

## Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer

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:

### Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer

#### Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

##### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- a. Amsterdammers, die minder mobiel zijn: mensen die moeite hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer,
- b. gebied: één of meerdere buurten in de gemeente Amsterdam waar het vraagafhankelijk personenvervoer door de aanvrager primair wordt uitgevoerd;
- c. mobiliteit: de mate waarin mensen voorzieningen, (vrijwilligers)werk en sociale contacten kunnen bereiken door middel van vervoer;
- d. 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;
- e. uitvoerder: een rechtspersoon, die zonder winstoogmerk, vrijwilligersvervoer in de gemeente Amsterdam organiseert en uitvoert, nu of in de nabije toekomst;
- f. voertuig: een transportmiddel op ten minste vier wielen, ingericht voor het vervoer van tussen de één en acht personen, de chauffeur daaronder niet begrepen;
- g. vrijwilligersvervoer: vervoersactiviteiten die worden uitgevoerd door vrijwilligers, op vraagafhankelijke basis met als doel het vergroten van de mobiliteit van mensen die minder mobiel zijn; onder te verdelen in kleinschalig (< 1000 ritten), middelgroot (1000 tot 6000 ritten) en groot (> 6000 ritten).
- h. vrijwilligerswerk: werkzaamheden die
  - i. niet bij wijze van beroep of bedrijf worden uitgevoerd;
  - ii. waarbij er geen winstoogmerk is;
  - iii. die het algemeen belang of een bepaald maatschappelijk belang dienen, en
  - iv. niet in plaats komen van betaald werk
- i. Wp2000: Wet personenvervoer.

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

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

##### Artikel 3 Doel van de subsidieregeling

Het doel van deze regeling is het stimuleren van het aanbieden van vervoer door vrijwilligers aan Amsterdammers die minder mobiel zijn, waardoor de mobiliteit van deze Amsterdammers binnen hun woongebied wordt verbeterd en eenzaamheid wordt tegengegaan door het verbinden van bewoners en het faciliteren van ontmoetingen.

##### Artikel 4 Subsidiebele activiteiten

Het college kan een eenmalige subsidie voor de volgende activiteiten verlenen:

- a. een tegemoetkoming in de totale daadwerkelijke kosten verbonden aan het oprichten en organiseren van vrijwilligersvervoer door de aanvrager en de kosten van het vervoer door vrijwilligers voor maximaal één jaar;
- b. een tegemoetkoming in de totale daadwerkelijke kosten verbonden aan het vervoer door vrijwilligers voor een periode van maximaal drie jaar.

## Hoofdstuk 2 Subsidieplafond

### Artikel 5 Subsidieplafond, hoogte subsidie en subsidiabele kosten

1. Het college stelt voor de subsidiabele activiteiten zoals genoemd in artikel 4 een subsidieplafond vast voor het de looptijd van de regeling.
2. De aanvragen van subsidie voor de activiteiten die volgens deze regeling voor subsidie in aanmerking komen worden behandeld op volgorde van binnenkomst van de volledige aanvragen.
3. Voor activiteiten zoals omschreven in artikel 4, onder a bedraagt de maximale subsidiebijdrage €20.000.
4. Voor activiteiten zoals omschreven in artikel 4, onder b wordt de maximale subsidiebijdrage als volgt bepaald:
  - a. per subsidiejaar, een maximale subsidiebijdrage vastgesteld door het verwachte aantal te rijden ritten in het subsidiejaar te vermenigvuldigen met een maximale subsidiebijdrage per rit, te weten €20 voor kleinschalig vrijwilligersvervoer, €15 voor middelgroot vrijwilligersvervoer en €10 voor groot vrijwilligersvervoer;
  - b. voor uitvoerders actief binnen de stadsdelen Nieuw-West, Noord of Zuidoost wordt de maximale subsidiebijdrage per rit zoals genoemd in artikel 5, derde lid onder a vermeerderd met €2,50.
  - c. De maximale subsidiebijdrage per jaar ten opzichte van het voorgaande jaar als gevolg van verwachte groei van het aantal ritten is begrensd tot een maximum van €20.000 voor kleinschalig vrijwilligersvervoer, €30.000 voor middelgroot vrijwilligersvervoer en €40.000 voor groot vrijwilligersvervoer.
  - d. de subsidie bedraagt maximaal 85% van de totale inkomsten van de subsidiabele activiteit van de uitvoerder;
  - e. de maximale subsidie per jaar, per aanvraag bedraagt €250.000.

## Hoofdstuk 3 Subsidieaanvraag

### Artikel 6 Aanvrager

Subsidie kan uitsluitend worden aangevraagd door een rechtspersoon met volledige rechtsbevoegdheid zonder winstoogmerk.

### Artikel 7 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

1. 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 inschatting van het verwachte aantal ritten dat per subsidiejaar zal worden gereden en de tariefopbouw van deze ritten;
  - b. Een vervoersplan, waarin staat beschreven welke behoefte er in het gebied is, en hoe de activiteit deze behoefte zal invullen;
  - c. Een communicatieplan, waarin staat beschreven hoe de activiteit de doelgroep wil bereiken om gebruik te maken van het door de uitvoerder aangeboden vervoer en hoe de uitvoerder vrijwilligers aan zich wil binden;
  - d. Een document, waaruit blijkt welke voertuigen gebruikt zullen worden, van welke bouwjaar de voertuigen zijn, of de voertuigen uitstootvrij zijn en op welke manier deze voertuigen en de bestuurders verzekerd zijn gedurende de subsidieperiode;
  - e. Verzoek tot of Ontheffing artikel 29 Wp2000, indien van toepassing.
2. Bestaande vrijwilligersvervoeractiviteiten moeten tevens de ritadministratie van het jaar voorafgaand aan de subsidieaanvraag overleggen.

### Artikel 8 Aanvraagtermijn subsidies en volgorde afhandeling aanvragen

Een aanvraag kan het gehele jaar door worden ingediend bij het college.

## Hoofdstuk 4 Weigering van de subsidie

### Artikel 9 Weigeringsgronden

1. In aanvulling op artikel 9, eerste lid, van de ASA 2013 weigert het college een subsidie als:
  - a. De activiteit waarvoor subsidie wordt gevraagd reeds heeft plaatsgevonden op het moment waarop de subsidie wordt aangevraagd;
  - b. De activiteit niet voldoet aan een van de volgende eisen:
    - het betreft vrijwilligerswerk;
    - het vrijwilligersvervoer is toegankelijk voor alle minder mobiele inwoners van het gebied, die zelfstandig in en uit kunnen stappen;

- de activiteit is primair gericht op de mobiliteit van minder mobiele inwoners.
  - c. Indien één of meer gebruikte voertuigen niet voldoen aan een van de volgende eisen:
    - de voertuigen zijn gedurende de subsidieperiode APK gekeurd, indien dit mogelijk is voor het betreffende voertuig;
    - de voertuigen zijn ten alle tijden verzekerd met een WA-verzekering inclusief inzittendendeckking;
    - de gebruikte voertuigen zijn uitstootvrij dan wel hebben de gebruikte 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. De activiteit een vorm van openbaar vervoer betreft waarvoor geen ontheffing op grond van artikel 29 Wp2000 is of wordt verleend.
2. In aanvulling op artikel 9, tweede lid, van de ASA 2013 kan het college een subsidie geheel of gedeeltelijk weigeren te verlenen als de aanvrager voor dezelfde kosten reeds subsidie ontvangt van op grond van een andere regeling.

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

### **Artikel 10 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 uitvoerders van nieuwe en klein vrijwilligersvervoer hebben minimaal één keer per jaar deel aan een gesprek met de subsidieverstrekker om de voortgang van de activiteit te bespreken; de uitvoerders van middelgroot vrijwilligersvervoer hebben minimaal een keer per half jaar overleg met het college; uitvoerders van groot vrijwilligersvervoer minimaal een keer per kwartaal.
- b) De gemiddelde ritprijs voor de inwoners die gebruik maken van het vrijwilligersvervoer is maximaal tweemaal de kosten van de ritprijs van het reguliere openbaar vervoer in Amsterdam.

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

### **Artikel 11 Verantwoording subsidies**

- 1. In aanvulling op artikel 14, tweede lid, van de ASA 2013 bevat de aanvraag tot subsidievaststelling van nieuw en klein vrijwilligersvervoer:
  - a. Een activiteitenverslag waarin staat beschreven:
    - I. Een overzicht van de belangrijkste activiteiten tijdens de subsidieperiode
    - II. Wat er bij de uitvoering van de activiteit goed is gegaan en wat er bij voortzetting of een volgend project beter kan of anders moet.
  - b. Een zo compleet mogelijk overzicht van de gereden ritten, start- en aankomstpunt op straatniveau.
- 2. In aanvulling op artikel 14, tweede lid, van de ASA 2013 bevat de aanvraag tot subsidievaststelling van middelgroot en groot vrijwilligersvervoer tevens een vergelijking van de begroting en de daadwerkelijk gemaakte kosten en de kosten per uitgevoerde rit.

## **Hoofdstuk 7 Slotbepalingen**

### **Artikel 12 Inwerkingtreding en looptijd**

Deze subsidieregeling treedt in werking een dag na publicatie in het Gemeentebled en vervalt van rechtswege op 1 juli 2027.

### **Artikel 13 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Amsterdamse Subsidierегeling Vrijwilligersvervoer.

## **Toelichting bij de subsidieregeling**

Deze subsidieregeling beoogt organisaties die vervoer aanbieden op vrijwillige basis en daarvoor gebruik maken van auto's, (buurt)bussen en/of elektrische gehandicaptenvoertuigen te ondersteunen, om mensen die minder mobiel zijn te vervoeren van A naar B.

### **Artikel 4 Subsidieabele activiteiten**

- a. Subsidiabele activiteiten richten zich op een tegemoetkoming in de totale kosten verbonden aan het oprichten en organiseren van een nieuwe vrijwilligersvervoer door de aanvrager en de kosten van het feitelijk vervoer. De opstartkosten zijn kosten die worden gemaakt bij het beginnen van een initiatief. Bijvoorbeeld het oprichten van een stichting of een vereniging.
- b. Kosten van feitelijk vervoer bestaan uit:
  - Vervoer gerelateerde kosten, kosten die toenemen als er meer ritten worden uitgevoerd of meer voertuigen worden gebruikt. Bijvoorbeeld onderhoud, elektriciteit of brandstof, verzekering.
  - Vrijwilligers gerelateerde kosten, kosten die toenemen als er meer vrijwilligers actief zijn. Bijvoorbeeld vrijwilligersvergoeding, cursussen en trainingen, kosten voor noodzakelijke hulpmiddelen.
  - Communicatie gerelateerde kosten, kosten die worden gemaakt bij het aantrekken van sponsors en vrijwilligers. Bijvoorbeeld kosten voor flyers of kleine sponsorevenementen.
  - Organisatie gerelateerde kosten, kosten die komen kijken bij het organiseren van het initiatief en het vervoer. Bijvoorbeeld kantoorkosten, communicatiemiddelen, ritadministratie.

## Hoofdstuk 2 Subsidieplafond

### Artikel 5 Subsidieplafond

3. De maximale tegemoetkoming voor het uitvoeren van vrijwilligersvervoer in het eerste jaar en de opstartkosten zijn €20.000.
- 4.a Om te zorgen dat de subsidiegelden voldoende doelmatig besteed worden en de subsidiepot niet wordt leeggemaakt door relatief inefficiënte organisaties die eerder aanvragen dan andere relatief efficiënte organisaties wordt een maximumbijdrage per rit vastgesteld. Het college gaat er daarbij vanuit dat grotere organisaties efficiënter zijn, omdat zij allerlei vaste (en variabele) lasten kunnen spreiden over meer ritten. Hierbij valt te denken aan de kosten voor voertuigen, kantoorruimte, telefoons, etc. Een organisatie die minder dan 1000 ritten rijdt kan in principe met één voertuig toe, terwijl een organisatie die 2000 ritten rijdt dat ook zou moeten kunnen. Daarmee zijn de kosten voor deze tweede organisatie nauwelijks hoger. Initiatieven die meer dan 6000 ritten rijden, zullen naar verwachting drie of meer voertuigen gebruiken. Tegelijkertijd zullen de andere type kosten zoals kantoorkosten nauwelijks toenemen. Het college is bereid kleinere initiatieven meer te subsidiëren, enerzijds om kleine initiatieven de mogelijkheid te bieden om groter en efficiënter te worden, en anderzijds om organisaties die klein zijn én willen blijven de mogelijkheid te geven om hun unieke lokale functie uit te blijven voeren.
- 4.b De gemeente maakt zich hard voor gelijke kansen in de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Deze stadsdelen worden, gemiddeld genomen, gekenmerkt door een grotere afstand tot voorzieningen en een lager inkomen. Dit maakt het uitvoeren van vrijwilligersvervoer per rit duurder en bemoeilijkt het vinden van vrijwilligers, sponsors en fondsbijdragen. Ook is de reële bijdrage per rit in deze stadsdelen daarom lager. Om hiervoor te compenseren worden de in artikel 5, lid 3 onder a genoemde bedragen vermeerderd met €2,50. Dit kan ten goede komen aan de hogere kosten, de lagere betalingsbereidheid of een relatief gebrek aan sponsors of vrijwilligers die zonder vrijwilligersvergoeding kunnen opereren.
- 4.c Dit artikel dient ertoe om organisaties de mogelijkheid te geven om de verwachting uit te spreken jaarlijks een groeiend aantal ritten te rijden en daarbij tegelijkertijd grenzen te stellen aan de maximale subsidiebijdrage. Hoe kleiner de organisatie, hoe meer deze kan groeien in relatieve zin (verdubbeling stelt relatief minder voor) en hoe minder deze kan groeien in absolute zin, omdat de stap van bijv. 6 naar 10 voertuigen kleiner is dan die van 1 naar 5 voertuigen. Dit omdat het aandeel nieuwe voertuigen, vrijwilligers en dergelijke kleiner is in het eerste voorbeeld. Om redelijke grenzen aan de groei te stellen zonder de ambities van organisaties te veel te begrenzen, worden daarom de bedragen van €20.000, €30.000 en €40.000 per jaar gehanteerd.
- 4.d Deze regeling dient ter ondersteuning van kosten die niet redelijkerwijs door de initiatieven zelf te dragen zijn. Daarbij is de verwachting dat initiatieven ten minste 15%, maar in veel gevallen meer van hun eigen kosten kunnen dekken.
- 4.e De maximale subsidiebijdrage per organisatie per jaar wordt gesteld op €250.000, zodat meerdere initiatieven de mogelijkheid behouden om subsidie aan te vragen indien bepaalde initiatieven zeer groot groeien. Dit is om een goede spreiding van middelen over de stad en over verschillende soorten vrijwilligersvervoer te bewaken.

### Voorbeeldberekening op basis van artikel 5

Een fictieve voorbeeldorganisatie reed in 2023 2200 ritten en is actief in Nieuw-West. Deze organisatie verwacht in 2024 3700 ritten te rijden, in 2025 5100 en in 2026 6700. De organisatie heeft €2 ritinkomsten per rit, en ontvangt elk jaar €5000 aan sponsoringen en fondsbijdragen. De maximale subsidiebijdrage wordt als volgt vastgesteld:

- De maximale subsidiebijdrage is volgens lid 3 onder a €15 per rit voor de jaren 2024 en 2025, en €10 per rit voor 2026.
- Bovenstaande bedrag wordt met €2,50 vermeerderd omdat de organisatie actief is in Nieuw-West, tot €17,50 per rit voor de jaren 2024 en 2025, en €12,50 voor 2026.
- De maximale subsidiebijdrage voor 2024 is volgens lid 3 onder a en b  $3700 * €17,50 = €64.750$ , voor 2025 is deze  $5100 * €17,50 = €89.250$  en voor 2026 is deze  $6700 * €12,50 = €83.750$ .
- Lid 3 onder c staat een maximale groei van de maximale subsidiebijdrage van €30.000 op jaarbasis toe voor middelgrote initiatieven. Bovenstaande groeibedragen zijn kleiner dan €30.000 dus de bedragen blijven gelijk.
- De organisatie heeft in 2024 €12.400 aan eigen inkomsten, in 2025 €15.200 en in 2026 €18.400. Op basis van de 15% regel mag het subsidieplafond dus niet hoger zijn dan €82.666,67 aanvragen in 2024, €101.333,33 in 2025 en €122.666,67 in 2026. De hierboven genoemde bedragen zijn kleiner dan deze maximale subsidiegrens, dus dit verlaagt de eerdergenoemde bedragen niet.
- De bedragen zijn ook kleiner dan €250.000.
- Hiermee komen de maximale subsidiebedragen tot €64.750 in 2024, €89.250 in 2025 en €83.750 in 2026. Dit zijn maximale subsidiebedragen, minder aanvragen kan altijd en er wordt beschikt en vastgesteld op basis van werkelijk verwachte respectievelijk gemaakte kosten.

### Hoofdstuk 3 Subsidieaanvraag

#### Artikel 7 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

- 1.a initiatieven wordt gevraagd een redelijke inschatting te maken van het aantal ritten dat zij zullen rijden. Dit kan op basis van een trendanalyse: hoeveel ritten zijn er in de afgelopen periode gereden, en groeit dit aantal of krimpt dit? Ook de (extra) inzet van middelen kan hierin een rol spelen. In de meeste gevallen gaat dit op informele wijze.
- 1.b in het vervoersplan wordt de organisatie gevraagd uit te leggen waarom zij bestaansrecht heeft: wie heeft er baat bij de activiteit, en wat is het effect daarvan?
- 1.c In het communicatieplan wordt de organisatie gevraagd uit te leggen hoe zij haar doelgroep wil bereiken. Dit is cruciaal, omdat een organisatie 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.
- 1.d Van de voertuigen dient in ieder geval gespecificeerd te worden wat de brandstofsoort (elektrisch, aterstof, 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 de organisatie 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').
- 1.e Het alleenrecht om openbaar vervoer aan te bieden wordt via een concessie uitgegeven. Initiatieven kunnen dus alleen gesubsidieerd worden indien zij niet onder deze concessie vallen (omdat zij geen openbaar vervoer aanbieden), of indien zij een ontheffing hebben op de concessie of uitzicht daarop (zij bieden dan wel OV aan, maar worden gedoogd door de aanbieder van het OV in de concessie Amsterdam).
2. De ritadministratie is van belang voor het berekenen van de maximale subsidiebijdrage volgens de systematiek van artikel 5.

#### Artikel 9 Weigeringsgronden

- 1.a. Hiermee wordt bedoeld dat er geen subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten die al hebben plaatsgevonden, en kosten die al zijn gemaakt.
- 1.b. Hiermee wordt bedoeld dat er geen inwoners van het gebied waar de organisatie 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.b. Zie de toelichting van artikel 3 voor wat bedoeld wordt met 'minder mobiele inwoners'.
- 1.c. Een APK is van toepassing op auto's en buurtbussen, maar niet op gehandicaptenvoertuigen.
- 1.c. 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 organisatie niet in de Amsterdamse milieuzone actief is. Op termijn is het mogelijk dat de eis bij de herziening van deze subsidieregeling wordt angescherpt tot volledig elektrisch.

2. Het is niet toegestaan om openbaar vervoer aan te bieden zonder ontheffing. Dit geldt bijvoorbeeld voor het aanbieden van een buurtbus als lijndienst.

#### **Artikel 10 Aanvullende verplichtingen**

- a. Dit gesprek kan de vorm aannemen van een tussentijdse verantwoording indien gewenst door de subsidieverstrekker, maar kan ook van informelere aard zijn.
- b. De gemiddelde ritbijdrage mag niet hoger zijn dan tweemaal 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>. Bij tijd van schrijven betekent dit een tarief van €1,08 als basistarief plus €0,196 per kilometer. Indien een initiatief een gemiddelde ritafstand van drie kilometer kent, mag de ritprijs dus niet hoger zijn dan  $2 * (\text{€}1,08 + \text{€}0,196 * 3) = \text{€}3,34$ .

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

##### **Artikel 11 Verantwoording subsidies**

- 1.a Dit activiteitenverslag is bedoeld om de subsidieverstrekker inzicht te geven in de uitkomsten van de pilot en om de vervoerder te laten reflecteren op de activiteit.
- 1.b 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.
2. De subsidieverstrekker krijgt graag inzicht in haar eigen functioneren en het functioneren van de regeling om haar dienstverlening te kunnen verbeteren. Een vergelijk van de begroting en de daadwerkelijk gemaakte kosten is van belang om vast te kunnen stellen op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten.