

## Subsidieregeling Amsterdamse Impuls Vrijwilligersvervoer 2022

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op artikel 4:23, eerste lid van de Algemene Wet Bestuursrecht en artikelen 3 en 4 van de Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013,

besluit de volgende regeling vast te stellen:

### Subsidieregeling Amsterdamse Impuls Vrijwilligersvervoer 2022

#### Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

##### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- a. Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV): doelgroepenvervoer van sociaal recreatieve aard in het kader van de wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo);
- b. doelgroepenvervoer: (collectief) vraagafhankelijk vervoer van mensen op basis van in een zorgwet vastgelegde ondersteuning waarop men bij een overheid, het zorgkantoor of de zorgverzekeraar een beroep kan doen;
- c. gebied: locatie van lokale omvang (één of meerdere buurten) in de gemeente Amsterdam waar het vraagafhankelijk personenvervoer door het initiatief primair wordt uitgevoerd;
- d. initiatief: een rechtspersoon, die zonder winstoogmerk, vrijwilligersvervoer in de gemeente Amsterdam organiseert en uitvoert, nu of in de nabije toekomst;
- e. match: een door een initiatief gemaakte koppeling van duurzame aard tussen een vrijwilliger van een initiatief en een minder mobiele Amsterdammer, waarbij de vrijwilliger zich inzet om de mobiliteit van de minder mobiele Amsterdammer te verhogen;
- f. mobiliteit: de mate waarin mensen voorzieningen, (vrijwilligers)werk en sociale contacten kunnen bereiken door middel van vervoer;
- g. ontwikkelbuurten: buurten in Amsterdam waar sociale en economische problematiek wordt ervaren en die zijn vastgelegd in de lijst van buurten in de actualisatie bestuursopdracht ontwikkelbuurten 2019-2022;
- h. openbaar vervoer (OV): voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000);
- i. project: een in tijd afgebakend samenhangend geheel van vervoersactiviteiten op het vlak van kleinschalig vraagafhankelijk lokaal vervoer van mensen die minder mobiel zijn, georganiseerd door vrijwilligers;
- j. uitstootvrije voertuigen: voertuigen die door een uitstootvrije motor, zijnde een motor die is bedoeld voor de primaire aandrijving van het voertuig door middel van een tractiebatterij of waterstof brandstofcel, wordt aangedreven;
- k. voertuig: een transportmiddel op ten minste vier wielen, ingericht voor het vervoer van tussen de één en acht personen, de chauffeur daaronder niet begrepen;
- l. vrijwilligersvervoer: kleinschalige vervoersactiviteiten die worden uitgevoerd door vrijwilligers, op vraagafhankelijke basis met als doel het vergroten van de mobiliteit van mensen die minder mobiel zijn;
- m. vrijwilligerswerk: werk dat
  - i. niet bij wijze van beroep of bedrijf wordt uitgevoerd;
  - ii. geen winstoogmerk heeft;
  - iii. het algemeen belang of een bepaald maatschappelijk belang dient;
  - iv. niet in plaats komt van betaald werk.
- n. winstoogmerk: de organisatie heeft als doel winst te maken met het geheel of een gedeelte van haar activiteiten.

## **Artikel 2 Toepasselijkheid Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013**

De Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013 (ASA) is van toepassing, tenzij daarvan in deze regeling uitdrukkelijk wordt afgeweken.

## **Artikel 3 Doel van de subsidieregeling**

Doel van deze regeling is het stimuleren van initiatieven die op basis van vrijwilligerswerk vervoer aanbieden voor Amsterdammers die minder mobiel zijn, waardoor de mobiliteit van Amsterdammers die minder mobiel zijn binnen hun woongebied verbeterd wordt, eenzaamheid wordt tegengegaan door het verbinden van bewoners en het faciliteren van ontmoetingen, alsmede de bekendheid van vrijwilligersvervoer in Amsterdam vergroot wordt.

## **Artikel 4 Subsidiabele activiteiten**

1. Het college kan aan initiatieven een subsidie verlenen van maximaal € 27.500, -; deze maximale subsidie kan bestaan uit de volgende onderdelen:
  - a. een éénmalige subsidie van maximaal € 2.500, - als tegemoetkoming in de kosten verbonden aan het oprichten en organiseren van een nieuw initiatief; een initiatief wordt als nieuw beschouwd als het minder dan één jaar vóór het indienen van de aanvraag is opgericht;
  - b. een éénmalige subsidie van maximaal € 25.000, - als tegemoetkoming in de kosten (vervoer, vrijwilligers, communicatie en organisatie gerelateerd) voor het uitvoeren van vrijwilligersvervoer zoals blijkt uit de begroting.
2. Aanvullend op de activiteiten uit het eerste lid van dit artikel zijn de volgende kosten niet subsidiabel:
  - a. de koop, huur of lease van voertuigen;
  - b. verkeersboetes;
  - c. schades.

## **Hoofdstuk 2 Subsidieplafond**

### **Artikel 5 Subsidieplafond**

1. Het college stelt voor de activiteiten die volgens deze subsidieregeling voor subsidie in aanmerking komen een gemeenschappelijk subsidieplafond vast voor de volgende tijdvakken:
  - a. 1 juli 2022-30 juni 2023;
  - b. 1 januari 2023-31 december 2023.

### **Artikel 6 Verdeelsleutel subsidieplafond**

1. Het college rangschikt de aanvragen die voor subsidie als bedoeld in artikel 4 van deze regeling in aanmerking komen op een prioriteitenlijst.
2. De rangschikking op de prioriteitenlijst wordt bepaald door het aantal punten dat wordt behaald op basis van de volgende criteria, in willekeurige volgorde:
  - a. Betreffende het gebied waar het project wordt uitgevoerd:
    - i. de mate waarin het project wordt uitgevoerd in ontwikkelbuurten;
    - ii. de mate waarin er in het gebied op het moment van aanvraag geen andere initiatieven beschikbaar zijn;
    - iii. of er in het gebied een hoge gemiddelde loopafstand naar het openbaar vervoer is.
  - a. Betreffende het project:
    - i. de mate waarin het project aantoonbaar aansluit bij een behoefte in het gebied;
    - ii. de mate waarin het initiatief op termijn levensvatbaar is, met of zonder subsidie;
    - iii. de mate waarin het initiatief méér ritten rijdt dan het jaar ervoor;
    - iv. de mate waarin het initiatief in het communicatieplan van het project bijdraagt aan het vergroten van de bekendheid van vrijwilligersvervoer in Amsterdam;
    - v. de mate waarin het initiatief in het project bereid is om samen te werken met de AOV-vervoerder;
    - vi. de mate waarin het initiatief gebruik maakt van uitstootvrije voertuigen die vóór het indienen van de subsidieaanvraag zijn aangeschaft.
3. Voor de in het tweede lid van dit artikel genoemde criteria kunnen het volgende aantal punten worden behaald:

- a. bij punt a. maximaal 50 punten per criterium;
  - b. bij punt b. maximaal 100 punten per criterium voor criterium i en ii;
  - c. bij punt b. maximaal 50 punten per criterium voor criterium iii, iv, v, en vi.
4. Indien twee of meer initiatieven in totaal een gelijk puntenaantal scoren op de in het tweede lid van dit artikel genoemde criteria gaat het initiatief met het laagste procentuele aandeel organisatiekosten in de totale kosten voor.
  5. Bij een gelijk procentueel aandeel organisatiekosten in de totale kosten gaat het initiatief wat het kleinste subsidiebedrag heeft aangevraagd voor.

### **Hoofdstuk 3 Subsidieaanvraag**

#### **Artikel 7 Aanvrager**

Alleen initiatieven kunnen voor subsidie op grond van deze nadere subsidieregels in aanmerking komen.

#### **Artikel 8 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens**

In aanvulling op artikel 5, tweede lid, van de ASA 2013 wordt bij de subsidieaanvraag een plan overgelegd waarin het volgende is opgenomen:

- a. Een realistische inschatting van het aantal ritten dat het initiatief bij de uitvoering van het project zal rijden;
- b. Een vervoersplan, waarin staat beschreven welke behoefte er in het gebied is, en hoe het project deze behoefte zal invullen. Daarnaast staat in het vervoersplan beschreven of het vervoer van halte tot halte of van deur tot deur is, en of er wordt vervoerd op basis van matches;
- c. Een communicatieplan, waarin staat beschreven hoe het project de doelgroep (mensen die minder mobiel zijn) wil bereiken om gebruik te maken van dit initiatief, en hoe het project de bekendheid van vrijwilligersvervoer in het algemeen zal vergroten;
- d. Een langetermijnperspectief, waarin staat beschreven of en zo ja hoe het initiatief ook na de subsidieperiode doorgang kan vinden, zowel met als zonder subsidie;
- e. Een document, waaruit blijkt welke voertuigen gebruikt zullen worden en op welke manier deze voertuigen en de bestuurders verzekerd zijn gedurende de subsidieperiode;
- f. Een sluitende begroting, waarin de kosten ten minste worden onderverdeeld in opstartkosten, vervoer, vrijwilligers, communicatie en organisatie gerelateerde kosten.

#### **Artikel 9 Aanvraagtermijn eenmalige subsidies**

1. In afwijking van artikel 6 van de ASA 2013 geldt dat een aanvraag kan worden ingediend vanaf 1 april tot uiterlijk 1 mei voorafgaand aan het eerste tijdvak als bedoeld in artikel 5 onder a. van deze subsidieregeling, waarvoor de aanvraag wordt ingediend.
2. In afwijking van artikel 6 van de ASA 2013 geldt dat een aanvraag kan worden ingediend vanaf 1 oktober tot uiterlijk 1 november voorafgaand aan het tweede tijdvak als bedoeld in artikel 5 onder b. van deze subsidieregeling, waarvoor de aanvraag wordt ingediend.

### **Hoofdstuk 4 Weigering van de subsidie**

#### **Artikel 10 Weigeringsgronden**

1. In aanvulling op artikel 9, eerste lid, van de ASA 2013 weigert het college een subsidie te verlenen als:
  - a. De aanvrager voor dezelfde kosten reeds subsidie ontvangt van op grond van een andere regeling;
  - b. (een deel van) Het project waarvoor subsidie wordt gevraagd reeds heeft plaatsgevonden op het moment waarop de subsidie wordt aangevraagd;
  - c. Het project niet voldoet aan een van de volgende eisen:
    - i. het betreft vrijwilligerswerk;
    - ii. het vrijwilligersvervoer is toegankelijk voor alle inwoners van het gebied, zolang zij minder mobiel zijn en zelfstandig in kunnen stappen;
    - iii. het vrijwilligersvervoer is primair gericht op mobiliteit over afstanden van maximaal 25 kilometer enkele reis;
    - iv. het is primair gericht op vervoer van sociale en recreatieve aard.
  - d. Eén of meer gebruikte voertuigen niet voldoen aan een van de volgende eisen:
    - i. de voertuigen zijn gedurende de gehele subsidieperiode APK gekeurd, indien dit van toepassing is voor het betreffende voertuig;

- ii. de voertuigen zijn herkenbaar zijnde van het initiatief indien de voertuigen in het bezit zijn van het initiatief;
  - iii. de voertuigen zijn te allen tijde verzekerd met een WA-verzekering inclusief inzittendendekking;
  - iv. de voertuigen zijn uitstootvrij dan wel hebben de voertuigen minimaal drie zitplaatsen (inclusief bestuurder) en zijn die reeds voor het indienen van de subsidie aangeschaft en zijn die toegelaten tot de Amsterdamse milieuzone.
- d. Het project op de beoordelingscriteria genoemd onder artikel 6, tweede lid onder b i en ii, in totaal minder dan 100 punten scoort;
  - f. Er voor de uitvoering van het project meer subsidie wordt aangevraagd dan door het college redelijk wordt geacht;
  - g. Het project een vorm van openbaar vervoer betreft waarvoor geen ontheffing op de betreffende concessie (artikel 29 Wp2000) is/wordt verleend;
  - h. De subsidieaanvraag niet compleet is.

## **Hoofdstuk 5 Verplichtingen van de subsidieontvanger**

### **Artikel 11 Aanvullende verplichtingen**

Naast de verplichtingen op grond van artikel 10 en 11 van de ASA 2013, zijn aan de subsidie de volgende verplichtingen verbonden:

- a. De subsidieontvanger neemt minimaal één keer deel aan een gesprek met de subsidieverstrekker om de voortgang van het project te bespreken;
- b. De gemiddelde ritbijdrage door de gebruiker is maximaal driemaal de kosten van een rit van dezelfde afstand met het openbaar vervoer;
- c. Indien het project een vorm van openbaar vervoer betreft, dient er zicht te zijn op een ontheffing op de betreffende concessie (artikel 29 Wp2000).

## **Hoofdstuk 6 Verantwoording en vaststelling van de subsidie**

### **Artikel 12 Verantwoording subsidies**

In aanvulling op artikel 14, tweede lid, van de ASA 2013 bevat de aanvraag tot subsidievaststelling:

- 1. Een evaluatie van minimaal 1, maximaal 5 A4 tekst, waarin staat beschreven:
  - a. Of het initiatief tevreden is met de uitvoering van het project;
  - b. Een korte recensie van minimaal drie gebruikers van het initiatief;
  - c. Wat er bij de uitvoering van het project goed is gegaan;
  - d. Wat er bij een volgend project beter kan of anders moet;
  - e. In welke mate de subsidieregeling en samenwerking met de subsidieverstrekker zijn bevallen en of er verbeterpunten zijn.
- 2. Een overzicht van de gereden ritten (herkomsten en bestemmingen op straatniveau), geregistreerd met een GPS tracker of handmatig geregistreerd door de centrale of de uitvoerder.
- 3. Indien een initiatief werkt met matches: een overzicht van de gemaakte matches in de subsidieperiode en het aantal ritten dat er door elke gematchte vrijwilliger is uitgevoerd.
- 4. De bij de subsidieaanvraag ingediende begroting, met per kostenpost zowel de initieel geraamde kosten als de gerealiseerde kosten.

## **Hoofdstuk 7 Slotbepalingen**

### **Artikel 13. Inwerkingtreding en werkingsduur**

- 1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na publicatie in het Gemeenteblad.
- 2. De regeling loopt af op 30-06-2024 of wanneer de laatste op grond van deze regeling verleende subsidie is vastgesteld.

### **Artikel 14 Overgangsbepaling**

Een subsidie die is verleend op grond van Subsidieregeling Amsterdamse Impuls Vrijwilligersvervoer 2022, wordt vastgesteld volgens de bepalingen van voornoemde regeling.

### **Artikel 15 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling Amsterdamse Impuls Vrijwilligersvervoer 2022.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van 1 maart 2022.*

*De burgemeester  
Femke Halsema*

*De gemeentesecretaris  
Peter Teesink*

## **Toelichting bij de subsidieregeling**

Deze subsidieregeling beoogt vrijwillige vervoersinitiatieven die gebruik maken van auto's, buurtbussen en/of elektrische gehandicaptenvoertuigen te ondersteunen, om mensen die minder mobiel zijn te vervoeren van A naar B.

### **Hoofdstuk 1 Algemene Bepalingen**

#### **Artikel 1 Begripsomschrijvingen**

- a. Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV)

Het AOV is bedoeld voor sociaal en recreatief vervoer en is bestemd voor inwoners van Amsterdam die niet in staat zijn zelfstandig, eigen of openbaar vervoer te gebruiken

- g. ontwikkelbuurten

De lijst van buurten is vastgelegd in de actualisatie bestuursopdracht ontwikkelbuurten 2019-2022, en te raadplegen via <https://www.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/volg-beleid/coalitieakkoord-uitvoeringsagenda/fijne-buurten/ontwikkelbuurten/>.

- i. project

De uitvoering van vrijwilligersvervoer door het initiatief tijdens de subsidieperiode wordt dus het 'project' genoemd.

- k. voertuig

In de praktijk zal dat veelal een gehandicaptenvoertuig, een personenauto of een buurtbus betreffen.

#### **Artikel 3 Doel van de subsidieregeling**

Met 'Amsterdammers die minder mobiel zijn' worden mensen bedoeld die moeite hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat ze hun been hebben gebroken, niet lang kunnen wachten, niet zo ver of snel kunnen lopen, slechtzind zijn of omdat ze bijvoorbeeld een mentale of verstandelijke beperking hebben, waardoor ze overprikkeld raken.

#### **Artikel 4 Subsidiabele activiteiten**

- 2.a De initiatieven wordt dus gevraagd om zelf de benodigde voertuigen te bekostigen, bijvoorbeeld door het binnenhalen van sponsorgelden of door bijdrages van gebruikers. Het onderhoud en de verzekering van voertuigen kan wel worden gesubsidieerd.

### **Hoofdstuk 2 Subsidieplafond**

#### **Artikel 5 Subsidieplafond**

De subsidieperiode bedraagt dus één jaar. Indien er vanwege coronamaatregelen niet gereden kan worden, kan deze periode worden verlengd, maximaal tot de periode waarin gereden kan worden één jaar bedraagt.

#### **Artikel 6 Verdeelsleutel subsidieplafond**

- 2.a.i. Met 'uitvoering in één of meer ontwikkelbuurten' wordt bedoeld dat een initiatief primair actief is in één of meer ontwikkelbuurten. Indien een project wordt uitgevoerd in een groot gebied wat zowel bestaat uit ontwikkelbuurten als niet ontwikkelbuurten, wordt het aantal ontwikkelbuurten

- waar het project wordt uitgevoerd gedeeld op het totaal aantal buurten waar het project wordt uitgevoerd. Dit getal wordt vermenigvuldigd met 50 en afgerond op een heel getal, om te komen tot een score.
- 2.a.ii. Met 'beschikbaar zijn' van vrijwilligersinitiatieven wordt gekeken of een gebruiker in het gebied op het moment van aanvragen ook gebruik zou kunnen maken van een ander initiatief. Indien slechts in een deel van de buurten waarvoor het initiatief subsidie aanvraagt een ander initiatief beschikbaar is, wordt het aantal buurten waar nog geen initiatief beschikbaar is gedeeld op het totaal aantal buurten waar het project wordt uitgevoerd. Dit getal wordt vermenigvuldigd met 50 en afgerond op een heel getal, om te komen tot een score.
  - 2.a.iii. De gemeente maakt, op basis van data, een lijst van gebieden met een hoge en niet hoge gemiddelde loopafstand naar het openbaar vervoer. Indien het project wordt uitgevoerd in meerdere van deze gebieden, wordt het aantal gebieden waar een hoge gemiddelde loopafstand naar het openbaar vervoer is gedeeld op het totaal aantal gebieden waar het project wordt uitgevoerd. Dit getal wordt vermenigvuldigd met 50 en afgerond op een heel getal, om te komen tot een score.
  - 2.b.i. In het vervoersplan (zie artikel 8) wordt het initiatief gevraagd aan te tonen dat er een behoefte is in het gebied. Dit wordt gespecificeerd door één of meerdere doelgroepen (zoals 'ouderen' of 'mensen die slecht ter been zijn') te benoemen, en te benoemen welke behoeftes zij hebben (zoals 'naar de bakker' of 'naar de fysiotherapeut'). Ook wordt het initiatief gevraagd uit te leggen waarom deze doelgroep niet zelfstandig invulling kan geven aan deze vraag (bijvoorbeeld 'niet iedereen kan nog fietsen op hoge leeftijd'). Dit kan kracht worden bijgezet middels echte voorbeelden.
  - 2.b.ii. Op termijn levensvatbaar zijn gaat over de mate waarin het initiatief op de langere termijn voldoende vrijwilligers aan zich kan binden en vrijwilligersvervoer kan blijven aanbieden, met of zonder subsidie. Een initiatief wat aantoonbaar kan maken dat het op termijn voldoende vrijwilligers kan binden, sponsoring kan aantrekken en de kosten van een rit laag kan houden, scoort veel punten.
  - 2.b.iii. Het rijden van extra ritten zal lineair gescoord worden tussen 0 (net zoveel of minder ritten dan vorig jaar) en 50 punten (twee keer zoveel ritten dan vorig jaar of meer). Indien een initiatief nieuw is, heeft het in het jaar ervoor weinig of geen ritten gereden. Dit betekent dat een nieuw initiatief hoog zal scoren op het aanbieden van 'extra' ritten. Uiteraard zal de gemeente in het vervoersplan toetsen of het aantal ritten realistisch is ingeschat.
  - 2.b.iv. In het communicatieplan (zie artikel 8) wordt het initiatief gevraagd hoe zij ervoor zorgt dat meer Amsterdammers bewust zijn van het feit dat er vrijwilligersvervoer is in de stad, bijvoorbeeld door open te staan voor een krantenartikel.
  - 2.b.v. De plannen van de AOV-vervoerder in het gebied zullen op korte termijn bekend worden gemaakt. Indien een initiatief niet de mogelijkheden heeft om samen te werken met de AOV-vervoerder, scoort het initiatief de helft van de punten.
  - 2.b.vi. Dit is een combinatie van verschillende aspecten van duurzaamheid: het gebruiken van bestaande voertuigen (om het wagenpark niet te laten groeien) en het gebruiken van uitstootvrije voertuigen (om klimaatverandering en luchtvervuiling tegen te dringen). Gezien in artikel 8 (1. d. iv.) wordt gespecificeerd dat minimaal één van deze twee verplicht is, worden alleen initiatieven die beide elementen hebben punten gegeven op dit criterium. Indien een initiatief gebruik maakt van een combinatie van voertuigen die wel en niet aan dit criterium voldoen, wordt het aantal voertuigen dat wel aan dit criterium voldoet gedeeld door het totaal aantal voertuigen en vermenigvuldigd met 50 en afgerond op een heel getal, om te komen tot een score.

### **Hoofdstuk 3 Subsidieaanvraag**

#### **Artikel 8 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens**

- b. in het vervoersplan wordt het initiatief gevraagd uit te leggen waarom zij bestaansrecht heeft: wie heeft er baat bij het project, en wat is het effect daarvan? Zie ook artikel 6 (2. b. i). Daarnaast wordt gevraagd wat voor soort vervoer het initiatief aanbiedt, om te bepalen of het openbaar vervoer betreft en of er wordt gewerkt met 'matches'. Voor beide situaties zijn namelijk aanvullende bepalingen.
- c. In het communicatieplan wordt het initiatief gevraagd uit te leggen hoe zij haar doelgroep wil bereiken. Dit is cruciaal, omdat een initiatief alleen succesvol kan zijn als zij de doelgroep weet te bereiken. Hier wordt specifiek gevraagd naar allerlei vormen van communicatie: langs de deuren, flyers in een huis van de wijk, een website, telefoonnummer, et cetera.
- d. In het langetermijnperspectief wordt het initiatief gevraagd uit te leggen hoe zij kunnen voortbestaan na de subsidieregeling. Initiatieven wordt gevraagd hoe zij op de lange termijn vrijwilligers kunnen blijven aantrekken en een organisatie in kunnen richten, gebruikers aan zich kunnen binden, de kosten beheersbaar kunnen houden en eigen opbrengsten zoals sponsorbijdragen kunnen genereren. Hierbij hoort ook een inschatting van de verwachte afhankelijkheid van subsidie op de langere termijn.

- e. Van de voertuigen dient in ieder geval gespecificeerd te worden wat de brandstofsoort (elektrisch, waterstof, benzine, diesel, LPG of anders) is en van welke bouwjaar ze zijn, zodat kan worden achterhaald of deze voertuigen gebruikt mogen worden. Indien er nog geen voertuig beschikbaar is, dient het initiatief in de subsidieaanvraag zo duidelijk mogelijk te specificeren wat voor voertuigen zij zullen gebruiken (bijv. 'een elektrisch aangedreven, tweedehands Renault Zoë met een bouwjaar tussen 2014 en 2018').
- f. Bij het uitsplitsen van de kosten vallen de volgende kosten onder de verschillende onderdelen:
- Opstartkosten zijn kosten die worden gemaakt bij het beginnen van een initiatief. Bijvoorbeeld het oprichten van een stichting of een vereniging.
  - Vervoer gerelateerde kosten zijn kosten die toenemen als er meer ritten worden uitgevoerd of meer voertuigen worden gebruikt. Bijvoorbeeld onderhoud, elektriciteit of brandstof, verzekering
  - Vrijwilligers gerelateerde kosten zijn kosten die toenemen als er meer vrijwilligers actief zijn. Bijvoorbeeld vrijwilligersvergoeding, cursussen en trainingen, kosten voor noodzakelijke hulpmiddelen.
  - Communicatie gerelateerde kosten zijn kosten die worden gemaakt bij het aantrekken van sponsors en vrijwilligers. Bijvoorbeeld kosten voor flyers of kleine sponsorevenementen.
  - Organisatie gerelateerde kosten zijn kosten die komen kijken bij het organiseren van het initiatief en het vervoer. Bijvoorbeeld kantoorkosten, communicatiemiddelen, ritadministratie, betaalde coördinatoren.

## Hoofdstuk 4 Weigering van de subsidie

### Artikel 10 Weigeringsgronden

- 1.b. Hiermee wordt bedoeld dat er geen subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten die al hebben plaatsgevonden, en kosten die al zijn gemaakt.
- 1.c.ii. Hiermee wordt bedoeld dat er geen inwoners van het gebied waar het initiatief is mogen worden geweigerd, tenzij zij niet in staat zijn zelfstandig in en uit te stappen. Er mag wel om een lidmaatschap gevraagd worden, zolang dit lidmaatschap open staat voor iedereen en redelijke voorwaarden heeft.
- 1.c.iii. Met 'primair' wordt bedoeld dat maximaal vijf procent van de ritten langer dan 25 kilometer mag zijn.
- 1.c.iv. Met vervoer van sociale en recreatieve aard wordt bedoeld vervoer naar voorzieningen, sociale contacten en gelegenheden. Dit betekent dat het vervoer niet meer dan incidenteel ingezet mag worden voor vervoer naar dagbesteding of ziekenhuizen.
- 1.d.i. Een APK is van toepassing op auto's en buurtbussen, maar niet op gehandicaptenvoertuigen.
- 1.d.ii. Met 'herkenbaar' wordt bedoeld dat een voertuig voor de gebruiker te herkennen is, bijvoorbeeld door het gebruik van een logo of stickers. Hiermee is de eerste stap met betrekking tot communicatie gezet, en dit voorkomt verwarring onder gebruikers. Hierop is een uitzondering voor voertuigen die niet gekocht, gehuurd of geleased zijn door het initiatief zijn, maar bijvoorbeeld in het bezit zijn van vrijwilligers, omdat het niet praktisch is dat een vrijwilliger zijn of haar auto moet bestickeren.
- 1.d.iii. Met 'primair' wordt bedoeld dat maximaal 5 procent van de ritten meer dan 25 kilometer mag zijn.
- 1.d.iv. Met deze eis wordt bedoeld dat alle voertuigen moeten voldoen aan ten minste één van twee eisen:
- De voertuigen zijn uitstootvrij, en/of
  - De voertuigen hebben drie tot negen zitplaatsen, zijn al vóór het indienen van de subsidie aangeschaft én zijn toegelaten tot de Amsterdamse milieuzone. Op het moment van schrijven betekent dit laatste dat dieselvoertuigen alleen gebruikt mogen worden als zij een emissieklasse van 4 of hoger hebben, zie <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone-amsterdam/>. Dit geldt ook als een initiatief niet in de Amsterdamse milieuzone actief is. Op termijn is het mogelijk dat de eis bij de herziening van deze subsidieregeling wordt aangescherpt tot volledig elektrisch.
- 1.e. Hiermee wordt gegarandeerd dat het initiatief voldoende kwaliteit heeft om gesubsidieerd te kunnen worden.
- 1.f. Het verwachte aantal te rijden ritten kan worden gedeeld op het totale aangevraagd subsidiebudget kan worden, om te komen tot een verwachte prijs per rit. Als deze ritprijs niet in verhouding staat tot het type vervoer, kan deze subsidie worden geweigerd.
- 1.g. Voor het uitvoeren van een vorm van openbaar vervoer (bijvoorbeeld met een buurtbus) dient een ontheffing te worden aangevraagd bij de Vervoerregio (zie artikel 29 Wp2000). Indien het vervoer een vorm van openbaar vervoer betreft en deze ontheffing niet is verleend of er geen

zicht is op het verlenen van deze ontheffing, mag het vervoer niet worden uitgevoerd. Hierom wordt er dan ook geen subsidie verleend.

- 1.h. Gezien de korte tijd tussen het indienen van de subsidie en de start van de subsidieperiode, is er onvoldoende tijd om aanvullende, niet ingediende stukken op te vragen.

#### **Artikel 11 Aanvullende verplichtingen**

- b. De gemiddelde ritbijdrage mag niet hoger zijn dan driemaal de kosten van het openbaar vervoer, om te zorgen dat de initiatieven voldoende toegankelijk zijn voor Amsterdammers met een krappe of gemiddelde beurs. De reden dat het duurder mag zijn dan het openbaar vervoer is omdat het gebruik van een auto per kilometer duurder is dan het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer wordt het voltarief van reizen op saldo van het GVB gebruikt, zie <https://reisproducten.gvb.nl/nl/tarieven>.
- c. Indien het project een vorm van openbaar vervoer betreft, dient er zicht te zijn op een ontheffing op de betreffende concessie (artikel 29 Wp2000). Zie ook de toelichting van artikel 10 (1. g.).

### **Hoofdstuk 6 Verantwoording en vaststelling van de subsidie**

#### **Artikel 12 Verantwoording subsidies**

1. Deze evaluatie is bedoeld om de vervoerder en de gebruikers te laten reflecteren op het project. Ook wil de gemeente graag weten of en zo ja hoe zij deze regeling in de toekomst kan verbeteren.
2. Een overzicht van de gereden ritten is van belang om te kunnen bepalen hoeveel ritten er zijn gereden, zodat de gemeente inzicht heeft in de kosten per rit. Daarnaast bieden herkomsten en bestemmingen op straatniveau inzicht in aard van de vervoersbewegingen, zonder de privacy in het geding te brengen.
3. Voor initiatieven die werken met matches, wordt er naast het aantal ritten (per match) ook gevraagd hoeveel matches er zijn gemaakt in de subsidieperiode, om inzicht te krijgen in het aantal gemaakte matches t.o.v. het subsidiebedrag.
4. De gemaakte kosten per kostenpost zijn relevant voor het vaststellen van de subsidie, en om inzicht te krijgen in de verschillende soorten kosten die de initiatieven maken.