

Eenduidige aanpak fietsonthefingen

Bijlagen bij hoofdrapport



Tour de
Force

Fietsberaadpublicatie 37

Versie 1.1, april 2026

Colofon

Tour de Force
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Eenduidige aanpak fietsontheffingen

021749.20260302.R3.02
4500449702
14 april 2026

Definitief

Inhoud

1. Gebieden met een fiets(parkeer)verbod	5
1.1 Gebieden met een fietsverbod.....	5
Verschillen tussen gemeenten	6
Redenen voor een fietsverbod.....	7
Juridische verankering.....	7
Handhaving en uitvoering.....	7
1.2 Gebieden met fietsparkeerverbod.....	8
Fietsparkeerverbod in gemeenten	8
Typen fietsparkeerverboden en varianten	8
Juridische basis en vastlegging	9
Handhaving en uitvoering.....	9
2. Doelgroepen voor een fietsontheffing.....	9
2.1 Aanpassen, afhaken of overtreden.....	9
2.2 Variaties in beperkingen en hulpvoertuigen.....	9
Soorten beperkingen.....	9
Omvang doelgroep.....	10
Daadwerkelijke behoefte fietsontheffingen	10
Soorten voertuigen.....	11
3. Fietsontheffingen	12
3.1 Aantal gemeenten met een fietsontheffing.....	12
Uitzonderingen, gedoogbeleid en maatwerk	12
3.2 Fietsontheffingsregelingen	13
Type regelingen.....	13
Aanvraagvoorwaarden.....	13
Gebruik	13
Geldigheid en kosten	13
Herkenbaarheid hulpfietsen	14
Handhaving	14
3.3 Aanvraagproces en communicatie.....	15
Communicatie met inwoners.....	15
3.4 Landelijke of regionale initiatieven.....	15
Gehandicaptenvoertuig in principe vrijgesteld van fiets(parkeer)verbod	15
Landelijk initiatief Fietzersbond	16
Landelijke ontheffing voor motorvoertuigen	16
European Disability Card (EDC).....	16

Invalidenkaart	16
3.5 Voor- en nadelen van een landelijke of regionale aanpak.....	16
Gemeenten zonder ontheffingenbeleid	17
Gemeenten met ontheffingenbeleid.....	17
4. Procesanalyse.....	18
4.1 Toelichting methode.....	18
4.2 Toelichting varianten.....	18
4.3 Bevindingen procesanalyse.....	18
5. Mogelijkheden eenduidige aanpak.....	19
5.1 Inzet op lokaal en landelijk niveau	19
5.2 Gedoogbeleid als alternatief voor een fietsontheffing.....	20
5.3 Mogelijkheden landelijke vrijstelling	20
5.3.1 Aangepaste fietsen gelijke rechten geven als gehandicaptenvoertuigen	21
5.3.2 Vrijstelling voor voertuigen met verzekeringsplaatje.....	21
Bijlage 2 Processchema's.....	22
.....	22
Bijlage 3 Vragenlijst	24
Aanleiding.....	24
Doel van deze vragenlijst	24
Bijlage 4 Respondenten enquête	29

1. Gebieden met een fiets(parkeer)verbod

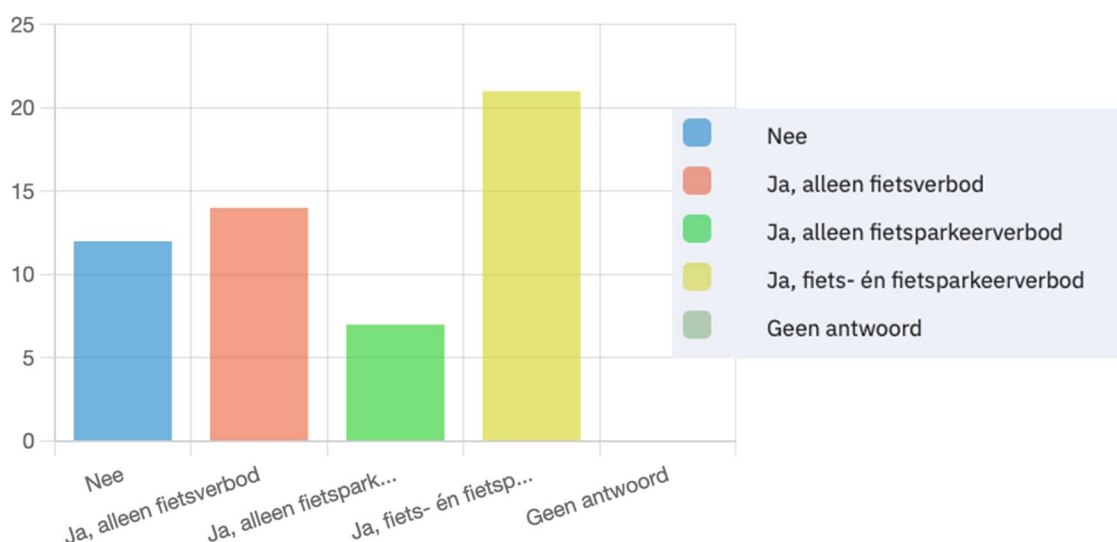
Deze inventarisatie start met een analyse van de gebieden met een fietsverbod en/of een fietsparkeerverbod. In de hiernavolgende paragrafen gaan we in op:

- de soorten fiets(parkeer)verboden;
- de redenen voor en tegen een fiets(parkeer)verbod;
- de juridische verankering en handhaving van fietsverboden.

1.1 Gebieden met een fietsverbod

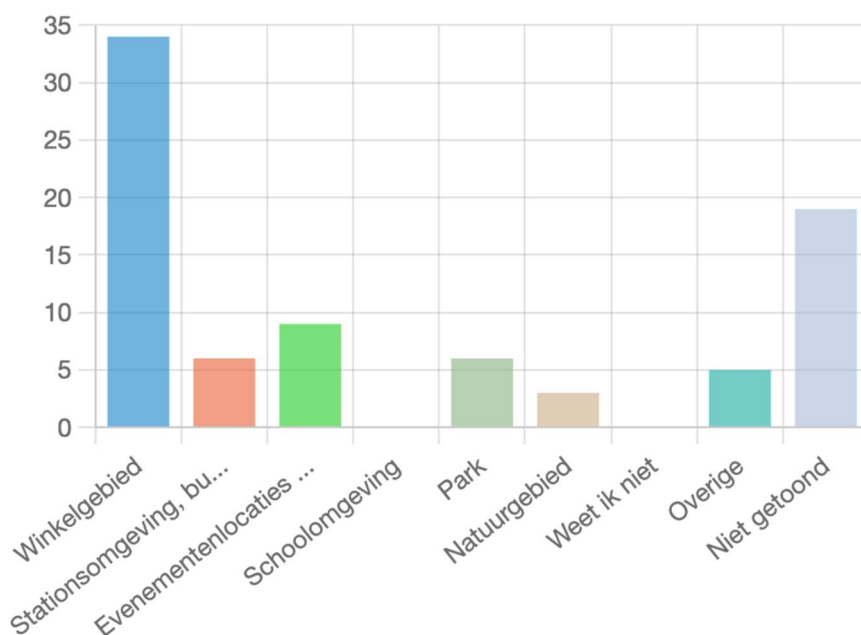
Fietsverbod bij gemeenten

In een meerderheid van de deelnemende Nederlandse gemeenten komen gebieden voor waar fietsen en/of het stallen van fietsen (op bepaalde tijden) verboden is, zoals te zien in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Antwoorden op de vraag “Heeft uw gemeente gebieden waar fietsen of fietsparkeren (buiten de rekken of vakken) niet is toegestaan?”

De meest voorkomende vorm van een fietsverbod onder deelnemende gemeenten, zoals figuur 1.2 laat zien, is een voetgangersgebied in een winkelgebied waar fietsen tijdens bepaalde uren verboden is. Vaak is fietsen overdag (tijdens de drukke winkeluren) niet toegestaan, maar in de vroege ochtend en in de avond wel. In sommige smalle of risicovolle straten geldt een volledig, permanent fietsverbod, juist omdat daar de ruimte heel beperkt is of omdat er verkeersincidenten zijn geweest.



Figuur 1.2: Antwoorden op de vraag "In welke typen gebieden geldt een fietsverbod?"

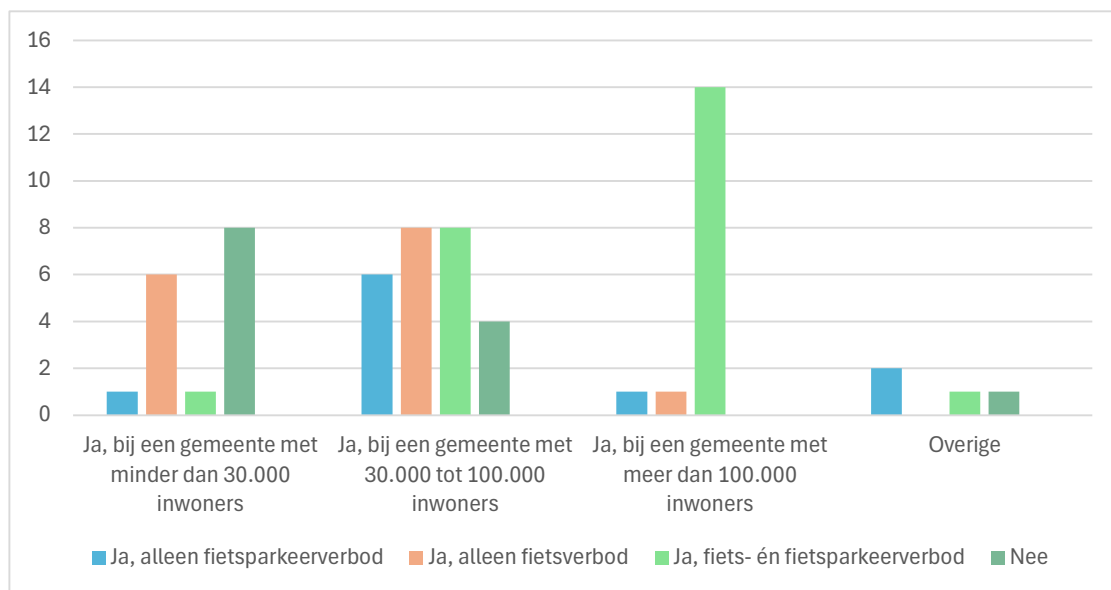
Daarnaast maken enkele gemeenten onderscheid tussen voertuigcategorieën. Fietsen kunnen bijvoorbeeld onder voorwaarden worden toegestaan, terwijl snor- en bromfietsen in een voetgangersgebied helemaal verboden zijn. Er zijn ook straten waar de fiets formeel "te gast" is: fietsverkeer is dan niet verboden, maar de inrichting en de regels maken duidelijk dat de voetganger prioriteit heeft en dat de fietser zich daaraan moet aanpassen.

Verschillen tussen gemeenten

In dit onderzoek maken we onderscheid in gemeenten van verschillende omvang. Daarbij hanteren we drie categorieën: kleine gemeenten met minder dan 30.000 inwoners, middelgrote gemeenten met 30.000 tot 100.000 inwoners en grote gemeenten met meer dan 100.000 inwoners.

In de enquêteresultaten zijn duidelijke verschillen gevonden tussen gemeenten van verschillende omvang. Als het gaat om de mate waarin een fietsverbod is ingesteld en in de aanwezigheid van ontheffingen/beleid, zien we op hoofdlijnen de volgende verschillen:

- **Kleine gemeenten:** ongeveer de helft heeft een fietsverbod. In de meeste gevallen ontbreekt daarbij een expliciete ontheffingsregeling of vastgesteld beleid.
- **Middelgrote gemeenten:** vrijwel alle middelgrote gemeenten hebben één of meer verbodsgebieden. Tegelijkertijd geven gemeenten aan dat er vaak geen formele ontheffingsregeling of uitgewerkt beleid is; een deel noemt wel een gedoogbeleid voor aangepaste fietsen.
- **Grote gemeenten:** alle grote gemeenten in de enquête hebben een fietsverbod. Ongeveer de helft van deze gemeenten beschikt daarnaast over een (formele) regeling voor ontheffingen.



Figuur 1:3: Antwoorden op de vraag “Heeft uw gemeente gebieden waar fietsen of fietsparkeren (buiten de rekken of vakken) niet is toegestaan?”

Redenen voor een fietsverbod

Een gemeentelijk fietsverbod is onderdeel van breder ruimtelijk beleid en centrumstrategie. Gemeenten treffen zulke maatregelen vooral om voetgangers te beschermen en de verblijfskwaliteit te verbeteren. In smalle, drukke straten levert gemengd gebruik door voetgangers en (soms snelle) fietsen conflicten en bijna-ongevallen op. Daarnaast willen gemeenten hun centra aantrekkelijk houden voor winkelen en verblijven, met meer ruimte voor voetgangers, zitmogelijkheden, groenvoorzieningen en horeca. Ook de positie van kwetsbare groepen speelt mee: ouderen, kinderen en ook mensen met een beperking voelen zich vaak onveilig als er veel fietsverkeer tussen de voetgangers door rijdt (CROW Ontwerpwijzer voetgangers 2023).

Tegelijkertijd is de fiets een belangrijk vervoermiddel voor mensen met een beperking of voor mensen die niet ver kunnen lopen. In de afweging die gemeenten maken, spelen dus ook belangen als bereikbaarheid van woningen en voorzieningen, de belangen van ondernemers en de bereikbaarheid mee. Dit leidt er in de praktijk toe dat gemeenten meestal zoeken naar oplossingen met tijdsvensters, uitzonderingen en goede alternatieve routes, in plaats van een algemeen verbod om te fietsen.

Juridische verankering

Fietsverboden in de openbare ruimte zijn verkeersmaatregelen die juridisch worden vastgelegd in een verkeersbesluit. In dat besluit staat welke straten of gebieden het betreft, op welke tijden er niet gefietst mag worden, voor welke groepen het geldt (alle fietsers, of met uitzonderingen) en waarom de maatregel nodig is.

Dit verkeersbesluit wordt in de praktijk zichtbaar gemaakt met verkeersborden en onderborden, bijvoorbeeld een voetgangersgebied met “fietsen verboden (11.00–18.00 uur)” en soms aanvullingen als “uitgezonderd ontheffinghouders”. Gemeenten kunnen in het besluit ook regelen dat mensen met een beperking, die een aangepaste fiets als mobiliteitshulpmiddel gebruiken, via een ontheffing toch door het gebied mogen fietsen. De combinatie van het verkeersbesluit en de juiste bebording vormt de juridische basis voor handhaving door politie en boa's.

Handhaving en uitvoering

De handhaving van fietsverboden wordt in de praktijk door een combinatie van politie en gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) uitgevoerd met aparte afspraken over verantwoordelijkheid en toezicht per gemeente. Boa's en de politie zijn regelmatig aanwezig in de betreffende gebieden om mensen aan de regels te herinneren te controleren en wanneer nodig een boete (een naheffingsaanslag) opleggen.

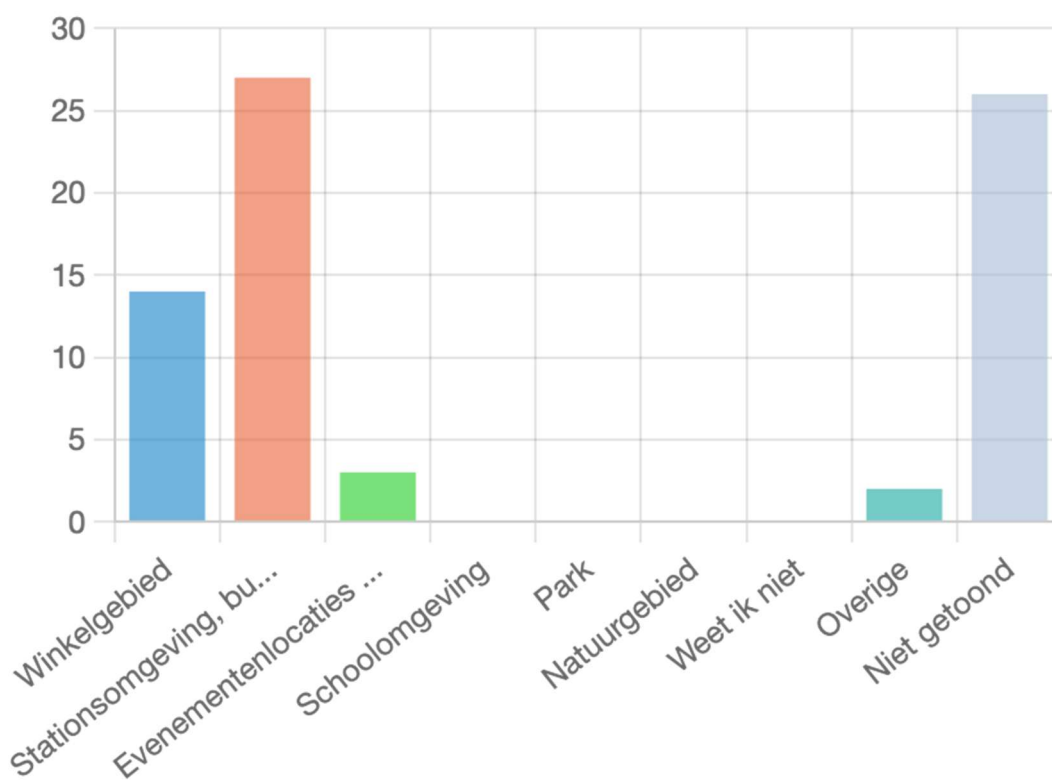
Naast directe verkeershandhaving besteden gemeenten veel aandacht aan de fysieke en visuele inrichting van het gebied. Duidelijke bebording, markeringen, paaltjes, brede trottoirs en logische oversteken helpen om het

gewenste gedrag te stimuleren. Aan de randen van gebieden met een fietsverbod worden vaak extra stallingsmogelijkheden gecreëerd, zodat fietsers een logisch alternatief hebben.

1.2 Gebieden met fietsparkeerverbod

Fietsparkeerverbod in gemeenten

In veel gemeenten zijn plekken aangewezen waar fietsen niet of slechts beperkt geparkeerd mogen worden, zoals te zien in figuur 1.3. De onderstaande figuur laat zien dat dit vooral speelt in drukke centrumgebieden, bij stations, op smalle trottoirs en bij entrees van winkels en publieke gebouwen. Gemeenten doen dit omdat verkeerd gestalde fietsen looproutes, nooduitgangen en routes voor hulpdiensten kunnen blokkeren en zo onveilige situaties veroorzaken. Ze beperken de toegankelijkheid voor mensen met kinderwagens, rolstoelen of rollators en zorgen op smalle stoepen voor veel hinder.



Figuur 1:4: Antwoorden op de vraag “In welke type gebieden geldt een fietsparkeerverbod?”

Typen fietsparkeerverboden en varianten

In de praktijk zijn verschillende varianten van fietsparkeerverboden te onderscheiden.

- Op sommige specifieke plekken geldt een **volledig parkeerverbod**, bijvoorbeeld direct voor de ingang van een station, winkels en andere openbaar toegankelijke gebouwen. Daar mogen fietsen niet worden neergezet en moeten gebruikers uitwijken naar aangewezen rekken of stallingen in de buurt.
- Daarnaast komen **tijdgebonden verboden** veel voor, zoals tijdens marktdagen op een plein waar de rest van de week wel geparkeerd mag worden, of tijdens grote evenementen en drukke avonduren rond uitgaansgebieden.
- Rond grote stations, drukke pleinen en binnenstadsstraten worden vaak **zones** ingesteld waar alleen in aangewezen rekken geparkeerd mag worden, of waar een maximale parkeerduur geldt om langdurig stallen en fietswrakken tegen te gaan.
- Soms maken gemeenten ook onderscheid naar **type gebruiker of fiets**, bijvoorbeeld door speciale plekken dicht bij de ingang te reserveren voor mensen met een beperking of medewerkers, of door striktere regels te hanteren voor deelfietsen en commerciële systemen om wildgroei te voorkomen.

Juridische basis en vastlegging

De juridische verankering van fietsparkeerverboden verloopt grotendeels via de algemene plaatselijke verordening en het omgevingsplan. Daarin wordt vastgelegd dat de gemeente gebieden kan aanwijzen waar fietsen niet of alleen onder voorwaarden mogen worden geplaatst, en dat zij bevoegd is om weesfietsen, fietswrakken en fout gestalde fietsen te verwijderen. Ook worden in deze regels de procedures rondom waarschuwing, verwijdering, opslag en teruggave vastgelegd. De concrete aanwijzing van gebieden met een parkeerverbod gebeurt meestal via een apart aanwijzingsbesluit van het college, bijvoorbeeld voor de omgeving van een station of een aantal straten in de binnenstad.

Handhaving en uitvoering

De handhaving van fietsparkeerverboden bestaat uit toezicht, communicatie en verwijdering van fietsen. Boa's en andere toezichthouders controleren regelmatig de aangewezen gebieden, spreken fietsers aan en leggen in eerste instantie vaak de nadruk op uitleg en waarschuwingen, zeker bij nieuwe regels. Fietsen die duidelijk fout zijn geplaatst, of te lang blijven staan, worden vaak eerst gelabeld met een waarschuwing waarop staat dat de fiets na een bepaalde termijn wordt verwijderd. Na het verstrijken van die termijn kan de fiets worden weggehaald en overgebracht naar een fietsdepot, waar de eigenaar deze onder bepaalde voorwaarden kan ophalen. Duidelijke borden, plattegronden en online informatie verwijzen ondertussen naar alternatieve stallingslocaties, zodat het gewenste gedrag ook in de praktijk kan gerealiseerd worden. Voor bijzondere situaties, zoals mensen met een beperking, wordt in de uitvoering vaak maatwerk geleverd door bijvoorbeeld speciale plekken dicht bij de ingang te reserveren of coulanter te zijn in de beoordeling van fout parkeren. Op deze manier proberen gemeenten overlast en onveiligheid op kwetsbare plekken te beperken, zonder de fietsbereikbaarheid van belangrijke bestemmingen te verliezen.

2. Doelgroepen voor een fietsontheffing

Een fietsverbod of een fietsparkeerverbod is een sturende maatregel. Van gebruikers van het verbodsgebied wordt verwacht dat zij hun gedrag aanpassen. In dit hoofdstuk gaan we in op voor welke groepen deze gedragsaanpassing niet werkbaar is.

2.1 Aanpassen, afhaken of overtreden

Het gedragseffect van een sturende maatregel valt grofweg uiteen in vier groepen, namelijk:

1. **past gedrag aan (ander tijdstip, route, vervoermiddel of bestemming)**, door om te fietsen, af te stappen, op een andere plek of moment te stallen of niet meer met de fiets te gaan;
2. **past gedrag niet aan**, door alsnog te fietsen en/of vrij te stallen in de verbodsgebieden;
3. **haakt af, geen zin**, door minder of helemaal niet naar het verbodsgebied te komen;
4. **haakt af, geen keuze** door minder of helemaal niet naar het verbodsgebied te komen.

De omvang van de eerste drie groepen hangt af van de duidelijkheid van wat wordt gevraagd, de extra moeite die wordt gevraagd (en daarmee ook de aanwezige alternatieven) en van de mate van handhaving. Een van de respondenten geeft bijvoorbeeld aan dat "fietsverboden [in het winkelgebied] worden vaak slecht nageleefd; bebording is soms onduidelijk; handhaving is wisselend en vaak beperkt".

2.2 Variaties in beperkingen en hulpvoertuigen

Soorten beperkingen

Mensen met een beperking zijn personen met (langdurige) lichamelijke, zintuiglijke, verstandelijke of geestelijke beperkingen die hun volledige deelname aan de samenleving kunnen belemmeren, wat niet alleen door hun beperking zelf komt, maar ook door de barrières die de samenleving opwerpt, zoals trappen en obstakels in de

openbare ruimte. Er zijn grote verschillen in de soorten en gradaties van beperkingen, en deze groep is divers, waarbij sommige mensen meer ondersteuning nodig hebben dan anderen.

De doelgroep voor een fietsontheffing bestaat in de praktijk uit mensen met een beperking waardoor lopen of lang staan lastig is, zeker met (zware) spullen. Het gaat hierbij om mensen met:

- lichamelijke beperkingen aan benen, rug of evenwicht, waardoor lopen over langere afstanden moeilijk of pijnlijk is;
- chronische aandoeningen (zoals hart- of longaandoeningen, reuma of neurologische aandoeningen) waarbij iedere extra loopafstand zwaar weegt;
- tijdelijke beperkingen na een operatie of blessure, waarbij iemand gedurende enkele weken of maanden sterk in mobiliteit is beperkt;
- combinaties van ouderdom en afnemende conditie of balans, waardoor zelfstandig lopend verplaatsen in drukke of uitgestrekte gebieden niet realistisch is.

Voor deze mensen is de fiets, en vaak juist een aangepaste fiets, geen recreatief voertuig maar een mobiliteitshulpmiddel, vergelijkbaar met een rollator of scootmobiel. Een fiets(parkeer)verbod beperkt dan direct hun zelfstandigheid. Zonder ontheffingsmogelijkheid bestaat het risico dat deze groepen feitelijk worden uitgesloten van dagelijkse voorzieningen en sociale activiteiten.

Omvang doelgroep

Het precieze aantal mensen voor wie dit geldt is niet bekend. Daarnaast zal lang niet iedereen die in theorie in de doelgroep valt, daadwerkelijk een ontheffing aanvragen. Het aantal aanvragen hangt af van de aard en omvang van fiets(parkeer)verbodsgebieden, van het lokale fietsgebruik en van de toekenningsvoorwaarden voor een fietsontheffing.

In Nederland hebben ongeveer 268.000 mensen een gehandicaptenparkeerkaart (GPK)¹, waar personen recht op hebben als hij of zij (langer dan 6 maanden) zelfstandig niet meer dan 100 meter kan lopen met hulpmiddelen. Dit is circa 1,5 procent van de Nederlanders. Meerdere respondenten hebben aangegeven dat de doelgroep voor fietsontheffingen waarschijnlijk breder is dan die van de GPK. Lang niet iedereen met een mobiliteitsbeperking heeft een auto of maakt hier gebruik van.

Volgens schatting van het RIVM heeft circa 11% van de Nederlanders een mobiliteitsbeperking (conform Handreiking fietsparkeren en inclusie (CROW, 2026)). Tot en met 2018 heeft het CBS verzameld hoeveel procent Nederlanders van 12 jaar en ouder gebruik maakt van een hulpmiddel om zich voort te bewegen, zoals een stok, kruk, looprek, rollator, rolstoel of scootmobiel. In 2018 en de jaren daarvoor lag dit percentage rond de 6 procent². Meer recente cijfers uit 2025, eveneens van het CBS, laten zien dat circa 8 procent³ van de Nederlanders van 12 jaar en ouder een beperking in bewegen ervaart. Dit zijn mensen die niet, of met grote moeite:

- een voorwerp van 5 kilo, bijv. een volle boodschappentas 10 meter kunnen dragen en/of;
- rechtop staand kunnen bukken en iets van de grond oppakken en/of;
- 400 meter aan een stuk kunnen lopen zonder stil te staan (zo nodig met stok).

De groep mensen met een mobiliteitsbeperking is dus een factor 4 tot 7 hoger dan de groep mensen met een actieve gehandicaptenparkeerkaart in Nederland.

Daadwerkelijke behoefte fietsontheffingen

Tegelijkertijd zal lang niet iedereen die in theorie in de doelgroep valt, daadwerkelijk een ontheffing aanvragen. Het aantal aanvragen hangt af van de aard en omvang van fiets(parkeer)verbodsgebieden, van het lokale fietsgebruik en van de toekenningsvoorwaarden voor een fietsontheffing.

¹ Dit aantal is gebaseerd op berichtgeving door het programma Kassa begin 2026. Een eerdere bron, gemeente Amsterdam, 2020, gaf het aantal van 285.000 actieve GPK's aan.

² CBS Statline, Gezondheid en zorggebruik; persoonskenmerken, 2014-2021, zie <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83005NED/table>

³ CBS Statline, Gezondheid en zorggebruik; persoonskenmerken, 2014-2025, zie <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85454NED/table>

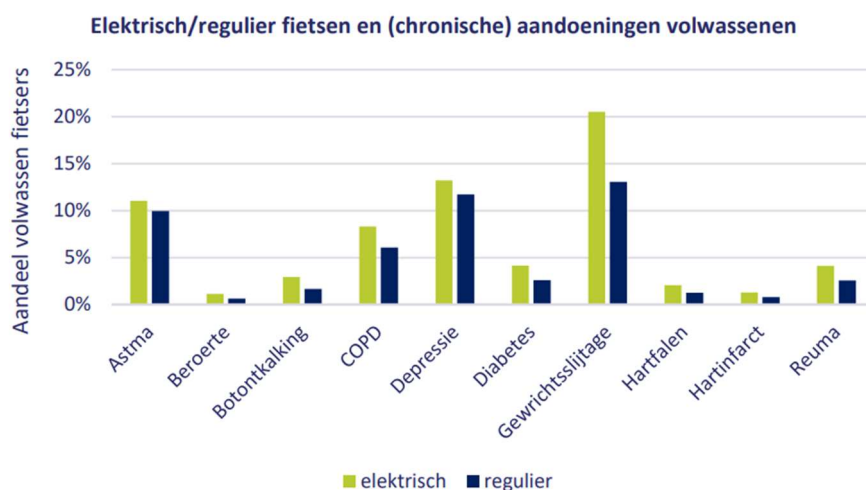
Op dit moment biedt gemeente Groningen het beste inzicht voor de potentiële behoefte aan fietsontheffingen. Met minder dan 3.000 uitgegeven fietsontheffingen, heeft circa 1 tot 1,5 procent van de inwoners een fietsontheffing (afhankelijk van of je de gehele gemeente of alleen stad Groningen meetelt). Groningen heeft een groot centrumgebied waar stallen en fietsen verboden is en een hoog gemiddeld fietsgebruik (ook ten opzichte van andere zeer sterk stedelijke gebieden). De fietsontheffing kan op dit moment zonder kosten en zonder medische bewijslast worden aangevraagd en is redelijk bekend onder de doelgroep.

Soorten voertuigen

Er zijn verschillende soorten aangepaste fietsen die extra stabiliteit en ondersteuning bieden en daardoor als mobiliteitshulpmiddel worden gebruikt. De drie voornaamste categorieën zijn:

- aangepaste fietsen met meer dan twee wielen, zoals driewielfietsen, vierwiel fietsen en duo-fietsen voor meer stabiliteit;
- handbikes, speciale tandems en rolstoelfietsen, voor mensen met een beperking die te weinig kracht of controle in hun benen hebben om te kunnen fietsen;
- gewone of elektrische fietsen met een laag instap, trapondersteuning of andere aanpassingen die vaak niet direct zichtbaar zijn.

In deze verschillende typen aangepaste fietsen is er voor veel mensen met een beperking een passende oplossing te vinden. Zo blijft fietsen mogelijk als dagelijks vervoermiddel, maar ook als manier om in beweging te blijven, zelfstandig op pad te gaan en te blijven deelnemen aan het maatschappelijk leven. Naar schatting zijn er in Nederland rond 100.000 aangepaste fietsen (Handreiking fietsparkeren en inclusie, CROW, 2026).



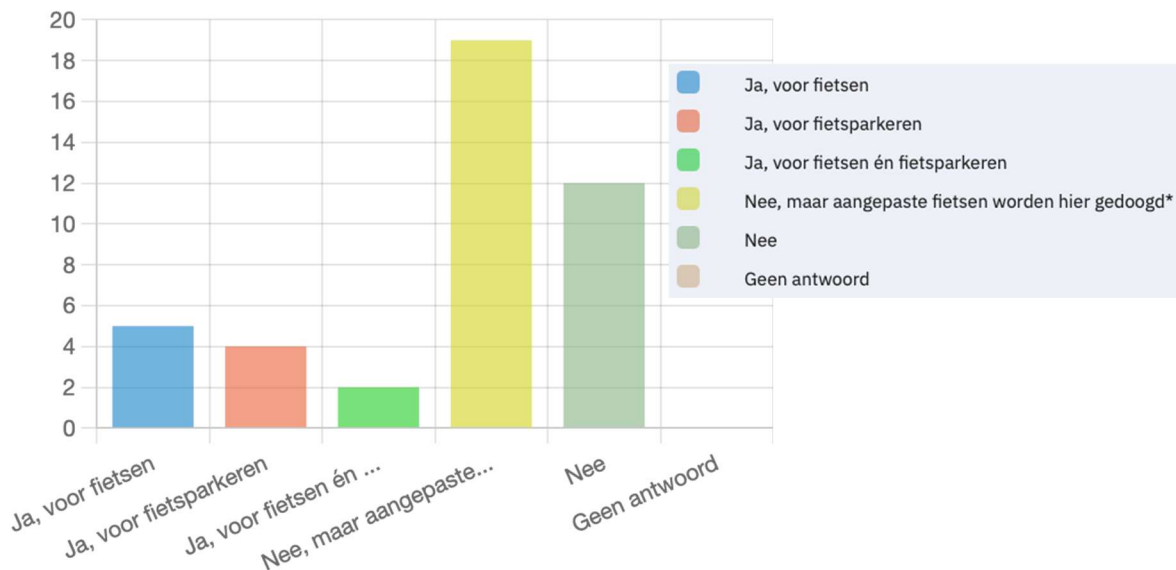
Figuur 2:1: Prevalentie van (chronische) aandoeningen onder volwassen elektrische en reguliere fietsers (bron: SWOV, 2025)

Mensen met chronische aandoeningen kiezen mogelijk vaker voor een elektrische fiets dan een reguliere fiets. De Lifelines cohortstudie van 2014 tot 2023 (SWOV, 2025) laat zien dat veel chronische aandoeningen vaker voorkwamen bij respondenten die gebruikmaakten van de elektrische fiets, in vergelijking met respondenten die gebruikmaakten van de reguliere fiets.

3. Fietsontheffingen

3.1 Aantal gemeenten met een fietsontheffing

Een fietsontheffing maakt het mogelijk om te fietsen en/of fietsparkeren in een gebied wanneer dit voor anderen verboden is. Van de deelnemende gemeenten met een fietsverbod of fietsparkeer-verbod, heeft circa een kwart een ontheffingsregeling, zoals hieronder te zien in figuur 3.1.



Figuur 3:1 Antwoorden op de vraag “Biedt uw gemeente ontheffingen voor het fietsverbod en/of fietsparkeerverbod in deze gebieden?”

Uitzonderingen, gedoogbeleid en maatwerk

Sommige gemeenten hebben geen ontheffingsregeling, maar maken op basis van een algemene vrijstelling of maatwerk uitzonderingen op fietsverboden. Bijna de helft van de deelnemende gemeenten, gaf aan dat aangepaste fietsen wel worden gedoogd in de verbodsgebieden (zie figuur 3.1). In deze gemeenten is afgesproken met de handhavers dat fietsen die duidelijk herkenbaar zijn als aangepaste fiets niet worden verwijderd zo lang deze fietsen niet onveilig of hinderlijk gestald staan. Dit is in sommige gevallen als standaard uitzondering vastgelegd, maar soms ook uitsluitend een informele afspraak.

Daarnaast kan een college voor specifieke gevallen altijd besluiten af te wijken van een fiets(parkeer)-verbod. Dan is geen sprake van een algemene regeling, maar wordt voor één persoon of bedrijf een uitzondering gemaakt op basis van maatwerk.

3.2 Fietsontheffingsregelingen

Gemeentelijke fietsontheffingsregelingen zijn verschillend ingericht. Hieronder een overzicht van de belangrijkste varianten en voorwaarden die we in deze verkenning zijn tegengekomen.

Type regelingen

Gemeenten hanteren drie hoofdvormen:

1. **Ontheffing fietsparkeerverbod** (bijvoorbeeld Groningen, Zwolle, Almere, Nijmegen): Je mag je (aangepaste) fiets langer of in gebieden met fietsparkeerverbod neerzetten zonder dat deze wordt verwijderd. Vaak met een sticker op de fiets.
2. **Ontheffing fietsverbod** (bijvoorbeeld Amersfoort, Kampen, Maashorst, Lansingerland, Oss, Alkmaar): Je mag fietsen in voetgangerszones waar dit normaal verboden is.
3. **Algemene vrijstelling voor gehandicaptenvoertuigen** (bijvoorbeeld in Apeldoorn en Hilversum): bepaalde soorten aangepaste fietsen en gehandicaptenvoertuigen zijn standaard (rijdend en stilstaand) toegestaan op trottoirs en in voetgangersgebieden. Sommige gemeenten hebben geen algemene ontheffingsregeling maar bieden wel maatwerkoplossingen (bijvoorbeeld Haarlem en Enschede) en/of aangepaste stallingsplekken (Utrecht).

Aanvraagvoorwaarden

Om in aanmerking te komen voor een fietsontheffing geldt één of meerdere van de volgende eisen:

- **Medische onderbouwing:** medische verklaring van huisarts/specialist (bijvoorbeeld in Maashorst, Lansingerland en Oss) óf een bestaande indicatie zoals Wmo-hulpmiddel, Wmo-pas of een gehandicaptenparkeerkaart⁴, of door een eigen verklaring dat de ontheffing nodig is (bijvoorbeeld Groningen).
- **Inwonerschap:** de aanvrager moet vaak inwoner zijn van de betreffende gemeente (bijvoorbeeld in Nijmegen en Ede).
- **Type voertuig:** de regelingen richten zich op mensen met een blijvende loopbeperking die gebruikmaken van aangepaste fietsen, zoals driewielfietsen, vierwielfietsen, duofietsen, rolstoelfietsen, handbikes en loopfietsen. Scooters, bromfietsen en soms ook snorfietsen vallen vaak uitdrukkelijk buiten de regeling. Gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen, zoals scootmobielen, zijn (onder voorwaarden) standaard vrijgesteld.

Gebruik

Voor het gebruik van fietsontheffingen gelden, afhankelijk van de invulling per gemeente, de volgende voorwaarden:

- De fiets wordt zodanig neergezet of gestald dat geen hinder of gevaar ontstaat; bij overlast kan handhaving optreden.
- De snelheid wordt aangepast aan de omgeving; stapvoets fietsen is toegestaan en gevaarlijk of overlastgevend inhaalgedrag is niet toegestaan.
- Stalling in de directe omgeving van de bestemming is toegestaan.
- De vrije doorgang voor voetgangers en voor nood- en hulpdiensten blijft vrij; geleidelijnen en gidslijnen blijven vrij.
- Idealiter wordt de fiets buiten de doorgaande route gestald, bijvoorbeeld in een nis/hoek of nabij een object in de openbare ruimte (zoals een bankje of bloembak).

Geldigheid en kosten

In sommige gemeenten heeft een fietsontheffing een beperkte geldigheid en/of is sprake van kosten.

- **Geldigheidsduur:** varieert van 1 jaar (Maashorst), 3 jaar (Amersfoort), 5 jaar (Kampen, Alkmaar, Lansingerland) tot onbepaalde tijd (Ede).

⁴ Met een gehandicaptenparkeerkaart mag je, volgens de lokale regels, parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen in heel Nederland en in de meeste Europese landen. Ook geeft deze kaart soms toegang tot voordelen bij culturele en recreatieve activiteiten, aangepaste documenten en speciale toegankelijke plaatsen. Je vraagt de kaart aan bij de gemeente en een arts beoordeelt of je een blijvende loopbeperking hebt en aan de voorwaarden voldoet. Per 2028 wordt dit gekoppeld aan de European Disability Card (EDC).

- **Kosten:** meestal gratis (Groningen, Zwolle, Almere, Maashorst, Utrecht). Enkele gemeenten rekenen jaarlijkse leges van €7 tot €12.

Herkenbaarheid hulpijtsen

Om gebruik te maken van de ontheffingen en voorzieningen voor hulpijtsen is herkenbaarheid noodzakelijk. Hiervoor kan gewerkt worden met een sticker of label. Hierbij is belangrijk dat de sticker herkenbaar is en zichtbaar voor handhavers en andere weggebruikers.



Figuur 3.2: Stickers voor aangepaste fietsen - ontwikkeld en uitgegeven door de Fietzersbond

<https://www.fietzersbond.nl/nieuws/fietzersbond-en-iedereen-mobiel-introduceren-stickers-voor-aangepaste-fietsen/>



Figuur 3.3 Fietssticker hulpijts - gemeente Groningen
<https://gemeente.groningen.nl/>



Figuur 3.4: Voorbeeldontwerp van een ontheffingssticker voor hulpijtsen met icoon hulpijts en jaaraanduiding (CROW, Handreiking fietsparkeren en inclusie)

Handhaving

De herkenbaarheid van hulpijtsen is essentieel voor een effectieve en rechtvaardige handhaving. In verbodsgebieden, zoals voetgangerszones of binnensteden, geeft de sticker aan dat de houder een ontheffing heeft. Voor het fietsen en fietsparkeren in verbodsgebieden gelden wel enkele restricties, zoals het alleen fietsen waar voldoende ruimte blijft voor voetgangers en het hanteren van een aangepaste, lage snelheid. Hiervoor moet de fiets wel duidelijk herkenbaar zijn als hulpmiddel bijvoorbeeld door een ontheffingssticker. Handhavers moeten geïnstrueerd worden om herkenbare hulpijtsen met sticker niet te verwijderen. In de meeste steden worden herkenbare aangepaste en hulpijtsen gedoogd en niet verwijderd. Alleen bij hinderlijk of onveilig gedrag, zoals het blokkeren van doorgangen of te snel rijden in voetgangersgebieden, treden handhavers op en spreken de gebruiker aan.

3.3 Aanvraagproces en communicatie

De aanvraagprocedure en toekenningsvoorwaarden voor een ontheffing kunnen per gemeente verschillen. Gemeenten kunnen zelf de keuze maken wie de vergunning aan mag vragen en welke voorwaarden gelden voor toekenning. In de praktijk zien we twee varianten in de toekenningsvoorwaarden:

- laagdrempelige aanvraagprocedure (voorbeeld gemeente Groningen): inwoners kunnen een sticker aanvragen, met als voorwaarde dat zij een fiets als hulpmiddel gebruiken, soms alleen voor aangepaste fietsen.
- restrictieve aanvraagprocedure: een procedure vergelijkbaar met die voor de GPK (gehandicaptenparkeerkaart) kan worden toegepast, waarbij een medische beoordeling/keuring onderdeel is van de aanvraag voor een fietsontheffing. Vanuit inclusiviteit wordt de procedure zo laagdrempelig mogelijk ingericht; bij verwachte onterechte aanvragen en misbruik kan een aantoonbare medische oorzaak als extra eis worden gesteld.

Het aanvraagproces voor een fietsontheffing bevat over het algemeen de volgende stappen:

1. **Aanvraag indienen:** vaak via een digitaal formulier op de gemeentelijke website, soms via e-mail (Oss, Almere) of via het Wmo-loket / balie Inkomen en Zorg (Zwolle, Tilburg, Kampen) of soms zelfs schriftelijk per post of telefonisch.
2. **Aanleveren van bewijsstukken:** bijvoorbeeld een medische verklaring van huisarts of specialist, een kopie van een gehandicaptenparkeerkaart, Wmo-beschikking of Wmo-pas, of een korte toelichting op je beperking en afhankelijkheid van de fiets.
3. **Beoordeling door de gemeente:** Sommige gemeenten zijn laagdrempelig en vragen weinig bewijs (zoals Groningen), andere hanteren een striktere medische onderbouwing of toetsing.
4. **Toekenning en uitgifte:** je ontvangt een sticker, schildje of pasje dat zichtbaar aan de fiets wordt bevestigd. Soms krijg je daarnaast een schriftelijke ontheffing (brief) die je op verzoek moet kunnen tonen.
5. **Verlenging of herbeoordeling:** bij een beperkte geldigheidsduur moet je de ontheffing tijdig verlengen; soms zijn hier opnieuw kosten aan verbonden.

Communicatie met inwoners

Gemeenten communiceren op dit moment op de volgende manieren over de mogelijkheden voor een fietsontheffing:

- Heldere online informatie: Sommige gemeenten beschrijven de regeling duidelijk op hun website, met voorwaarden, formulier en contactgegevens (onder andere Groningen, Zwolle, Almere, Nijmegen, Kampen, Maashorst, Lansingerland, Oss, Alkmaar, Ede).
- Beperkt vindbare of impliciete regelingen: In enkele gemeenten (zoals Tilburg) is de regeling minder goed vindbaar en moet via Wmo-loket of helpdesk nagevraagd worden.
- Geen specifieke regeling, maar wel toelichting: Haarlem geeft aan dat er geen aparte ontheffing nodig is omdat er altijd legale parkeerplekken zijn; Apeldoorn en Hilversum leggen uit dat bepaalde voertuigen standaard mogen blijven staan of rijden.
- Samenwerking met belangenorganisaties: Voorbeelden zijn Zwolle (samen met Toegankelijk Zwolle) en andere gemeenten die beleid afstemmen met cliëntenraden of lokale belangenorganisaties.

Voor inwoners is het belangrijk om te weten welke regelingen en mogelijkheden er zijn om deze als nodig te kunnen gebruiken. Bij vragen kunnen mensen contact op nemen met het Wmo-loket, parkeerbedrijf of klantcontactcentrum om te voorkomen dat hulpmiddelen verwijderd worden of mensen met een beperking onnodig om moeten lopen.

3.4 Landelijke of regionale initiatieven

Voor fiets(parkeer)ontheffingen bestaat op dit moment geen landelijk uniform kader. Over regelingen wordt lokaal (op gemeenteniveau) besloten en deze worden lokaal vormgegeven.

Gehandicaptenvoertuig in principe vrijgesteld van fiets(parkeer)verbod

Met gehandicaptenvoertuigen met motor, zoals een scootmobiel, mag men overal rijden en parkeren, ook als hier een fiets(parkeer)verbod geldt⁵. Deze uitzondering is voertuiggebonden, dus het rijden en parkeren mag ook als diegene geen lichamelijke beperking heeft. Een elektrische fiets met trapondersteuning valt op dit moment niet onder een gehandicaptenvoertuig met motor.

Landelijk initiatief Fietzersbond

De Fietzersbond is een landelijk initiatief gestart met gratis stickers voor mensen met een beperking. Deze stickers geven geen recht op een stallingsplek, maar zijn bedoeld om bewustwording te creëren (figuur 3.2, pagina 16).

Landelijke ontheffing voor motorvoertuigen

Sinds kort is het voor motorvoertuigen mogelijk om een landelijke ontheffing in te regelen. Ontheffingen voor milieuzones die per 1 januari 2026 door ondernemers worden aangevraagd zijn landelijk geldig. Tot op heden moesten ondernemers per gemeente een aparte ontheffing aanvragen. De landelijke ontheffing is aan te vragen bij de RDW. Dit is het gevolg van inzet om het ontheffingen-beleid van gemeenten verder te harmoniseren.

European Disability Card (EDC)

De European Disability Card (EDC) is een Europese kaart die bedoeld is om in deelnemende landen eenvoudiger aan te tonen dat iemand een erkende beperking heeft, zodat de kaarthouder bij bepaalde aanbieders (bijvoorbeeld in cultuur, sport en recreatie) toegang kan krijgen tot voorzieningen of kortingen. De concrete voordelen en toepassingsregels verschillen per land en per organisatie. In Nederland is er momenteel nog geen breed inzetbare, officiële kaart die burgers al kunnen aanvragen en gebruiken. Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is verantwoordelijk voor de invoering van de EDC. Deze invoering loopt momenteel gelijk met de invoering van de EU-gehandicaptenparkeerkaart, welke beide naar verwachting vanaf juni 2028 zijn aan te vragen⁶.

Invalidenkaart

Naast deze (toekomstige) Europese kaart bestaat in Nederland ook de Invalidenkaart. Dit is een particulier initiatief en daarmee geen overheidsdocument en geen identiteitsbewijs. De kaart functioneert vooral als communicatiemiddel: de houder kan ermee op een laagdrempelige manier uitleggen dat er sprake is van een beperking en dat bepaalde ondersteuning of begrip wenselijk kan zijn (bijvoorbeeld extra tijd of hulp). Belangrijk is dat de Invalidenkaart geen wettelijke aanspraken creëert op korting, voorrang of toegang; eventuele tegemoetkomingen zijn afhankelijk van het beleid en de bereidheid van de betreffende aanbieder.

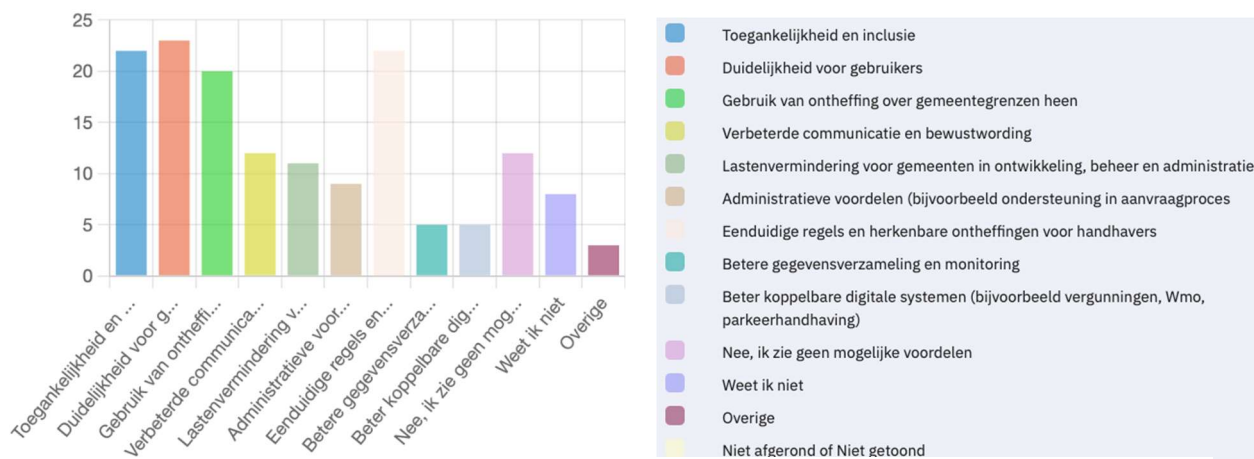
3.5 Voor- en nadelen van een landelijke of regionale aanpak

Deelnemende gemeenten aan het vragenlijstonderzoek hebben zowel voordelen als nadelen van een landelijke of regionale aanpak voor fietsontheffingen meegegeven.

Figuur 3.2 laat zien dat een landelijke regeling volgens sommige deelnemende gemeenten duidelijkheid en rechtsgelijkheid biedt: overal gelden dezelfde regels voor gebruikers met aangepaste fietsen. Wettelijke verankering verlaagt de drempel om dit in te voeren. Ook is genoemd dat de juridische borging en werkprocessen vaak nog onvoldoende uitgewerkt zijn. Een landelijke aanpak kan daarbij helpen.

⁵ Hiervoor gelden wel voorwaarden ten aanzien van snelheid en veiligheid. Zie [Rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl).

⁶ Conform [Rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl), geraadpleegd in februari 2026: "Op 5 juni 2027 moeten alle Europese lidstaten hun wet- en regelgeving hebben aangepast. Op 5 juni 2028 moeten mensen met een beperking de kaart kunnen aanvragen."



Figuur 3.2: Antwoorden op de vraag: “Ziet u voordelen voor een landelijke of regionale aanpak voor fiets(parkeer)ontheffingen, en zo ja, welke?”

Ongeveer de helft van de deelnemende gemeenten zag, naast voordelen, ook nadelen van een landelijke of regionale aanpak. In veel (kleinere) gemeenten is nauwelijks sprake van overlast of klachten, waardoor men zich zorgen maakt dat een formeel systeem vooral extra regeldruk, administratie en kosten oplevert zonder lokaal probleem dat daarmee in verhouding staat. Het huidige gedoogbeleid met informeel maatwerk werkt volgens gemeenten vaak prima. Een andere zorg is dat een aanvraagplicht juist een drempel kan vormen voor mensen met een beperking in plaats van hen te helpen. Een andere genoemde zorg is dat landelijke regels te weinig ruimte voor lokaal maatwerk houden, terwijl contexten sterk verschillen (bijvoorbeeld stedelijk versus dorps). Een grotere gemeente noemt in de toelichting dat zij zich zorgen maken over onterechte aanvragen en misbruik van een ontheffings-regeling. Verder is genoemd dat sommige varianten van ontheffingen veel capaciteit en handhavingstijd vragen. Ook is genoemd dat gemeenten vaak niet het juiste of voldoende personeel hebben voor de toetsing van voorwaarden.

Gemeenten zonder ontheffingenbeleid

Vanuit gemeenten die nog geen ontheffingenbeleid hebben, lijkt beperkt animo voor een landelijk ontheffingenbeleid: veel gemeenten gedogen en ervaren nauwelijks klachten of handavingsproblemen. Een landelijk ontheffingssysteem kan gebruikers zekerheid en eenvoud bieden (overal met gerust hart parkeren) en kan helpen om voorzieningen zoals fiets-gehandicapten-parkeerplaatsen juridisch te verankeren. Tegelijkertijd worden de nadelen dominant genoemd: extra administratie, kosten, doorlooptijd, een aanvraagdrempel voor mensen met een beperking, risico op complexiteit en onduidelijkheid voor andere gebruikers, en extra druk op handhaving. Ook bestaat spanning tussen uniformiteit en noodzakelijk lokaal maatwerk (waar, wanneer en onder welke voorwaarden een vrijstelling geldt). De voorkeur van deze gemeenten gaat daarom uit naar een heldere landelijke communicatie/grondnormen (inclusief standaard bescherming van de doelgroep in wetgeving), of een landelijk kader met lokale invulling.

Gemeenten met ontheffingenbeleid

Gemeenten met een fietsontheffingenbeleid geven aan dat een landelijk fietsontheffingenbeleid vooral moet balanceren tussen uniformiteit en lokaal maatwerk. Een belangrijk praktisch aandachtspunt is hoe een ontheffing zichtbaar en controleerbaar wordt gemaakt. Een kaart aan de fiets is diefstalgevoelig, maar een sticker kan hierbij helpen. Tegelijkertijd leeft de wens dat gemeenten ruimte houden om soepeler of juist strenger te zijn dan een landelijke norm, bijvoorbeeld zoals in Groningen, waar toegankelijkheid voor een bredere groep (ook mensen die minder goed ter been zijn) centraal staat en controle minimaal is. Een standaard landelijke regeling kan dan knellen omdat maatwerk niet mogelijk is. Een mogelijke richting is daarom een landelijk basisniveau (minimum-kader), met expliciete ruimte voor gemeenten om een eigen, ambitieuzere variant te voeren. Daarnaast laat Apeldoorn zien dat een informele aanpak kan werken, waarbij pas bij (dreigende) overlast wordt opgeschaald naar een formele procedure. Tot slot worden kosten voor de aanvrager als risico genoemd.

4. Procesanalyse

De huidige praktijk van fietsontheffingen hebben we geanalyseerd door gedetailleerde processchema's op te stellen voor verschillende ontheffingsvarianten. Deze processchema's bevatten een chronologisch overzicht van het proces (de klantreis) vanaf het instellen van het verbodsgebied tot aanvraag van een ontheffing en het gebruik van de ontheffing in de praktijk. Deze methode helpt bij het identificeren van verschillende stappen, rollen en taken en concrete voor- en nadelen in het proces voor betrokkenen. Deze processchema's staan in bijlage 2.

4.1 Toelichting methode

Het processchema beschrijft de opeenvolgende processtappen die samenhangen met het aanvragen en verkrijgen van een ontheffing, dan wel het vallen onder gedoogbeleid. Deze stappen zijn in de inventarisatiefase opgehaald door middel van bovengenoemde enquête en deskresearch. De processtappen zijn chronologisch geordend en uitgesplitst naar actor. Daarbij wordt expliciet onderscheid gemaakt tussen het gebruikersperspectief (de persoon die een ontheffing wil aanvragen) en het gemeentelijke perspectief, waarbij zichtbaar is welke handelingen voor de gebruiker waarneembaar zijn en welke 'achter de schermen' plaatsvinden.

De processchema's starten bij het vaststellen van de regeling. Nadat de regeling in werking is getreden en bebording en/of infrastructuur hierop is aangepast, komt de gebruiker in aanraking met het fiets(parkeer)verbod. Op dat moment zijn er meerdere mogelijke reacties: gedrag aanpassen, gedrag niet aanpassen, afhaken (geen zin) of afhaken (geen keuze).

Wanneer de gebruiker in aanmerking komt voor een ontheffing of gedoogbeleid, wordt de gekozen reactie mede beïnvloed door (1) de vindbaarheid van informatie hierover, (2) de beschikbaarheid van alternatieven (bijvoorbeeld een andere route, een ander tijdstip of andere stallingsopties) en (3) de handhavingspraktijk.

Met name de laatste categorie ("geen keuze") is in proceszin een belangrijk signaal: hier ontstaat het risico dat de maatregel niet alleen stuurt, maar ook tot uitsluiting kan leiden.

4.2 Toelichting varianten

De schema's onderscheiden in de praktijk twee hoofdvormen waarop gemeenten omgaan met de behoefte aan uitzonderingen:

1. Route zonder formele ontheffing (met gedogen/maatwerk)

- De gebruiker zoekt (eventueel) uit wat de mogelijkheden zijn en maakt vervolgens binnen de grenzen van het verbod gebruik van de ruimte die er in de praktijk is (bijvoorbeeld door afspraken met handhaving).
- Kenmerkend in deze route is dat er geen formele registratie is; de uitvoerbaarheid berust op instructies en afspraken bij toezicht en handhaving.
- De schema's laten zien dat het functioneren van deze route vooral afhangt van de consistentie in uitvoering: herkenning op straat en eenduidig optreden bij hinder/gevaar versus het laten passeren binnen de afspraken.

2. Route met formele ontheffing

- De processtappen zijn vergelijkbaar opgebouwd: aanvraag, bewijs/onderbouwing, beoordeling, toekenning/uitgifte, gebruik onder voorwaarden, (eventueel) verlengen/herbeoordelen.
- Gemeenten geven in de praktijk op uiteenlopende manieren invulling aan dit proces:
- Het beleid varieert op een spectrum van laagdrempelig (gericht op snelle toegang en beperkte drempels) tot restrictief (met zwaardere voorwaarden, meer bewijslast en/of langere doorloop-tijden) voor de gebruiker.
- Ook de wijze waarop een ontheffing vervolgens "werkbaar" wordt gemaakt, bijvoorbeeld in communicatie, registratie/controle, geldigheidsduur en de aansluiting op handhaving, verschilt per gemeente.

4.3 Bevindingen procesanalyse

In beide routes zijn herkenbaarheid en communicatie belangrijke onderdelen die de ervaring van het beleid/proces in de uitvoering voor betrokken stakeholder mede bepalen. In de schema's is dit expliciet gekoppeld aan de

mogelijkheid voor handhavers om onderscheid te maken tussen fietsen die binnen een afspraak/ontheffing vallen en situaties waarin optreden nodig is.

Deze procesanalyse laat zien dat de werking van fietsontheffingen (of alternatieven zoals gedogen/maatwerk) niet te herleiden is tot één beleidskeuze, maar tot een keten van stappen: duidelijke communicatie aan de voorkant, een werkbaar aanvraag- en uitgifteproces waar van toepassing, en een uitvoeringspraktijk waarin herkenbaarheid en handhavingsinstructies consistent op elkaar aansluiten. Deze keten bepaalt in sterke mate of de maatregel in de praktijk leidt tot gewenst gedrag (sturen) én tot voorspelbaarheid en toegankelijkheid voor gebruikers.

5. Mogelijkheden eenduidige aanpak

5.1 Inzet op lokaal en landelijk niveau

De doelstelling uit de werkagenda VN-verdrag handicap om er landelijk voor te zorgen dat mensen ondanks een eventuele beperking volwaardig mee kunnen doen in gebieden met een fiets(parkeer)verbod, vraagt om inzet op landelijk en lokaal niveau. Lokale inzet door gemeenten is in de basis al nodig omdat de regels voor een fiets(parkeer)verbod lokaal zijn bepaald en de handhaving op de Wegenverkeerswet en APV lokaal gebeurt. Op landelijk niveau is inzet nodig om eenduidigheid van fietsontheffingen te bevorderen.

Een meer eenduidige aanpak voor fietsontheffingen is grofweg op twee manieren te bereiken: door landelijke wetgeving en uitvoeringsorganisaties in te zetten, of door een landelijke richtlijn op te stellen waar lokaal (door gemeenten) invulling aan gegeven kan worden. We hebben daarin meerdere varianten besproken en daarbij gelet op belangen voor de doelgroep, wensen van gemeenten en andere overheden, haalbaarheid en aansluiting op huidige praktijk.

De varianten in de aanpak van fietsontheffingen die we tijdens deze inventarisatie hebben besproken:

- Geen landelijke standaard, alleen aandacht genereren en vrije invulling ontheffingen – risico op onduidelijkheid, risico op beperkte toegankelijkheid voor doelgroep groot, om concurrentie tussen gemeenten te voorkomen is een gezamenlijke aanpak gewenst
- één landelijke standaard ontheffingen – naar verwachting zijn er te veel verschillen in wensen tussen gemeenten om draagvlak te krijgen voor één landelijke standaard zonder variatie
- landelijke standaard voor ontheffingen met 2 varianten (met en zonder toets medische indicatie) – hierbij minimale verschillen tussen gemeenten, wel nadenken over hoe duidelijk maken verschillen en hoe omgaan met intergemeentelijk verkeer
- landelijke regeling met gelijke landelijke toekenningsvoorwaarden, lokale gebruiksvoorwaarden (het GPK model) – bij één landelijke lijn voor toekenningsvoorwaarden kom je uit op hogere eisen dan als je variatie in toekenningsvoorwaarden toestaat. Varianten in toekenningsvoorwaarden zijn daarom wel wenselijk. Ook moet bekeken worden onder welke wet de ministeriële regeling kan vallen en of hiervoor wettelijke aanpassing nodig is.

Verdere sub-varianten:

- Sticker met uniek kenmerk en QR-code – duurder, maar biedt bescherming tegen misbruik doordat men kan controleren op geldigheid en doordat vervalsing minder eenvoudig is. Idealiter is deze QR-code universeel scanbaar en gekoppeld aan de lokale registratie, zodat de geldigheid ook in andere gemeenten kan worden gecontroleerd. Voor een controle op persoonsgegevens zal een koppeling tussen gemeentelijke handhavingssystemen nodig zijn. Een sticker blijft waarschijnlijk veel langer zitten dan hij geldig is.
- Sticker zonder uniek kenmerk en QR-code – goedkoper, maar biedt beperkte beveiliging tegen misbruik (eenvoudig na te maken), voor een aantal gemeenten is dit onbespreekbaar. Enige beveiliging kan nog door een algemene geldigheid (bijvoorbeeld tot 2029) op de sticker te zetten, maar dit geeft een uitdaging bij verlenging van de ontheffingen, doordat deze dan allemaal gelijktijdig verlengd moeten worden.
- Twee soorten stickers (met en zonder uniek kenmerk en QR-code) – maakt gebruik in andere gemeenten onmogelijk als op andere manier wordt getoetst.

- Lokale registratie ontheffingshouders – in lijn met huidige werkwijze voor ontheffingen en vergunningen
- Regionale registratie ontheffingshouders – kan in regio's waar veel intergemeentelijk fietsverkeer is meerwaarde bieden, maar vraagt om actie van in totaal meer partijen dan lokaal (naast gemeenten ook regio's/provincies). Heeft geen meerwaarde t.o.v. landelijke registratie.
- Landelijke registratie ontheffingshouders – dit kan door een landelijk loket in te richten voor fietsontheffingen, bijvoorbeeld door het CIBG (uitvoeringsorganisatie ministerie van VWS en het ministerie van LNV). Hiervoor moet deze instelling mogelijk eerst een wettelijke taak krijgen (waardoor een wetgevingstraject nodig is) met een opeenvolgend proces voor opdracht en financiering voor de betreffende organisatie. Met database vanuit waar de status per uniek ontheffingskenmerk kan worden geraadpleegd. Zowel een website (consumenten en gemeenten zonder koppeling in handhavingssysteem) en een API koppeling met handhavingssystemen.

Het instellen van landelijke wetgeving en inzetten van een landelijke uitvoeringsorganisatie is op korte termijn niet haalbaar. Ook zal de proportionaliteit hiervan nader moeten worden onderzocht. Daarom is de inzet op een landelijke richtlijn op korte termijn het meest kansrijk om meer eenduidig fietsontheffingenbeleid in Nederland te krijgen. De model-aanpak kan worden opgenomen in een Leidraad Fietsverboden en Fietsontheffingen, bijvoorbeeld opgesteld door CROW Fietsberaad. Daarnaast kan de eenduidigheid worden bevorderd door wijzigingen op te nemen in de model-APV van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).

5.2 Gedoogbeleid als alternatief voor een fietsontheffing

In de inventarisatie is naar voren gekomen dat meerdere gemeenten geen formeel ontheffingenbeleid voeren, maar fietsen van mensen met een beperking zeggen te gedogen. Soms is dit formeel, dan geldt het uitsluitend voor aangepaste fietsen en niet voor mensen die een andere fiets als hulpmiddel gebruiken. Soms is dit alleen informeel geregeld in de vorm van werkafspraken met de handhaving. Een aangepaste fiets is echter niet altijd als zodanig herkenbaar. Gedoogbeleid in bestaande vorm biedt in de praktijk onvoldoende zekerheid voor de mensen die afhankelijk zijn van een ontheffing. Formeel hebben deze fietsers geen aanvullende rechten. De uitvoerbaarheid berust op instructies en werkafspraken binnen toezicht en handhaving. Het functioneren van deze aanpak is daarmee sterk afhankelijk van een consistente uitvoering: handhavers moeten op straat het onderscheid kunnen maken tussen fietsen die onder het gedoogbeleid vallen en fietsen die dat niet doen. Daarnaast is een eenduidige handhavingsslijn nodig over wat wel en niet binnen de gemaakte afspraken valt.

5.3 Mogelijkheden landelijke vrijstelling

We zien dat het inrichten van een uitvoerbare en effectieve ontheffingsregeling vraagt om extra inzet van gemeenten en in de uitvoering. Beter dan het proberen te borgen dat iedere gemeente met een verbodsgebied minimaal de landelijke basislijn zal volgen, kan zijn om te voorkomen dat een ontheffingsregeling nodig is.

Hierna hebben we enkele mogelijkheden verkend voor een landelijke vrijstelling in plaats van een lokale ontheffing voor fietsers die hun fiets als hulpmiddel gebruiken. De proportionaliteit en effectiviteit van dergelijke landelijke vrijstellingen ten opzichte van de benodigde inzet voor de implementatie van ontheffingsregelingen kan nader worden onderzocht.

De mogelijkheden om een 'automatische' vrijstelling voor mensen met een beperking te geven zijn in de huidige situatie beperkt. Dit komt doordat verbodsgebieden lokaal worden bepaald, en de plaats op de weg in Nederland primair per voertuigtype en wegtype wordt ingedeeld en niet op basis van persoonskenmerken. De opties voor een landelijke vrijstelling die we tijdens dit onderzoek zijn tegengekomen, hebben dan ook betrekking op het type voertuig. Een algemene vrijstelling kan mogelijk worden geregeld voor:

- alle aangepaste fietsen⁷, door deze ofwel gelijk te stellen aan ofwel op te nemen in de (langzame) categorie 'open gehandicapt voertuig met motor', waartoe nu scootmobielen en automatische rolstoelen behoren;

⁷ Een aangepaste fiets is een speciaal ontworpen vervoersmiddel voor mensen die door een fysieke beperking, evenwichtsproblemen of andere (leeftijdsgebonden) aandoeningen niet op een gewone tweewieler kunnen fietsen. Deze fietsen bieden extra stabiliteit, veiligheid en comfort via aanpassingen zoals drie wielen, een lage instap, of elektrische ondersteuning.

- alle voertuigen met een verzekeringsplaatje (op dit moment hebben uitsluitend gehandicaptenvoertuigen met motor deze verzekeringsplaatjes), waarbij het mogelijk zou moeten zijn om voor een (aangepaste ofwel reguliere) fiets een WA-verzekering af te sluiten.

5.3.1 Aangepaste fietsen gelijke rechten geven als gehandicaptenvoertuigen

Op dit moment hebben alle gehandicaptenvoertuigen met motor, waartoe scootmobielen en automatische rolstoelen behoren, een vrijstelling voor een fietsverbod en fietsparkeerverbod⁸. Deze voertuigen hebben wel een verplichte verzekering met verzekeringsplaatje en een voertuigidentificatienummer (VIN).

Momenteel wordt onderzocht of een aparte categorie met keuring voor snellere (sneller dan 20 km/u) gehandicaptenvoertuigen, zoals de Canta, mogelijk is. De aangepaste fiets zou dan onder de categorie tot 20 km/u moeten vallen. Mogelijk kunnen aangepaste fietsen gelijkgesteld worden aan deze categorie, ofwel kunnen worden opgenomen in, deze langzame categorie 'open gehandicaptenvoertuig met motor'.

5.3.2 Vrijstelling voor voertuigen met verzekeringsplaatje

Op dit moment hebben alle voertuigen met een verzekeringsplaatje een vrijstelling voor fiets(parkeer)verboden, omdat dit allemaal gehandicaptenvoertuigen met motor zijn. Sinds 1 juli 2025 bijzondere bromfiets kentekenplichtig, dus alleen gehandicaptenvoertuigen hebben op dit moment een kentekenplaatje. Dit biedt in theorie de mogelijkheid om te zeggen: heb je een kentekenplaatje, dan heb je ontheffing. Deze standaard vrijstelling moet dan onderdeel worden van de model-APV teksten voor het vaststellen van fiets(parkeer)verboden.

Het zou hiervoor mogelijk moeten zijn om een aangepaste ofwel reguliere fiets te laten aanmerken als gehandicaptenvoertuig, te voorzien van een kenteken en de verplichte WA-verzekering af te sluiten. Hier komen ook kosten bij kijken. Een WA-verzekering (Wettelijke Aansprakelijkheid) voor een scootmobiel kost doorgaans tussen de €4,- en €9,- per maand, wat neerkomt op ongeveer €50,- tot €110,- per jaar.

Het is overigens toegestaan om in een gehandicaptenvoertuig te rijden zonder handicap. Daarmee kunnen ook personen zonder een handicap gebruik maken van deze vrijstellingsmogelijkheid.



Figuur 5.1: verzekeringsplaatje/sticker (bron: Welzorg).

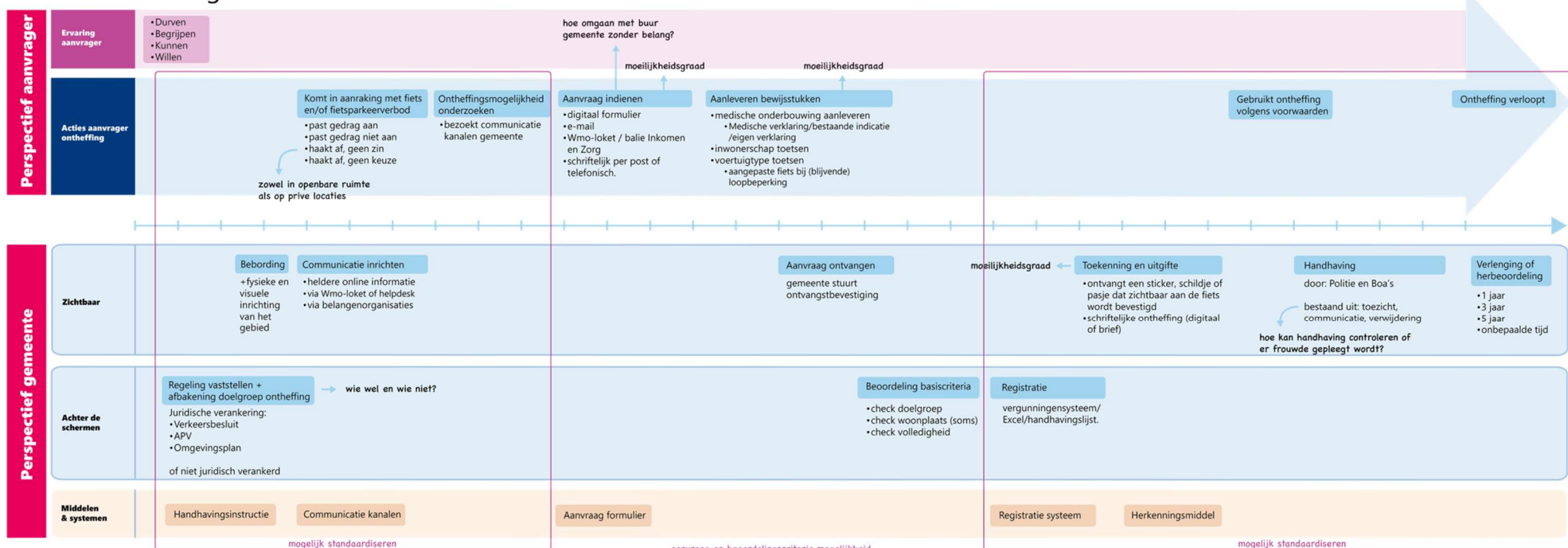
^{8 8} De huidige regels voor gehandicaptenvoertuigen met motor staan op de [website](#) van de Rijksoverheid.

Bijlage 2 Processchema's

Klantreis: ontheffingen fiets en fietsparkeren Fietsontheffing*

Goudappel

2 sporen:
- hoe werkt de ontheffing in het algemeen?
- hoe de ontheffing lokaal organiseren/verlenen? (verschillende behoefte tussen gemeente)



Afkortingen:
• APV = Algemene plaatselijke verordening
• BOA = Gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaren

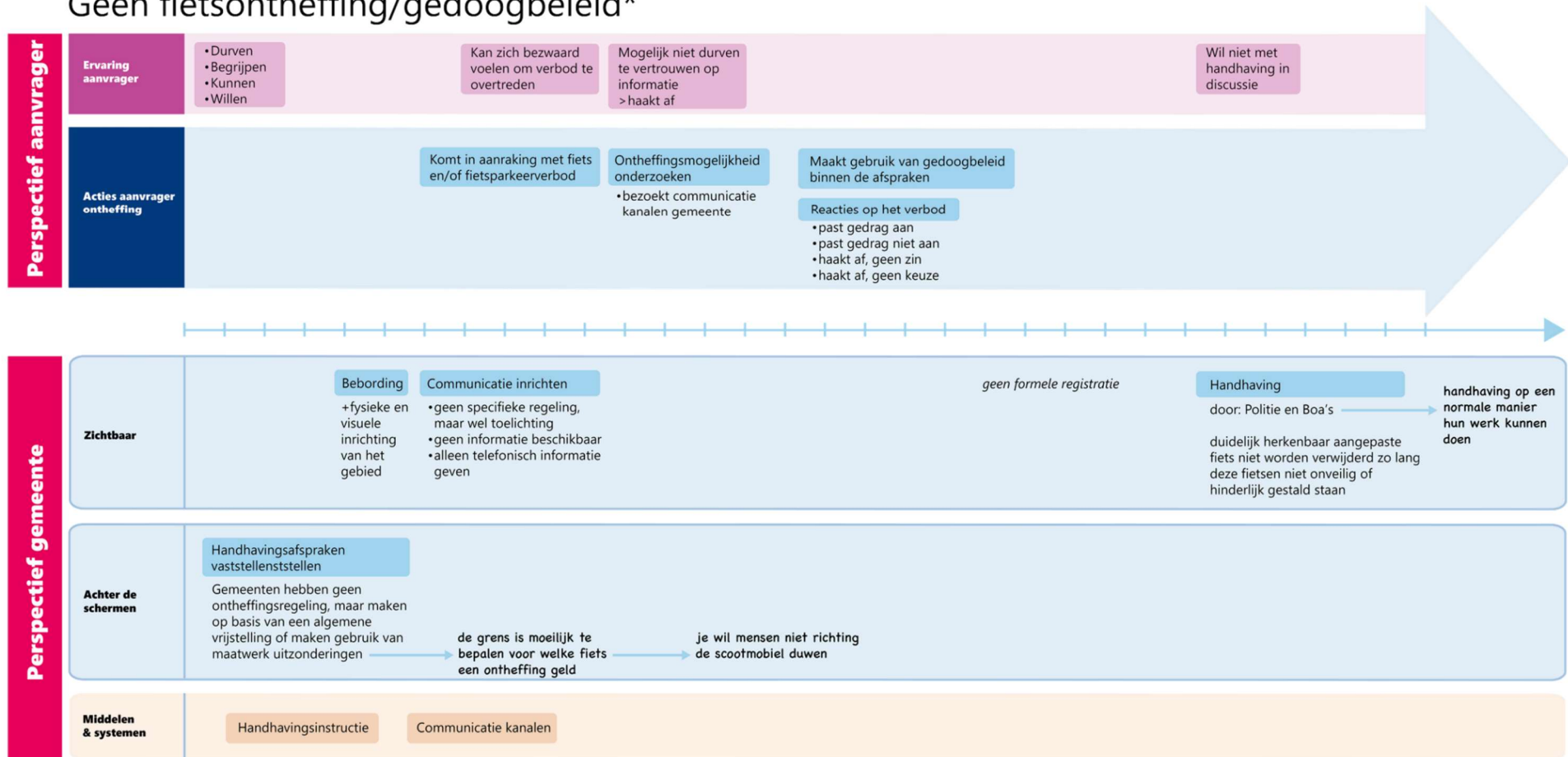
aanvraag en beoordelingscriteria mogelijkheid bieden gemeente eigen invulling geven?

*We focussen in dit onderzoek nadrukkelijk op mensen met een beperking, voor wie fietsgebruik essentieel is om voorzieningen in gebieden met fiets(sparkeer)verboden toegankelijk te houden.

Klantreis: ontheffingen fiets en fietsparkeren

Geen fietsontheffing/gedoogbeleid*

Goudappel



Afkortingen:
• BOA = Gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaren

*We focussen in dit onderzoek nadrukkelijk op mensen met een beperking, voor wie fietsgebruik essentieel is om voorzieningen in gebieden met fiets(sparkeer)verboden toegankelijk te houden.

Bijlage 3 Vragenlijst

Bent u betrokken bij fietsbeleid, vergunningen of fietshandhaving in uw gemeente? Dan zijn we benieuwd naar uw ervaringen en werkwijze.

Aanleiding

Dit onderzoek wordt uitgevoerd door Goudappel in opdracht van Tour de Force. De partners van Tour de Force, waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, werken aan een toegankelijke en inclusieve samenleving. Dit doen zij onder andere via de Werkagenda VN-verdrag Handicap. Een van de maatregelen in deze werkagenda is een onderzoek naar fietsontheffingen* voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze vragenlijst is onderdeel van dat onderzoek.

Doel van deze vragenlijst

Met deze vragenlijst willen we een zo volledig mogelijk beeld krijgen van de verschillende werkwijzen en behoeften van gemeenten rondom fietsontheffingen. Uw inzichten helpen ons te begrijpen welke vormen van ontheffingen er bestaan en waar kansen liggen voor ondersteuning of een oplossing op landelijk of regionaal niveau.

De vragenlijst kost 5 tot 10 minuten om in te vullen.

Alvast hartelijk dank voor uw waardevolle bijdrage.

**Wat zijn fietsontheffingen?*

Met 'fietsontheffingen' bedoelen wij alle uitzonderingen op fiets- of fietsparkeerverboden, bijvoorbeeld voor aangepaste fietsen of speciale doelgroepen. Voor sommige mensen is hun fiets niet alleen een vervoersmiddel, maar ook een hulpmiddel. Lopen is voor hen lastig of niet mogelijk. In sommige (winkel)gebieden is het echter niet toegestaan om tot aan hun bestemming te fietsen of daar in de buurt te stallen. Sommige gemeenten bieden daarom een ontheffing aan voor een fietsverbod en/of fietsparkeerverbod. Hieronder twee voorbeelden.

Voorbeeld ontheffing fietsparkeerverbod (Apeldoorn)

In de binnenstad van gemeente Apeldoorn geldt op bepaalde tijden een fietsparkeerverbod. In bijzondere gevallen kunnen bewoners een ontheffing voor het fietsparkeerverbod krijgen. De ontheffing is een pasje dat bewoners aan de fiets vastmaken.



Voorbeeld ontheffing fietsverbod (Purmerend)

Het centrum van Purmerend is een voetgangersgebied. Mensen met een beperking die een fiets als hulpmiddel gebruiken, kunnen onder voorwaarden een ontheffing voor het fietsverbod aanvragen.



Q1a

Werkt u bij een gemeente? (Verplicht)

- Ja, bij een gemeente met meer dan 100.000 inwoners (1)
- Ja, bij een gemeente met 30.000 tot 100.000 inwoners (2)
- Ja, bij een gemeente met minder dan 30.000 inwoners (3)
- Nee, ik reageer namens een andere organisatie, namelijk: ... (4)

Q1b [Indien Q1a = 1, 2, 3]

Bij welke gemeente werkt u?

....

Q2

Heeft uw gemeente gebieden waar fietsen of fietsparkeren (buiten de rekken of vakken) niet is toegestaan? (Verplicht)

We bedoelen hier geen specifieke wegen, tunnels of voetpaden, maar gebieden waar voetgangers wel zijn toegestaan, maar waarin het rijden met een fiets en/of het stallen van een fiets (buiten de rekken of vakken) verboden is.

- Nee (1)
- Ja, alleen fietsverbod (2)
- Ja, alleen fietsparkeerverbod (3)
- Ja, fiets- én fietsparkeerverbod (4)

Q3 [Indien Q2 = 2 of 4]

In welke typen gebieden geldt een fietsverbod? (Verplicht)
(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Winkelgebied (1)
- Stationsomgeving, busstation (2)
- Evenementenlocaties (bijv. markt) (3)
- Schoolomgeving (4)
- Park (5)
- Natuurgebied (6)
- Anders, namelijk... (..)
- Weet ik niet (8)

Q4 [Indien Q2 = 3 of 4]

In welke typen gebieden geldt een fietsparkeerverbod? (Verplicht)
(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Winkelgebied (1)
- Stationsomgeving, busstation (2)
- Evenementenlocaties (bijv. markt) (3)
- Schoolomgeving (4)
- Park (5)
- Natuurgebied (6)
- Anders, namelijk... (..)
- Weet ik niet (8)

Q5 [Indien Q2 = 2, 3 of 4]

Biedt uw gemeente ontheffingen voor het fietsverbod en/of fietsparkeerverbod in deze gebieden? (Verplicht)

- Ja, voor fietsen (1)
- Ja, voor fietsparkeren (2)
- Ja, voor fietsen én fietsparkeren (3)
- Nee, maar aangepaste fietsen worden hier gedoogd* (4)
- Nee (5)

*Met een aangepaste fiets bedoelen we een speciale fiets die ontworpen is voor mensen die niet op een gewone tweewieler kunnen fietsen, zoals een driewieler, rolstoelfiets, handbike of een fiets met lage instap. In sommige gemeenten is afgesproken met de handhavers dat fietsen die duidelijk herkenbaar zijn als aangepaste fiets niet worden verwijderd zo lang deze fietsen niet onveilig of hinderlijk gestald staan.

Q6 [Indien Q5 = 1, 2, of 3]

Welke doelgroepen komen in aanmerking voor een ontheffing?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Inwoners met een mobiliteitsbeperking (1)
- Inwoners van het gebied (zonder beperking) (2)
- Zorgverleners (3)
- Bedrijven en ondernemers in het gebied (4)
- Anders, namelijk ... (..)
- Weet ik niet (6)

Q7 [Indien Q5 = 1, 2, of 3]

Hoe kan een ontheffing worden aangevraagd?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Online via een gemeentelijk formulier (met een DigiD voor bewoners of met eHerkenning voor bedrijven) (1)
- Per email (2)
- Schriftelijk per post (3)
- Telefonisch (4)
- Aan de balie van het stadhuis of gemeente (5)
- Via het Wmo-loket (6)
- Anders, namelijk ... (..)

Q8a [Indien Q5 = 1, 2, of 3]

Zijn er kosten verbonden aan het aanvragen of houden van een ontheffing?

- Ja, éénmalige aanvraagkosten (1)
- Ja, periodieke kosten (per jaar/per kwartaal) (2)
- Nee (3)
- Weet ik niet (4)

Q8b [Indien Q8a = 1 of 2]

Hoe zijn de kosten van een ontheffing opgebouwd?

- Een ontheffing bedraagt een vast bedrag per termijn (1)
- De kosten verschillen per ontheffing (2)
- Weet ik niet (3)

Q8c [Indien Q8b = 1]

Wat is het bedrag per ontheffing?

....

Q8d [Indien Q8b = 1]

Voor welke termijn is dit bedrag?

(bijvoorbeeld jaar, kwartaal, etc.)

...

Q8e [Indien Q8b = 2]

Kunt u aangeven hoe de verschillende kosten per ontheffing zijn opgebouwd?

...

Q9 [Indien Q5 = 1, 2, of 3]

Hoe wordt de ontheffing geregistreerd en/of zichtbaar gemaakt? (Verplicht)
(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Digitaal register op naam, adres of bedrijf (bijvoorbeeld in een vergunningensysteem, handhavingsapplicatie of eigen databestand) (1)
- Fysieke sticker, vignette of pas of fiets (2)
- Gehandicaptenparkeerkaart (3)
- Wmo-pas of ontheffingspas (niet aan fiets) (4)
- Duidelijk herkenbare aangepaste fietsen* worden gedoogd (5)
- Anders, namelijk ... (..)
- Weet ik niet (7)

*Met een aangepaste fiets bedoelen we een speciale fiets die ontworpen is voor mensen die niet op een gewone tweewieler kunnen fietsen, zoals een driewieler, rolstoelfiets, handbike of een fiets met lage instap. In sommige gemeenten is afgesproken met de handhavers dat fietsen die duidelijk herkenbaar zijn als aangepaste fiets niet worden verwijderd zo lang deze fietsen niet onveilig of hinderlijk gestald staan.

Q10 [Indien Q5 = 1, 2, of 3]

Hoe wordt de naleving van het fiets(parkeer)verbod en de ontheffingen gecontroleerd? (maximaal 250 woorden)
Indien u dit niet weet of als dit niet van toepassing is kunt u deze vraag overslaan

....

Q10A [Indien Q2 = 2 of 4]

Hoe is de ontheffing voor het fietsverbod in uw gemeente juridisch vastgelegd?

- Omgevingsplan (1)
- APV (Algemene Plaatselijke Verordening) (2)
- Verkeersbesluit (3)
- Beleidsregels (4)
- Anders, namelijk ... (..)
- Niet juridisch geborgd / alleen informeel of gedoogd (6)
- Weet ik niet (7)

Q10B [Indien Q2 = 3 of 4]

Hoe is de ontheffing voor het fietsparkeerverbod in uw gemeente juridisch vastgelegd?

- Omgevingsplan (1)
- APV (Algemene Plaatselijke Verordening) (2)
- Verkeersbesluit (3)
- Beleidsregels (4)
- Anders, namelijk ... (..)
- Niet juridisch geborgd / alleen informeel of gedoogd (6)
- Weet ik niet (7)

Q11a [Indien Q2 = 2, 3, 4]

Hoe tevreden bent u met de uitvoering van het fiets(parkeer)verbod en (indien van toepassing) de ontheffingen hiervoor?

Cijfer (1 = zeer ontevreden, 10 = zeer tevreden) + weet ik niet / niet van toepassing

Q11b [Indien Q2 = 2, 3, 4]

Kunt u uw score kort toelichten (Maximaal 250 woorden)

Als u weet ik niet / niet van toepassing heeft ingevuld kunt u deze vraag overslaan

...

Q12a

Ziet u voordelen voor een landelijke of regionale aanpak voor fiets(parkeer) ontheffingen, en zo ja, welke?
(Verplicht)

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Toegankelijkheid en inclusie (1)
- Duidelijkheid voor gebruikers (2)
- Gebruik van ontheffing over gemeentegrenzen heen (3)
- Verbeterde communicatie en bewustwording (4)
- Lastenvermindering voor gemeenten in ontwikkeling, beheer en administratie (5)
- Administratieve voordelen (bijvoorbeeld ondersteuning in aanvraagproces) (6)
- Eenduidige regels en herkenbare ontheffingen voor handhavers (7)
- Beter gegevensverzameling en monitoring (8)
- Beter koppelbare digitale systemen (bijvoorbeeld vergunningen, Wmo, parkeerhandhaving) (9)
- Anders, namelijk ... (..)
- Nee, ik zie geen mogelijke voordelen (11)
- Weet ik niet (12)

Q12b

Toelichting op uw antwoord:

...

Q13

Ziet u nadelen van een eventuele landelijke of regionale aanpak voor fiets(parkeer) ontheffingen, en zo ja, welke?

- Ja, namelijk ... (..)
- Nee (2)
- Weet ik niet (3)

Q14

Is er verder nog iets dat u wilt toevoegen?

...

Dankwoord aan het eind:

Hartelijk dank voor uw bijdrage aan dit onderzoek!

Heeft u vragen over dit onderzoek? Neem dan contact op met Jeroen van Luyn via jvluyn@goudappel.nl.

Heeft u vragen over Tour de Force of het thema fietsparkeren, neem dan contact op met Sjors van Duren via sjors.vanduren@tourdeforce.nl.

Bijlage 4 Respondenten enquête

De online vragenlijst is namens de organisaties uit de onderstaande tabel ingevuld.

Organisatie	Omvang (o.b.v. inwoneraantal januari 2024 CBS)
Diamant-groep Tilburg	#N/B
Fietzersbond Houten	#N/B
Fietsmaatjes	#N/B
Gemeente Aa en Hunze	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Alkmaar	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Alphen-Chaam	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Amersfoort	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Amsterdam	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Apeldoorn	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Arnhem	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Assen	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Baarle-Nassau	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Bergen op Zoom	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Bernheze	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Beverwijk	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Bunschoten	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Culemborg	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Dalfsen	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Deventer	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Diemen	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Doetinchem	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Drimmelen	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Ede	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Enkhuisen	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Enschede	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Ermelo	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Etten-Leur	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Gilze en Rijen	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Goes	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Goirle	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Groningen	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Haarlem	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Halderberge	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Heemskerk	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Heerlen	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Hellendoorn	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Helmond	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Hengelo	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Hilversum	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Hoorn	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Houten	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente IJsselstein	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Kerkrade	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Leiden	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)

Organisatie	Omvang (o.b.v. inwoneraantal januari 2024 CBS)
Gemeente Losser	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Nijmegen	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Nunspeet	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente 's-Hertogenbosch	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Stede Broec	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Texel	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Uitgeest	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Urk	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Utrecht	Grote gemeente (>100.000 inwoners)
Gemeente Veenendaal	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Zandvoort	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Zeist	Middelgrote gemeente (30.000 tot 100.000 inwoners)
Gemeente Zwartewaterland	Kleine gemeente (<30.000 inwoners)
Gemeente Zwolle	Grote gemeente (>100.000 inwoners)