3	Das Fahrzeug und die Ausrüstung	6
4	Etappen mit Bildbericht	9
4.1	Die Strecke	10
4.2	Orientierung: Knotenpunktnetz und GPS	11
5	Etappe 1: Kleve - Nationalpark De Hoge Veluwe: 53 km	12
5.1	Auf zum Rhein	12
5.2	Über Arnhem zum Nationalpark De Hoge Veluwe	16
5.3	1. Übernachtung	17
6	Etappe 2: Nationalpark De Hoge Veluwe - Veluwemeer: 42 km	18
6.1	Vormittags: kleine Rundtour im Nationalpark.	18
6.2	Nachmittags: Etappe ans Veluwemeer: 42 km	19
6.3	2. Übernachtung	23
7	Etappe 3: Veluwemeer - Flevoland - Markerwaarddijk - Enkhuizen: 65 km	24
7.1	Flevoland	25
7.2	Lelystad	28
7.3	Markerwaarddijk	29
7.4	3. Übernachtung: Enkhuizen	34
7.5	Enkhuizen	35
8	Etappe 4: Enkhuizen - Hoorn - Edam - Amsterdam: 68 km	37
8.1	Auf dem Deich nach Hoorn	37
8.2	Hoorn	40
8.3	Edam	40
8.4	"Schlussspurt" nach Amsterdam	42
8.5	4. Übernachtung:	43
9	Etappe 5: Amsterdam - Amsterdam-Rijnkanaal - Maurik: 77 km	44
9.1	Nesciobrug	45
9.2	Liniebrug / Fietsbrug Nigtevecht	48
9.3	Dafne Schippers Brug	52
9.4	weiter entlang des Kanals	54
9.5	5. Übernachtung	54

10 Maurik - Nijmegen - Kleve: 69 km	55
10.1 RijnWaalpad	56
10.2 Pause in Nijmegen	59
10.3 Entlang der ehemaligen Bahnstrecke Nijmegen - Kleve	60
10.4 EuropaRadbahn Kleve - Kranenburg - (Nijmegen)	63
10.5 Kleve	65
11 Der Abschluss	66
11.1 Die Zugabe: Stadttour nach Aachen	66
11.2 Fazit	67

Kapitel 1

Einleitung

In diesem Bericht möchte ich Ihnen bzw. euch von meiner persönlichen "Sommertour 2018" erzählen.

Hinweis für Nichtsehende: Dieser Bildbericht besitzt auch einen relativ ausführlichen Erzählstrang.

Dieses PDF wurde mit Hilfe der Textbeschreibungssprache Latex erstellt. Sollte es nicht mit einem "Hörprogramm" lesbar sein, bitte eine Nachricht an celsius@email.de. Ich sende dann gerne noch ein reines, einfaches Textdokument des Schriftteils zu.

Hinweis zum Thema "Geo": Hierbei handelt es sich um Geokoordinaten. Einfach die Längen- und Breitengrade z. B. in Openstreetmap eingeben und die Lage wird angezeigt. Es sind nur die nackten Zahlen einzugeben - mit Leerzeichen und Punkt zu den "Nachkommastellen".

Sonst ist noch zu sagen, dass ich natürlich von Hanna die Erlaubnis habe, diesen Bericht zu schreiben und auch persönliche Bilder zu verwenden. Ich soll schreiben, was wir gemeinsam erlebt haben. Und das werde ich im Folgenden auch tun.

Ach so: Wir hatten beide einen Fahrradhelm auf. Auf solch einem Tandem macht das natürlich absolut Sinn - auch in den Niederlanden. Das soll hier noch erwähnt werden, da das beliebte Thema in Deutschland ja immer so emotional besetzt ist. In den Niederlanden fahren Alltagsradfahrende in der Regel ohne Helm. Lediglich Radsportler sind vermehrt mit Helm anzutreffen. Trotzdem ist man vor allem auf der guten Radinfrastruktur in niederländischen Städten um einiges sicherer unterwegs als in deutschen Städten. Greenpeace hatte Ende August dazu gerade eine Fachmitteilung herausgegeben (Zusammenfassung als PDF-Datei hier).

Viel Spaß beim Lesen.

Dirk Schmidt aus Kassel.

1.1 Das Team

Dirk Schmidt - Jahrgang 1978, ledig, arbeitet als freiberuflicher Ingenieur im Bereich (Rad-)verkehr und Aktivtourismus; unterwegs als Tandempilot (saß vorne am Lenker).

Hanna Meshulam - Jahrgang 1975, verheiratet, arbeitet als Lehrerin an einer Förderschule für Körper- und Mehrfachbehinderte; besitzt nur noch 5 Prozent Sehkraft (damit kann man noch einiges wahrnehmen, zum sicheren Radfahren alleine reicht es allerdings nicht mehr).

Kapitel 2

Die Vorgeschichte

Ich lernte Hanna bereits 2016 in Kassel kennen. Sie hatte auf der Suche nach einem Tandempiloten den Fahrradclub ADFC in Kassel kontaktiert.

Da es mit der Weitergabe der E-Mail-Adresse /Kontaktdaten Probleme gegeben hatte, "bohrte" ich meine E-Mail-Adresse in Brailleschrift per Tischbohrmaschine in ein Stück Holz. Dieses hinterlegte ich am Tresen des Umwelthauses in Kassel (hier sitzt auch die lokale ADFC-Geschäftsstelle). Da mir bekannt gewesen war, dass Hanna damals nochmal ins Umwelthaus kommen wollte, klappte so die Kontaktaufnahme.

Später erzählte Sie mir, dass sie sofort gewusst hätte, als sie das Stück Holz erhalten hatte, "dass ich 'der Richtige' sei".

So kam es dann auch: eine Mail erreichte mich und wir absolvierten im Sommer 2016 einige Tandemtouren in der Region rund um Kassel. Hanna hatte schon mehr als ein Dutzend Piloten im Leben.

Nach ein paar Touren war auch ich "akkreditiert". Ich hatte gelernt, synchron anzufahren (nach ok von hinten), das Schalten vorher anzukündigen usw.. Vor der ersten Tour/ dem ersten Kontakt hatte ich mir 2016 natürlich schon so meine Gedanken gemacht - z. B., dass ich jemanden der nicht sehen kann, evtl. das Radfahren sogar noch komplett neu beibringen muss. Aber das Gegenteil war ja der Fall: Hanna war von Anfang an der Profi auf dem Tandem und so wurden wir schnell ein gutes Team.

So besuchten wir im Sommer 2016 (auf meinen Vorschlag) ein organisiertes Tandemtreffen in Marburg, auf dem andere Blinde und sehbehinderte Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit ihren sehenden Tandempiloten angereist waren (siehe auch Pressebericht zur Tandem-Sternfahrt zum Louis Braille Festival 2016 in Marburg auf der Seite das-marburger.de). Die Rückfahrt von Marburg nach Kassel legten wir in zwei Tagen per Rad zurück. Hin ging es aus Zeitgründen allerdings mit der Bahn.

Hanna besitzt übrigens medizinisch noch 5 Prozent Sehkraft. Technisch zum Beispiel in der Messtechnik sind 5 Prozent eines Messwerts bereits lange "nichts mehr", bzw. das geregelte System wäre bereits lange aufgrund mangelhafter Sensorik außer Kontrolle. In Hannas Fall kann man mit 5 Prozent Sehkraft aber wohl noch substanziell was anfangen. So baute sie auf dieser Tour zum Beispiel gerne ihr Zelt komplett alleine auf- und ab oder kochte auch.

Was und wie gut sie noch sehen kann, hängt laut ihren Aussagen auch etwas von ihrer aktuellen körperlichen Verfassung ab und vom Zeitraum. Für einige Sekunden kann sie "fokussieren" und so kurzzeitig etwas besser sehen. Für das sichere Radfahren und auch Bewegen im öffentlichen Raum ohne Hilfsmittel reicht es allerdings nicht mehr. Zu Fuß verwendet sie ein Exemplar des bekannten weißen Langstocks (Info Wikipedia). Das Vorlesen der Speisekarte bei Einkehr übernahm ich natürlich auch.

Anfang 2017 zog Hanna aus beruflichen Gründen an den Niederrhein, so dass die Tandemaktivitäten erst einmal pausierten.

Ich widmete mich 2017 erst einmal meinem(n) Radverkehrsprojekt(en). Aufgrund Stress im Projekt vor allem 2017 schaffte ich es erst im Sommer 2018 Hanna am Niederrhein zu besuchen.



Abbildung 2.1 Bildunterschrift: Tandem-Sternfahrt zum Louis Braille Festival in Marburg 2016. Treffen der Gruppe vor der gemeinsamen Stadtrundfahrt durch Marburg am Bahnhof. Die blinden und sehbehinderten Teilnehmerinnen und Teilnehmer reisten aus ganz Deutschland mit ihren sehenden Tandempiloten oftmals per Rad auch über längere Strecken nach Marburg an. Pressebericht zur Tandem-Sternfahrt zum Louis Braille Festival 2016 in Marburg auf der Seite das-marburger.de.

Kapitel 3

Das Fahrzeug und die Ausrüstung

Bei Hannas Tandem handelt es sich um ein 2,6 m langes **Eigenbautandem**, auf das sie sehr stolz ist (Bild nächste Seite). Stellt sie fremden Menschen ihr Fahrzeug erstmals vor, so reagieren diese meist etwas abgeschreckt. Mir erging es da 2016 ähnlich.

Das Tandem hat sie mit fremder Hilfe aus Teilen von zwei Fahrrädern zusammengeschweißt. Die Schweißnähte sehen etwas wild aus, aber der Rahmen ist schon sehr massiv in der Ausführung. Er besitzt diverse Verstrebungen, die käufliche Tandems zu Teil noch nicht einmal haben. Auch die Ausführung der Rohre ist zum Teil recht massiv. Mit dem Fahrzeug hatte sie mit anderen Piloten auch schon an Mountainbikerennen teilgenommen. Von daher sind meine Bedenken, was Rahmenbruch angeht, lange zerstreut. In Nordhessen hatte ich das Rad zusammen mit Hanna drauf bereits selbst über holprige Waldwege gelenkt und alles blieb heil. Mit 2,6 m ist das schon schwerere Rad etwa gute 30 cm länger als viele käufliche Tandems. Dies hatte Hanna extra so vorgesehen, damit sie hinten ausreichend Platz hat.

Technisch besitzt das Rad im Kettensystem zwischen beiden Kurbeln keinen Freilauf. Beide müssen also wirklich immer **synchron Treten bzw. Anfahren**. Als Bremsen sind zupackende Magura-Hydraulik-Felgenbremsen verbaut. Die Schaltung ist sehr bergtauglich: Im Hinterrad sitzt eine Shimano-Acht-Gangnabe (in der robusten Premiumausführung mit speziell beschichteten Zahnrädern im Getriebe), die der Pilot vorne schaltet. Vorgeschaltet ist noch eine 3-Fach-Kettenschaltung, die von hinten bedient wird. Im Flachland wird diese Kettenschaltung allerdings fast nicht genutzt. Hier reicht meist die 8-Gangnabe aus.

Da das Rad keinerlei Gepäckträger besitzt, wurde für die Tour ein Anhänger genutzt. Mit Einspuranhänger ergibt sich eine **imposante Gespannlänge von 3,8 m**. Damit kommt man auch bei den niederländischen Radwegen an die Grenze der Radian. ;-) Aber im guten niederländischen Verkehrsklima war das kein Problem. Im Gegenteil: Alle waren sehr freundlich. In 6 Tagen wurden wir kein einziges Mal von KFZ angehupt, oder gar beim Überholen durch mutwillig zu enges Überholen ("Schneiden") "belehrt".

Einen Ständer besitzt das Gespann auch nicht. Mit Standard-Fahrradständern käme man bei diesem Gespann eh nicht weit. Also war bei Pausen immer erst die Suche nach einer Anlehnmöglichkeit angesagt. In der zweiten Hälfte der Tour hatte ich dann bei längeren Pausen die Idee, den Anhänger abzukuppeln und auf die Seite zu legen. Das Hinterrad des Tandem konnte man gegen den Boden des Hängers recht gut anlehnen. So stand das Gespann dann recht stabil. Auf den Zeltplätzen lag das Rad eh auf der Erde.

Die Lenkertasche (siehe im Bild nächste Seite) kaufte ich mir extra noch in Kleve. Und die schwarze Sattelstützentasche für hinten hatte ich in Voraussicht bereits extra mitgebracht. Beide Gepäckstücke nutze ich nun in Kassel weiter. Eine gute Lenkertasche fehlte mir eh.

So war wenigstens für kleineres Gepäck, an das man unterwegs mal ran möchte, Platz direkt am Rad. Ferner montierte ich einen mitgebrachten Rückspiegel am Rad.



Abbildung 3.1 Bildunterschrift: Hanna hält das Gespann. In ihren Rucksack hatte sie übrigens einen Trinksack mit Schlauch dabei. Ich hatte vorne die Wasserflasche (mit Nachfüllflasche hinten im Anhänger.).

Hanna war sowieso der Meinung, ich hätte zu viele Kleider dabei. ;-) Aber selbst mit zwei oder drei Kleidungsstücken weniger hätte die orange Tasche des Anhängers nie im Leben gereicht. Sie fasst nämlich grob gerade mal so viel wie eine (max 1 1/2) große Ortlieb-Hinterradtasche. Mit den beiden Quertaschen oben drauf ging das dann aber. Die schwarze "Quertasche" hatte ich für mich mitgebracht. Der rote Schlauch war Hannas Packsack. Alle schweren Sachen kamen nach unten in die Anhängertasche. Damit war der Anhänger mit drei Taschen schon gut beladen. Allerdings bestünden am Rahmen durchaus noch diverse Möglichkeiten, Taschen anzubringen und das Gepäck so gewichtsmäßig besser vom Anhänger weg zu verteilen. Das einfachste wäre ein Gepäckträger. ;-) Dann könnte man wahrscheinlich sogar auf den Anhänger verzichten und die Sache wäre wohl einfacher zu fahren. Naja, aber Hanna sieht / sah das anders. Darüber wurde in den sechs Tagen jedenfalls viel diskutiert...

Gewichtssparpotential bestand bei mir statt bei Kleidern eher bei der alten unverwüstlichen, aber schwereren Luftmatratze, die 2,4 kg kg auf die Waage bringt. Auf einer dünnen Isomatte kann ich allerdings auch nicht schlafen. Aber heute gibt es ja die selbstaufblasenden Isomatten als Zwitter, die zum Teil leichter sind (gerade was mit 8 cm Dicke für knapp 1 kg gesehen).

Was die Gepäckmenge angeht, lässt sich sagen, dass ich eine ähnliche Gepäckmasse wie auf dieser Tour im Anhänger bereits problemlos auf dem Gepäckträger meines Pedelecs über ebenfalls gut 350 km transportiert hatte. Dies war zum Beispiel bei der ersten Niederlandetour 2014 der Fall, wo ich noch viel schweres Gepäck von meinem Mitreisenden übernahm. Das Pedelec unterstützte mich ja gegen den Wind. Der Mitfahrer war dankbar.

Zum Gepäck auf diese Tour ist noch zu sagen, dass wir sogar eine **ganze mobile Küchen-ausrüstung** (Hannas Eigentum bestehend aus Edelstahltopf, Kocher mit separat stehender Gaskartusche, Schneidebrett aus Holz, faltbare Suppenteller und leichtes Campingbesteck) dabei hatten. Insgesamt kochten wir dreimal mit Nudeln als Grundlage. Dazu gab es verschiedene Varianten aus gedünstetem Gemüse.

Hannas Plan, zum Einhauen der Zeltheringe auch noch einen schweren Heimwerkerhammer mit zu nehmen, entkräftete ich. Das ist im Gebirge vielleicht sinnvoll, aber in den Niederlanden eher überflüssig. Wir brauchten den Hammer denn auch nicht. Und im Gebirge hatte sich bei mir bei steinigem Grund bisher auch immer noch ein Stein gefunden, den man als Hammer verwenden konnte.

Das Zelt war ebenfalls Hannas Eigentum. Es handelte sich um ein neu angeschafftes Tunnelzelt mit 4,3 kg Gewicht. Sonst steht in Hannas Rucksack noch ihre Isomatte und meine schwere Luftmatratze kam unten in den Anhänger. Die Schlafsäcke befanden sich in den beiden oberen, leichter gepackten Hängertaschen.



Abbildung 3.2 Bildunterschrift: Hannas Tunnelzelt auf dem Campingplatz Zeeburg in Amsterdam.

Kapitel 4

Etappen mit Bildbericht

Nach eineinhalb Jahren schaffte ich es im Sommer 2018 endlich, Hannas Einladung an den Niederrhein anzunehmen. Ich dachte eigentlich eher an Tagestouren ab Kleve in die Region, aber Hanna schlug eine Mehrtagestour per Zelt vor.

So kam die folgende Runde in die Niederlande zustande. Ursprünglicher Plan war gewesen, rund um das IJsselmeer zu fahren. Aufgrund der limitierten Zeit kam dann mit Umplanung unterwegs die 387 km lange Strecke rund um das Markermeer heraus.

Reisestart: Nachdem ich alles Gepäck in meinem 40 cm breiten Einkaufstrolley verstaut hatte, ging es zu Fuß zum Fernbahnhof. Den faltbaren Einkaufsroller nutze ich, da er 20 cm große Räder besitzt und so für Strecken von 1,5 bis 2 km zum Bahnhof mobiler als ein klassischer Rollkoffer ist. Zur Not kommt man mit dem Einkaufstrolley auch Treppenstufen hinunter.

Ein Intercity brachte mich von Kassel nach Düsseldorf und mit einer Regionalbahn ging es schließlich bis Kleve.

In Kleve war nach einer Nacht auf Hannas Sofa im Wohnzimmer noch umpacken angesagt und dann startete die Radtour am nächsten Tag.

4.1 Die Strecke

Die Strecke führte uns von Kleve am Niederrhein als Runde um das Markermeer mit 5 Übernachtungen bis nach Enkhuizen.

Eine GPX-Datei der Strecke kann hier von radinformation.de heruntergeladen werden.

In der folgenden Karte sind die Übernachtungen als rote Punkte eingetragen. Violette Querstriche kennzeichnen Fähren. Insgesamt wurden dreimal Fähren genutzt.

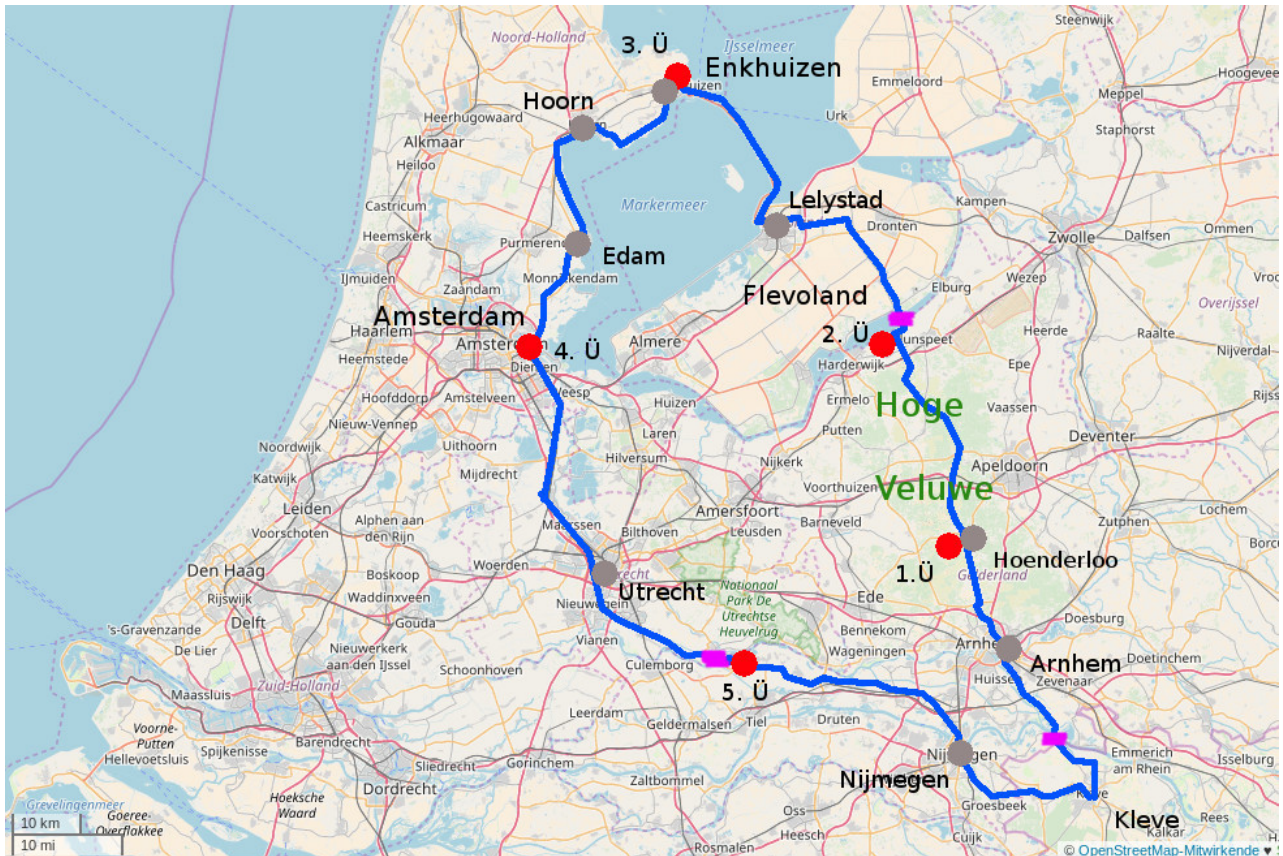


Abbildung 4.1 Bildunterschrift: Übersichtskarte zur Tour "Rund um das Markermeer".

4.2 Orientierung: Knotenpunktnetz und GPS

Die Orientierung erfolgte mit Hilfe des Knotenpunktnetzes. Von diesem hatte ich eine 1:200.000er Übersichtskarte dabei. Das Knotenpunktnetz ist auch in Openstreetmap eingearbeitet.

Jeder Knoten des regionalen Radwandernetzes trägt eine Nummer. Vom eigenen Standort (hier die 97) sind dann immer alle nächsten Knoten des Netzes ausgeschildert (das sind hier die Knoten 93, 96 und 21). Oft findet man an den Knoten auch eine Übersichtskarte des Netzbereichs. Der eigene Knoten ist in der Infotafel entsprechend markiert.

Das landesweite Knotenpunktnetz besteht allerdings nur aus Zwischenwegweisern mit den Nummern. Ein durchgängige Hauptwegweisung gibt es nicht. In das Netz sind die nationalen Radwanderrouen (LF-Routen) ebenfalls mit Zwischenwegweisern eingearbeitet. Diese verbinden auf landschaftlich schönen Routen die Regionen der Niederlande.

Zusätzlich zur Karte hatte ich noch ein GPS-Gerät der Marke Garmin dabei. Auf dem Gerät hatte ich eine Kartengrundlage der Niederlande von Openstreetmap aufgespielt.



Abbildung 4.2 Bildunterschrift: Knotenpunkt 97 am Dollart (Motiv von 2014): Jeder Knoten des regionalen Radwandernetzes trägt eine Nummer. Vom eigenen Standort (hier die 97) sind dann immer alle nächsten Knoten des Netzes ausgeschildert (das sind hier die Knoten 93, 96 und 21). Oft findet man an den Knoten auch eine Übersichtskarte des Netzbereichs. Der eigene Knoten ist in der Infotafel entsprechend markiert.

Infos zum Radwandern:

- Landesweite Radtouristikseite www.hollandfahrradland.de
- Landesweiter Radroutenplaner des Fietserbonds

Kapitel 5

Etappe 1: Kleve - Nationalpark De Hoge Veluwe: 53 km

Die erste Etappe brachte uns von Kleve über Arnheim in die Heidelandschaft der "Hoge Veluwe". Aufgrund von Packgeschichten (unter anderem kaufte ich mir in Kleve noch eine Lenkertasche) kamen wir erst gegen 15 Uhr los.

5.1 Auf zum Rhein

Auf dem Leinpfad östlich entlang des Spoykanals verließen wir Kleve. Der Kanal ist Kleves Wasserweg zum Rhein. Heute hat die Strecke, die sogar noch den Status einer Bundeswasserstraße hat, nur noch eine sehr geringe Bedeutung für den Warentransport (weiteres siehe auch Wikipediaartikel Schiffahrtsweg Rhein-Kleve).



Abbildung 5.1 Bildunterschrift: Am Spoykanal liegt heute der Campus der Hochschule Rhein-Waal. Ein alter Kran weist als Denkmal noch auf die Industrie- bzw. Hafenvergangenheit des Geländes hin.



Abbildung 5.2 Bildunterschrift: Blick auf den Leinpfad am Spoykanal.



Abbildung 5.3 Bildunterschrift: Vom Kanalweg bogen wir bald auf den Radwanderweg auf der ehemaligen Bahnstrecke nach Griethausen ab. An Straßenquerungen hat die Radstrecke zum Teil sogar Vorfahrt von dem KFZ-Verkehr.



Abbildung 5.4 Bildunterschrift: In Griethausen nahe der alten Bahnbrücke über den Altrhein bogen wir nach links auf den Deichweg Richtung "Millingen aan de Rijn" ab. Vom Deichweg ergaben sich weite Blicke ins Land. Hier hatten wir mit Gegenwind zu kämpfen. Millingen liegt bereits kurz hinter der Grenze.



Abbildung 5.5 Bildunterschrift: Bereits in den Niederlanden: Oberhalb des Fähranlegers Millingen findet sich Gastronomie. Man beachte die Pollersperre: ein Pfosten mit langer, weißer Warnmarkierung in der Mitte und zwei weitere Pfosten links und rechts. So macht man das richtig! In Deutschland dagegen stehen oft zwei Poller direkt in den Fahrspuren.



Abbildung 5.6 Bildunterschrift: Nahe Millingen. Die Fahrrad- und Fußgängerfähre kommt. Gegenüber den großen Potten auf dem Rhein erscheint sie winzig. So klein ist das Fährschiff aber gar nicht.



Abbildung 5.7 Bildunterschrift: Der Rhein hatte aufgrund der vorherigen Trockenheit bereits einen recht niedrigen Wasserstand. Ob die Fähre verkehrt, steht auf der Seite der Reederei

5.2 Über Arnhem zum Nationalpark De Hoge Veluwe

Nach der Fährfahrt gab es auf der östlichen Rheinseite erst einmal eine Pause.

Dann ging es mit viel Gegenwind auf dem Nationalradweg "LF3". Hier merkte ich bereits meinen geringen Trainingstand. Ich hatte 2018 bisher nur ein paar kürzere Radtouren gemacht und war im Alltag zu Fuß in Kassel unterwegs gewesen. Hanna erging es ähnlich.

Die Strecke Richtung Arnhem war landschaftlich aber sehr schön. Zum Teil ging es auf dem Deich entlang.

Auf einer Brücke querten wir vor Arnhem die Ijssel. Die Ijssel Richtung Ijsselmeer ist laut Wikipedia der nördlichste Mündungsarm des Rheins.

Die Innenstadt von Arnhem umfuhren wir auf Routen des Knotenpunktnetzes östlich. Im Anstieg hinauf zum bewaldeten Hügelland der Veluwe merkte ich meinen geringen Trainingsstand dann noch deutlicher. Die etwa 50 bis maximal 100 m hohe Veluwe (Wikipediaartikel) ist das größte Waldgebiet der Niederlande. Auf dem Sandboden finden sich weite Kiefernwälder mit Mischwaldanteilen und Heidegebieten. Das Gebiet wird touristisch stark genutzt.

Oben auf der Hochebene verfuhrten wir uns dann noch einmal. Schließlich gelangten wir endlich schon recht fertig auf die Landstraße N 804 Richtung Hoenderloo.



Abbildung 5.8 Bildunterschrift: Zwischen Arnhem und Hoenderloo nutzen wir kleinere, verkehrsberuhigte Landstraßen mit roten Radstreifen und Tempo 60. Insbesondere Radsportler trafen wir hier einige an.

Diese kleineren Landstraßen werden landesweit mit **Tempo 60** und roten Streifen für den Radverkehr außerorts abgesichert. Diese Maßnahmen sind auch wirksam. Die KFZ fahren hier im Vergleich zu kleineren Landstraßen in Deutschland (dort gilt oft sogar 100 auf kurvigen Sträßchen) denn auch wirklich langsamer. Und überholt wird auch in der Regel nur, wenn kein Gegenverkehr kommt - zumindestens war dies während dieser 6-Tagestour mit Gespann der Fall. Und es wurden während der Tour durchaus substanziell Kilometer auf kleineren Landstraßen zurückgelegt. In Deutschland gilt auf kleineren Landstraßen ohne Radweg zu Schutz des Radverkehr in absoluter Ausnahme maximal Tempo 70, was aber eigentlich noch zu schnell ist. Ferner werden diese 70 von einem substanziellen Teil der KFZ oftmals noch nicht mal eingehalten.

5.3 1. Übernachtung

Camping im Nationalpark De Hoge Veluwe bei Geo 52.39508 5.73424

Der Zeltplatz liegt direkt hinter dem Parktor von Hoenderloo im Wald. Zusätzlich zu den Platzgebühren fällt so natürlich der Eintritt in den Nationalpark an. Der Platz besitzt ein schönes, hölzernes Sanitärgebäude in Naturarchitektur mit Grasdach. Sanitär war sauber. Warmdusche 50 cent.

Wer ohne Rad anreist, kann sich im Park einfach eines der zahlreich vorhandenen, weißen Leihräder schnappen und damit eine Runde auf den gut ausgebauten Radwegen im Park drehen (Räder im Eintrittspreis enthalten).

Abends hatte Hanna einen Topf voll Nudeln aufgesetzt. Sie hatte es gut gemeint und die ganze 500 g Packung zum kochen gebracht. Wir hatten auch beide einen Bärenhunger. Danach ging Sie duschen und ich übernahm die Wacht am Topf bzw. Kocher.

Nicht eingerechnet worden war allerdings, dass die nudeln während des Kochens natürlich ihr Volumen um einiges vergrößerten. So war ich denn während des Kochen damit beschäftigt, den Topf öfter teilzuentleeren und die Nudeln ohne Soße gleich zu verputzen (solange sie im Topfdeckel noch heiß waren).

Kapitel 6

Etappe 2: Nationalpark De Hoge Veluwe - Veluwemeer: 42 km

Am nächsten Morgen war ich noch recht müde. Ich plädierte für einen Aufenthaltstag, Hanna wollte weiter. Kompromiss war dann eine kürzere Etappe.

Vormittags machten wir so eine kleine Rundtour mit 13 km Länge im Nationalpark.

6.1 Vormittags: kleine Rundtour im Nationalpark.

Der Park war ab 1909 das private Jagdgebiet des reichen niederländischen Kaufmannes A. Kröller und seiner deutschstämmigen Ehefrau Helene Müller. 1935 geriet der Kaufmann in wirtschaftliche Probleme. Der Staat bekam die Kunstsammlung unter der Bedingung geschenkt, dass für diese im Gebiet ein Museum zu errichten sei. Der Park und das Jagdhaus wurden in eine Stiftung überführt und für die Allgemeinheit geöffnet. Das Gebiet wird noch heute von der Stiftung verwaltet und ist gegen Eintritt (9,50 €) für die Öffentlichkeit zugänglich.

Mit Eintritt kann man sich eines der weißen Leihräder nehmen, die überall an den Parkeingängen zu finden sind. Das eigene Fahrrad darf kostenfrei in den Park. Die Einfahrt mit dem KFZ über Parkstraßen ist auch möglich, kostet aber extra. Auch Busse fahren in den Nationalpark. Im Park gibt es ein gut ausgebautes Radroutennetz mit etwa 2,5 m breiten Asphaltwegen. Neben Wald, offenen Wiesenflächen gibt es Heiden und Flugsanddünen zu entdecken. Auch Wildbeobachtungspunkte sind vorhanden.

Bekannt ist das im Park liegende Kröller-Müller-Museum mit Werken u. a. von Vincent van Gogh, Piet Mondrian und Pablo Picasso. Dieses Museum kostet allerdings noch einmal extra Eintritt. Es besitzt im Außenbereich ferner einen großen Skulpturengarten.

Weiteres zum Nationalpark siehe Wikipediaartikel Nationalpark De Hoge Veluwe.

Nach Besuch des Jagdhauses Hubertus von außen (ist eine schlossartige Villa) besuchten wir noch das Naturinformationszentrum. Hier gab es Interessantes zu Natur und Tierwelt zu entdecken. U. a. sind hier vergrößerte Nachbildungen von Insekten ausgestellt. Besonders sehenswert war eine Ausstellung zum Thema "Erdreich". Dieser Ausstellungsteil fand sich auch baulich unter der Erde angelegt.

6.2 Nachmittags: Etappe ans Veluwemeer: 42 km

Nach Zeltabbau und Packen ging es nachmittags weiter. Zuvor waren wir noch im Supermarkt "Spar" in Hoenderloo einkaufen.

Nach Fahrt auf gut betonierten Radrouten durch Wälder trafen wir bei Geo 52.1512 5.8524 auf ein imposantes Flugsandfeld.

Die Fahrt führte uns bis zum frühen Abend weiter durch die Wälder und Heideflächen der "De Hoge" Richtung Veluwemeer (niederländisch "meer" -> "der See").



Abbildung 6.1 Bildunterschrift: Fotostopp am bereits erwähnten Flugsandfeld bei Geo 52.1512 5.8524. Die Wolken waren zum Teil dunkel, aber das Wetter hielt.



Abbildung 6.2 Bildunterschrift: Etwas weiter fand sich bei Geo 52.16437 5.84725 ein Rastplatz.



Abbildung 6.3 Bildunterschrift: Betonweg nahe des Pausenplatzes. Die Wege waren von der Oberfläche her sehr gut in Schuss. Allerdings war die Breite der Wege maximal 2 m bzw. vielleicht zum Teil sogar noch unter 2 m. Aufgrund Ferienzeit war hier recht viel los, so dass bei jeder Begegnung hohe Konzentration gefordert war. Ein fahrbares Bankett gab es in der Regel nicht. Sinnvoll wäre es, die Wege bei Erneuerung auf mindestens 2,5 m, besser aber 3 m Breite auszubauen. Auch sonst war das hügelige Gebiet fahrtechnisch zum Teil anspruchsvoller (stetiges Hügel auf, Hügel ab - oft auch steiler mit Kurven...). Landschaftlich war die Strecke aber sehr schön.



Abbildung 6.4 Bildunterschrift: Blick in die Heidelandschaft



Abbildung 6.5 Bildunterschrift: Zwischen Hoog Soeren und Elspeet nutzten wir geschotterte Waldwege. Die Oberfläche war hier natürlich nicht ganz so gut wie auf den Betonwegen, für mich war das Fahren allerdings bedeutend entspannter. Denn die Wirtschaftswege im Forst waren ausreichend breit für sichere Begegnungen mit Radverkehr. Hier vorne im Bild noch ein Wegweiser des Knotenpunktnetzes.



Abbildung 6.6 Verkehrsberuhigt gestaltete Hauptstraße im Dorf Elspeet: Laut Openstreetmap gilt hier Tempo 30. Im Gegensatz zu Deutschland sind viele enge Ortsdurchfahrten, in denen kein Platz für Radwege ist, mit Tempo 30 ausgeschildert. Das gilt auch für Straßen mit höherer Verkehrsbelastung. Oft sind diese Strecken auch baulich geschwindigkeitsdämpfend gestaltet. Hier kann man dann auch wirklich gut auf der Fahrbahn radeln. Der KFZ-Verkehr verhält sich hier in der Regel rücksichtsvoll gegenüber dem Radverkehr.



Abbildung 6.7 Bildunterschrift: Nördlich Elspeet ging es wieder über die klassischen Betonwege in die Natur hinein. Da schon Abend war, war hier glücklicherweise weniger los. Statt den Wirtschaftsweg breit auszubauen (mit Lasten und Breiten für Forstmaschinen usw.) wurde parallel ein kleinerer befestigter Rad- und Gehweg angelegt. Das macht schon Sinn. Allerdings 1/2 bis 3/4 m breiter für sichere Begegnungen im Radverkehr wäre optimal gewesen.



Abbildung 6.8 Bildunterschrift: Nördlich Elspeet fand sich an einem Heidegebiet bei Geo 52.31148 5.76684 dieser schöne Pausenplatz (Panorama Teil 1)



Abbildung 6.9 Bildunterschrift: Nördlich Elspeet fand sich an einem Heidegebiet dieser schöne Pausenplatz (Panorama Teil 2).

6.3 2. Übernachtung

Camping "Polsmaten" bei Geo 52.39508 5.73424 - ruhiger, einfacherer Campingplatz direkt am Veluwemeer mit günstigem Preis. Der Platz besitzt wohl keine eigene Internetseite.

Wir zelteten auf einer kleineren Zeltwiese direkt am Wasser unterhalb der Campingplatzgastonomie.

Neben dem Camping "Polsmaten" gibt es noch einen größeren Platz, der allerdings edler wirkte. So entschieden wir uns für diesen Platz, der günstig war und freundliche Betreiber hatte. Sanitär auch alles schön sauber.



Abbildung 6.10 Bildunterschrift: Abendstimmung an der Zeltwiese mit Seeblick

Kapitel 7

Etappe 3: Veluwemeer - Flevoland - Markerwaarddjik - Enkhuizen: 65 km

Die 3. Etappe brachte uns vom Veluwemeer nach Nordholland. Als erstes setzen wir dazu mit der Fahrradfähre nahe des Zeltplatzes nach Flevoland über. Nach Querung von Flevoland radelten wir über den Markerwaarddjik bis Enkhuizen. Das Wetter war solala. Auf dem Markerwaarddjik wurden die Wolken dichter und es gab kleinere Schauer. In Kombination mit dem Gegenwind war das nicht schön.



Abbildung 7.1 Bildunterschrift: Auf der Fahrrad- und Fußgängerfähre nach Flevoland: Den recht großen Rückspiegel hatte ich ans Tandem geschraubt. Hatte sich weitgehend bewährt.

7.1 Flevoland

Flevoland ist das "jüngste" Stück Niederlande. Die heutige Insel entstand als Teil des Zuiderseeprojekts (siehe auch Wikipediaartikel Zuiderzeewerke).

Nach einer großen Flutkatastrophe 1916 in der Zuidersee begannen unter den Ingenieur Cornelis Lely die konkreten Planungen für den 32 km langen Abschlussdamm. Ideen für solch ein Projekt gab es schon seit dem 17. Jahrhundert. Cornelis Lely war 1923 Verkehrsminister geworden.

Zwischen 1927 und 1932 wurde als Sturmflutschutz der Afsluitdijk errichtet (siehe auch Wikipediaartikel Abschlussdamm). Über ihn führen heute eine Autobahn sowie auch ein Radweg.

Ein weiteres Ziel der Zuiderzeewerke war die Neulandgewinnung. Insgesamt entstanden vier große Polder. Flevoland ist heute die größte künstlich geschaffene Insel der Welt - bestehend aus zwei Poldern. Das östliche Flevoland wurde bis 1957 leer gepumpt. Der Polder Südliches Flevoland wurde bis 1968 trocken gelegt.

Die heutigen verbliebenen Wasserflächen um Flevoland (wie beispielsweise das Veluwemeer) dienen u. a. auch als Puffer für das Grundwasser. Da Flevoland mehrere Meter unter dem Meeresspiegel liegt, wäre der Grundwasserpegel bei Direktanschluss an den ehemaligen Küstenlinien gesunken. Dieses Problem hatte sich beim zuvor errichteten Nordostpolder ergeben: angrenzende, ehemalige Küstengebiete trockneten aus, da der Grundwasserpegel durch den nahen, tiefer gelegenen Polder gesunken war.

Der Name Flevoland geht übrigens auf die römische Bezeichnung "lacus flevo" für die Zuidersee zurück.

Mit Abschluss des Zuiderseeprojekts wurde das Gebiet auch politisch in die Staatsstruktur eingegliedert. Die Gründung der neuen Provinz Flevoland erfolgte am 1. Januar 1986. Hauptstadt der Provinz ist Lelystad.

Weitere Informationen zur Region siehe auch deutschsprachige Tourismuseite www.flevoland.de.



Abbildung 7.2 Bildunterschrift: Dieser Radweg war schönerweise etwas abseits parallel der Landstraße geführt und besaß einen Windschutz.



Abbildung 7.3 Bildunterschrift: Pause auf Flevoland unter dem Motto "verloren und gefunden": An diesem Ort etwa bei Geo 52.49794 5.64648 ließ ich mehrere noch halb nasse Kleidungsstücke zurück. Die Sachen waren oben auf dem Anhänger geschnallt gewesen und beim Anspannen vergaß ich die Kleider im Gras. Nun ja. Damit war das Gepäck etwas leichter...



Abbildung 7.4 Bildunterschrift: Landschaftsblick am Pausenplatz: Flevoland ist komplett flach. Vorne mein Cockpit am Tandem.



Abbildung 7.5 Bildunterschrift: Fahrt durch Bauernland mit Windkraftwerken Richtung Lelystad. Hier auf dieser Nebenstraße hatten wir fast vollen Gegenwind aus Richtung West (siehe auch Stellung der Windräder). Auf dem Tandem ging das noch. Als Einzelradler wäre das ohne Pedelec schon sehr anstrengend gewesen.



Abbildung 7.6 Bildunterschrift: Bauernhof mit geschätztem Baujahr in den 1970ern?

7.2 Lelystad

Die heutige Hauptstadt der Provinz Flevoland wurde offiziell erst 1980 gegründet. Die ersten Bewohner trafen bereits 1967 ein.

Die Planstadt zählt heute knapp 80.000 Einwohner. Der Name geht auf den geistigen Vater des Zuiderseeprojekts, den Ingenieur Cornelis Lely zurück. Als ursprünglicher Name war mal "Flevostad" angedacht gewesen.

Weiteres siehe auch deutsche Seite der Touristinformation Lelystad unter www.vvvlelystad.nl/de.

Das Zentrum der Stadt wurde auf gut ausgebauten Radwegen in Grünzügen nordwärts umfahren.

Am großen Einkaufszentrum "Batavia" erreichten wir die Kaianlagen am Markermeer. Hier fällt bei Geo 52.52239 5.43519 sofort der Nachbau eines großen Piratenschiffes auf. Das Schiff gehört zum Museum www.batavialand.nl.

Nach einer Pause auf einer Betonbank am Kai ging es auf den Markwaarddijk, Richtung Enkhuizen.



Abbildung 7.7 Bildunterschrift: Piratenschiff in Lelystad

7.3 Markerwaarddijk

Der 28 km lange Markerwaarddijk verbindet als wichtige Verkehrslinie heute Lelystad mit Enkhuizen. Das Bauwerk wurde zwischen 1963 bis 1975 errichtet. Die Freigabe der Nationalstraße erfolgte 1976. Der Damm teilt heute das IJsselmeer im Norden vom Markermeer im Süden ab. An beiden Enden besitzt der Damm Schleusen als Durchlass für die Schifffahrt und zur Regulierung des Wasserhaushalts. Wikipedia listet das Bauwerk übrigens unter dem offiziellen Namen Houtribdijk.

Ursprünglich war geplant, das Markermeer ebenfalls trocken zu legen (siehe auch alte Karte von 1924 mit geplantem Polder Markerwaard auf Wikimedia Commons. Da die Nachfrage nach neuem Land nachließ und sich die Wasserfläche bereits zu einem beliebten Naherholungsgebiet für den Großraum Amsterdam entwickelt hatte, schob man das Projekt ab 1986 auf unbestimmte Zeit auf und beendete es 2003 endgültig.

Aktuell wird der Markerwaarddijk saniert bzw. verstärkt.

Der Radweg verläuft von Lelystad kommend zu großen Teilen auf der Ostseite des Dammes. Die Nationalstraße ist dagegen auf der Westseite des niedrigeren Walls zu finden. So wird der Verkehrslärm gedämpft und bei Westwind fährt man etwas im Windschatten des Dammes.



Abbildung 7.8 Bildunterschrift: Beginn des Markerwaarddijk von der Promenade in Lelystad gesehen. Links die Wehre zur Wasserregulierung, rechts die Schleusen mit Klappbrücken für die Schifffahrt.



Abbildung 7.9 Bildunterschrift: Blick zurück auf Lelystad. Am Radweg lagern bereits Steine für die Dammsanierung.



Abbildung 7.10 Bildunterschrift: Blick Richtung Enkhuizen: Hier sind die Steine links bereits eingebaut. Die Steinschicht wurde mit einer Teerlage gesichert



Abbildung 7.11 Bildunterschrift: Hier wurden die Steine links bereits begrünt. Ferner wurde rechts auch noch ein Steinstreifen hergerichtet. Im Hintergrund ist bereits der Schutzhafen "Trintelhaven" zu erkennen, der auf halber Strecke des Dammes liegt. Gut zu wissen: Hier findet sich auch das Rasthaus "Roadhouse Checkpoint Charlie". Höhe Trintelhaven war als kleiner Aussichtspunkt ein besteigbarer Container aufgestellt, den ich kurz erklimmte. Dieser informierte mit Hilfe von Schautafeln zur Dammsanierung.



Abbildung 7.12 Bildunterschrift: auf dem Container Höhe Trintelhaven, Blick Richtung Enkhuizen: Schautafeln informieren hier über die Dammsanierung: Während aufgrund des tieferen Meeresbodens zwischen Lelystadt und Trintelhaven der Damm mit neuen Steinlagen gesichert wird, kommt zwischen Trintelhaven und Enkhuizen ein anderes Verfahren zum Einsatz: hier soll der Damm beiderseits durch neue, 70 m breite Sandaufspülungen zusätzlich gegen Sturm gesichert werden. Zusätzlich werden im Markermeer nahe des Damms durch Sandaufspülungen auch neue Inseln für die Tier- und Pflanzenwelt geschaffen



Abbildung 7.13 Bildunterschrift: 5 km nördlich Trintelhaven verlässt die Radverkehrsanlage die Ostseite des Damms und verläuft ab hier direkt neben der Nationalstraße. Damit fiel leider auch unser Windschutz weg. Als ich das Bild hier oben auf der Deichüberfahrt knipste, setzte dann auch noch der Regen richtig ein. Bisher hatte es nur geträpfelt. Zum Glück gab es nur kurzzeitig stärkeren Niederschlag, so dass ich den Regenumhang eingepackt lies. Bei dem Gegenwind wäre der Umhang eh schwerer zu handhaben gewesen.



Abbildung 7.14 Bildunterschrift: Nach dem Fotostopp stiegen wir wieder auf das Rad und arbeiteten uns gegen den starken Gegenwind weiter Richtung Enkhuizen. Das hatte aber auch was Gutes: Man fuhr sich schnell warm. Nach ein paar Kilometern verliefen Straße und Radweg oben auf dem Damm. Vorteil: Das Endziel Enkhuizen war nun ständig vor Augen, aber der Wind war hier oben wohl noch etwas stärker, da der Windschatten des Deichs nun komplett weg fiel. Im Hintergrund sind im Bild schwere Wolken zu erkennen, die zum Glück vorbeizogen.

Naviduct „Krabbersgat“

Kurz vor Dammende fand sich noch ein interessantes Bauwerk.

Als Alternative zu den alten Schleusen mit Klappbrücken wurden im Jahr 2003 vor Enkhuizen zwei neue Schleusen in Betrieb genommen. Die Straße führt hier in - 10,8 m NAP unter den beiden Schleusenkammern durch. NAP steht übrigens für Amsterdamer Pegel. Ein Luftbild der Doppelschleuse auf Wikimedia Commons.

Das Wetter hielt zum Glück. Im Stadtzentrum von Enkhuizen wurde dann auch der Wind weniger.



Abbildung 7.15 Bildunterschrift: Neue Schleusen mit Unterführung.

7.4 3. Übernachtung: Enkhuizen

Camping "De Vest" bei Geo 52.39508 5.73424 - ruhiger, kleinerer Campingplatz im Grünzug der Wallanlagen. Der Platz besitzt einen gemeinnützigen Träger. Und es gibt Toilettenpapier auf dem sauberen WC.

Als Zelter, sofern hier Platz, am besten ganz hinten auf dem kleinem Plateau am "Walldreieck" campieren. Vom Platz sind Einkaufsmöglichkeiten und die Altstadt in etwa 15 Minuten zu Fuß zu erreichen.

Nach Zeltaufbau ging es zum Supermarkt "Deen" (Geo 52.70448, 5.28847) und zu Fuß noch eine kleine Fotorunde in die Altstadt.

Neben diesem kleineren Zeltplatz gibt es noch einen größeren Campingplatz in Enkhuizen.



Abbildung 7.16 Bildunterschrift: Zelt am Stadtwall. Hinten links Tandem und Anhänger

7.5 Enkhuizen

Im schönen Enkhuizen lohnt auch ein Aufenthalt von mehr als einer Nacht. Wer möchte, kann hier zum Beispiel das Zuiderzeemuseum besuchen. Ich war 1998 mal drin - und zwar im Rahmen der damaligen Abschlussfahrt der Fachoberschule auf einem Plattbodenschiff ab Harlingen.

Wir beschränkten uns aus Zeitgründen auf einen Altstadttrundgang zu Fuß im Rahmen des Einkaufs.

Weiteres zur Stadt siehe auch Ortsartikel Enkhuizen im freien Reiseführer Wikivoyage.



Abbildung 7.17 Bildunterschrift: Schöne Giebelzeile mit großen Fenstern.



Abbildung 7.18 Bildunterschrift: Gassenblick in der historischen Altstadt.



Abbildung 7.19 Bildunterschrift: Historische Klappbrücke in der Altstadt.



Abbildung 7.20 Bildunterschrift: Geschäft für Käse in der Altstadt: Dass Hanna daneben steht, passt, denn es war immer ein Stück (holländischer) Käse mit ihr auf Reisen. Ich dagegen hatte meinen vegetarischen Brotaufstrich dabei und kaufte mir vor Ort als Brotbelag seit längerem auch mal wieder Salami. Das ist bei mir als Flexitarier sonst eher selten. Ein Käsebrot gab es dazwischen natürlich auch mal. Das niederländische Brot besitzt übrigens in etwa die weiche Beschaffenheit von untoastetem Toastbrot bzw. Aufbackbrötchen im Rohzustand in Deutschland.

Kapitel 8

Etappe 4: Enkhuizen - Hoorn - Edam - Amsterdam: 68 km

Die 4. Etappe führte uns bei schönstem Wetter entlang der Westküste des Markermeeres Richtung Amsterdam.

Die Nacht zuvor hatte es laut Hanna geregnet. Davon hatte ich aber nichts mitbekommen, da ich mit Ohrenstöpseln schlafe.

8.1 Auf dem Deich nach Hoorn

Von Enkhuizen radelten wir auf kleinen Deichstraßen ins historische Hoorn. Auch diverse andere Radler nutzen diese Strecke. Meist gab es Gegenwind. Nach dem Regen nachts gab es jetzt viele Schäfchenwolken.



Abbildung 8.1 Bildunterschrift: Deichblick südlich Enkhuizen. Dieser straßenbegleitende Zweirichtungsradweg hat übrigens eine Breite von "9,5 Schuhen". Bei Schuhlänge von 29 cm ergibt das eine Breite von 2,75 m (rund 2,8 m).



Abbildung 8.2 Bildunterschrift: Deichstraße mit Markermeer. Der Wasserspiegel dürfte hier geschätzt etwa 2,5 bis 3 m höher liegen als der Polder hinter dem Deich.



Abbildung 8.3 Bildunterschrift: Der höhere Wasserspiegel gegenüber dem Land hinter dem Deich lässt sich hier gut erkennen.



Abbildung 8.4 Bildunterschrift: Fotostopp an einer Windmühle. Wahrscheinlich dient sie der Entwässerung der Polder.



Abbildung 8.5 Bildunterschrift: die Mühle war gerade in Betrieb.

8.2 Hoorn

In Hoorn rasteten wir am Binnenhafen zu Mittag. Bei Geo 52.63847 5.06482 stehen in der Grünanlage Bänke mit Hafenblick (kurze Schiebbestrecke von der Straße "Oude Doelenkade"). Von der zur Mittagszeit schattigen Bank konnten wir die Schiffe im Hafen beim Ein- bzw Auslaufen beobachten.

Ein öffentliche Toilette findet sich in Hoorn übrigens bei Geo 52.63741 5.06345 (eine WC-Kabine mit Münzeinwurf).

Weiteres zur Stadt siehe auch Ortsartikel Hoorn im freiem Reiseführer Wikivoyage.



Abbildung 8.6 Bildunterschrift: Blick auf den Hafen von Hoorn.

8.3 Edam

Nach ein paar weiteren Kilometern auf der Radroute LF-21 erreichten wir über kleine Straßen Edam. Dieses Städtchen gehört zur größeren Gemeinde Edam-Volendam.

Gut zu wissen: An der Ostseite bzw. Rückseite des Rathauses bei Geo 52.51235 5.04957 findet sich eine öffentliche Toilette (im schmalen Hof zum Nachbarhaus, Öffnungszeiten des WC sind nicht bekannt). Weiteres zur Stadt siehe auch Ortsartikel Edam im freiem Reiseführer Wikivoyage. Bekannt ist der "Edamer Käse" (siehe auch Wikivoyageartikel), mit dem wir uns allerdings nicht näher befassten.



Abbildung 8.7 Bildunterschrift: Historische Klappbrücke an der Hafenzufahrt.



Abbildung 8.8 Bildunterschrift: Rathaus Edam mit Sitz der Touristinformation



Abbildung 8.9 Bildunterschrift: Klappbrücke an der Altstadt

8.4 "Schlussspurt" nach Amsterdam

Ab Edam kürzten wir die Touristikroute LF-21 ab und fuhren zu großen Teilen auf Radwegen entlang der Nationalstraße. So ging es zügig Richtung Amsterdam.

Das letzte Stück ab Broek im Waterland radelten wir aber wieder durch das Grüne bis zum Stadtrand von Amsterdam.



Abbildung 8.10 Bildunterschrift: Vor Amsterdam ergab sich bei Geo 52.4118 4.9865 interessanterweise sogar ein kleiner Ausblick. Hier fand sich in der ansonsten topfebenen Landschaft ein etwa 5 bis 6 m hoher Hügel (vielleicht eine kleine, ehemalige Insel im Polderland?).



Abbildung 8.11 Bildunterschrift: Am Stadtrand Amsterdam: Landschaftsblick mit runder Radwanderkarte als Infotafel.

8.5 4. Übernachtung:

Die 4. Nacht verbrachten wir auf dem Campingplatz "Zeeburg" in Amsterdam. Der Platz findet sich rund 4 km östlich der Stadtmitte bei Geo 52.36528 4.96004 und ist der nächste innenstadt-nahe Platz.

Obwohl der Platz bereits gut belegt war, fand sich noch ein Plätzchen.

Im Gegensatz zu anderen Campingplätzen hatte dieser Platz einen sehr großen Anteil an Gästen zwischen 20 und 30 Jahren. Viele Städtereisende mit Trolleykoffer, die in Amsterdam möglichst stadtnah campen möchten, landen natürlich hier. Trotz gutem Füllstand war die Stimmung auf dem Platz sehr entspannt.

Abends ging es "zur Feier der Reise" mal in die Platzgastronomie zum Essen. Hanna aß ein Reis-Curry, ich einen vegetarischen "Hamburger".

Auf einen Besuch der Stadtmitte (z. B. Aufenthaltstag) verzichteten wir. Erstens hatte ich keine Lust, mit dem langen Tandem in die viel bevölkerte Stadtmitte zu fahren und 2. kannte ich das wirklich schöne Amsterdam schon von meiner II. Niederlandetour 2015 (Bericht siehe hier). Aktuelle Presseberichte schrieben ferner auch von einer in der aktuellen Hochsaison überfüllten Stadtmitte. 2015 war ich im Juni noch außerhalb der Ferienzeit dort gewesen, und bereits hier war es sehr voll gewesen.



Abbildung 8.12 Bildunterschrift: "Zeltstadt" auf dem Campingplatz Zeeburg

Kapitel 9

Etappe 5: Amsterdam - Amsterdam-Rijnkanaal - Maurik: 77 km

Dieser Tag war ein "Brückentag". Unsere 5. Etappe führt uns entlang des Amsterdam-Rhein-Kanals zurück in Richtung Deutschland. Es waren zwar vormittags ein paar dunkle Wolken zu sehen, aber das Wetter hielt.

Bis Utrecht hatten wir Seitenwind mit teilweise Gegenwind. Hier lieferten wir uns so ein "Wettrennen" mit den Frachtschiffen, die in etwa unsere Geschwindigkeit fuhren. Dann wendet sich der Kanal mehr nach Osten, so dass wir endlich mal für längere Zeit Rückenwind hatten und die Schiffe klar hinter uns ließen. Juhu, das erste mal richtig auf dieser Tour!

Die Strecken am Kanal sind oft komplett KFZ-frei oder zumindest sehr KFZ-arm. In Utrecht mussten wir im Hafengebiet mehrere Kilometer durch das Industriegebiet fahren. Da Samstag und Ferienzeit war, war hier aber nicht viel los.

Hanna war mal wieder mit einem ihrer technischen Themen beschäftigt. Diesmal ging es allerdings nicht um Elektroautos oder Züge. Sie beobachtete und analysierte von hinten ausführlich die Bugwellen der Schiffe und stellte Überlegungen zur optimalen Bugspitze an. Ihre aufgestellten Thesen sind mir nicht mehr genau im Kopf. Hier mal ein Wikipediaartikel dazu. Ich war derweil mit Fahren beschäftigt, was am Kanal recht entspannend war.



Abbildung 9.1 Bildunterschrift: klassischer Kanalweg mit Baumallee (dadurch teilweise Windschutz).

9.1 Nesciobrug

Die architektonisch interessante Hängebrücke ist bei Geo 2.3555 4.9711 zu finden.

Die 2006 eröffnete Brücke bindet den Stadtteil Ijburg an die Amsterdamer Mitte an. Das mit Rampen insgesamt 780 m lange Bauwerk besitzt eine freitragende Länge von 160 m. Die Baukosten betrugen laut niederländischem Wikipediaartikel je nach Quelle 9,5 bzw. 12,2 Mio €. Die Brücke besitzt auf dem Hauptdeck getrennte Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr. Treppen kürzen für Fußgänger den Weg über die langen Rampen ab.

Die Brücke ist nach dem niederländischen Schriftsteller Nescio (Künstlername, mit bürgerlichem Namen Jan Hendrik Frederik Grönloh 1882-1961) benannt. Der Schriftsteller ging öfters auf einem Damm spazieren, auf dem die östliche Brückenrampe landet.

Das Bauwerk erhielt für sein Design mehrere Auszeichnungen.
weitere Infos: niederländischer Wikipediaartikel



Abbildung 9.2 Bildunterschrift: Blick unten über den Kanal.



Abbildung 9.3 Bildunterschrift: Blick vom Treppenturm auf das Bauwerk (Panorama; deshalb etwa schief). Hängenbrücken sind in den Niederlanden eher selten, da die Verankerung des Hauptkabels im weichen Boden technisch sehr anspruchsvoll ist. Das Problem wurde bei der Nesciobrug gelöst, in dem Lasten geteilt wurden und die verankert wiederum Teil des Bauwerks sind.



Abbildung 9.4 Bildunterschrift: Blick zum Westpylon



Abbildung 9.5 Bildunterschrift: Blick zum Ostpylon: links der Gehbereich, rechts die Radfahrbahn.

9.2 Liniebrug / Fietsbrug Nigtevecht

Die "Liniebrug" (auch "Fietsbrug Nigtevecht") bei Geo 52.26855 5.01808 ist noch eine ganz neue Rad- und Fußgängerbrücke über den Kanal. Das Bauwerk wurde erst am 3. August 2018 für den Verkehr freigegeben. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 7. September.

Mit dem Bauwerk wurde hier beim Dorf Nigtevecht eine komplett neue Radverbindung ermöglicht. Die nächste Straßenbrücke findet sich etwa 5 km nördlich bei Driemond. Im Süden sind es 6 km bis zur nächsten Brücke der Nationalstraße N 201 bei Loenersloot. Die neue Radverbindung über das Bauwerk ist Teil des Knotenpunktnetzes.

Die schlanke Bogenbrücke für Fuß- und Radverkehr besitzt eine freitragende Länge von 145 m über den Kanal. Die Breite der Brückenfahrbahn beträgt 5 m. Laut diesem Presseartikel kostete das Bauwerk 11 Mio €. Interessant ist vor allem auch die eng geschwungene Ostrampe. Treppen kürzen die Rampen für den Fußverkehr ab. Im Rahmen des Brückenbaus wurden im Bereich des Kanals naturnahe Uferbereiche hergestellt, damit Wild und andere Tiere den Kanal leichter durchschwimmen können.

Der Name "Liniebrug" weist wahrscheinlich auf die "Stellung von Amsterdam" hin, die im Bereich des Amsterdam-Rhein-Kanals verlief.

Dabei handelt es sich um ein großes Verteidigungsbauwerk für die Stadt Amsterdam, das nach dem Deutsch-Französischen-Krieg 1870 / 1871 errichtet wurde. Einen Kilometer nördlich der Brücke findet sich westlich des Kanals das Fort Nigtevecht. 1996 wurden die umfangreichen Überreste dieser Wehranlage zum Unesco-Weltkulturerbe ernannt. Die umfangreiche Anlage (Info siehe auch Wikipediaartikel "Stellung von Amsterdam" bzw. nieuwehollandsewaterlinie.nl) basierte auf Fortanlagen und vorgelagerten Überschwemmungsflächen. In dieser Kombination sollte so gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine großräumige Verteidigung der Stadt Amsterdam möglich sein.

weitere Infos:

- Video auf Vimeo von IPV Delft. Das Ingenieurbüro war bei diesem Projekt für Architektur und technisches Design zuständig.
- Wikipediaartikel in niederländisch
- offizielles Eröffnungsvideo der Provincie Noord-Holland vom 7. September auf Twitter.
- Artikel auf fietsberaad.nl in niederländisch
- Bilder von der offiziellen Eröffnung am 7. September 2018. auf Twitter



Abbildung 9.6 Bildunterschrift: Blick vom Kanal auf das schlanke Bauwerk. Beim Design der Brücke wurde auf eine schlanke Konstruktion wert gelegt, die sich möglichst gut in die offene Landschaft einpasst.



Abbildung 9.7 Bildunterschrift: Blick auf die Bogenbrücke



Abbildung 9.8 Bildunterschrift: Brückendeck mit Bogen.



Abbildung 9.9 Bildunterschrift: Kanalblick Süd von der Brücke



Abbildung 9.10 Bildunterschrift: Für die Rampen wurden statt langer Erdwälle zu großen Teilen offene Brückenrahmen errichtet, die mit einer einreihigen Pfeilerkonstruktion auskommen: Die Westrampe wurde weitgehend parallel der Baumallee am Kanal errichtet.



Abbildung 9.11 Bildunterschrift: Für die Ostrampe wurde eine kompakte Schlangenlinie gewählt. Die Radien der geschätzt 4 m breiten Rampen betragen statt der zum Teil üblichen 5 m hier 10 m, damit ein komfortables Radfahren gewährleistet ist.

9.3 Dafne Schippers Brug

Die Stadt Utrecht hat die westliche Neustadt um den neuen Kern Leidsche Rijn mit einer neuen, direkten Radroute an das alte Zentrum angefundnen.

Dafür wurde im Frühjahr 2017 bei Geo 52.0878 5.0812 die Dafne Schippersbrug über den Amsterdam-Rhein-Kanal eröffnet. Der östliche Brückenkopf mit langer Rampe ist städtebaulich und gestalterisch anspruchsvoll in eine Schule integriert. Dieses Gebäude wurde mit der Brücke neu errichtet. Das Bauwerk besitzt eine Separation mit getrennten Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr. Auf der Brücke Radwegbreite 4 m und Gehwegbreite 2 m. Die gewundene Ostrampe, die für Fußgänger über eine Treppe abgekürzt werden kann, dürfte etwas schmaler sein: Radweg hier vielleicht 3,5 m und Gehweg 1,5 m.

Die überwiegende Anzahl der Nutzer sind wohl Radfahrende. Dies war zumindest während unserer Pause von rund 30 Minuten im Rondell der östlichen Rampe so. Der Sachverhalt ist auch nicht verwunderlich, da potentielle Ziele für den Fußverkehr im Bauwerksbereich schon etwas weiter auseinander liegen. Sonst vergaß ich im Rondell noch meine Wasserflasche...

Die Brücke ist übrigens nach einer bekannten niederländischen Leichtathletin benannt, die so schon zu Lebzeiten ein Namensehrung im öffentlichen Raum erhielt. Weitere Infos:

- Artikel auf der Seite Stadt Utrecht mit technischen Daten und Luftbild der gebäudeintegrierten Ostrampe. Eine Bausumme nennt der Artikel nicht.
- Info Architekten
- Youtubevideo Fietsen over de Daphne Schippersbrug im Frühjahr 2017
- Video Fietsroute Dafne Schippersbrug der Stadt Utrecht von April 2017
- offizielles, animiertes Projektvideo von der Planung 2015

Utrecht besitzt sonst übrigens eine schöne Altstadt. Hier war ich 2015 bereits bei meiner II. Niederlandetour gewesen.



Abbildung 9.12 Bildunterschrift: Brücke als Panorama vom Kanal aus gesehen.



Abbildung 9.13 Bildunterschrift: Die westliche Zufahrt zur Brücke ist weitgehend eben, da die Radroute hier von der Höhe der Autobahneinhausung kommt. Hier wurde mit großem Aufwand die Autobahn in einen achtspurigen Lärmschutztunnel gelegt. Das Gelände wird noch als Park gestaltet. Im August 2018 sah es hier noch etwas nach Baustelle aus.



Abbildung 9.14 Bildunterschrift: Auf der Ostseite ist die Höhe des Bauwerks deutlicher zu erkennen. Hier steht man auf Dachhöhe der Schule.



Abbildung 9.15 Bildunterschrift: Panorama der Ostrampe.

9.4 weiter entlang des Kanals

Südlich Utrecht wurde gegenüber von Houten die Strecke etwas holprig (älterer Pflasterweg am Kanal).

Die "Fahrradplanstadt" Houten besuchten wir nicht. Diese hatte ich bereits 2015 mal besichtigt (Motiv mit Info dazu von 2015 und Reisebericht Tour 2015 siehe hier).

In Wijk bij Duurstede ging es bei Geo 51.97353, 5.32698 im Albert Heijn einkaufen. Für die Altstadt war allerdings keine Zeit mehr. Wir fuhren direkt zur Fähre an den "Lek" und ließen uns auf einem Campingplatz bei Maurik nieder.



Abbildung 9.16 Bildunterschrift: Holperweg Höhe Houten. Aber noch soweit befahrbar. Das Stück war von der Oberfläche her "die schlechteste" Strecke der ganzen Tour.



Abbildung 9.17 Bildunterschrift: Blick zurück auf die Fähre über den "Lek" - wie dieser Rheinarm auch genannt wird.

9.5 5. Übernachtung

Bei Maurik fand sich der Camping de Loswal an einem Baggersee mit "Marina". Saubere Sanitäranlagen.

Ich kochte am Abend. Es gab Vollkornnudeln mit Paprika und einer Zucchini.

Kapitel 10

Maurik - Nijmegen - Kleve: 69 km

Der letzte Tag (Sonntag 19. August) brachte uns zügig zurück nach Kleve. Die einzige längere Pause legten wir in Nijmegen ein.

Vor Abfahrt hatte ich 30 Minuten investiert und im GPS-Gerät eine GPS-Spur bis zur Grenze östlich Nijmegen geplant. Hier südlich Maurik war nämlich meine Karte wieder zu Ende. So kamen wir schnell bis Nijmegen. Auch stimmte der Wind: Er kam weitgehend von hinten.

Auf guten Radwegen ging es so von Maurik zügig entlang der N 220 nach Kesterlen. Die Fahrt war sehr angenehm, da sonntags fast kein KFZ-Verkehr. Die Region zwischen den beiden Rheinarmen wird als Obstanbaugebiet genutzt. Hohe Hecken schützen die Kulturen vor dem Wind.

Ab Kesterlen radelten wir über Nebenstraßen und Wirtschaftswege via Opheusden und Valburg Richtung Nijmegen.

Direkt nördlich des Rheins, der hier "Waal" heißt, fuhren wir kurz vor Nijmegen auf den Rad-schnellweg RijnWaalpad auf.



Abbildung 10.1 Bildunterschrift: Obstkulturen mit Hecken an der Nationalstraße: links der Radweg, rechts die Straße.

10.1 RijnWaalpad

Bei Lent erreichten wir den RijnWaalpad.

Der Radschnellweg verbindet die beiden Oberzentren Arnhem (150.000 Ew.) und Nijmegen (1.680.000 Ew.) Mit dem Ausbau der Route schrumpfte die Fahrzeit nicht nur aufgrund des guten Ausbauszustandes wie der z. B. oft kreuzungsfreien Führung, sondern die Stadtverbindung verkürzte sich auch noch um 1,9 km auf 15,8 km.

Von Lent bei Geo 51.8665/5.8577 bis südlich der Stadtmitte bei querten wir im Prinzip alle großen Hauportstraßen kreuzungsfrei. So kamen wir sehr schnell durch die Stadt. Genau mit einem solchen Radverkehrsangebot hinsichtlich der Infrastruktur, wie dem RijnWaalpad, kann man Radverkehr auch auf Distanzen zwischen 5 - 10 km (und sogar bis 15 - 20 km) einfach effizient fördern.

Weitere Infos siehe Projektvideo „Fast Cycling routes RijnWaalpad“ auf Youtube (mit Untertitel in Englisch)



Abbildung 10.2 Bildunterschrift: die Fahrrad- und Fußgängerbrücke über die Westumgehung von Nijmegen bei Geo 51.86400 5.85841 war nur ein kleiner Vorgeschmack auf vielleicht Europas längste Fahrradbrücke.



Abbildung 10.3 Bildunterschrift: An die große Eisenbahnbrücke von Nijmegen wurde seitlich im Prinzip eine zwei, 1.900 m lange Fahrrad- und Fußgängerbrücke angebaut. Querschnitt: Radfahrbahn etwa 4 m und Gehweg rund 2 m (nicht auf der kompletten Brückenlänge vorhanden).



Abbildung 10.4 Bildunterschrift: RijnWaalpad mit Blick Richtung Nijmegen-Zentrum. Mit dieser Route wurde ein schnelle, direkte Route per Rad ins Zentrum verwirklicht.



Abbildung 10.5 Bildunterschrift: Tandem auf der Radfahrbahn



Abbildung 10.6 Bildunterschrift: Rheinblick stromaufwärts (hier Waal genannt). Der Wasserstand war niedrig. Diese Brücke der Osttangente von Nijmegen liegt gerade einmal 1,2 km entfernt. In Deutschland hätten Verantwortliche vielleicht keine neue Direktroute parallel der Bahnbrücke errichtet (zum Beispiel mit dem Argument: "Ihr habt doch schon einen Radweg an dieser Brücke..."). In den Niederlanden hat man dagegen verstanden, wie Angebotsplanung im Radverkehr wirklich funktioniert - dies zeigt wieder einmal dieses große Bauwerk am RijnWaalPad.

10.2 Pause in Nijmegen

Bereits vor Nijmegen hatten wir längere Zeit nach einem Pausenplatz an der Route gesucht. Hanna schlug vor, in die Stadtmitte zu fahren, aber mit dem langem Gespann hatte ich keine Lust dazu.

Bei Geo 51.82557 5.86752 wies Hanna mich von hinten auf Sitzgelegenheiten vor einem Bürogebäude hin. Da Sonntag war, war hier alles ausgestorben und wir nahmen Platz. Laut Openstreetmap gehört das Gebäude zur Hochschule Arnhem / Nijmegen.

Von diesem Vorplatz an einer Kreuzung konnte man gut den Radverkehr beobachten. In den 30 Minuten Pause kam wahrscheinlich eine vierstellige Zahl an Radfahrenden vorbei. Fast im Minutentakt kam Gruppen angefahren. Es handelte sich wohl um Studierende der nahen Universität, die in Gruppen mit verschiedenen farbigen T-Shirts unterwegs waren (Erstsemester-einführung durch Nijmegen per Fahrrad?).

So waren während der Pause wahrscheinlich 80 bis 90 % der vorbeifahrenden Verkehrsteilnehmer Radfahrende gewesen.



Abbildung 10.7 Bildunterschrift: Blick vom Pausenplatz auf die Kreuzung

10.3 Entlang der ehemaligen Bahnstrecke Nijmegen - Kleve

Von Nijmegen ging es auf einem Radwanderweg an der ehemaligen Bahntrasse via Groesbeek nach Kranenburg in Deutschland. Von hier fuhren wir die letzten 10 km auf dem Radweg entlang der B 9 zurück nach Kleve.

Während unserer Fahrt am 19. August 2018 (einem Sonntag) war die Strecke vor allem zwischen Nijmegen und Groesbeek recht hoch frequentiert. Bei jeder Begegnung auf der 1,8 bis max. 2 m breiten Betonfahrbahn (grob geschätzt ohne Schuhmessung) hatte ich aufgrund der beschränkten Fahrbahnbreite immer sehr hohe Konzentration aufzubringen.

Gut zu wissen: Am Draisinenbahnhof Groesbeek gibt es eine öffentliche Toilette.

Hinter Groesbeek Richtung Grenze wurde die Strecke dann zum Glück leerer.



Abbildung 10.8 Bildunterschrift: Amphibienschutzanlage am Bahnradweg nach Groesbeek (grob bei Geo 51.7750 5.9059)



Abbildung 10.9 Bildunterschrift: Ortsmitte Groesbeek



Abbildung 10.10 Bildunterschrift: Ehemalige Bahntrasse in der Ortsdurchfahrt Groesbeek. Die Trasse ist hier zum Teil platzartig als Ortszentrum gestaltet. Zwei Schienen erinnern gestalterisch an die Bahnvergangenheit.



Abbildung 10.11 Bildunterschrift: Blick auf den nicht gerade breiten Radwanderweg auf Trasse der Bahnstrecke von Groesbeek (NL) nach Kranenburg (DE). Das Gleis rechts der ursprünglich zweispurigen Bahnstrecke Kleve-Nijmegen liegt noch. Es wird als Draisinenstrecke für touristische Fahrraddraisinen genutzt.



Abbildung 10.12 Bildunterschrift: Willkommen in Deutschland - so begrüßt ein Schildertor an der Grenze. Eine Reaktivierung der Bahnlinie wird von deutscher Seite übrigens angedacht, von der niederländischen Seite allerdings abgelehnt. Es sollen aber zeitnahe Verbesserungen im Busverkehr zwischen Kleve und Nijmegen kommen (siehe auch Presseartikel vom Sommer 2018)

10.4 EuropaRadbahn Kleve - Kranenburg - (Nijmegen)

Das Projekt ergänzt den bereits bestehenden Bahnradweg Kranenburg - Nijmegen auf deutscher Seite. Hier entsteht bis Sommer 2019 eine 3Radroute auf dem ehemaligen zweiten Gleis der Strecke.

Die Strecke wird auf durchgehend mindestens 3 m in Asphalt ausgebaut, so dass sicheres Überholen möglich ist.

Ein Streckenausbau erfolgt auf 11,2 km. In diesem Projekt werden insgesamt 6,5 mio € investiert. An Kreuzungen sollen Ampel so geschaltet werden, dass der Radverkehr zügig freie Fahrt erhält. Innerorts wird die Strecke mit insektenfreundlicher LED-Beleuchtung erhellt. Rastplätze, Ladestationen für Pedelecs

Damit besteht hier dann eine attraktivere, schnellere und sichere Radstrecke als Alternative zum Radweg an der viel befahrenen Bundesstraße B 9, den wir als letztes Stück der Runde gefahren waren.

Auf dem 2. Gleis bleibt die bestehende Draisine erhalten. Wer möchte, kann hier zum Beispiel von Kleve nach Kranenburg radeln. Der Draisinenbahnhof in Kleve liegt fußläufig zum Bahnhof Kleve. Weitere Infos siehe grenzland-draisine.eu.

Mit dem Bau dieser Strecke steht dann eine durchgehende, verkehrsfreie Radroute entlang der Trasse bis Nijmegen zur Verfügung.

Im niederländischen Bereich wäre eine Streckenverbreiterung um einen guten Meter Fahrbahnbreite wichtig. Der bereits bestehende, niederländische Teil der Strecke ist aktuell mit geschätzten knapp 2 m (?) Breite für sicheres Überholen und Begegnungen vor allem von schwächeren Radfahrenden noch zu schmal. Hier wäre eine Verbreiterung auf ebenfalls 3 m Fahrbahnbreite für entspanntes, sicheres Radfahren sehr sinnvoll. Während unserer Fahrt am Sonntag hier war die Strecke vor allem zwischen Nijmegen und Groesbeek recht hoch frequentiert. Bei jeder Begegnung auf maximal 2 m Fahrbahnbreite hatte ich aufgrund der beschränkten Wegbreite immer sehr hohe Konzentration aufzubringen. Ein entspanntes Radeln war das auf den geschätzten 1,8 bis 2 m breiten Betonwegen hier keinesfalls.

Weitere Infos zum Projekt:

- www.europa-radbahn.de
- Video auf Youtube zum Projekt EuropaRadbahn Kleve - Kranenburg



Abbildung 10.13 Bildunterschrift: Kleve: Blick von der flutstraße in den bereits fertig gestellten Abschnitt der Europa-Radbahn Richtung Bahnhof Kleve. Es wurde hier innerorts aufgrund des erhöhten Fußgängeraufkommens eine bauliche Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr eingerichtet.



Abbildung 10.14 Bildunterschrift: Draisinen am Übergang Flutstraße in Kleve. Die Übergänge der Draisinenstrecke wurden mit Anforderungsampeln gesichert. Die Draisine hält vor der Schranke. Jemand steigt ab und drückt für grün an der Bedarfsampel. Ist diese grün, öffnet man die Handschranken und quert die Straße.

10.5 Kleve

Kleve selbst bietet eine attraktive Fußgängerzone mit für seine 50.000 Einwohner recht vielen Geschäften. Viele Niederländer kommen gerne zum Einkaufen hier her, da es billiger ist. Wer von Kleve aus in die nächste Großstadt zum Ausgehen möchte, fährt wiederum ins nur 20 km entfernte Nijmegen. So ist die Grenzregion enger verflochten.

Kleve selbst bietet aber auch einige Sehenswürdigkeiten, die ich aus Zeitgründen mir jetzt nicht angesehen hatte (www.kleve-tourismus.de). Auch ein Grund, noch mal wiederzukommen. Im folgenden noch zwei Bilder aus der Fußgängerzone:



Abbildung 10.15 Bildunterschrift: Kleve Fußgängerzone



Abbildung 10.16 Bildunterschrift: Kleve Fußgängerzone

Kapitel 11

Der Abschluss

11.1 Die Zugabe: Stadttour nach Aachen

Nach Abschluss der Tour blieb ich noch einige Tage in Kleve.

In diesen Tagen machten wir noch einen Stadtausflug per Bahn nach Aachen. Hier besuchten wir u. a. den Kaiserdom, die Altstadt mit Rathaus und den höchsten Berg der Niederlande am Dreiländereck (Vaalserberg, am höchsten Punkt der Niederlande genau 322,4 m hoch). Ferner ging es zum Werksverkauf des Süßwarenherstellers Lindt.

Aachener Printen. wurden natürlich auch als Reiseandenken erstanden und zwar in einer darauf spezialisierten Bäckerei.



Abbildung 11.1 Bildunterschrift: Das Rathaus von Aachen.

11.2 Fazit

Nach dieser Stadttour trat ich die Heimreise Kleve nach Kassel an. Diesmal fuhr ich komplett im Nahverkehr.

Sonst war, wie auch schon bei meinen ersten zwei Touren, das Radfahren in den Niederlanden vom Verkehrsklima her sehr entspannend gewesen.

Hanna stellte unterwegs unter anderem die These auf, dass die Entspanntheit im Land auch mit an der Sprache liegt. Denn Deutsch wird oft "härter" ausgesprochen als das Niederländische. Dies mag vielleicht mit der Fall sein. In erster Linie liegt die Entspanntheit beim Radfahren aber sicher an der guten Radinfrastruktur dort. Auch die gute Regelakzeptanz aller Verkehrsteilnehmer trägt entscheidend zum guten Verkehrsklima bei.

Hanna jedenfalls hatte die Fahrt sehr genossen. Dies hatte ich festgestellt. War ja auch ihre Idee gewesen. Und ich hatte diese neue Herausforderung (Zelttour) im Tandembereich angenommen. Ich war mit dem Lenken eines 3,8 m langen Gespanns beschäftigt (gibt Oberarmmuskeln), hatte eine nicht gerade gute Trainingsbasis und war noch mit der Orientierung (suchen des Weges) befasst.

Bei Schlussfazit am letzten Abend in Kleve meinte Hanna, dass sie mein kostenloser "Personaltrainer" gewesen sei. Wie auch immer man das sieht. Dann war ich allerdings nicht nur Tandempilot, sondern der Fahrradkapitän. ;-)

Vielleicht wird es eine weitere Tandemtour durch die Niederlande geben, oder vielleicht auch nicht. Der Abschlussdeich ist noch offen... Die Zukunft wird es zeigen.

Jedenfalls war diese "Sommertour 2018" für mich ein besonderer (Rad)Urlaub.

Noch als Fachhinweis zum Thema Radverkehr in den Niederlanden:

Dutch Cycling Embassy (englisch) - Die Niederländische Fahrradbotschaft ist ein Expertennetzwerk u. a. aus Forschungsinstitutionen, Planungsbüros, Firmen aus der Fahrradwirtschaft und Kommunen. Unter dem Motto "the world's cycling experts" vermarktet das Netzwerk weltweit die Kompetenz der Niederlande im Radverkehr. Falls man mit einer interessierten Delegation z. B. aus Politik oder Verwaltung die Niederlande für eine "Radverkehrsexkursion" besuchen möchte, erhält man hier entsprechende Auskünfte. Lesenswerter Bericht über die "Dutch Cycling Embassy" auf deutschlandradiokultur.de: "Niederländische Fahrrad-Lobby - Damit die ganze Welt Pedale tritt".

Sehr lesenswert zum Thema "Radverkehr in den Niederlanden" ist auch der Blog BicycleDutch (in Englisch) von Mark Wagenbuur. Mark Wagenbuur hat auch eine ganze Reihe Videos auf Youtube stehen.