

Aan de gemeenteraad

Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Contactpersoon : Lotte Rijsman
Telefoonnummer : 0683268033

Onderwerp: Regeling elektrische fietsen voor mensen met een laag inkomen

Geachte voorzitter en leden,

Met de toezeggingen [1230](#), [1342](#) en [1745](#) hebben wij aangegeven te onderzoeken of een regeling voor elektrische fietsen voor mensen met lage inkomens (Gelrepashouders) mogelijk is. Er zijn twee opties voor een regeling onderzocht. Optie 1 is met de Gelrepas en Optie 2 met een generieke subsidieregeling voor alle Arnhemmers. De raad is op 21 oktober 2025 geïnfomeerd over de tussenuitkomsten van het onderzoek.¹

In deze raadsbrief wordt de Regeling elektrische fiets voor mensen met een laag inkomen verder uitgewerkt. We beoordelen of een regeling wenselijk is en zo ja, welke optie de voorkeur verdient. Er is een brede inventarisatie gedaan, waarbij de twee regelingen zijn getoetst aan de effectiviteit van de doelstellingen en doelgroep, en aan juridische en financiële aspecten. Beide regelingen hebben grote nadelen. De risico's en kosten wegen niet op tegen de opbrengsten. Er zijn twee alternatieven mogelijk. Hieronder lichten we dit verder toe.

Bestaande regelingen

In sommige gevallen kunnen Arnhemmers nu al een elektrische fiets krijgen. Degenen voor wie de elektrische fiets noodzakelijk is vanwege medische beperkingen kunnen aanspraak maken op de Wmo. Voor inwoners, waarbij een elektrische fiets noodzakelijk is voor het uitstromen uit de bijstand, is het participatiebudget beschikbaar. Er zijn ook instanties en regelingen die voorzien in reguliere fietsen voor mensen met een laag inkomen, zoals de Dullertstichting en Stichting Leergeld. De gemeente Arnhem is al bezig om de uitgifte van reguliere fietsen op te kunnen schalen door deelname aan de City Deal Fietsen voor Iedereen.

Daarnaast loopt via de werkgeversaanpak A12 Slim Reizen (onderdeel van Slim en Schoon Onderweg) een e-bikeprobeeractie waarbij deelnemers € 100 korting op de aanschaf van een

¹ [Memo van wethouder Kundic inzake 'Afdoen toezeggingen 1230, 1342 en 1745', d.d. 21-10-2025](#)



Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Pagina : 2

elektrische fiets kunnen krijgen. Deze actie is gericht op werkenden, niet op mensen met een laag inkomen.

Voorheen was het ook mogelijk om binnen de Subsidieregeling inruilen brom- en snorfietsen Arnhem een benzinescooter in te ruilen voor een elektrische fiets. Door nieuwe voorwaarden vanuit het Rijk is dit niet meer mogelijk, en kan alleen nog worden ingeruild voor een elektrische scooter.

Doelstelling van de regeling e-fiets

De hoofddoelstelling van de regeling e-fiets is om inwoners van Arnhem met een laag inkomen, die wel kunnen fietsen maar geen (e-)fiets hebben, op de fiets te krijgen. Het kunnen beschikken over een (e-)fiets kan de volgende voordelen opleveren:

- Verbeteren gezondheid
- Duurzaam vervoer
- Betere bereikbaarheid
- Zelfstandigheid verhogen (zowel kinderen als volwassenen)
- Vervoersarmoede tegengaan

Doelgroep en barrières om te gaan fietsen

De doelgroep van de regeling is mensen met een laag inkomen, die wel zouden kunnen fietsen, maar onvoldoende geld hebben om een (e-)fiets te kopen. Niet kunnen beschikken over een fiets kan tot mobiliteitsarmoede leiden, wat tot sociale uitsluiting kan leiden of de toegang tot school of werk kan beperken. De regeling moet zich daarom richten op het slechten van barrières voor de doelgroep om te gaan fietsen. Uit onderzoek² blijkt dat de doelgroep niet-fietsers divers is, maar dat het vaker dan gemiddeld gaat om mensen met lage inkomens, kinderen, mensen met een migratieachtergrond en mensen in kwetsbare wijken.

Waarom de doelgroep niet fietst, komt vaak door een combinatie van de volgende redenen:

- **Financiële barrières:** het kopen en onderhouden van een fiets kost geld. Een deel van de doelgroep heeft geen geld om:
 - een fiets te kopen
 - een fiets te laten onderhouden zodat deze langer mee gaat en minder reparatie nodig heeft
 - een fiets te laten repareren als deze stuk gaat
 - een fiets te beveiligen tegen diefstal met een goed slot

² [Fietsonderzoek: City Deal 'Fietsen voor iedereen', 2025](#)



Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Pagina : 3

- **Barrières voor onderhoud en reparatie:** een deel van de doelgroep heeft niet de benodigde kennis en ervaring om een fiets te onderhouden of te repareren, waardoor de fiets in onbruik raakt.
- **Fietsvaardigheid:** een deel van de doelgroep heeft niet voldoende fietsvaardigheid om te kunnen fietsen. Dit kan komen door gebrek aan verkeerskennis en -ervaring, maar ook doordat zij nooit hebben leren fietsen.
- **Sociale en culturele barrières:** een deel van de doelgroep beschouwt de fiets als vermoeiend of vervelend om te gebruiken, of als een onaantrekkelijk vervoermiddel. Zij verkiezen daarom andere vervoersmiddelen zoals de auto of het openbaar vervoer.

De twee regelingen vergeleken

Er zijn twee regelingen denkbaar om Arnhemmers met een laag inkomen financieel te ondersteunen om een elektrische fiets te kopen. Optie 1 is door gebruik te maken van de Gelrepas, optie 2 is een generieke subsidieregeling.

Optie 1: Gelrepas

Het idee achter deze optie is om voor houders van een Gelrepas een vast budget beschikbaar te stellen voor de aanschaf van een elektrische fiets.

Effectiviteit: doelgroep

Het geld gaat volledig naar de beoogde doelgroep, en draagt dus 100% bij aan de beoogde doelstelling van de regeling.

Juridisch

De Gelrepas is een vorm van bijzondere bijstand. Bijzondere bijstand is bedoeld voor onvoorziene uitgaven en niet voor fietsen (elektrisch of gewoon), omdat dat volgens de rechter een algemeen middel voor het bestaan is waar men redelijkerwijs voor zou kunnen sparen. De rechter heeft daar meermalen een uitspraak over gedaan. Zie bijvoorbeeld uitspraak [ECLI:NL:CRVB:2019:3205](#) (09-10-2019) en [ECLI:NL:CRVB:2024:1364](#) (03-07-2024). Alleen als iemand vanwege medische beperkingen is aangewezen op een elektrische fiets, kan een elektrische fiets worden verschaft (via de Wmo). Bijzondere bijstand voor een (elektrische) fiets is dus uitgesloten, er kleven juridische risico's aan als de gemeente dit via de Gelrepas wel doet.

Financieel:

Aangezien de aanschafprijs één van de belangrijkste barrières is voor de doelgroep om te gaan fietsen, is de eerdere voorgestelde bijdrage van € 500 waarschijnlijk niet voldoende. Daarom rekenen we met een hogere bijdrage van € 750 voor de aanschaf van de fiets.



Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Pagina : 4

Omdat de Gelrepas een zogenaamde openeinderegeling is, bestaat de kans dat dit een kostbare regeling wordt. Alle Gelrepashouders (18.000 + 5.000 kinderen) kunnen immers een beroep op de regeling doen. Er zijn enkele scenario's uitgerekend om een beeld te vormen van de mogelijke kosten. Er is zowel rekening gehouden met relatief weinig deelnemende Gelrepashouders (1%) als veel deelnemende Gelrepashouders (90%), omdat de mogelijkheid bestaat dat (bijna) iedereen deelneemt. Navolgende tabel toont de uitkomst van deze scenario's.

230 deelnemende Gelrepashouders (1%)	2300 deelnemende Gelrepashouders (10%)	11.500 deelnemende Gelrepashouders (50%)	20.700 deelnemende Gelrepashouders (90%)
€ 172.500	€ 1.725.000	€ 8.625.000	€ 15.525.000

Kosten van Optie 1 in verschillende scenario's

Voor deze kostenpost is vooralsnog geen dekking binnen de huidige middelen.

Optie 2: Een generieke subsidieregeling

Om een open regeling zo veel mogelijk te vermijden kan een subsidieregeling voor alle Arnhemmers worden opgezet, waarin het subsidiedoel wordt verschoven van Arnhemmers met een laag inkomen naar het bevorderen van duurzame mobiliteit voor alle Arnhemmers. Gelrepashouders krijgen daarin een speciale positie.

Vergelijkbaar met de scooterregeling is op vertoon van de Gelrepas een hogere bijdrage beschikbaar van € 750, terwijl voor aanvragers zonder Gelrepas een bijdrage van € 100 beschikbaar is. Doordat het gaat om een subsidieregeling kan er gewerkt worden met een vooraf bepaald budget binnen de begroting.

Effectiviteit: doelgroep

De effectiviteit is beperkt door het verbreden van de doelgroep, waardoor het geld deels naar Arnhemmers gaat die de bijdrage niet nodig hebben. De verhouding tussen deelnemers met en zonder laag inkomen is op voorhand niet te beïnvloeden.

Juridisch

Net als bij Optie 1 wordt in deze regeling een onderscheid gemaakt in inkomen, wat is voorbehouden aan het Rijk. De juridische risico's van deze optie zijn wel beperkter dan van Optie 1, omdat de regeling de doelgroep verbreedt naar alle Arnhemmers (met een speciale positie voor Gelrepashouders). Het risico bestaat dat inwoners zonder Gelrepas het onderscheid in inkomen in deze regeling aanvechten, waardoor in het uiterste geval de gemeente aan alle deelnemers het hogere subsidiebedrag voor de fiets moet toekennen.



Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Pagina : 5

Financieel

Omdat in deze regeling een maximumbedrag per jaar kan worden vastgesteld, is het aantal deelnemers afhankelijk van het bedrag dat de gemeente beschikbaar wil stellen. Er zijn enkele scenario's uitgerekend om een beeld te vormen van de mogelijke kosten, waarbij het maximum percentage deelnemers lager is ingeschat dan in Optie 1, waarbij er geen maximumbedrag per jaar kan worden vastgesteld. Navolgende tabel toont de uitkomst van deze scenario's.

185 deelnemende Gelrepashouders (1%); 1700 deelnemende Arnhemmers (1%)	925 deelnemende Gelrepashouders (5%); 8500 deelnemende Arnhemmers (5%)	1850 deelnemende Gelrepashouders (10%); 17000 deelnemende Arnhemmers (10%)
€ 308.750	€ 1.543.750	€ 3.087.500

Uitgaande van het scenario met de laagste deelnamepercentages, is de inschatting dat voor deze regeling een budget in orde grootte van € 300.000 per jaar nodig is, afhankelijk van de vraag en de verhouding Gelrepashouders / andere Arnhemmers die een aanvraag doen. Hiermee kunnen mogelijk niet alle aanvragers bediend worden, in dat geval kan een meerjarige regeling uitkomst bieden. De verhouding aanvragers met en zonder laag inkomen kan niet beïnvloed worden.

Voor deze kostenpost is vooralsnog geen dekking binnen de huidige middelen.

Effectiviteit: doelstelling

Bij organisaties als de City Deal Fietsen voor Iedereen of de Arnhemse Dullertsstichting, die dezelfde doelgroep bedienen (mensen met een laag inkomen), richten zich nadrukkelijk alleen op gewone fietsen, niet op elektrische fietsen. Het is namelijk de vraag in hoeverre de voordelen van de elektrische fiets opwegen tegen de nadelen voor de doelgroep, en of het beschikbaar stellen van een gewone fiets ook bijdraagt aan de doelen en de barrières om te gaan fietsen.

In onderstaande tabellen wordt de elektrische fiets vergeleken met de gewone fiets, eerst op de voordelen van het fietsen, en daarna op het opheffen van de barrières voor de doelgroep om te gaan fietsen.



Voordelen van het fietsen	Score e-fiets (t.o.v. reguliere fiets)
Verbeteren gezondheid	+ - Afhankelijk van de persoon: ³ <ul style="list-style-type: none">• Voor mensen met een slechtere conditie kan de e-fiets ervoor zorgen dat zij vaker en verder gaan fietsen. Dit levert gezondheidswinst op.• Voor mensen die al een goede conditie hebben en die met een reguliere fiets even ver zouden fietsen, is een reguliere fiets beter voor de gezondheid: het kost ongeveer twee keer zoveel inspanning als een e-fiets.
Duurzaam vervoer	+ - Afhankelijk van de situatie: De e-fiets is duurzamer dan de auto, maar minder duurzaam dan de reguliere fiets.
Betere bereikbaarheid	+ De e-fiets kan grotere afstanden bereiken, waardoor meer bestemmingen kunnen worden bereikt dan met een reguliere fiets.
Zelfstandigheid verhogen (zowel kinderen als volwassenen)	+ - Er is geen verschil, mits de e-fiets even makkelijk te verkrijgen wordt met de e-fietsregeling als een reguliere fiets
Vervoersarmoede tegengaan	+ - Er is geen verschil, mits de e-fiets even makkelijk te verkrijgen wordt met de e-fietsregeling als een reguliere fiets

³ [Hoe gezond is de elektrische fiets? - Fietsberaad Vlaanderen](#)



Barrière doelgroep om te gaan fietsen	Score e-fiets (t.o.v. reguliere fiets)
Financiële barrières	-- Aanschaf e-fiets is een factor 4 duurder dan een reguliere fiets (vanaf € 1000 t.o.v. € 250). Er zijn wel elektrische fatbikes (vaak van lage kwaliteit) beschikbaar op de Chinese markt vanaf € 400. Onderhoud en reparatie van de e-fiets is duurder. E-fietsen hebben meer/duurdere sloten nodig en kosten meer om te vervangen bij diefstal.
Barrières onderhoud en reparatie	-- Er is meer en specialistische kennis nodig voor reparatie van de e-fiets; niet elke fietsenmaker repareert e-fietsen.
Fietsvaardigheid	- E-bikes gaan sneller en zijn foutgevoeliger in het verkeer dan gewone fietsen, en daarom minder geschikt voor mensen die het fietsen (nog) niet goed vaardig zijn. Ze kunnen wel geschikt zijn voor mensen met verminderde conditie.
Sociale en culturele barrières	+ E-fietsen hebben voor een deel van de doelgroep een sterke aantrekkingskracht ten opzichte van reguliere fietsen en kunnen deze groep dus laten starten met fietsen.

De waarde van de elektrische fiets ten opzichte van de gewone fiets als oplossing voor mensen met een laag inkomen is beperkt.

Ondanks de regeling e-fiets zal de doelgroep alsnog een flinke financiële bijdrage moeten leveren (inschatting minimaal € 300 bij een bijdrage van € 750), zowel qua aanschaf als reparatie en diefstalpreventie.

Daarnaast is voor de doelgroep een elektrische fiets niet noodzakelijk, maar kunnen zij volstaan met een reguliere fiets. Er zijn al andere, bestaande mogelijkheden voor hulp bij de aanschaf van een elektrische fiets: via de Wmo of via participatiebudget. Voor een reguliere fiets kan de doelgroep terecht bij de Dullertstichting of Stichting Leergeld.

Alternatief: City Deal Fietsen voor Iedereen en Subsidieregeling inruilen brom- en snorfietsen

Naast een bijdrage voor de aanschaf van een elektrische fiets, zijn er nog andere maatregelen mogelijk om de doelgroep aan het fietsen te krijgen. De doelstelling sluit 1-op-1 aan bij de City Deal Fietsen voor



Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Pagina : 8

Iedereen, een landelijk initiatief waar de gemeente Arnhem ook aan deelneemt. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de barrières voor de doelgroep om te gaan fietsen, en is dus breder dan alleen de aanschaf van een fiets. Er wordt o.a. ingezet op het aanbod van goedkope tweedehands fietsen, het geven van fietslessen en het faciliteren van laagdrempelige reparatie. We onderzoeken of de elektrische fiets kan worden meegenomen als optie binnen de City Deal, voor mensen met lage inkomens die een elektrische fiets nodig hebben. Daarnaast onderzoeken we of we een eigen regeling kunnen toevoegen aan de bestaande regeling voor de inruil van benzinescooters, om benzinescooters in ruilen voor een elektrische fiets. Daarbij moeten ook de financiële gevolgen duidelijk worden.

Conclusie

- De voor- en nadelen van de twee opties voor een regeling elektrische fietsen voor mensen met een laag inkomen zijn als volgt:

	Optie 1	Optie 2
Effectiviteit regeling	++ Het geld gaat volledig naar de beoogde doelgroep.	- Aangezien de doelgroep wordt verbreed naar alle Arnhemmers, wordt slechts een deel van het geld bestemd voor de oorspronkelijk beoogde doelgroep.
Juridisch	-- Er zijn juridische risico's, omdat bijzondere bijstand voor een (elektrische) fiets is uitgesloten.	- Er zijn juridische risico's, omdat inkomensbeleid is voorbehouden aan het Rijk, hoewel minder sterk dan bij Optie 1. In het uiterste geval moet de gemeente aan alle deelnemers het hogere subsidiebedrag voor de fiets toekennen.
Financieel	-- - De Gelrepass is een opheffingsregeling, waardoor de kosten kunnen oplopen in de miljoenen. - Er is geen dekking binnen de huidige middelen.	+ - + Er kan gewerkt worden met een vooraf bepaald budget binnen de begroting. + - De kosten kunnen voor een deel worden betaald vanuit de mobiliteitsmiddelen voor gedragsbeïnvloeding, maar worden dan niet volledig gedekt.

- De elektrische fiets scoort over het algemeen vergelijkbaar of iets beter op de benoemde voordelen van het fietsen dan de reguliere fiets. Hierbij wordt er wel van uitgegaan dat de regeling de doelgroep bereikt; dus dat de doelgroep met de regeling een e-fiets kan aanschaffen.



Datum : 31 maart 2026
Zaaknummer : 4974780
Pagina : 9

- De reguliere fiets scoort over het algemeen beter om de barrières voor de doelgroep (mensen met een laag inkomen die niet fietsen) te doorbreken. Een groot deel van de doelgroep heeft geen elektrische fiets nodig en kan volstaan met een reguliere fiets. Daarnaast is de reguliere fiets beter (financieel) toegankelijk voor de doelgroep. Ondanks de regeling e-fiets zal de doelgroep alsnog een (te) grote financiële bijdrage moeten leveren, zowel qua aanschaf als reparatie en diefstalpreventie.
- Er zijn alternatieven mogelijk om het doel te bereiken om Arnhemmers met een laag inkomen aan het fietsen te krijgen. De doelstelling van de beoogde regeling e-fiets sluit namelijk 1-op-1 aan bij de City Deal Fietsen voor Iedereen, een landelijk initiatief waar de gemeente Arnhem ook aan deelneemt. Daarnaast kijken we of het mogelijk is om een eigen regeling toe te voegen aan de bestaande Subsidieregeling inruilen brom- en snorfietsen. In deze eigen regeling zou een benzinescooter ingeruild kunnen worden voor een elektrische fiets.

Kortom: het is mogelijk om een regeling voor elektrische fietsen voor mensen met een laag inkomen op te zetten, maar de nadelen wegen niet op tegen de voordelen. Wel onderzoeken we binnen de 'City Deal Fietsen voor Iedereen' of de elektrische fiets kan worden meegenomen als optie voor mensen met lage inkomens die echt een elektrische fiets nodig hebben. En onderzoeken we of we een eigen regeling kunnen toevoegen aan de bestaande regeling voor de inruil van benzinescooters.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

P. Sennema

A. Marcouch