voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 3 december 2025

Onderwerp	Uitwerking Motie Goedkoper busvervoer voor Zwolle
Versienummer	1
Portefeuillehouder	Gerdien Rots

Samenvatting
Het college heeft op basis van de motie over invoering van een “2-eurokaartje” onderzocht of dit haalbaar is. Zij stelt voor om de motie niet verder uit te werken, omdat deze maatregel financieel kostbaar en beleidsmatig niet doelmatig is. Eerdere ervaringen tonen aan dat dergelijke acties weinig effect hebben op vervoersarmoede en vooral bestaande reizigers bedienen. Het college onderschrijft de strekking van de motie en kiest ervoor om betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer op te nemen in de Visie Publieke Mobiliteit en aan te sluiten bij landelijke ontwikkelingen zoals de Onderwegpas.

Bijlagen
- 12-5 M SP – Goedkoper busvervoer voor Zwolle

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De voorgestelde wijze van afdoening van de aangenomen motie 12-5 Goedkoper busvervoer voor Zwolle (ID 1516)met deze raadsbrief

Datum 6 november 2025

Inleiding
Op 16 december 2024 heeft uw raad bij de behandeling van de voorstellen van het Burgerberaad de motie ‘Goedkoper busvervoer voor Zwolle’ aangenomen. Hierin wordt het college onder andere verzocht:

I. Te onderzoeken wat de mogelijkheden en kosten zijn van het aanbieden van een stadskaartje met een tarief van max € 2 (en liever minder).
II. Met de provincie in gesprek te gaan over de mogelijkheden van een (tijdelijke) bijdrage om zo’n kaartje te betalen.
III. Samen met de provincie te kijken of en hoe EBS hier een bijdrage aan zou kunnen leveren.

In de afgelopen tijd is onderzocht of en zo ja op welke wijze invulling kan worden gegeven aan deze oproep. Met deze raadsbrief informeren wij u over de uitkomsten van dit onderzoek.

Kader
De provincie Overijssel is samen met Gelderland en Flevoland als opdrachtgever verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer in onder andere Overijssel. Sinds 11 december 2022 verzorgt vervoerder EBS het busvervoer in de concessie IJssel-Vecht. Dit is een concessie die door de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel (concessieverleners) wordt beheerd. Het busvervoer in de gemeente Zwolle valt onder deze concessie, die tot 2035 doorloopt.

De gemeente Zwolle kan de prijs van het openbaar vervoer voor de reiziger in de gemeente Zwolle beïnvloeden, indien zij zelf de eventuele (meer)kosten hiervoor draagt.

Kernboodschap
Het invoeren van een lokaal “2-eurokaartje” in Zwolle is financieel kostbaar, uitvoeringstechnisch complex en beleidsmatig niet doelmatig. Wij stellen voor de motie niet uit te voeren, en de verdere uitwerking van betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer te betrekken bij de op te stellen Visie Publieke Mobiliteit (oplevering in 2026). Hierin worden ook landelijke ontwikkelingen, zoals de Onderwegpas meegenomen.

Toelichting
Er zijn zes argumenten geformuleerd om de motie niet uit te voeren.

1. Beperkte effectiviteit (ervaringscijfers uit andere gemeenten)
Eerdere pilots met goedkoop of gratis OV, onder andere in Enschede en Hengelo (2012–2015), hebben niet geleid tot structureel meer OV-gebruik. De extra reizigers bleken vooral bestaande lopers en fietsers te zijn die overstapten op de bus voor korte ritten. Dat staat haaks op het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto), waarin juist actieve mobiliteit wordt gestimuleerd. De proef leidde tot aanzienlijke kosten, zonder blijvend effect op bereikbaarheid of inclusie.

2. Beperkt financieel bereik (kleine doelgroep, geringe baten)
Het instaptarief voor de bus is 1,12 euro en het kilometertarief is 0,207 euro (prijspeil 2025). Dus voordeel van een 2-eurokaartje heeft de reiziger pas bij ritten die langer dan 4 kilometer zijn. Veel bestemmingen binnen Zwolle liggen op een afstand van ongeveer 4 kilometer, zoals bijvoorbeeld: Stadshagen – NS station, Aalanden – Centrum, Zwolle-Zuid - Isala-Ziekenhuis. Hierdoor is het product slechts voor een kleine groep reizigers financieel aantrekkelijk . De maatregel helpt dus nauwelijks de

doelgroep die moeite heeft met vervoerskosten, maar vooral bestaande OV-gebruikers die nu al betalen en/of zakelijk reizen. Voor reizigers uit het buitengebied (zoals Wijthmen of de Lichtmis) die nu op saldo reizen zou het product wel voordeel opleveren, maar dat betreft een beperkte groep.

3. Hoge uitvoeringskosten en beperkte uitvoerbaarheid
Er bestaan tegenwoordig geen papieren (losse) kaartjes meer. Reizigers met het openbaar vervoer reizen allemaal met een zogenaamde OV-chipkaart, of op saldo via de pinpas. Invoering van een nieuw tarief vereist een aanpassing binnen het landelijke OV-betalingssysteem (OV-Pay). Dit brengt forse technische en administratieve kosten met zich mee, naast een intensieve communicatiecampagne om reizigers hierover te informeren. We hebben geen berekeningen laten maken, maar schatten in dat de investering eerder in de tonnen loopt dan in de duizenden euro's.

4. De provincie Overijssel en vervoerder EBS hebben aangegeven de kosten voor techniek en administratieve kosten niet te willen dragen.
De volledige financiële last zou dus op de gemeente Zwolle komen te rusten.

5. Bestaande kortingsregelingen en acties
Er bestaan al diverse kortingsproducten die betaalbaar reizen mogelijk maken, zoals:

- Kidskaartje (€1,30 per rit voor kinderen t/m 11 jaar);
- 65+ korting (34% op elk moment van de dag);
- Dal Voordeel Oost (40% korting buiten de spits);
- Periodieke regionale acties via Ervaar het OV (zoals gratis reizen voor kinderen in oktober).

De meeste doelgroepen die met het 2-eurokaartje bediend zouden worden, profiteren dus al van bestaande kortingsvormen.

6. *Landelijke ontwikkelingen: de Onderwegpas als passend alternatief*
Het Rijk werkt aan de Onderwegpas, een landelijk OV-product gericht op het verminderen van vervoersarmoede voor huishoudens tot 101% van het sociaal minimum. Deze ontwikkeling past beter binnen een gelijk speelveld en voorkomt dat afzonderlijke gemeenten eigen, moeilijk uitvoerbare kortingsproducten introduceren.

Conclusie uit bovenstaande zes argumenten
Het invoeren van een lokaal 2-eurokaartje is financieel kostbaar, uitvoeringstechnisch complex en beleidsmatig niet doelmatig. De maatregel leidt naar verwachting niet tot de gewenste effecten op bereikbaarheid of vervoersarmoede en overlapt grotendeels met bestaande regelingen.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
De motie is voortgekomen uit het Burgerberaad, waarin betaalbaarheid van vervoer nadrukkelijk werd genoemd. Het college onderschrijft het belang van toegankelijke mobiliteit, maar acht een lokale generieke kortingsregeling niet het geschikte instrument.

Communicatie
De raad wordt met deze brief geïnformeerd over de voorgestelde afdoening van de motie.

Datum 6 november 2025

Financiën
Er zijn geen financiële consequenties, aangezien wordt voorgesteld de motie niet uit te voeren.

Risico's
Er zijn geen risico's.

Vervolg
Het college onderschrijft de strekking van de motie en zal de betaalbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer betrekken bij de op te stellen Visie Publieke Mobiliteit (2026).

Openbaarheid
Openbaar

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer