Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027

Geldend met ingang van 01-01-2027

Intitulé
Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op artikel 4:23, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 3 van de Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2023,
besluit de volgende regeling vast te stellen:

Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- Amsterdammers die minder mobiel zijn: Amsterdammers die moeite hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer,
- gebied: één of meerdere buurten in de gemeente Amsterdam waar het vraagafhankelijk personenvervoer door de aanvrager primair wordt uitgevoerd;
- mobiliteit: de mate waarin mensen voorzieningen, (vrijwilligers)werk en sociale contacten kunnen bereiken door middel van vervoer;
- uitstootvrij voertuig: een volledig elektrisch voertuig, accu-elektrisch of waterstof-elektrisch aangedreven;
- uitvoerder: rechtspersoon die vrijwilligersvervoer in de gemeente Amsterdam organiseert en uitvoert, nu of in de nabije toekomst;
- voertuig: een transportmiddel op ten minste vier wielen, ingericht voor het vervoer van tussen de één en acht personen, de chauffeur daaronder niet begrepen;
- vrijwilligersvervoer: vervoersactiviteiten die worden uitgevoerd door vrijwilligers, op vraagafhankelijke basis met als doel het vergroten van de mobiliteit van Amsterdammers die minder mobiel zijn;
- vrijwilligerswerk: werk dat in enig organisatorisch verband onverplicht en onbetaald wordt verricht ten gunste van anderen of ten gunste van de stad als geheel;
- Wp 2000: Wet personenvervoer 2000.

Artikel 2 Toepasselijkheid Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2023

De Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2023 is van toepassing.

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 door het verbinden van bewoners en het faciliteren van ontmoetingen, eenzaamheid wordt tegengegaan.

Artikel 4 Subsidiabele activiteiten

1. Het college kan een eenmalige subsidie verlenen voor 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 een periode van maximaal twintig maanden, met dien verstande dat de subsidieperiode uiterlijk eindigt op 31 december van het kalenderjaar volgend op het jaar waarin de subsidie is verleend.
2. Het college kan voor een periode van maximaal drie opeenvolgende boekjaren subsidie verlenen voor een tegemoetkoming in de totale daadwerkelijke kosten verbonden aan het vervoer door vrijwilligers.

Hoofdstuk 2 Subsidieplafond en verdeelsleutel

Artikel 5 Subsidieplafond, hoogte subsidie en subsidiabele kosten

1. Het subsidieplafond voor de subsidiabele activiteiten, bedoeld in artikel 4, bedraagt voor de looptijd van deze regeling € 2.300.000.

a. Voor de activiteiten zoals omschreven in artikel 4, onderdeel 1, bedraagt de maximale subsidiebijdrage € 30.000.
b. Voor de activiteiten zoals omschreven in artikel 4, onder 2 wordt de maximale subsidiebijdrage als volgt bepaald:

- **i.** 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 (< 1000 ritten), €15 voor middelgroot vrijwilligersvervoer (1000 tot 6000 ritten) en €10 voor groot vrijwilligersvervoer (> 6000 ritten);
- **ii.** voor uitvoerders actief binnen de stadsdelen Nieuw-West, Noord of Zuidoost wordt de maximale subsidiebijdrage per rit zoals genoemd in artikel 5, **onder i** vermeerderd met €2,50;
- **iii.** 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;
- **iv.** de subsidie bedraagt maximaal 85% van de subsidiabele kosten;
- **v.** de maximale subsidie per jaar per aanvraag bedraagt €250.000.

2. De subsidieaanvragen voor de activiteiten die volgens deze regeling voor subsidie in aanmerking komen worden behandeld in volgorde van binnenkomst van de volledige aanvragen.

Hoofdstuk 3 Subsidieaanvraag

Artikel 6 Aanvrager

Subsidie kan uitsluitend worden aangevraagd door een rechtspersoon zonder winstoogmerk.

Artikel 7 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

1. In aanvulling op artikel 6, tweede lid, van de ASA 2023 wordt bij de subsidieaanvraag een plan overlegd waarin het volgende is opgenomen:

- **a.** Een inschatting van het verwachtte 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.

2.Bestaande vrijwilligersvervoeractiviteiten moeten tevens de ritadministratie van het jaar voorafgaand aan de subsidieaanvraag overleggen.

Artikel 8 Aanvraagtermijn subsidies en volgorde afhandeling aanvragen

1. Een aanvraag kan het gehele jaar door worden ingediend bij het college, voor zover het subsidies betreft voor de activiteiten genoemd in artikel 4, eerste lid.
2. De uiterlijke datum voor subsidieaanvraag zoals bedoelt in artikel 4, tweede lid, is 1 oktober voorafgaand aan het boekjaar waarvoor de subsidie wordt aangevraagd.

Hoofdstuk 4 Weigering van de subsidie

Artikel 9 Weigeringsgronden

1. In aanvulling op artikel 8, eerste lid, van de ASA 2023 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 een vorm van openbaar vervoer betreft waarvoor geen ontheffing op grond van artikel 29 Wp2000 is of wordt verleend.

2.In aanvulling op artikel 8, tweede lid, van de ASA 2023 kan het college een subsidie geheel of gedeeltelijk weigeren te verlenen als:

a. de aanvrager voor dezelfde kosten reeds subsidie ontvangt van op grond van een andere regeling.

b. De activiteit niet voldoet aan een van de volgende eisen:

i . het betreft vrijwilligerswerk;

ii. het vrijwilligersvervoer is toegankelijk voor alle minder mobiele inwoners van het gebied;

iii de activiteit niet primair is gericht op de mobiliteit van minder mobiele inwoners;

Hoofdstuk 5 Verplichtingen van de subsidieontvanger

Artikel 10 Aanvullende verplichtingen

Naast de verplichtingen op grond van artikel 9 en 10 van de ASA 2023, zijn aan de subsidie de volgende verplichtingen verbonden:

a. de voertuigen zijn gedurende de subsidieperiode APK gekeurd, indien dit verplicht is voor het betreffende voertuig;
b. de voertuigen zijn ten alle tijden verzekerd met een WA-verzekering inclusief inzittendendekking;
c. de gebruikte voertuigen zijn uitstootvrij.

d. De uitvoerder van nieuw en klein vrijwilligersvervoer neemt minimaal één keer per jaar deel aan een gesprek met de subsidieverstrekker om de voortgang van de activiteit te bespreken; de uitvoerder van middelgroot en groot vrijwilligersvervoer neemt minimaal een keer per half jaar deel aan een overleg.

e. 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 16 van de ASA 2023 bevat de aanvraag tot subsidievaststelling van 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 overzicht van de gereden ritten, start- en aankomstpunt op straatniveau.

2. In aanvulling op artikel 16van de ASA 2023 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

1. Deze subsidieregeling treedt in werking op 1 januari 2027.
2. Deze subsidieregeling vervalt op 31 december 2030.

Artikel 13 Overgangsbepaling

De Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer zoals die gold onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip waarop deze subsidieregeling in werking treedt, blijft van toepassing op subsidies die vóór de inwerkingtreding van deze regeling zijn aangevraagd op grond van de Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer.

Artikel 14 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer 2027.

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 Subsidiabele activiteiten

1. Subsidiabele activiteiten richten zich op een tegemoetkoming in de totale kosten verbonden aan het oprichten en organiseren van nieuw 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.

2. Kosten van feitelijk vervoer bestaan uit:

- Vervoergerelateerde kosten, kosten die toenemen als er meer ritten worden uitgevoerd of meer voertuigen worden gebruikt. Bijvoorbeeld aanschaf en/of lease van het voertuig, onderhoud, elektriciteit, verzekering.
- Vrijwilligersgerelateerde kosten, kosten die toenemen als er meer vrijwilligers actief zijn. Bijvoorbeeld vrijwilligersvergoeding, cursussen en trainingen, kosten voor noodzakelijke hulpmiddelen.
- Communicatiegerelateerde kosten, kosten die worden gemaakt bij het aantrekken van sponsors en vrijwilligers. Bijvoorbeeld kosten voor flyers of kleine sponsorevenementen.
- Organisatiegerelateerde kosten, kosten die komen kijken bij het organiseren van het initiatief en het vervoer. Bijvoorbeeld kantoorkosten, communicatiemiddelen, ritadministratie.

Hoofdstuk 2 Subsidieplafond

Artikel 5 Subsidieplafond

1. De maximale tegemoetkoming voor het uitvoeren van vrijwilligersvervoer in de eerste 20 maanden en de opstartkosten zijn €30.000.

1a. Om te zorgen dat de subsidiegelden voldoende doelmatig besteed worden en de subsidiepot niet wordt leeggemaakt door relatief minder efficiënte 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 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.

1b. 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 sponsoren 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 (verdubbelen 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 2026 2200 ritten en is actief in Nieuw-West. Deze organisatie verwacht in 2027 3700 ritten te rijden, in 2028 5100 en in 2029 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 2027 en 2028, en €10 per rit voor 2029.
• Bovenstaand bedrag wordt met €2,50 vermeerderd omdat de organisatie actief is in Nieuw-West, tot €17,50 per rit voor de jaren 2027 en 2028, en €12,50 voor 2029.
• De maximale subsidiebijdrage voor 2027 is volgens lid 3 onder a en b 3700 * €17,50 = €64.750, voor 2028 is deze 5100 * €17,50 = €89.250 en voor 2029 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 2027 €12.400 aan eigen inkomsten, in 2028 €15.200 en in 2029 €18.400. Op basis van de 15% regel mag het subsidieplafond dus niet hoger zijn dan €82.666,67 aanvragen in 2027, €101.333,33 in 2028 en €122.666,67 in 2029. 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 2027, €89.250 in 2028 en €83.750 in 2029. Dit zijn maximale subsidiebedragen, minder aanvragen kan altijd en er wordt beschikt en vastgesteld op basis van werkelijk verwachtte respectievelijk gemaakte kosten.

Artikel 6
Uitsluitend rechtspersonen met volledige rechtsbevoegdheid zonder winstoogmerk kunnen in aanmerking komen voor een subsidie op grond van deze regeling. Verenigingen zonder rechtspersoonlijkheid zijn daarvan uitgesloten.

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. Alle voertuigen dienen uitstootvrij te zijn.
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 Externe link:https://reisproducten.gvb.nl/nl/tarieven. Bij tijd van schrijven betekent dit een tarief van €1,16 als basistarief plus €0,217 per kilometer. Indien een initiatief een gemiddelde ritafstand van drie kilometer kent, mag de ritprijs dus niet hoger zijn dan 2 * (€1,16 + €0,217 * 3) = € 3,62.

Hoofdstuk 6 Verantwoording en vaststelling van de subsidie

Artikel 11 Verantwoording subsidies
Lid 1 onder a Dit activiteitenverslag is bedoeld om de subsidieverstrekker inzicht te geven in de resultaten en om de vervoerder te laten reflecteren op de activiteit.
Lid 1 onder 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.
Lid 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.