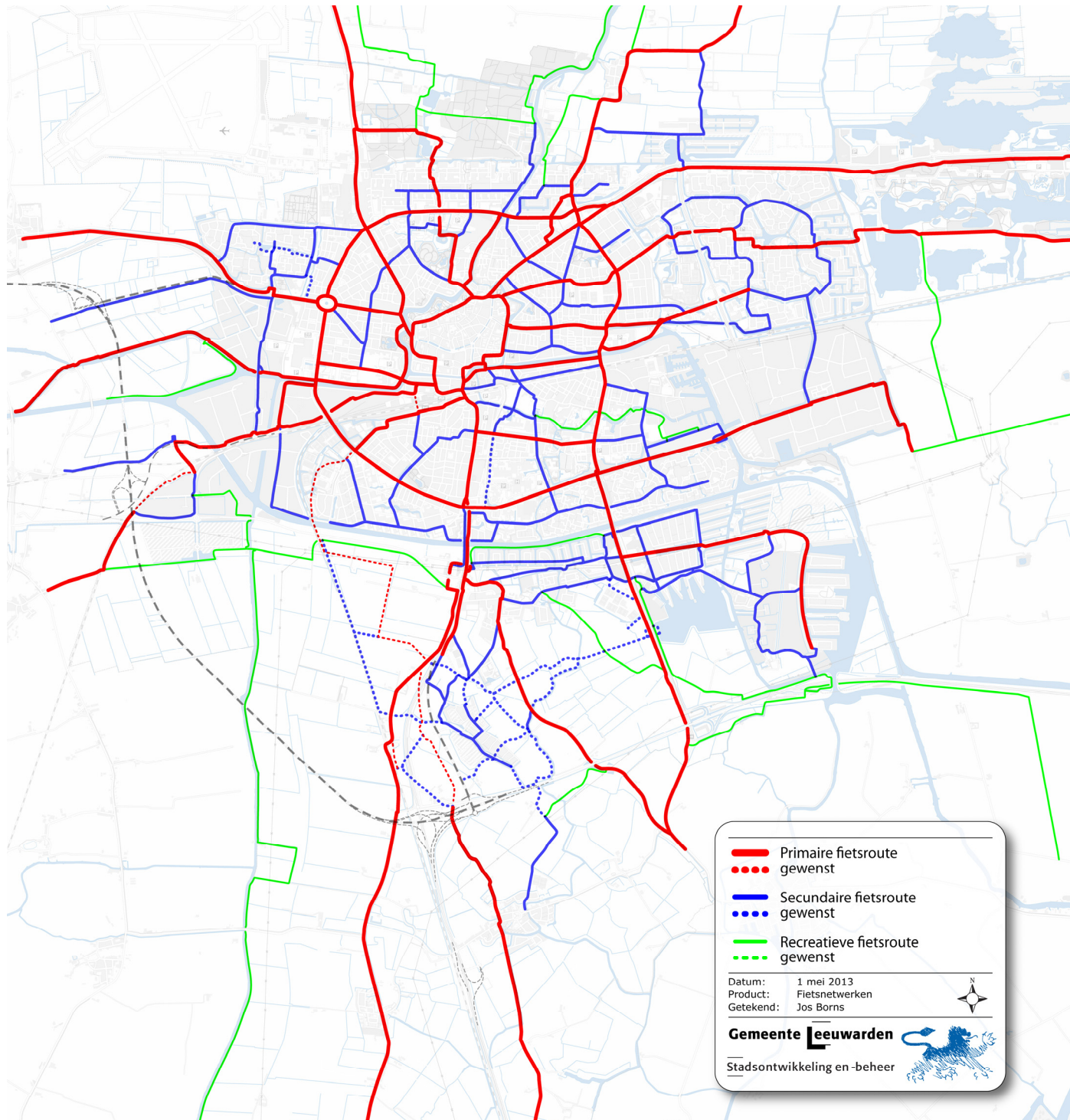


**BIJLAGE 1**



## Het Fietsnetwerk

Bij de vormgeving en kenmerken van dit netwerk is onderscheid gemaakt naar de functie ervan en het gebruik. Het fietsennetwerk bestaat uit hoofdfietsroutes, secundaire fietsroutes en recreatieve fietsroutes. In onderstaande kaart zijn de routes aangegeven. De doorgetrokken lijnen zijn de bestaande fietsroutes en de gestippelde lijnen zijn de routes die de gemeente nog gaat realiseren.



#### \* Hoofdfietsroutes (rood)

Op het hoofdfietsnetwerk worden de hoofdstromen van het fietsverkeer afgewikkeld. Het gaat dan vooral om fietsverkeer tussen de omliggende gemeenten en de (binnen)stad en tussen de diverse stadswijken en de binnenstad.

#### \* Secundaire fietsroutes (blauw)

De secundaire routes zijn bedoeld om de woonbuurten te ontsluiten voor het fietsverkeer. Deze routes sluiten aan op de hoofdfietsroutes. Deze secundaire routes variëren van straten/wegen waarop gefietst kan worden (zoals woonerven of 30 km/uur gebieden) tot vrijliggende fietspaden.

#### \* Recreatieve fietsroutes (groen)

Recreatieve routes vormen een aanvulling op de hoofdfietsroutes en de secundaire routes. In stedelijk gebied hebben de hoofd- en secundaire fietsroutes vaak een overlap met de recreatieve routes.

#### \* Overige verbindingen

Naast de bovengenoemde fietsroutes zijn er meerdere fietsverbindingen die niet op de kaart staan aangegeven. Deze zogenaamde 'overige verbindingen' vormen onmisbare schakels tussen de (nog te ontwikkelen) fietsroutes en de herkomst of bestemming van de fietser. Net als de secundaire fietsverbindingen variëren deze verbindingen van straten/wegen waarop gefietst wordt (zoals woonerven of 30 km/uur gebieden) tot vrijliggende fietspaden. De reden dat we deze niet laten zien is dat dit netwerk van verbindingen fijnmazig over de stad is verspreid en er veelal sprake is van korte verbindingen.

#### \* Veranderingen in het netwerk t.o.v van 2006

Ten opzichte van het fietsnetwerk in 2006 is een aantal wijzigingen doorgevoerd. Het betreft de volgende wijzigingen:

1. De kruising van de diverse fietspaden met de Haak om Leeuwarden is vastgelegd binnen het ontwerp van de Haak.
2. De fietsstructuur voor langzaam verkeer voor de Zuidlanden is verder uitgewerkt. Het betreft hier nog wel een indicatieve opzet waarbij de hierboven genoemde tunnels het uitgangspunt zijn.
3. De wens tot een secundaire verbinding langs de Oostergoweg tussen de Gardeniersweg en het Van Hall Instituut/de Potmarge is geschrapt. Dit omdat het fietspad langs de Oostergoweg nabij de Gardeniersweg niet ingepast kan worden tussen de gebouwen en de Oostergoweg. De gewenste route langs de Oostergoweg sluit aan op de bestaande route over het terrein van het Van Hall Instituut en de Potmarge aansluitend op Achter de Hoven ten zuiden van het spoor.
4. Een nieuw gewenst onderdeel van de hoofdfietsroute langs de spoorlijn Leeuwarden/Sneek tussen de Ljochtewei en de Boksumerdyk.
5. De hoofdfietsroute via Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat is verplaatst naar de parallel lopende route via de Emmakade zuidzijde. De route via Achter de Hoven en Willem Lodewijkstraat is secundaire fietsroute geworden.  
Deze wijziging is logischer binnen het totale fietsnetwerk (zoals aansluiting op hoofdfietsroute langs de Kanaalweg). Bovendien is inpassing van fietspaden langs de Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat – als vormgeving van de oorspronkelijke hoofdfietsroute - niet mogelijk gebleken. In paragraaf 4.2.5 is de Emmakade zuidzijde als mogelijke fietsstraat aangegeven. Dit betekent dat bekeken zal worden welke comfortverhogende maatregelen voor het fietsverkeer hier toegepast kunnen worden.
6. Schrappen van de wens om een hoofdfietsroute te realiseren tussen de Tesselschadestraat en de Marshallweg over de Harlingervaart. Dit vanwege de gewijzigde aanlanding van de Westelijke Invalsweg waarvan deze fietsverbinding onderdeel zou zijn.
7. Schrappen van de hoofdfietsroute langs oostzijde van de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en Folsingadyk). Dit vanwege de komst van een fietspad voor twee richtingen aan de westzijde in het Aquaduct dat aansluit op Folsingadyk.
8. De hoofdfietsroute aan de westzijde van de van Harinxmabrug (Overijsselseweg) is gewijzigd naar een secundaire route. Door de aanleg van de tunnel voor langzaam verkeer bij het Oostergoplein is de hoofdfietsroute aan de oostzijde gelegen.

9. Schrappen van de (gewenste) secundaire verbinding langs de Wide Greuns met een pontje over het van Harinxmakanaal. Door de snelle en aantrekkelijke hoofdfietsroute via de Folsingadyk aansluitend op de het fietspad met het aquaduct in de Drachtsterweg ligt deze route als alternatief niet voor de hand.

10. Schrappen van de (gewenste) secundaire verbinding tussen de binnenstad en de Hemrik met een fietsbrug over de Tijnje. Deze verbinding is gelet op het verwachte geringe gebruik niet kosteneffectief.

11. Schrappen van de (gewenste) secundaire verbinding tussen Blitseard en Camminghaburen met een fietsbrug over de Groningerstraatweg. Deze verbinding is gelet op het verwachte geringe gebruik niet kosteneffectief.

12 Voor de volgende wegen zal een inrichting tot fietsstraat in de toekomst worden overwogen;

\* Emmakade zuidzijde;

\* Tynjedyk – Huizumerlaan.

\* Gedeelte Euterpestraat tussen de Harlingerstraatweg en de eerstvolgende oversteek naar de Douwe Kalmaleane.

13. De haalbaarheid van het fietspad door de wijk Westeinde (zie afbeelding route met vraagteken in de Westeinde) zal worden onderzocht.

14. Tesselschadestraat is als hoofdfietsroute toegevoegd.