

# Handreiking fietsparkeren en inclusie



## **CROW-Fietsberaad**

CROW-Fietsberaad is het kenniscentrum voor fietsbeleid. Het doel van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte fietskennis. CROW-Fietsberaad maakt onderdeel uit van Kennisplatform CROW.

## **CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar**

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een veilige, duurzame en toegankelijke fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen en delen collectieve kennis over infrastructuur, openbare ruimte en mobiliteit; voor én met de sector. Onze richtlijnen, tools, opleidingen, netwerken en publicaties zorgen dat kennis actueel, gestandaardiseerd én direct toepasbaar is in de praktijk. Zo versnellen we innovatie, verbinden we partijen en maken we het verschil voor huidige en toekomstige generaties.

Werken aan praktische oplossingen die bijdragen aan maatschappelijke opgaven is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 130 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

Mei 2026

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.  
De auteursrechten berusten bij CROW.

# Inhoud

## **1 Inleiding 4**

- 1.1 Aanleiding 4
- 1.2 Doel van de handreiking 4
- 1.3 Beleidsmatige en juridische context 4
- 1.4 Fietsparkeren en inclusie vanuit CROW-perspectief 4
- 1.5 Doelgroep van deze handreiking 5
- 1.6 Leeswijzer 5

## **2 Fietsparkeerplaatsen in verbodsgebieden 6**

- 2.1 Gebruik van de ontheffing 6
- 2.2 Parkeren in de directe nabijheid van de bestemming 6
- 2.3 Herkenbaarheid van aangepaste fietsen bij ontheffing 6
  - 2.3.1 Waarom een sticker? 6
  - 2.3.2 Uniforme uitstraling 6
  - 2.3.3 Zichtbaarheid 7
  - 2.3.4 Aanvraagprocedure voor de ontheffing 7
  - 2.3.5 Geldigheid en vernieuwing 7
- 2.4 Handhaving 8
  - 2.4.1 Fietsen en parkeren in verbodsgebieden 8
  - 2.4.2 Parkeren op toegankelijke fietsparkeerplaatsen 8

## **3 Toegankelijke fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte 9**

- 3.1 Inrichting 9
- 3.2 Beheer en handhaving 9

## **4 Toegankelijke fietsparkeerplaatsen in gebouwen 10**

- 4.1 Inrichting en toegang 10
- 4.2 Beheer en handhaving 10

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is de fiets vaak een essentieel hulpmiddel voor zelfstandigheid, mobiliteit en maatschappelijke participatie. Met een aangepaste fiets kunnen zij zich actief, duurzaam en onafhankelijk verplaatsen. De fiets vergroot hun actieradius, vermindert afhankelijkheid van anderen en draagt bij aan fysieke en mentale gezondheid.

Het gebruik van de fiets is voor deze groep echter niet vanzelfsprekend. Reguliere fietsparkeerplaatsen sluiten vaak onvoldoende aan op hun behoeften. Fietsparkeerplaatsen zijn regelmatig te klein, onvoldoende toegankelijk, slecht vindbaar of te ver verwijderd van de bestemming. Ook ontbreekt in sommige gemeenten een duidelijke juridische basis of consistente handhaving.

Wanneer passende fietsparkeerplaatsen ontbreken, kan dit leiden tot verminderde zelfstandigheid en het vermijden van fietsgebruik. Dit staat op gespannen voet met het VN-verdrag Handicap over de rechten van personen met een handicap, waarin is vastgelegd dat publieke ruimte toegankelijk moet zijn voor iedereen.

Toegankelijke fietsparkeerplaatsen vormen daarmee geen aanvullende voorziening, maar een randvoorwaarde voor gelijkwaardige mobiliteit en een inclusieve openbare ruimte.

## 1.2 Doel van de handreiking

Deze handreiking ondersteunt gemeenten bij het realiseren van inclusief fietsparkeren voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Het doel is gemeenten te ondersteunen bij het zodanig organiseren van fietsparkeerplaatsen dat mensen met een mobiliteitsbeperking deze op een gelijkwaardige manier kunnen gebruiken, met behoud van ruimtelijke kwaliteit en veiligheid.

De handreiking biedt:

- inzicht in de functionele en ruimtelijke eisen van toegankelijke fietsparkeerplaatsen
- aanbevelingen voor situering en inrichting
- handvatten voor beleidsmatige verankering
- aanknopingspunten voor juridische borging en handhaving
- richting voor uniforme en herkenbare toepassing binnen de openbare ruimte.

## 1.3 Beleidsmatige en juridische context

Inclusief fietsparkeren vraagt om structurele borging in beleid, ontwerp en regelgeving. In aansluiting op het VN-verdrag Handicap moeten gemeenten zorgen voor toegankelijke openbare ruimte en mobiliteit. Toegankelijke fietsparkeerplaatsen maken daar integraal onderdeel van uit.

Gemeenten kunnen dit onder meer regelen door:

- toegankelijke fietsparkeerplaatsen op te nemen in mobiliteitsbeleid en omgevingsbeleid
- bij (her)inrichting van gebieden expliciet rekening te houden met de maatvoering van aangepaste fietsen
- ontheffingsmogelijkheden te regelen in gebieden met toegangs- of parkeerbeperkingen
- eisen voor inclusief fietsparkeren op te nemen bij vergunningverlening voor ontwikkelingen met fietsparkeren op eigen terrein
- structureel overleg te voeren met belangenorganisaties en ervaringsdeskundigen.

Naast fysieke inrichting is consistente handhaving nodig. Handhavers moeten op de hoogte zijn van geldende ontheffingsregelingen, de diversiteit aan aangepaste fietsen en het belang van het vrijhouden van gereserveerde fietsparkeerplaatsen.

Effectieve handhaving vereist een duidelijke juridische basis. Als landelijke regelgeving ontbreekt, kan de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) of het omgevingsplan als grondslag dienen.

Het streven is om toe te werken naar een landelijk herkenbare en uniforme benadering van toegankelijke fietsparkeerplaatsen, zodat mensen met een mobiliteitsbeperking in elke gemeente kunnen rekenen op passende voorzieningen.

## 1.4 Fietsparkeren en inclusie vanuit CROW-perspectief

Vanuit CROW-perspectief is inclusief fietsparkeren een logisch onderdeel van kwaliteitsgericht ontwerp van de openbare ruimte. Voorzieningen moeten veilig, toegankelijk, comfortabel, logisch gesitueerd en bruikbaar zijn voor alle gebruikers. Toegepast op fietsparkeerplaatsen betekent dit dat ze:

- drempelvrij toegankelijk zijn
- voldoende doorgangs- en manoeuvreerruimte bieden
- bij belangrijke bestemmingen liggen
- sociaal veilig en goed verlicht zijn
- herkenbaar en eenduidig zijn ingericht.

Wanneer standaardmaatvoering onvoldoende ruimte biedt voor aangepaste fietsen, vraagt dit om aanvullende ruimte en maatwerk. Toegankelijke fietsparkeerplaatsen vormen daarmee geen uitzonderingsmaatregel, maar een kwaliteitsverbetering van het reguliere fietsparkeersysteem.

Uniformiteit en begrijpelijkheid zijn daarbij essentieel. Een gereserveerde fietsparkeerplaats zonder juridische basis of handhaving verliest zijn functie; regelgeving zonder passende fysieke inrichting is evenmin effectief. Ontwerp, beleid en handhaving moeten daarom in samenhang worden toegepast.

## 1.5 Doelgroep van deze handreiking

Deze handreiking richt zich primair op gemeenten.

In het bijzonder op:

- beleidsmakers mobiliteit en openbare ruimte
- stedenbouwkundigen en ontwerpers
- vergunningverleners
- beheerders van de openbare ruimte
- handhavers.

Zij dragen verantwoordelijkheid voor de inrichting, regulering en handhaving van fietsparkeerplaatsen en spelen daarmee een sleutelrol in het realiseren van inclusieve mobiliteit.

De richtlijnen in deze handreiking zijn bedoeld om de openbare ruimte beter toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking die gebruikmaken van een aangepaste fiets, en voor mensen met een aanvullende toegankelijkheidsvraag bij het parkeren van een reguliere (elektrische) fiets.

Voorbeelden van buitenmodelfietsen zijn onder andere:

- driewiel fietsen
- handbikes
- duofietsen
- tandems
- rolstoelbakfietsen
- bakfietsen
- op maat aangepaste fietsen.

Naar schatting zijn er in Nederland circa 100.000 aangepaste fietsen in gebruik. Ongeveer 11% van de Nederlanders (circa 1,9 miljoen mensen) heeft een mobiliteitsbeperking, al maakt niet iedereen gebruik van een fiets.

Gemeenten hebben de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat deze groep gelijkwaardig gebruik kan maken van fietsparkeerplaatsen.

## 1.6 Leeswijzer

Deze handreiking onderscheidt vier typen fietsparkeerplaatsen:

Type fietsparkeren	Omschrijving	Benadering
Verspreid parkeren in de openbare ruimte	Parkeren zonder geconcentreerde voorzieningen	Aandacht voor toegankelijkheid en handhaving
Verbodsgebieden (bijvoorbeeld voetgangersgebieden)	Gebieden met toegangs- of parkeerbeperkingen	Ontheffingsmogelijkheden en duidelijke markering
Geconcentreerde fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte	Centrale voorzieningen bij bijvoorbeeld stations of winkelcentra	Inrichting met toegankelijke fietsparkeerplaatsen
Inpandige stallingen	Bewaakte of afgesloten fietsvoorzieningen	Toegankelijke fietsparkeerplaatsen en toegankelijke in- en uitgangen

Hoofdstuk 2 tot en met 4 werken deze typen fietsparkeerplaatsen nader uit. Thema's zoals inrichting, herkenbaarheid, beleidsborging en handhaving komen daarbij integraal aan de orde.

## 2 Fietsparkeerplaatsen in verbodsgebieden

In verbodsgebieden is fietsen doorgaans niet toegestaan. Dit geldt veelal ook voor het parkeren van fietsen buiten aangewezen fietsparkeerplaatsen.

Voor mensen met een mobiliteitsbeperking kan een dergelijk verbod betekenen dat zij hun bestemming niet zelfstandig kunnen bereiken. De afstand tussen de dichtstbijzijnde toegestane fietsparkeerplaats en de bestemming kan voor hen een belemmering vormen.

Om zelfstandige bereikbaarheid te waarborgen, kunnen gemeenten een ontheffing verlenen waarmee mensen met een mobiliteitsbeperking met een aangepaste fiets een voetgangersgebied mogen betreden en daar hun fiets mogen parkeren in de directe nabijheid van hun bestemming.

Deze ontheffing heeft als doel de toegankelijkheid van het gebied te vergroten, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid en verblijfskwaliteit van het voetgangersgebied.

### 2.1 Gebruik van de ontheffing

Wanneer een ontheffing is verleend, gelden aanvullende gedragsregels. De gebruiker dient het gedrag aan te passen aan de omgeving:

- Er wordt stapvoets gefietst.
- Gevaarlijk of hinderlijk inhaalgedrag is niet toegestaan.
- Voetgangers hebben te allen tijde voorrang.

De ontheffing geeft geen vrijbrief voor onbeperkt gebruik van de ruimte, maar maakt het mogelijk de bestemming veilig en zelfstandig te bereiken.

### 2.2 Parkeren in de directe nabijheid van de bestemming

Met een ontheffing mag de gebruiker de aangepaste fiets in de directe nabijheid van de bestemming parkeren, zonder daarbij andere gebruikers van de openbare ruimte te hinderen.

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De vrije doorgang voor voetgangers en voor nood- en hulpdiensten blijft gewaarborgd.
- Geleidelijnen en gidslijnen voor mensen met een visuele beperking blijven volledig vrij.
- De fiets wordt buiten de primaire looproute geplaatst.
- Waar mogelijk wordt geparkeerd in een nis, hoek of nabij een object in de openbare ruimte, zoals een bankje of plantenbak.

Gemeenten kunnen ervoor kiezen om binnen voetgangersgebieden specifieke fietsparkeerplaatsen aan te wijzen voor aangepaste fietsen, zodat duidelijkheid ontstaat voor zowel gebruikers als handhavers.

### 2.3 Herkenbaarheid van aangepaste fietsen bij ontheffing

Voor effectieve handhaving is herkenbaarheid van de ontheffing essentieel. Handhavers en andere gebruikers van de openbare ruimte moeten in één oogopslag kunnen vaststellen dat een aangepaste fiets gebruikmaakt van een geldige ontheffing voor het betreden en parkeren in een voetgangersgebied.

Zonder herkenbare markering ontstaat onzekerheid, ongelijkheid in handhaving en het risico op onterechte bekeuringen of juist onvoldoende toezicht.

#### 2.3.1 Waarom een sticker?

Voor de herkenbaarheid kan gekozen worden uit verschillende middelen, zoals een label, een pasje, digitale registratie of een fysieke markering op de fiets. In deze handreiking heeft een sticker de voorkeur, om de volgende redenen:

##### ■ Direct zichtbaar voor handhavers

Een sticker is permanent zichtbaar op de fiets en vereist geen actieve handeling van de gebruiker. Een label of pasje kan vergeten, niet zichtbaar of niet bevestigd zijn op het moment van controle.

##### ■ Eenduidig en snel handhaafbaar

Handhaving in voetgangersgebieden vraagt om snelle, visuele controle. Een sticker maakt het mogelijk om op afstand te beoordelen of sprake is van een ontheffing. Andere middelen, zoals digitale registraties of persoonsgebonden passen, vereisen extra controlehandelingen en vertragen het proces.

##### ■ Laagdrempelig en gebruiksvriendelijk

Een sticker vraagt geen aanvullende apparatuur, registratiecontrole of digitale verificatie. Dit verlaagt de uitvoeringslast voor gemeenten en voorkomt administratieve complexiteit.

##### ■ Betaalbaar en eenvoudig te vervangen

Stickers zijn relatief goedkoop te produceren en eenvoudig te vernieuwen. Bij verlies of beschadiging kan snel een nieuwe worden verstrekt.

##### ■ Geschikt voor verschillende typen aangepaste fietsen

Aangepaste fietsen verschillen sterk in vorm en uitvoering. Een sticker kan flexibel worden aangebracht op een goed zichtbare plaats, zonder dat technische aanpassingen nodig zijn.

##### ■ Privacyvriendelijk

In tegenstelling tot kentekenregistratie of persoonsgebonden identificatiemiddelen bevat een sticker geen direct herleidbare persoonsgegevens. Dit beperkt privacyvraagstukken.

#### 2.3.2 Uniforme uitstraling

- Bij voorkeur een landelijk herkenbare sticker.
- De vormgeving sluit aan bij de markering van toegankelijke fietsparkeerplaatsen.
- Een uniform logo vergroot herkenbaarheid over gemeentegrenzen heen.



Figuur 1. Stickers voor aangepaste fietsen - ontwikkeld en uitgegeven door de Fietzersbond

Landelijke uniformiteit voorkomt onduidelijkheid voor gebruikers die zich tussen gemeenten verplaatsen en versterkt de handhaafbaarheid.

### 2.3.3 Zichtbaarheid

- De sticker moet direct zichtbaar zijn voor handhavers.
- Plaatsing op een vaste, herkenbare positie op de fiets heeft de voorkeur.

Gekozen kan worden voor bevestiging op een houder of slot, zodat de sticker alleen zichtbaar is wanneer de ontheffing wordt gebruikt. Dit biedt flexibiliteit voor de gebruiker, terwijl de herkenbaarheid behouden blijft.

### 2.3.4 Aanvraagprocedure voor de ontheffing

De aanvraagprocedure kan per gemeente verschillen, afhankelijk van de lokale situatie en beleidskeuzes. Daarbij kan de gemeente kiezen voor een ruimhartige of een meer restrictieve benadering.

#### Ruimhartige aanvraagprocedure

Naar voorbeeld van onder andere de gemeente Groningen kan een gemeente kiezen voor een laagdrempelige aanvraag. Inwoners kunnen een sticker aanvragen wanneer zij beschikken over een herkenbare aangepaste fiets en een aantoonbare mobiliteitsbeperking.

Het uitgangspunt is vertrouwen, om uitsluiting van essentiële voorzieningen te voorkomen.

#### Restrictieve aanvraagprocedure

Gemeenten kunnen ook aansluiten bij een procedure vergelijkbaar met die voor een gehandicaptenparkeerkaart. Hierbij wordt de noodzaak van de ontheffing formeel getoetst.

Ook bij een restrictieve benadering blijft het uitgangspunt dat de aanvraagprocedure proportioneel en toegankelijk is, om mensen met een mobiliteitsbeperking niet onnodig te belasten.

#### Gedragsvoorwaarde

Bij afgifte van de ontheffing verklaart de aanvrager zich akkoord met de bijbehorende gedragsregels in het voetgangersgebied.

### 2.3.5 Geldigheid en vernieuwing

Om misbruik te voorkomen en registratie actueel te houden, kan worden gekozen voor een jaarlijkse vernieuwing van de ontheffingssticker.

Dit biedt gemeenten tevens de mogelijkheid om:

- gegevens actueel te houden
- beleidsaanpassingen door te voeren
- evaluaties uit te voeren over het gebruik en de werking van de regeling.

#### Handelingsperspectief voor gemeenten

Gemeenten die fietsparkeren in voetgangersgebieden toegankelijk willen maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking kunnen de volgende stappen zetten:

- 1 Juridische borging van de ontheffingsmogelijkheid in APV of omgevingsplan
- 2 Vaststellen van duidelijke gedragsregels
- 3 Invoering van een herkenbare ontheffingssticker
- 4 Inrichting van handhaafbare en logisch gesitueerde fietsparkeerplaatsen binnen het gebied
- 5 Periodieke evaluatie van gebruik en handhaving.



Figuur 2. Twee voorbeeldontwerpen van een ontheffingssticker voor hulphietsen met jaaraanduiding

Voor mensen met een duidelijk herkenbare hulphiets, zoals een driewieler of rolstoelfiets, kan in de praktijk soms worden volstaan zonder sticker, omdat deze fietsen door hun uiterlijk al herkenbaar zijn. Toch wordt ook deze groep geadviseerd de herkenbare sticker aan te vragen, zodat er geen twijfel kan ontstaan over hun recht op gebruik van speciale voorzieningen en ontheffingen.

## 2.4 Handhaving

Effectieve handhaving is een randvoorwaarde voor het functioneren van de ontheffingsregeling in voetgangersgebieden. Herkenbaarheid van aangepaste fietsen met een geldige ontheffing is daarbij essentieel.

In verbodsgebieden, zoals voetgangerszones of binnensteden, maakt de ontheffingssticker zichtbaar dat de gebruiker gerechtigd is om met een aangepaste fiets in het gebied te rijden en daar te parkeren onder de gestelde voorwaarden.

De ontheffing kan betrekking hebben op twee situaties:

### 2.4.1 Fietsen en parkeren in verbodsgebieden

Met een geldige ontheffing is het toegestaan om met een aangepaste fiets in een verbodsgebied te fietsen en deze in de directe nabijheid van de bestemming te parkeren.

De aangepaste fiets moet duidelijk herkenbaar zijn door middel van een geldige ontheffingssticker.

BOA's krijgen de instructie om herkenbare aangepaste fietsen met geldige sticker niet te verwijderen of te beboeten wanneer de berijders ze overeenkomstig de regels gebruiken.

Wanneer een aangepaste fiets duidelijk als zodanig herkenbaar is, maar geen zichtbare sticker voert, kan een gemeente ervoor kiezen om in eerste instantie een waarschuwing te geven, afhankelijk van het lokale beleid.

Handhavend optreden vindt plaats wanneer sprake is van:

- hinderlijk of onveilig gedrag
- het blokkeren van doorgangen
- het belemmeren van nood- en hulpdiensten
- het veroorzaken van gevaar door onaangepaste snelheid.

De handhaving richt zich daarmee primair op gedrag en veiligheid, niet op het enkele feit dat een aangepaste fiets aanwezig is in het gebied.

### 2.4.2 Parkeren op toegankelijke fietsparkeerplaatsen

De ontheffingssticker speelt tevens een rol bij het gebruik van gereserveerde toegankelijke fietsparkeerplaatsen (zie hoofdstuk 3 en 4).

Handhavers zien erop toe dat:

- gereserveerde fietsparkeerplaatsen uitsluitend worden gebruikt door aangepaste fietsen
- deze fietsparkeerplaatsen vrij blijven van reguliere fietsen zonder ontheffing
- misbruik van de ontheffingsregeling wordt tegengegaan.

Duidelijke herkenbaarheid draagt bij aan snelle en eenduidige handhaving en voorkomt discussies in de openbare ruimte.

### Uitgangspunt voor gemeenten

Gemeenten zorgen voor:

- 1 een juridisch geborgde ontheffingsregeling
- 2 heldere gedragsregels voor gebruikers
- 3 instructie van handhavers over toepassing en proportionaliteit
- 4 eenduidige communicatie naar bewoners en bezoekers.

Handhaving dient proportioneel, voorspelbaar en gericht op veiligheid en toegankelijkheid te zijn. Het doel is het waarborgen van inclusieve mobiliteit, met behoud van de kwaliteit en veiligheid van het voetgangersgebied.

## 3 Toegankelijke fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte

Bij voorzieningen zoals gemeentehuizen, ziekenhuizen, zwembaden, sportaccommodaties, winkelcentra en stations zijn geconcentreerde fietsparkeerplaatsen aanwezig.

Aanvullende toegankelijke fietsparkeerplaatsen zijn noodzakelijk wanneer:

- de stallingsdruk hoog is en manoeuvreerruimte ontbreekt
- de afstand tot de ingang oploopt
- de aard van de bestemming extra toegankelijkheid vraagt.

Dit geldt met name voor ziekenhuizen, huisartsenpraktijken, revalidatiecentra, bibliotheken, zwembaden, stations en haltes.

Toegankelijke fietsparkeerplaatsen bevinden zich zo dicht mogelijk bij de ingang. Vanwege de variatie in aangepaste fietsen is de daarvoor bestemde zone ruim en vrij indeelbaar, in plaats van afzonderlijke vakken te reserveren per fiets.

### 3.1 Inrichting

#### Toegankelijkheid

- Drempelloos bereikbaar
- Helling maximaal 2% (conform NEN 9120)
- Doorgangen minimaal 1,80 – 2,00 m breed (conform NEN 9120)
- Minimaal 1,50 – 2,00 m vrije manoeuvreerruimte rondom
- Niet direct gesitueerd aan een druk fietspad

#### Afmetingen

- Per aangepaste fiets minimaal 2,00 m breed en 2,50 m lang
- Bij meerdere fietsen: één ruime, vrij indeelbare zone zonder vaste vakindeling

#### Herkenbaarheid

- Duidelijke grondmarkering (bijv. groen of blauw)
- Symbool voor aangepaste fiets
- Indien nodig aanvullende bebording
- Afbakening met fietsbeugels aan kopzijde en gedeeltelijk langs zijkant
- Duidelijk onderscheid met gehandicaptenparkeerplaatsen voor auto's

#### Veiligheid

- Vaste aanbindmogelijkheid aanwezig
- Sociaal veilig (zichtbaar, verlicht)
- Verkeersveilig gesitueerd
- Zo dicht mogelijk bij de ingang
- Op enige afstand van reguliere fietsparkeerplaatsen om manoeuvreerruimte vrij te houden

### 3.2 Beheer en handhaving

- Controle op oneigenlijk gebruik
- Aanspreken van foutparkeerders en verplaatsen indien nodig
- Vrijhouden van manoeuvreerruimte en doorgangen
- Indien van toepassing: controle op gebruik van ontheffingssticker

Handhaving is gericht op beschikbaarheid en toegankelijkheid.

## 4 Toegankelijke fietsparkeerplaatsen in gebouwen

Inpandige fietsparkeerplaatsen bevinden zich in of onder gebouwen, bijvoorbeeld bij stations, winkelcentra, onderwijsinstellingen, kantoren, parkeergarages en wooncomplexen. Deze stallingen zijn afgesloten, bewaakt en bedoeld voor veilig en langdurig parkeren.

Door het compacte karakter van inpandige stallingen vraagt het gebruik door aangepaste fietsen extra aandacht, met name bij de toegang en interne routes.

Toegankelijke fietsparkeerplaatsen worden zo dicht mogelijk bij de uitgang of lift gesitueerd en ingericht als ruime, vrij indeelbare zone.

### 4.1 Inrichting en toegang

De inrichtingseisen uit paragraaf 3.1 zijn van toepassing. Aanvullend gelden de volgende eisen:

#### Toegang

- Ingang bij voorkeur op straatniveau
- Drempelloos en vrij van obstakels
- Geen fietsgoten langs trappen
- Helling maximaal 2% (conform NEN 9120) met antislipafwerking
- Loopafstand tot uitgang of bestemming zo kort mogelijk

#### Interne routes

- Doorgangen minimaal 1,80 – 2,00 m breed (conform NEN 9120)
- Vrij van obstakels en foutgeparkeerde fietsen
- Duidelijke bewegwijzering naar toegankelijke fietsparkeerplaatsen en uitgangen
- Voldoende verlichting en kleurcontrast

#### Aanvullende voorzieningen

- Laadpunten voor elektrische aangepaste fietsen

### 4.2 Beheer en handhaving

- Controle op correct gebruik van toegankelijke fietsparkeerplaatsen
- Aanspreken van gebruikers op oneigenlijk gebruik
- Vrijhouden van doorgangen en looproutes
- Indien van toepassing: controle op ontheffingssticker

Beheerders en handhavers zijn geïnstrueerd over de betekenis van markeringen en de diversiteit aan aangepaste fietsen.

Handhaving is gericht op beschikbaarheid, toegankelijkheid en inclusieve toepassing van de regels.

# Colofon

Handreiking fietsparkeren en inclusie

[uitgave](#)

CROW, Ede

[artikelnummer](#)

FB-D008

[tekst](#)

Arcadis

[eindredactie](#)

CROW

[coverfoto](#)

Otto van Boggelen

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk

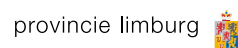
[productie](#)

CROW

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit en wordt gefinancierd door de vervoerregio's en de provincies.



provincie Drenthe



PROVINCIE UTRECHT



provinsje fryslân  
provincie fryslân

Provincie Noord-Brabant



provincie  
Gelderland



