Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de College vergadering van 03 november 2026

Portefeuille: Mobiliteit (incl. Parkeren)
Senioren (incl. Seniorenhuisvesting), Zorg en Maatschappelijke Ontwikkeling

Agendapunt: B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het instellen van de Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027 ter vervanging van de Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer die in 2027 komt te vervallen

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met de Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027 zoals opgenomen in bijlage 1, waarvan de belangrijkste kenmerken zijn:

a. Het doel van de subsidieregeling is om vrijwillige vervoersinitiatieven te ondersteunen die oudere Amsterdammers mobiel houden en eenzaamheid tegengaan in een context van langer thuis wonen, toegenomen loopafstanden naar het OV en een kilometerbegrenzing in het AOV.
b. De nieuwe regeling dient ter vervanging van de aflopende subsidieregeling Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer en gaat in op 1 januari 2027 en vervalt per 1 januari 2031.
c. De regeling bouwt voort op de Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer, met als belangrijkste wijzigingen op basis van opgedane praktijkervaring in de afgelopen subsidieperiode:
    i. Het subsidieplafond wordt verhoogd, om de groei van het vrijwilligersvervoer te kunnen blijven faciliteren en daarmee een stadsdekkend netwerk mogelijk te maken.
    ii. De subsidie wordt uitsluitend beschikbaar voor uitstootvrije voertuigen.
    iii. De subsidie kan alleen worden aangevraagd per kalenderjaar, zoals de Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2023 bij meerjarensubsidies voorschrijft.
d. Het subsidiëren van vrijwilligersvervoer is onderdeel van de in 2021 door de raad vastgestelde Toekomstvisie Sociaal Vervoer. Deze visie heeft als kern dat iedereen, met of zonder mobiliteitsbeperking, moet kunnen reizen als ieder ander.
e. Voor de Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027 wordt een subsidieplafond van 2.300.000 vastgesteld voor de gehele looptijd, deze wordt in beheer genomen door Verkeer en Openbare Ruimte. Hiervan wordt 2.000.000 in gelijke delen gedekt door de directies Verkeer en Openbare Ruimte en Jeugd, Zorg en Diversiteit, elk voor 1.000.000. Voor de resterende 300.000 wordt een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam verwacht. Daarvan is 75.000 voor 2027 reeds toegekend.

2. In te stemmen met het niet verlenen van inspraak op de nieuwe subsidieregeling gezien alle bij de gemeente bekende initiatieven in een vroeg stadium bij de herziening van deze regeling betrokken zijn en het gaat om herziening van een bestaande regeling (artikel 2, vierde lid onder a van de Inspraakverordening).

3. Kennis te nemen van de Toekomstvisie Sociaal Vervoer.

Kernboodschap

Vrijwilligersinitiatieven die vervoer aan kwetsbare Amsterdammers bieden, zorgen dat ouderen mobiel blijven en langer thuis kunnen blijven wonen. Door het praatje en persoonlijke contact gaan

ze ook nog eens eenzaamheid tegen en vergroten ze de sociale cohesie in de buurt. Om deze initiatieven te ondersteunen vernieuwt het college de huidige subsidieregeling met een subsidieplafond van 2.300.000 voor de periode 2027-2030. De regeling wordt op de belangrijkste inhoudelijke voorwaarden niet gewijzigd t.o.v. de huidige regeling, wel wordt het een boekjaarsubsidie die gelijk gaat lopen aan het kalenderjaar.

Bestuurlijke achtergrond

Op 8 juli 2021 is de Toekomstvisie Sociaal Vervoer vastgesteld door de Raad. Hierin is het stimuleren van vrijwilligersvervoer onderdeel van één van de strategische pijlers. Op 16 november 2021 heeft het college besloten een pilot met vrijwilligersinitiatief HeenenWeer te subsidiëren met 255.000 voor de periode december 2021 t/m juni 2023. Deze subsidie is verlengd t/m december 2023. In februari 2022 is de Amsterdamse Impuls Vrijwilligersvervoer 2022-regeling vastgesteld, welke in juni 2023 een vervolg kreeg met de huidige subsidieregeling (2023-2027).

Bestuurlijke prioriteit

Sinds 1 januari 2022 is het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) beperkt door een jaarlijkse kilometerbegrenzing van 1500 kilometer en is het Beschermd Vervoer (automatische AOV-pas voor 75+ers zonder mobiliteitsbeperking) uitgefaseerd. Dit creëert urgentie om hier inclusiever openbaar vervoer en andere soorten vervoer tegenover te stellen, waarvan vrijwilligersvervoer één van de meest succesvolle is gebleken. Het stimuleren van vrijwilligersvervoer is tevens onderdeel van koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte en haar voorloper, de Agenda Autoluw.

Uit het coalitieakkoord 2026-2030:

- *Senioren ondersteunen we zodat ze zo lang mogelijk zelfstandig en actief blijven wonen in hun eigen buurt.*
- *Ook onze kinderen, ouderen en mensen met een beperking moeten zich veilig door de stad kunnen verplaatsen. Daarom blijven we investeren in het toegankelijk maken van de openbare ruimte en OV-haltes.*
- *Een overheid die aanwezig is in buurten en samenwerkt met bewoners, vrijwilligers, ondernemers, maatschappelijke organisaties en iedereen die de stad sterker maakt.*

Wettelijke grondslag

Artikel 3 van de Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2023 bepaalt dat het college bevoegd is nadere regels vast te stellen met betrekking tot o.a. de inhoud van de activiteiten waarvoor subsidie kan worden verstrekt en over degenen die voor subsidie in aanmerking komen.

Onderbouwing besluit

Ad 1. In te stemmen met de Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027 zoals opgenomen in bijlage 1, waarvan de belangrijkste kenmerken zijn:

Ad 1a) Het doel van de subsidieregeling is om vrijwillige vervoersinitiatieven te ondersteunen die oudere Amsterdammers mobiel houden en eenzaamheid tegengaan in een context van langer thuis wonen, toegenomen loopafstanden naar het OV en een kilometerbegrenzing in het AOV.

<u>Urgentie subsidiëren vrijwilligersvervoer</u>

Amsterdammers kunnen gebruik maken van aanvullend openbaar vervoer (AOV) wanneer reizen met het OV niet lukt. Als gevolg van de vergrijzing stijgt de vraag naar AOV de komende jaren sterk. Het vrijwilligersvervoer vervult in toenemende mate een rol om te helpen deze vraag op te vangen, zodat ouderen en bewoners met een mobiliteitsbeperking zich zelfstandig kunnen blijven verplaatsen - op betaalbare wijze, buurtgericht en met een belangrijke sociale functie.

In Amsterdam zijn verschillende vrijwillige vervoersinitiatieven actief, zoals HeenenWeer, de Banne Hopper, Gouden Karren en de Bijlmer Boemel. Vrijwilligersvervoerdiensten verzorgen lokaal deur-tot-deurvervoer op afspraak voor bijvoorbeeld een doktersbezoek, fysio of boodschappen.

Deze regeling ondersteunt vrijwillige vervoersinitiatieven die ervoor zorgen dat ouderen en Amsterdammers met een (fysieke) beperking mobiel blijven en gaan eenzaamheid tegen in de context van langer thuis wonen. Het helpt ouderen en mensen met een beperking om mobiel te blijven, vermindert eenzaamheid en zorgt dat voorzieningen in de buurt bereikbaar blijven.

De vervoersdiensten maken veelal gebruik van elektrische gehandicaptenvoertuigen of e-shuttles. De meeste gebruikers kunnen niet zelfstandig middellange afstanden lopen, fietsen of met het openbaar vervoer, en zijn dus aangewezen op het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). Het AOV heeft echter een wachttijd van 15 minuten voor of na de afgesproken vertrektijd en is dus niet praktisch voor korte ritten binnen de wijk. Daarnaast is sinds 1 januari 2022 het aantal AOV-kilometers per gebruiker gemaximeerd op 1500 km per jaar.

De meeste vrijwillige vervoersinitiatieven zijn voor 65-85% afhankelijk van gemeentelijke subsidie. Vanuit de subsidieregeling wordt namelijk geëist dat de ritprijs niet te hoog is, zodat alle Amsterdammers er gebruik van kunnen maken. In de praktijk betekent dit een ritprijs van 1-1,50 per enkele rit. Verder hebben de initiatieven nog inkomsten van vermogensfondsen (zoals RCOAK) en sponsoring (zoals een lokale ondernemer).

Ad 1b) De nieuwe regeling dient ter vervanging van de aflopende subsidieregeling Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer en gaat in op 1 januari 2027 en vervalt per 1 januari 2031.

Evaluatie aflopende regeling
In 2024 is 350.000 subsidie verstrekt en in 2025 was dit 430.000. In 2022 ging het nog om 50.000, maar sindsdien is het Amsterdamse netwerk verdubbeld. Deze subsidieregeling zorgt ervoor dat bestaande vrijwillige vervoersinitiatieven (de Banne Hopper, HeenenWeer, Eestermobiel) langjarig doorgang kunnen vinden en kunnen uitbreiden en daarnaast biedt het nieuwe initiatieven (Bijlmer Boemel) een kans om op te starten en te groeien. Initiatieven zijn in een zekere mate afhankelijk van subsidie, omdat zij met de ritinkomsten van 1-2 per rit, fondsbijdragen en sponsoring van bijv. het lokale winkelcentrum de kosten niet kunnen dekken (met name voor de aanschaf of lease van de voertuigen). Niet-gesubsidieerde initiatieven in den lande kennen vaak een veel hogere ritprijs; dit zou veel kwetsbare Amsterdammers uitsluiten.

Ad 1c) De regeling bouwt voort op de Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer, met als belangrijkste wijzigingen op basis van opgedane praktijkervaring in de afgelopen subsidieperiode:

I. Het subsidieplafond wordt verhoogd, om de groei van het vrijwilligersvervoer te kunnen blijven faciliteren en daarmee een stadsdekkend netwerk mogelijk te maken.

Sinds 2022 is het Amsterdamse netwerk aan vrijwillige vervoersinitiatieven verdubbeld van 9 naar 17. Om in te schatten hoeveel subsidiebehoefte er is, is een prognose gemaakt voor de komende 4 jaar. Hieruit volgt een jaarlijkse structurele bijdrage van circa 575.000 vanaf 2027. Dit bedrag is noodzakelijk om mee te groeien met de energie die uit de samenleving komt om een stadsdekkend

netwerk te realiseren, zodat bewoners in alle stadsdelen gebruik van dit type deur-tot-deurvervoer kunnen maken.

II. De subsidie wordt uitsluitend beschikbaar voor uitstootvrije voertuigen (zie verder onder Duurzaamheid).

III. De subsidie wordt een boekjaarsubsidie, zoals de ASA 2023 voorschrijft bij meerjarensubsidies. Dit betekent dat bestaande vrijwilligersvervoerdiensten een aanvraag voor een boekjaarsubsidie kunnen indienen vóór 1 oktober voorafgaand aan het boekjaar of de boekjaren waarvoor de subsidie wordt aangevraagd. Er geldt een overgangsregeling om alle initiatieven naar het ritme van boekjaren te geleiden (aangezien zij in de huidige regeling het hele jaar door konden aanvragen).

Ad 1d) Het subsidiëren van vrijwilligersvervoer is onderdeel van de in 2021 door de Raad vastgestelde Toekomstvisie Sociaal Vervoer. Deze visie heeft als kern dat iedereen, met of zonder mobiliteitsbeperking, moet kunnen reizen als ieder ander.

Het stimuleren van vrijwilligersvervoer wordt aangekondigd in de Toekomstvisie Sociaal Vervoer (TSV), in 2021 vastgesteld door de Raad. De subsidieregeling is daarmee een uitwerking van dit beleidsstuk. In de TSV zetten gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam uiteen hoe de komende tien jaar (horizon 2030) de beweging van ongelimiteerd en laagdrempelig AOV naar inclusief OV en alternatieve vervoersoplossingen zoals vrijwilligersvervoer - wordt ingezet. Dit alles om het AOV toekomstbestendig te maken en het OV toegankelijker te maken.

Ad 1e) Voor de Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027 wordt een subsidieplafond van 2.300.000 vastgesteld voor de gehele looptijd, deze wordt in beheer genomen door Verkeer en Openbare Ruimte. Hiervan wordt 2.000.000 in gelijke delen gedekt door de directies Verkeer en Openbare Ruimte en Jeugd, Zorg en Diversiteit, elk voor 1.000.000. Voor de resterende 300.000 wordt een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam verwacht. Daarvan is 75.000 voor 2027 reeds toegekend.

JZD en V&OR staan samen voor de opgave om het AOV toekomstbestendig te maken en tegelijkertijd de stad bereikbaar te houden voor alle Amsterdammers. Vrijwilligersvervoer is een van de alternatieve vervoersoplossingen en vervult een belangrijke sociale functie op buurtniveau.

Vanuit JZD wordt er 250.000 per jaar gealloceerd. Met het stimuleren van het vrijwilligersvervoer wordt ervan uitgegaan dat dit het aantal korte ritten bij het AOV verlaagt en dus een besparing van het AOV oplevert. Ter illustratie: in Heerhugowaard leidde elke geïnvesteerde euro in vrijwilligersvervoer grofweg tot een vermindering van één euro aan AOV-bestedingen.

Vanuit V&OR zijn de kosten van 250.000 per jaar gedekt uit middelen van de afdeling Kennis en Kaders van V&OR. Dit komt de bereikbaarheid van de meest kwetsbare Amsterdammers ten goede en past zo naadloos in de ambities die we hebben ten aanzien van de sociale ondergrens in het koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte.

De Vervoerregio Amsterdam heeft sinds 1 januari 2026 een subsidieregeling voor vrijwilligersvervoer in werking (vervolg op pilotsubsidie van 2023) en deze geldt tot en met 31 december 2030. Hierin stellen zij maximaal 75.000 per jaar per gemeente beschikbaar, waar de veertien gemeenten binnen de VRA een aanvraag voor kunnen indienen ter stimulering van het vrijwilligersvervoer. Het totaalbedrag dat wij kunnen aanvragen hangt af van het aantal aanvragen dat zij ontvangen, maar op basis van het aantal vrijwilligersvervoerinitiatieven in de regio verwachten wij in totaal een bedrag van 300.000 aan te kunnen vragen. De subsidie van 2027 is al gehonoreerd en verdisconteerd.

De gemeentelijke subsidieregeling wordt ondergebracht bij V&OR, omdat de beleidsafdeling Kennis en Kaders verantwoordelijk is voor het accordeerproces van de subsidieaanvragen, de uitvoering coördineert en het aanspreekpunt is voor de initiatieven in de stad. Ook de financiën worden beheerd door V&OR.

Ad 2. In te stemmen met het niet verlenen van inspraak op de nieuwe subsidieregeling gezien alle bij de gemeente bekende initiatieven in een vroeg stadium bij de herziening van deze regeling betrokken zijn en het gaat om herziening van een bestaande regeling (artikel 2, vierde lid onder a van de Inspraakverordening).

Bij het instellen van een nieuwe subsidieregeling dient inspraak te worden verleend. In dit geval gaat het om herziening van een bestaande regeling. Ook zijn alle, bij de gemeente bekende, initiatieven in het voortraject al om input gevraagd. Uit de gesprekken die we doorlopend met alle vervoersdiensten hebben, lijkt de huidige regeling goed aan te sluiten op wat de diensten in de praktijk nodig hebben. Nu actualiseren we de huidige regeling en blijven de belangrijkste inhoudelijke voorwaarden overeind. Dit betekent dat o.a. de hoogte van de subsidiebedragen ongewijzigd blijven. Aan de basis voor de huidige regeling zijn in 2023 ruim honderd verschillende mensen die belanghebbende zijn dan wel belanghebbenden vertegenwoordigen gesproken, wiens input destijds verwerkt is in de regeling.

De vrijwilligersvervoerdiensten die we in de aanloop naar vaststelling van de nieuwe regeling hebben gesproken, bevestigen het beeld dat de regeling goed aansluit op wat zij nodig hebben in de praktijk. De input om de regeling te verbeteren is verwerkt. Daarmee kan op grond van de inspraakverordening worden besloten geen inspraak te verlenen. Artikel 2, vierde lid onder a van de inspraakverordening stelt namelijk dat:

Het bestuursorgaan kan besluiten van inspraak af te zien [] als de insprekers al op een andere manier in een vroeg stadium bij de voorbereiding van het beleidsvoornemen zijn betrokken en voldoende aannemelijk is dat het bestuursorgaan daardoor alle relevante belangen bij zijn afweging heeft kunnen betrekken.

Ad 3. Kennis te nemen van de Toekomstvisie Sociaal Vervoer
Het stimuleren van vrijwilligersvervoer wordt aangekondigd in de Toekomstvisie Sociaal Vervoer, die in 2021 door de Raad is vastgesteld. Deze subsidieregeling is daarmee een uitwerking van dat beleidsstuk. Zie verder onder Ad 1d en in de bijlage.

Duurzaamheid

De vrijwillige vervoersdiensten rijden in (kleine) uitstootvrije voertuigen en dragen daarmee bij aan een klimaatneutrale stad. Dit is een voorwaarde in de subsidieregeling. In de huidige regeling is opgenomen dat indien de voertuigen vóór de subsidieaanvraag zijn aangeschaft en 3 of meer zitplaatsen hebben, deze niet uitstootvrij hoeven te zijn, maar slechts toegelaten moeten zijn tot de Amsterdamse milieuzone. In de nieuwe regeling schrappen we deze bepaling, mede op advies van team Luchtkwaliteit (zie hieronder). In de praktijk rijden momenteel ook geen initiatieven met fossiele voertuigen en initiatieven die voldeden aan alle voorwaarden en niet-uitstootvrij wilden rijden hebben zich in het verleden ook niet gemeld. Deze keuze heeft dan ook geen invloed op het huidige netwerk. Wel zijn in het verleden weleens projecten ondersteund op gebied van groepsvervoer. Omdat we zien dat sociale welzijnsorganisaties en andere aanbieders van groepsvervoer bezig zijn met het elektrificeren van hun vloot, lijkt dit een logisch moment om de regeling op dit punt te wijzigen.

Advies team Luchtkwaliteit: alleen nog uitstootvrije voertuigen
Amsterdammers ademen elke dag ongezonde lucht in. De gemiddelde Amsterdammer leeft

ongeveer 11 maanden korter en rookt gemiddeld 4,4 sigaretten per dag mee door de vieze lucht in de stad.[1] Amsterdammers hebben een grotere kans om hart- en vaatziekten te krijgen, kinderen hebben een hoger risico op astma en zelfs ongeboren kinderen kunnen last krijgen van de lucht die hun moeder inademt. We willen dus zorgen dat de luchtkwaliteit snel verbetert. Amsterdam werkt toe naar volledig uitstootvrij verkeer en een gezonde, leefbare stad voor huidige en toekomstige generaties.

Vanuit team Luchtkwaliteit wordt daarom geadviseerd om in de geactualiseerde subsidieregeling voor vrijwilligersvervoer geen subsidie meer beschikbaar te stellen voor fossiele voertuigen. Het subsidiëren van fossiele voertuigen past niet bij de gemeentelijke ambitie om toe te werken naar volledig uitstootvrij verkeer in Amsterdam en daarmee de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en CO terug te dringen. Daarom het advies om de subsidie uitsluitend beschikbaar te stellen voor uitstootvrije voertuigen.

Daarbij blijft aandacht nodig voor partijen voor wie de overstap naar uitstootvrij vervoer niet direct haalbaar is. Ook bij andere maatregelen, zoals de invoering van milieuzones of het aanscherpen van milieueisen voor parkeervergunningen, bekijkt team Luchtkwaliteit of maatwerk of ontheffingsmogelijkheden nodig zijn voor onvoorziene situaties. Dit neemt de beleidslijn richting uitstootvrij vervoer niet weg, maar zorgt ervoor dat de uitvoering zorgvuldig en haalbaar blijft.

[1] Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam - Uitvoeringsagenda 2023-2026 - openresearch.amsterdam

Participatie

In het beleidsadviestraject zijn alle vrijwillige vervoersinitiatieven benaderd voor input en feedback. Zo is de geactualiseerde subsidieregeling tot stand gekomen. (Zie onder ad 2).

Financiële onderbouwing

Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	**I/S**	**Jaar T**	**Jaar T + 1**	**Jaar T + 2**	**Jaar T + 3**
Subsidiebijdrage VRA		I	€75000	€75000	€75000	€75000
V&OR	77018575	I	€250000	€250000	€250000	€250000
JZD	75541050	I	€250000	€250000	€250000	€250000
Totaal			**€575000**	**€575000**	**€575000**	**€575000**

I=Incidenteel
S=Structureel

LASTEN						
	Product	**I/S**	**Jaar T**	**Jaar T + 1**	**Jaar T + 2**	**Jaar T + 3**
Verwachte subsidieaanvragen		I	€575000	€575000	€575000	€575000
Totaal			**€575000**	**€575000**	**€575000**	**€575000**

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja
Overige toelichting
*De subsidiebijdrage van de Vervoerregio dient elk jaar te worden aangevraagd en toegekend. De bijdrage van 75.000 voor 2027 is reeds toegekend. De resterende 225.000 is nog niet formeel toegekend. De bijdrage is dus onder voorbehoud van een definitieve beschikking. Als de subsidie niet wordt toegekend, zorgen de programma's voor alternatieve dekking of worden de lasten bijgesteld.

Conclusie
De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente

Informatie over subsidie op amsterdam.nl
Actieve benadering vrijwilligersvervoerorganisaties (via eigen netwerk en via stadsdelen)
Bekendmaking in het Gemeenteblad

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-057721	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2026-057726	Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027.pdf (pdf)
AD2026-057728	Toekomstvisie sociaal vervoer.pdf (pdf)
AD2026-057774	Advies (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten