Memo

Onderwerp Tarieven 2027 en update OVpay

Inleiding
In dit memo leest u de voorgestelde besluiten van het dagelijks bestuur van het OV-bureau voor de tarieven 2027 voor de bus in Groningen en Drenthe. Verder wordt u geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen rond tarieven en van OVpay (inchecken met je bankpas). Betalen met de bankpas kan al een aantal jaar als men op vol tarief reist; sinds dit jaar wordt dit stapsgewijs ook mogelijk voor alle verschillende abonnementen/reisproducten.

De belangrijkste punten uit dit memo zijn:
- De verhoging van het km-tarief met 1,3 ct/km i.p.v. 2,6 ct/km in 2026 lijkt vooralsnog voldoende te zijn om de derving van Voordeel Noord te dekken, er is nu geen noodzaak om toch meer te verhogen.
- Steeds meer reizigers betalen met de bankpas (bij ons zelfs nog iets meer dan landelijk);
- Op basis van de cijfers kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de reiziger ons reisproduct Voordeel Noord (hoe meer je reist, hoe meer korting je krijgt), zowel voor de trein als de bus, weet te vinden;
- De leeftijdskorting voor 65-plussers eindigt, conform een eerder landelijk BAC-besluit, dit jaar;
- Landelijk wordt dit jaar geïntroduceerd dat kinderen (4 t/m 11 jaar) gratis mogen meereizen (bij ons reizen kinderen al gratis mee);
- Volgens de laatste planning stopt de OV-chipkaart eind 2027.

Voorgestelde besluiten tarieven 2027:
- Op basis van hieronder genoemde ontwikkelingen het tarievenhuis op dit moment stabiel houden.
- De LTI (Landelijke Tarieven Index) van 4,43% toepassen op het kilometertarief en de overige producten, waarbij we zoveel mogelijk afronden op logische bedragen. Hiermee compenseren we voor gestegen kosten, maar houden we de bus betaalbaar voor een zo breed mogelijke doelgroep.
- Bevestiging van het landelijke BAC-besluit om de leeftijdskorting voor 65-plussers per 1 januari 2027te beëindigen.

Deze besluiten resulteren in de tarieventabel die u in bijlage 1 en 2 kunt vinden.

Verhoging met 1,3 ct/km ipv 2,6 ct/km per 1 maart 2026 lijkt voorlopig voldoende
In het politieke debat over de tarieven 2026 was de verhoging van de kilometertarieven met 1,3 ct/km een hele belangrijke: het OV-bureau had voor 2026 voorgesteld om de tarieven met 2,6 ct/km te verhogen, om zeker te zijn dat bij gelijkblijvend reisgedrag de verwachte opbrengstenderving als gevolg van het nieuwe Voordeel Noord product gedekt kon worden. De invoering van Voordeel Noord en Voordeel Noord Jeugd geeft namelijk bij reizigers die veel reizen een (grote) korting, veel groter dan met bijvoorbeeld het Sterabonnement. Waar een 6-ster jeugd sterabonnement in 2026 € 200,45 per maand kostte, kent VoordeelNoord jeugd een cap op € 100,- per maand. Deze korting wordt betaald uit het hogere km-tarief voor alle reizigers.

Na behandeling van de tariefvoorstellen 2026 in de Staten en Raad is ervoor gekozen om de verhoging van het km–tarief te beperken tot 1,3 ct/km en deze pas in te voeren per 1 maart 2026,

gegeven de op dat moment licht vertraagde invoering van OVpay. Hiermee hebben we een risico genomen op extra derving van opbrengsten, deels afgedekt door Grinwis middelen.

Aan de Staten en Raad is toegezegd om bij de behandeling van de tariefvoorstellen voor 2027 inzage te geven in de mate waarin de 1,3 ct/km voldoende is. Hierbij kijken we naar:

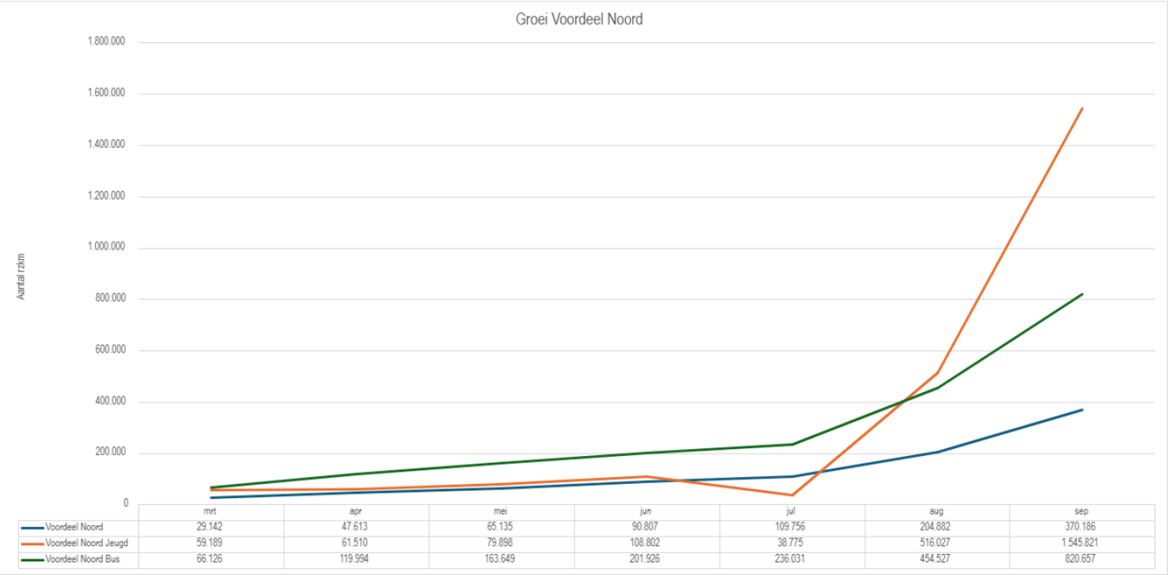
- *De opbrengstdata die beschikbaar is van 1 maart 2026* (de datum van de verhoging van de km-prijs met 1,3 ct) tot en met augustus 2026. Deze opbrengsten vergelijken we met dezelfde periode in 2025 (gecorrigeerd voor indexatie, dus in prijzen van 2025). We kunnen op dit moment de opbrengstdata van september hier nog niet aan toe voegen, omdat deze pas later in oktober beschikbaar komt.

  Wanneer de vergelijking maken dan ontstaat onderstaand beeld van de gemiddelde reizigersopbrengst per kilometer:

	mrt	**apr**	**mei**	**jun**	**jul**	**aug**
2025	€ 0,208	€ 0,202	€ 0,220	€ 0,198	€ 0,224	€ 0,199
2026	€ 0,218	€ 0,221	€ 0,216	€ 0,220	€ 0,213	€ 0,204

  Uit de tabel komt naar voren dat er in de eerste twee maanden een lichte verhoging van de opbrengst per kilometer is, maar dat daarna de opbrengst per kilometer naar elkaar toegroeit en in een aantal maanden zelfs lager ligt in 2026 dan in 2025 en dat er in 2026 sprake is van een dalende trend in de opbrengst per kilometer. Deze daling loopt parallel met de ontwikkeling van Voordeel Noord, die steeds meer gebruik kent.

- *De ontwikkeling van het gebruik van Voordeel Noord*
  De ontwikkeling van het gebruik van Voordeel Noord is in maart voorzichtig op gang gekomen, we zien op dit moment dat het gebruik van Voordeel Noord exponentieel groeit, mede als gevolg van het uit de verkoop gaan van de sterabonnementen en ook de toenemende bekendheid van het product. Met name in augustus en september is er sprake van een (zeer) sterke groei in het gebruik en dan met name bij Voordeel Noord Jeugd.



Hoewel op basis van de vergelijking van de opbrengsten per km in 2026 en 2025 op dit moment geconcludeerd kan worden dat de verhoging van het km-tarief met 1,3 ct voldoende lijkt voor opbrengstneutraliteit, is de verwachting op basis van de ontwikkeling in het gebruik van Voordeel Noord dat de dalende trend van de opbrengst per kilometer in september zal doorzetten. Daarmee ontstaat voor de langere termijn de vraag of de 1,3 ct per km verhoging van het km tarief zoals die per maart 2026 is ingegaan wel voldoende blijft. Het OV-bureau blijft de opbrengstontwikkeling volgen en zal na een jaar (dus na maart 2027) de balans opnieuw opmaken of er een extra verhoging moet plaatsvinden om opbrengstneutraliteit te houden.

Op grond van deze analyse heeft het dagelijks bestuur van het OV-bureau besloten het tarievenhuis voor 2027 stabiel te houden en alleen de landelijke tariefindex toe te passen.

Advies Consumentenorganisaties
Afgelopen weken zijn de consumentenorganisaties geconsulteerd over de tarieven 2027. In bijlage 3 kunt u de brief vinden met het advies over de tarieven en producten 2027 van de consumentenorganisaties. Wij snappen de wens van de consumentenorganisaties om niet mee te gaan met de indexatie. Echter zou dit het structureel mislopen van inkomsten tot gevolg hebben, waardoor er minder middelen zijn voor de exploitatie.
Verder geven de consumentenorganisaties het advies de middagspits af te schaffen bij Dal Korting Noord. Dit is een herhaling van het advies van vorig jaar. Toen is besloten wel een middagspits te voeren en dit in de tarieven vast te stellen. De argumentatie hiervoor is dat wij op deze manier ruimte creëren in de bus voor mensen die geen keuze hebben op welk tijdstip ze reizen (scholieren en forens) op de drukste momenten in de bus. Verder is veel oneigenlijk gebruik van het oude Dalvoordeel Noord Nederland (voorloper Dal Korting Noord) geconstateerd: men gebruikte het als een altijd-20%-kortingsproduct. Heen voor voltarief in de drukke ochtendspits, terug met 40% korting. Dit strookt niet met de doelstelling: sturen op reizen buiten de spits.

Landelijke ontwikkelingen
Landelijk zijn er een aantal tariefswijzigingen per 1 januari 2027:

- Beëindigen van de leeftijdskorting voor 65-plussers. Dit kan aanleiding zijn voor opdrachtgevers om een reisproduct te introduceren voor specifieke doelgroepen, zoals voor mensen met een kleine beurs. Zoals u weet zijn wij, samen met u, bezig met de verdere uitrol van de Meedoenpas;
- Landelijke introductie van gratis OV voor meereizende kinderen van 4 tot en met 11 jaar.

Het landelijke OVpay-programma werkt gestaag door aan de geplande uitfasering van de OV-chipkaart per 31 december 2027. De verkoop van anonieme OV-chipkaarten is in juli 2026 gestopt. Op korte termijn staat de start van de migratie van OVpay bij NS (abonnementen/reisproducten) gepland (oktober 2026), alsook de eerste stappen naar de migratie van studenten. Tegelijk met de migratie van NS start een grote landelijke campagne om bestaande reizigers te migreren van OV-chipkaart naar OVpay. Deze campagne heeft de slogan: ‘Stap in de wereld van OVpay’.

Voor reizigers die niet met de bankpas willen of kunnen reizen, is er de OV-pas. De afgelopen weken heeft het landelijke OVpay programma campagne gevoerd voor de OV-pas. Het gebruik van de OV-pas neemt licht toe, maar is nog heel beperkt, rond 3,5% van het totaal aantal instappers (landelijk). De OV-pas kan zowel anoniem als persoonlijk gebruikt worden,

afhankelijk van het koppelen van een account. De landelijke uitrol van de fysieke verkoop van de OV-pas bij alle Primera's is afgerond.

Van het totaal aantal check-ins landelijk, wordt nog 72,3% gedaan met een OV-chipkaart (veelal een abonnement). Van alle voltarief check-ins, is al 58,2% om naar OVpay. De in omloop zijnde en gebruikte OV-chipkaarten nemen gestaag af in aantal.

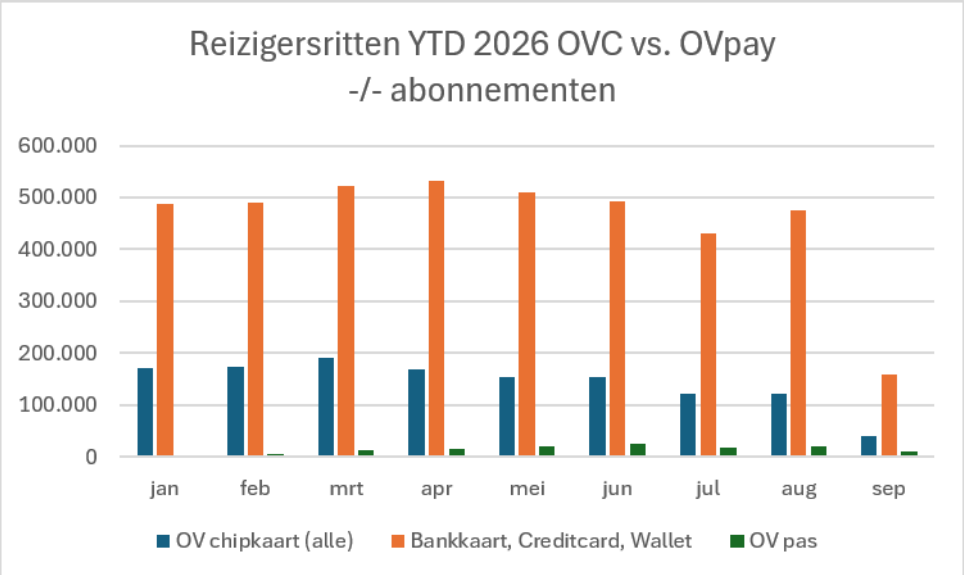
Regionale ontwikkelingen OVpay
Het gebruik van OVpay (betaalpas en OV-pas) in Groningen en Drenthe loopt iets voor op het landelijke gebruik. In de tabel hieronder kunt u de verschillen zien.

Categorie	Landelijk (2026)	GD (2026)	Verschil
OV-chipkaart	72,3%	64,9%	GD 7,4% lager
Betaalpas	24,2%	28,1%	GD 3,9% hoger
OV-pas	3,5%	7,0%	GD 3,5% hoger

Figuur 1:Uitsplitsing gebruik OV-chipkaart en OVpay in percentage van totale check-ins, landelijk en in Groningen/Drenthe

Het OVpay-gebruik stijgt maandelijks licht. In januari 2026 was het percentage check-ins met OVpay (betaalpas en OV-pas) nog 25,15% van de totale check-ins, in mei lag dit op 28,4% en in september is dit opgelopen tot 35,1%.

Wanneer alleen gekeken wordt naar de ritten die gemaakt worden met voltarief, dan ziet de verhouding OV-chipkaart versus OVpay er anders uit. Landelijk ligt de verhouding dan op 37,9% OV-chipkaart; 58,2% betaalpas en 3,9% OV-pas. In de bus in Groningen en Drenthe liggen deze aantallen nog verder uit elkaar, op voltarief reist al meer dan 80% met OVpay (betaalpas en OV-pas). Dit is hieronder in de grafiek weergegeven. Het overgrote deel van de voltarief ritten wordt gemaakt met OVpay (bankkaart, creditcard, wallet en OV-pas).



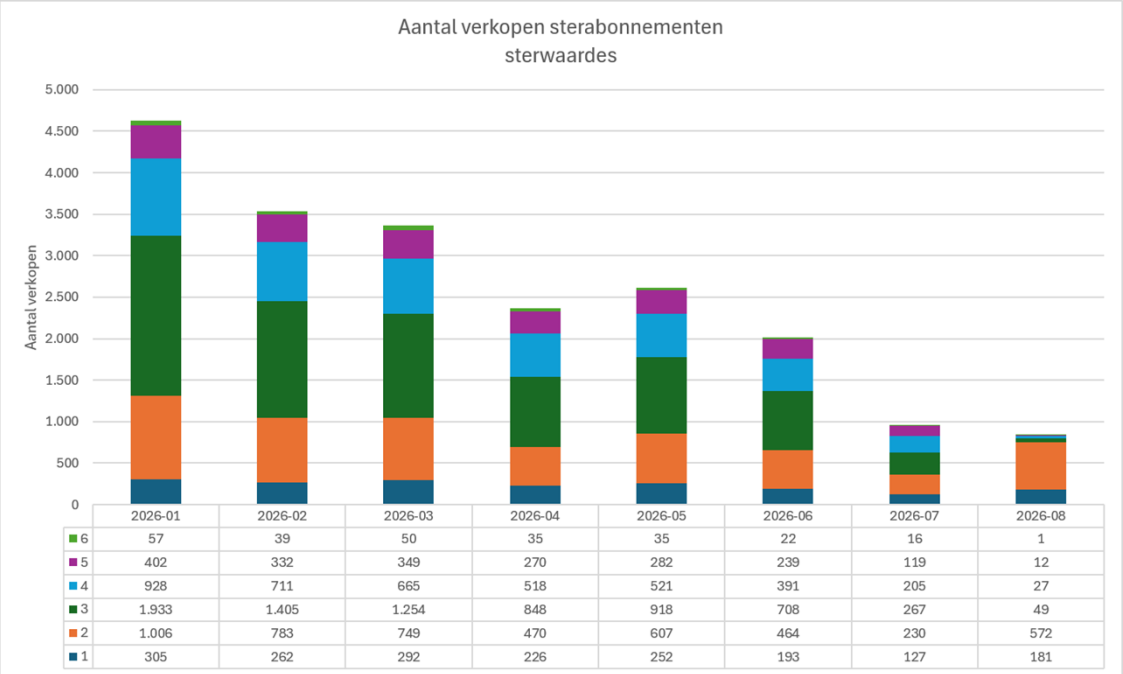
Figuur 2: Aantal ritten op voltarief met OV-chipkaart en OVpay in de bus in Groningen en Drenthe

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep
OV-chipkaart (alle)	25,9%	26,0%	26,4%	23,5%	22,5%	22,8%	21,2%	19,7%	19,3%
Bankpas, Credit, Wallet	73,9%	73,4%	71,9%	74,4%	74,6%	73,6%	75,6%	76,9%	76,4%
OV-pas	0,2%	0,6%	1,7%	2,1%	2,9%	3,7%	3,2%	3,3%	4,3%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Figuur 3: Verhouding OV-chipkaart / Bankpas / OV-pas voor ritten op voltarief in de bus in Groningen en Drenthe

Tegelijkertijd zien wij een afname in de verkoop van abonnementen voor de OV-chipkaart. Tot 1 augustus was het STER-maandabonnement van 3, 4, 5 en 6 STER te koop. Op dit moment worden er nog 1 en 2 STER-maandabonnementen en P+R abonnementen verkocht voor de OV-chipkaart. Het P+R abonnement is ook beschikbaar voor OVpay. Voorlopig blijven beide P+R abonnementen nog beschikbaar, vanwege (landelijke) problemen met het openen van een slagboom bij een P+R-terrein bij de variant voor OVpay. De verwachting is dat dit eind 2026 is opgelost.

De verkopen van het STER-abonnement nemen elke maand af. In de grafiek hieronder is deze dalende trend zichtbaar. Het is aannemelijk dat deze mensen overgestapt zijn naar Voordeel Noord.
Per 1 augustus is de verkoop van 3, 4, 5 en 6 STER-abonnementen gestopt. In figuur 8 en 9 ziet u dat in de maand augustus de aanmeldingen voor Voordeel Noord sterk zijn gestegen. Er is, op uw eerdere verzoek, een compensatieregeling voor de 1 en 2 STER abonnementhouders in de maanden november en december, nu deze per 31-12-2026 niet meer verkocht zullen worden.



	2026-01	2026-02	2026-03	2026-04	2026-05	2026-06	2026-07	2026-08
6	57	39	50	35	35	22	16	1
5	402	332	349	270	282	239	119	12
4	928	711	665	518	521	391	205	27
3	1.933	1.405	1.254	848	918	708	267	49
2	1.006	783	749	470	607	464	230	572
1	305	262	292	226	252	193	127	181

Figuur 4: Verkopen STER-maandabonnement per maand per sterwaarde

Sinds 1 januari 2026 is Voordeel Noord beschikbaar bij Arriva. Op 1 maart 2026 is daar de bus in Groningen en Drenthe bij gekomen. Vanaf dat moment zien we een gestage groei in het aantal aanmeldingen/verkopen per dag. Begin juni 2026 is, samen met Arriva, een campagne gestart om Voordeel Noord bekend te maken. De slogan die hiervoor gebruikt wordt is: 'Meer ov-reizen, meer korting. Dat is het voordeel van Voordeel Noord'. Zo proberen we Voordeel Noord breed onder de inwoners van Groningen, Drenthe en Friesland kenbaar te maken. Dit doen we door een brede middelenmix in te zetten. Zo is Voordeel Noord online goed zichtbaar, wordt er offline paginagroot in de regionale kranten aandacht gevraagd en is Voordeel Noord ook groots zichtbaar op onze bussen. Daarnaast zal er actief informatie met scholen, bedrijven en bibliotheken gedeeld worden.

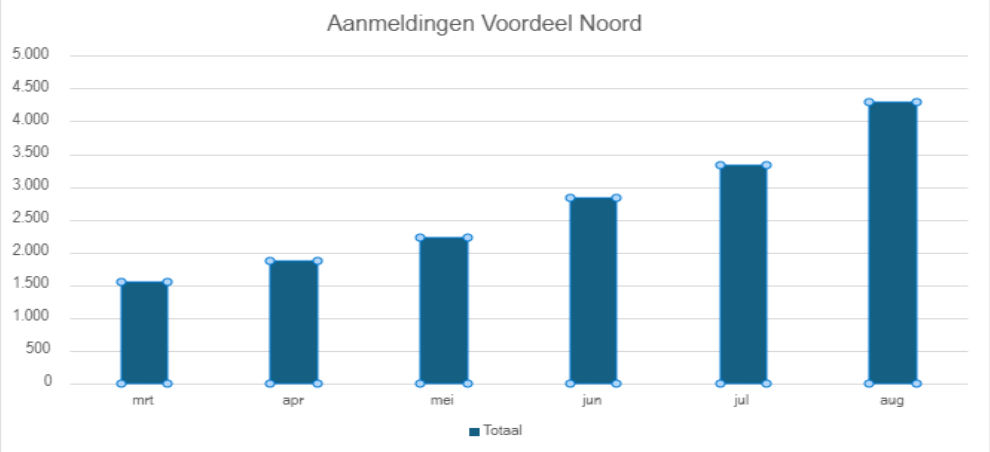
Hieronder ziet u het aantal aanmeldingen van de verschillende Voordeel Noord varianten, in de grafieken van maart tot en met augustus. Hier zitten zowel nieuwe aanmeldingen als herhaal-aanmeldingen in voor het Voordeel Noord product. Met herhaal-aanmelding wordt de automatische verlenging die elke maand plaats vindt tot opzeggen bedoeld.
In augustus kunt u een sterke groei in aanmeldingen zien, met name voor Jeugd en Bus. Een direct gevolg van het afschaffen van de 3, 4, 5 en 6 STER-maandabonnementen.

Mei 2026	Totaal aanmeldingen
Voordeel Noord	2.225
Voordeel Noord Bus	1.066
Voordeel Noord Jeugd	1.404

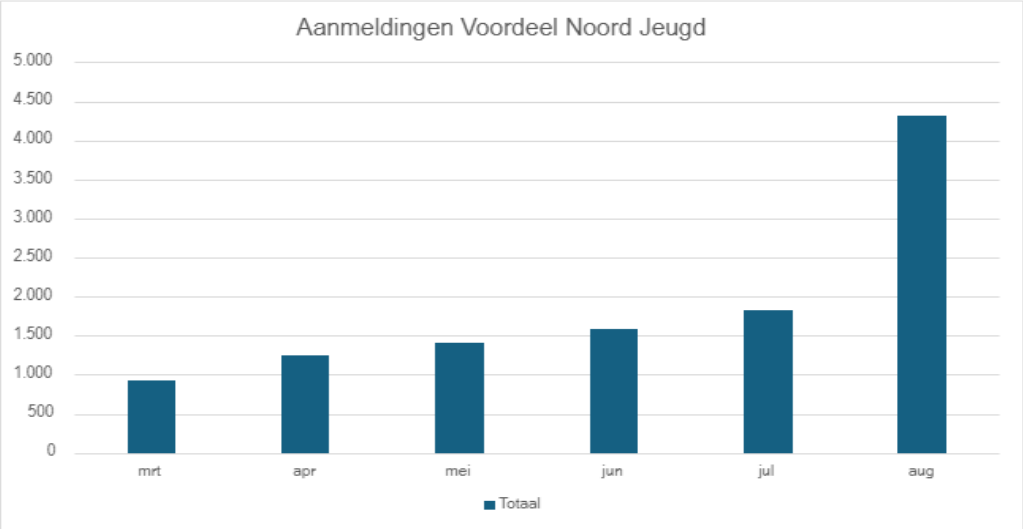
Figuur 5: Aantal aanmeldingen Voordeel Noord in mei 2026

Augustus 2026	Totaal aanmeldingen
Voordeel Noord	4.301
Voordeel Noord Bus	2.360
Voordeel Noord Jeugd	4.319

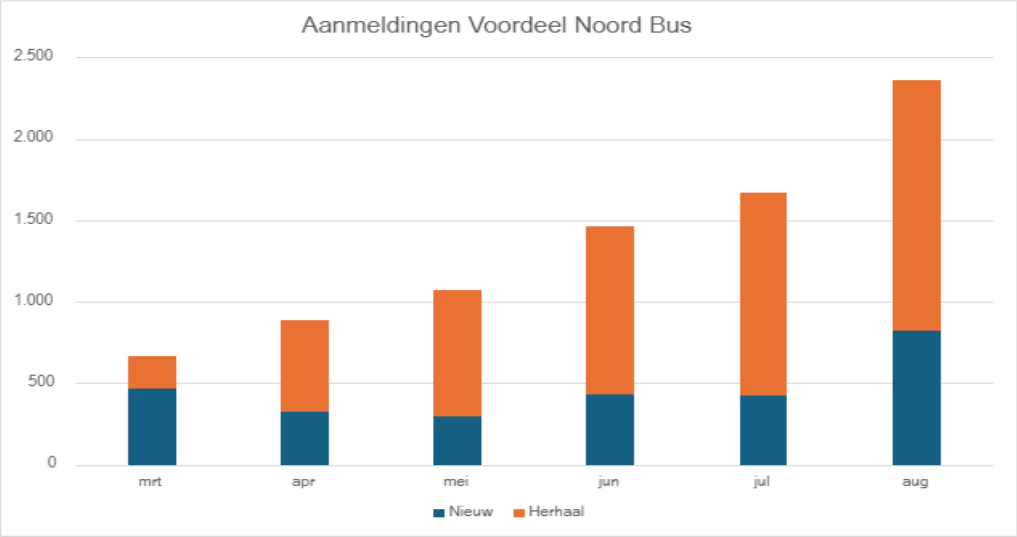
Figuur 6: Aantal aanmeldingen Voordeel Noord in augustus 2026



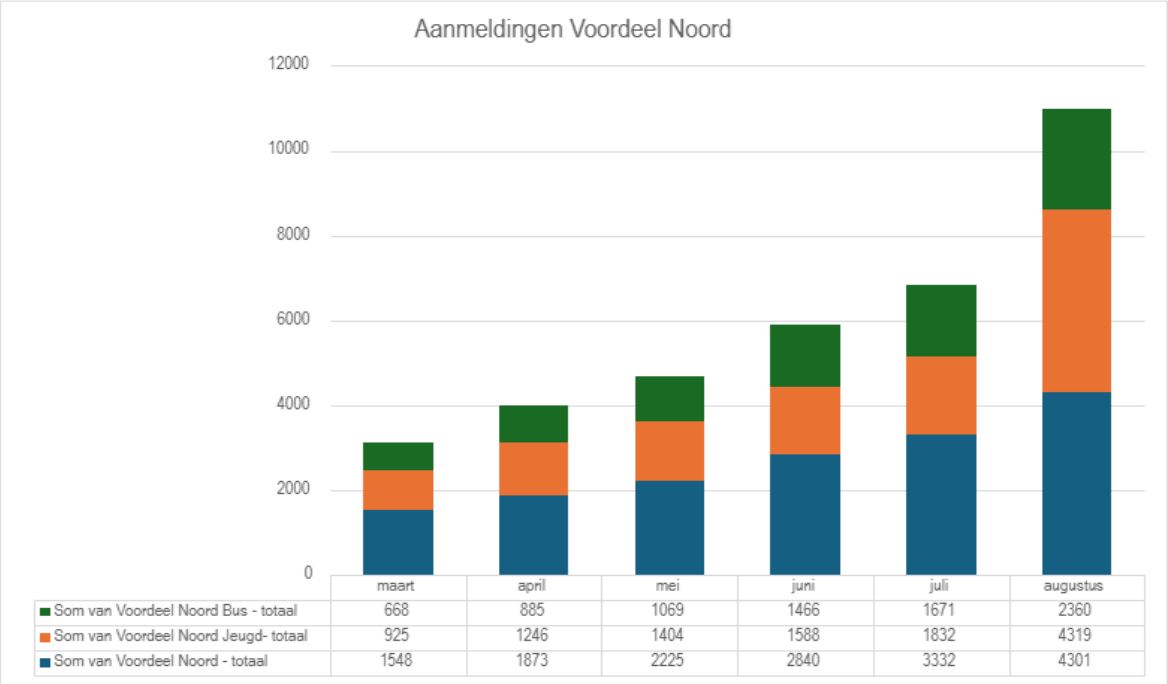
Figuur 7: Aanmeldingen Voordeel Noord per maand



Figuur 8: Aanmeldingen Voordeel Noord Jeugd per maand



Figuur 9: Aanmeldingen Voordeel Noord Bus per maand, gesplitst in nieuw en herhaal



	maart	april	mei	juni	juli	augustus
Som van Voordeel Noord Bus - totaal	668	885	1069	1466	1671	2360
Som van Voordeel Noord Jeugd- totaal	925	1246	1404	1588	1832	4319
Som van Voordeel Noord - totaal	1548	1873	2225	2840	3332	4301

Figuur 10: Som van aanmeldingen drie varianten Voordeel Noord, per maand

Naast het aantal aanmeldingen kunnen we uit onze data halen hoe vaak er met Voordeel Noord gereisd wordt in de bussen in Groningen en Drenthe. In onderstaande grafiek is duidelijk te zien dat naast een groei in aanmeldingen ook het gebruik in de bus maandelijks flink groeit. Een duidelijke en significante groei is zichtbaar in het gebruik van Voordeel Noord Jeugd. Ook zien we een flinke groei in het gebruik van Voordeel Noord en Voordeel Noord Bus, waarbij er het vaakst met Voordeel Noord Bus gereisd wordt in de bussen in Groningen en Drenthe.

Naast Voordeel Noord is ook Dalkorting Noord samen met Arriva op 1 januari 2026 geïntroduceerd voor OVpay. Het gebruik van Dalkorting Noord in de bus nam aan het begin van het jaar een vlucht en neemt nog steeds maandelijks toe.

Product	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus
Dalkorting Noord	747	2.074	3.648	4.452	4.726	5.489	6.959	11.270

Figuur 11: Totaal check-ins Dalkorting Noord per maand

Ontwikkelingen zakelijke markt

Naast tarieven en producten direct gericht op de reiziger, stellen we een kader op voor tarieven en producten voor de zakelijke markt. Hierbij kan gedacht worden aan speciale producten of tarieven bij bulk-aanvragen voor bijvoorbeeld evenementen, open dagen of via werkgevers, producten voor speciale doelgroepen zoals minima of combitickets met de recreatieve sector. Ook hierin trekken we veelal samen op met Arriva. We zien dat er toenemende belangstelling is bij grote bedrijven en instellingen om tot afspraken te komen, mede ingegeven door de verplichting voor bedrijven en instellingen om een CO2 administratie van werknemers bij te houden. We willen in de afspraken met bedrijven en instellingen geen willekeur toepassen en daarom een duidelijk kader hanteren.

Regionale aanvulling op landelijke zomeractie met Solobroezz'n
Van 15 juni tot 1 september was de landelijke zomeractie actief waarbij Nederland Dal Vrij voor de (regionale) trein voor €49 euro per maand te koop was. Als aanvulling op deze treinactie, heeft het OV-bureau zelf het initiatief genomen om in dezelfde periode een dagkaart voor de bus voor €10 euro beschikbaar te stellen onder de naam Solobroezz'n.

Met gewoon Broezz'n kan je voor €13,50 met twee personen een dag met de bus in de weekenden en vakanties. Deze zomer kon je dus ook voordelig alleen op pad. In de tabel hieronder ziet u het aantal verkochte buskaartjes voor Broezz'n en Solobroezz'n. De verkoop van het Solobroezz'n-kaartje ligt hoger dan de normale verkoop van (dal)dagkaarten in de zomermaanden. Om een advies te kunnen geven of Solobroezz'n opgenomen moet worden in het tarievenhuis, zal een nadere analyse naar het succes van Solobroezz'n gemaakt worden. Daarnaast wachten we landelijke besluitvorming rond een herhaling van de zomeractie, met de mogelijkheid tot uitbreiding naar BTM, af.

	Juni	Juli	Augustus
Totaal verkopen Broezz'n	2977	7246	7261
Totaal verkopen Solobroezz'n	9452	11545	12744

Figuur 12: verkopen (solo)broezz'n. Let op: In de maand juni zijn ook de verkochte (dal)dagkaarten voor regulier tarief tot 15 juni meegenomen.

Gebruik en kosten Hubtaxi
Het gebruik van de Hubtaxi laat in de eerste helft van 2026 per saldo een beperkte groei zien ten opzichte van dezelfde periode in 2025. Van januari tot en met juni 2026 zijn in totaal 21.758 ritten geregistreerd, tegenover 20.803 ritten in dezelfde maanden van 2025. Dat is een toename van 955 ritten, oftewel 4,6%. Achter dit totaalbeeld zit wel een duidelijke ontwikkeling gedurende het halfjaar. In januari lag het aantal ritten slechts 1,4% boven januari 2025, waarna de groei opliep tot 5,4% in februari, 10,2% in maart en 12,6% in april. In mei was het verschil met 2025 weer beperkt (+1,0%) en in juni lag het aantal ritten juist 2,3% lager dan een jaar eerder. Op basis van deze cijfers kan daarom wel van een hoger gebruiksniveau in de eerste helft van 2026 worden gesproken, maar nog niet van een structureel oplopende groei.

Opvallend is bovendien dat de ontwikkeling geografisch sterk verschilt. Het aantal ritten dat aan Groningen moet worden toegerekend, stijgt in de eerste zes maanden van 7.414 in 2025 naar 9.460 in 2026; dit is een toename van 27,6%. Voor Drenthe is juist sprake van een daling: van 11.671 naar 10.243 ritten, oftewel -12,2%. Ook het (veel kleinere) aantal ritten dat aan Overijssel en Fryslân wordt toegerekend neemt toe. Hierdoor verandert de samenstelling van het Hubtaxigebruik aanzienlijk, terwijl het totale aantal ritten slechts met 4,6% groeit. Voor de verdere duiding is het daarom relevant om te onderzoeken of deze verschuiving samenhangt met een daadwerkelijke verandering in de vervoersvraag, met wijzigingen in het aanbod of de registratie, of met andere ontwikkelingen binnen de afzonderlijke gebieden.

Er zijn twee mogelijkheden om gebruik te maken van de Hubtaxi: een rit van deur tot deur of een rit van deur naar hub (of vice versa). Van alle ritten kan een kleine 12% toegekend worden aan een deur-deur rit en een dikke 88% aan een rit van de voordeur naar een hub of vice versa.

Financieel bedragen de geregistreerde kosten van de Hubtaxi in de eerste helft van 2026 circa € 626.825. Bij extrapolatie van de eerste zes maanden van 2026 naar een volledig jaar komt de kostenprognose uit op circa € 1,254 miljoen. Dat ligt ongeveer € 26.350 (2,1%) onder de begroting

van € 1,280 miljoen. De grootste kostenposten in het eerste halfjaar zijn Zuidwest-Groningen (€ 138.779), Zuidwest-Drenthe (€ 125.935) en Oost- en centraal Groningen (€ 113.593). Op basis van de huidige realisatie lijken de totale kosten daarmee in lijn te liggen met de begroting. Daarbij moet worden aangetekend dat een verdubbeling van de eerste zes maanden alleen een indicatieve jaarprognose is: eventuele seizoenseffecten in zowel het aantal ritten als de gemiddelde ritkosten zijn daarin niet verwerkt.

Tegenover deze kosten staan in het eerste halfjaar circa € 96.084 aan afzonderlijk geregistreerde opbrengsten. Geëxtrapoleerd naar heel 2026 komt dit uit op circa € 192.169, ongeveer € 14.831 (7,2%) onder de begrote € 207.000. Deze vergelijking moet echter met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat voor Noord-Groningen de opbrengsten niet afzonderlijk worden geboekt maar met de kosten worden gesaldeerd. De geregistreerde opbrengsten zijn daardoor niet zonder meer als de volledige reizigersopbrengsten van de Hubtaxi te beschouwen. Wanneer uitsluitend de afzonderlijk zichtbare baten van de kosten worden afgetrokken, resteert over het eerste halfjaar een netto financiële last van circa € 530.740.

Met het combineren van gebruiks- en financiële gegevens ontstaat er een redelijk stabiel totaalbeeld: het aantal ritten ligt in de eerste helft van 2026 4,6% hoger dan een jaar eerder, terwijl de kosten op basis van de huidige extrapolatie binnen de jaarbegroting blijven. Tegelijkertijd zijn er twee ontwikkelingen die nadere monitoring verdienen. Ten eerste verschuift het gebruik duidelijk van Drenthe naar Groningen. Ten tweede blijven de afzonderlijk geregistreerde opbrengsten bij extrapolatie iets achter bij de begroting, maar zijn ook de geregistreerde kosten lager dan begroot.

Voor een zuivere beoordeling van de kostendekkingsgraad en de kosten per rit is het wenselijk om de financiële registratie van Noord-Groningen en de onbenoemde categorie in de rittenregistratie nader te duiden. Pas daarna kunnen kosten, opbrengsten en gebruik volledig één-op-één met elkaar worden verbonden.

Bijlage 1: Advies tarieventabel 2027

Tarieven busvervoer Groningen Drenthe

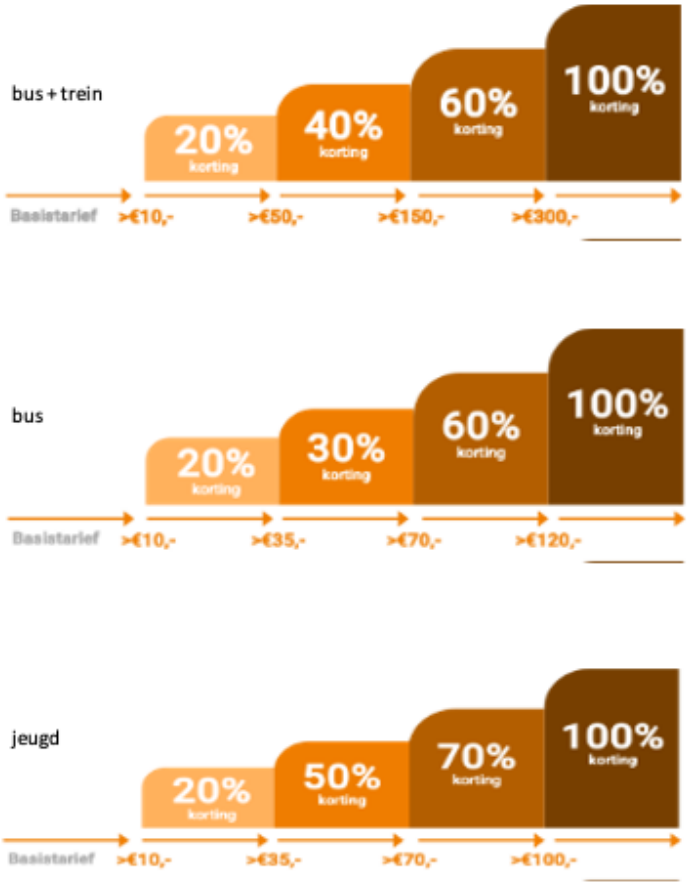
sep-26

LTK = tarief is onderdeel van het Landelijk Tarief Kader

1,0443

Kaarttype		Kaartsoort	mrt-26 Tarief	jan-27 Tarief voorstel
Algemeen		Kinderen t/m 3 jaar onder begeleiding volwassene	gratis	gratis
		Per volwassene maximaal drie kinderen 4 t/m 11 jaar	gratis	gratis
Buskaartje		Groningen Drenthe Dagkaart	€ 19,20	€ 20,00
		Groningen Drenthe Dal-Dagkaart	€ 12,85	€ 13,40
		Broezz'n-kaartje: met 2 personen de hele dag reizen in weekend en vakantie	€ 13,50	€ 14,00
		P+R dagkaart Groningen: retour 5 personen vanaf P+R's rond Groningen en P+R Leek naar Stad	€ 6,25	€ 6,50
OVpay	LTK	Basistarief	€ 1,159	€ 1,211
		Bedrag per kilometer GD	€ 0,215	€ 0,225
	LTK	Basistarief met 40% korting (Dal Korting Noord)	€ 0,695	€ 0,726
		Bedrag per kilometer GD met 40% korting (Dal Korting Noord)	€ 0,129	€ 0,135
	LTK	Basistarief met 34% leeftijdskorting (4 t/m 11 jarigen die zelfstandig reizen)	€ 0,769	€ 0,803
		Bedrag per kilometer GD met 34% leeftijdskorting (4 t/m 11 die zelfstandig reizen)	€ 0,142	€ 0,148
		Maximum tarief per rit (obv 43 km maximaal)	€ 9,821	€ 10,190
		Dal Korting Noord (abonnement per maand) 40% korting voor ritten die buiten de ochtend- en middagspits starten	€ 5,00	€ 5,00
		Voordeel Noord Jeugd: oplopende staffelkorting bus en trein, max prijs per maand € 100	zie staffel	zie staffel
		Voordeel Noord: oplopende staffelkorting bus en trein, max prijs per maand € 300	zie staffel	zie staffel
		Voordeel Noord Bus: oplopende staffelkorting bus, max prijs per maand €120	zie staffel	zie staffel
		P+R Vrij Groningen Stad: maandabonnement vanaf P+R's rond Groningen	€ 41,50	€ 43,25
OV-chipkaart	LTK	Basistarief	€ 1,159	€ 1,211
		Bedrag per kilometer GD	€ 0,215	€ 0,225
	LTK	Basistarief met 34% leeftijdskorting (4 t/m 11 jarigen die zelfstandig reizen)	€ 0,769	€ 0,803
		Bedrag per kilometer GD met 34% leeftijdskorting (4 t/m 11 die zelfstandig reizen)	€ 0,142	€ 0,148
		Maximum tarief per rit (obv 43 km maximaal)	€ 9,821	€ 10,190
		P+R maandkaart Groningen: maandabonnement P+R Groningen Stad	€ 41,50	€ 43,25
Hubtaxi		deur tot deur opstaptarief (van 5x reguliere ovc tarief)	€ 5,796	€ 6,053
		deur tot deur kilometertarief (van 5x reguliere ovc tarief)	€ 1,074	€ 1,122
		deur tot hub opstaptarief (1x reguliere ovc tarief)	€ 1,159	€ 1,211
		deur tot hub kilometertarief (1x reguliere ovc tarief)	€ 0,215	€ 0,225

Bijlage 2: Staffelgrenzen bij Voordeel Noord



Bijlage 3: Adviesbrief consumentenorganisaties

consumentenplatform openbaar vervoer

Dagelijks bestuur en directie OV-bureau Groningen Drenthe
Postbus 189
9400 AD Assen

Groningen, 7 september 2026

Onderwerp: Advies tarieven en producten 2027

Geacht dagelijks bestuur,

Onderstaand de reactie van de Consumentenplatforms Groningen en Drenthe, aan het OV-bureau, dagelijks bestuur met betrekking tot de voorgestelde tarieven en producten voor 2027.

De consumentenplatforms merken op dat de adviesaanvraag wat slordigheden, onduidelijkheden en ontbrekende gegevens bevat. Mede door deze ontbrekende gegevens, is het voor ons niet mogelijk om binnen deze termijn op alle onderdelen een advies te formuleren.

Wat opvalt zijn de LTK-tarieven, waarop de LTI van 4,43% van toepassing is. Deze betreffen voor onze regio uitsluitend het basistarief en het basistarief met 34% korting.
In deze tabel zijn ze ook toegepast op andere tarieven, zoals bijvoorbeeld het km-tarief.
Wij vinden deze km-verhoging absoluut niet acceptabel.
Ten eerste omdat de tarieven in Groningen-Drenthe al tot de hoogste van het land behoren.
Ten tweede zijn praktisch alle voorzieningen op het in het noorden royaal aanwezige platteland gecentraliseerd, waardoor reizigers al vaker moeten reizen en daarbij ook langere afstanden dus meer kilometers moeten afleggen.

Zowel de term "buskaartje" als "OV-chipkaart GD" zijn volgens ons onjuist en verwarrend.
"OV-chipkaart GD" suggereert dat er een aparte GD-variant voor de OV-chipkaart bestaat.
Onbegrijpelijk is dat het solo-broezz'nkaartje ontbreekt. Deze werd als pilot in de zomer van 2026 supergoed verkocht en heeft al bewezen succes.

"Dal Korting Noord" geldt ook in de Groninger Arriva-treinen.
Dat bij gebruik van "Dal Korting Noord" in de trein de middagspits geldt is nog wel te billijken.
Maar dat deze middagspits ook in de bussen geldt is zeker niet acceptabel.
De meeste bussen zitten in de middagspits niet vol. Sterker nog, het oude "Dal Voordeel Noord-Nederland" jaarabonnement voor €25 is juist geïntroduceerd om overdag, na 9.00 uur meer reizigers de bus in te krijgen.
Met name de reizigers in Drenthe, die nauwelijks gebruik maken van de Groninger Arriva-treinen, maar wel te maken kregen met een enorme prijsstijging, zijn nu de dupe.
Wij adviseren dan ook om het "Dal Korting Noord" maandabonnement in de bus de hele dag vanaf 9.00 uur, dus ook in de middagspits (net als de Dal-Dagkaart), geldig te laten zijn.
De Dal-Dagkaart en ook de Dagkaart zijn overigens niet te vinden bij de reisproducten in de webshop. https://webshop.gd.qbuzz.nl/webshop/reisproducten

Het nieuwe staffelproduct waarnaar wordt verwezen is zeker een mooi systeem.
Deze staffel staat helaas niet in de adviesaanvraag zodat wij niet weten of de afkappunten al dan niet gewijzigd zijn en hier dus geen advies over kunnen uitbrengen.
Wel bekend is inmiddels dat het staffelproduct vooral aantrekkelijk is voor frequente reizigers. Minder frequente reizigers gaan er enorm op achteruit.

Ouderenkorting wordt nog genoemd in de tabel, maar kennelijk klopt dat niet voor 2027, want onderaan de tweede pagina staat, dat het OV-bureau meegaat met het in de landelijke Bestuursadviescommissie genomen besluit om deze te beëindigen.

Het OV-bureau streeft ernaar om de Meedoen Pas m.i.v. 1 januari 2027 te introduceren.
De Meedoen Pas kan stigmatiserend werken. Hopelijk gaat dat niet leiden tot een overloop naar de WMO-pas, terwijl zowel wij als het OV-bureau en de gemeenten juist de omgekeerde beweging willen stimuleren.

Bij het verdwijnen van de ouderenkorting en de stijging van de tarieven met 4,5 % gaan ouderen 58% meer betalen. Dat kan geen oudere met alleen een AOW betalen.
Wij adviseren de ouderenkorting in Groningen en Drenthe pas af te schaffen als een regionaal of landelijk minimaproduct een feit is.
Daarnaast stellen wij voor de 65+ minima (600.000 mensen in Nederland hebben alleen een AOW) het "Dal Korting Noord" abonnement aan te bieden voor de oude prijs van 25 euro per jaar, uiteraard zonder de beperking van reizen met de bus in de middagspits.

Ook stellen wij voor om de Dagkaart niet in prijs te verhogen tot 20 euro, maar met 55 cent tot 19,85 euro. Dezelfde verhoging als de Dal-Dagkaart.

Bij de regionale ontwikkelingen missen wij de concrete cijfers en aantallen over de afgelopen maanden? Waar kunnen wij die vinden?

Wij vinden het slordig dat in de formele PDF-versie van de adviesaanvraag een opmerking in de kantlijn is blijven staan, waardoor alle pagina's bij printen een extra grijze kolom krijgen en teksten minder gemakkelijk leesbaar zijn. Ook figuur 5 ontbrak in de adviesaanvraag.
Bij navraag is inmiddels op 19 augustus een verbeterde versie gedeeld.

Bij het onderwerp over de OV-pas zou het beter zijn om direct in de tekst duidelijk te maken dat het om landelijke percentages gaat.
Logischer zou zijn in de laatste kolom onderste regel: GD 1% lager.
De digitale aanvraag van een OV-pas is zeer omslachtig en onduidelijk.

Waarom is er alleen een compensatieregeling voor de 1 en 2 STER abonnementhouders?
Wij adviseren nog eens goed te kijken naar wat het verdwijnen van de oude STER en andere abonnementen betekent voor deze groep reizigers, die frequent gebruik maakt van het OV.

Als begeleidend voorbeeld bij bovenstaande vraag over de compensatieregeling:
Via ROVER is een klacht binnengekomen van een reiziger die voorheen met een "onbeperkt reizen"-abonnement (waarschijnlijk van Arriva) maandelijks €200 kwijt was voor dagelijks woon-werkverkeer en nu met "Voordeel Noord" bij 20 werkdagen €276 en bij 22 werkdagen €288, een prijsstijging van 33-44%.

Om te voorkomen dat deze groep frequente ov-gebruikers uiteindelijk afhaakt vanwege de gestegen kosten adviseren wij hen actief te benaderen en een acceptabele regeling te treffen.

Vragen en onduidelijkheden over figuur 3:
We zijn er inmiddels achter dat YTD, Year-to-date betekent. (vanaf 1 januari tot heden)
De kleuren in het Word-document worden helaas niet goed verduidelijkt.
Per wanneer wordt het Voordeel Noord abonnement niet meer automatisch verlengd?
Wat is het percentage aanmeldingen op het totaal aantal reizigers?

Vragen en onduidelijkheden over figuur 6 Dalkorting Noord:
Graag zien wij de cijfers van de voorloper van dit product, "Dal Voordeel Noord-Nederland" in het jaar 2026, toen de prijs nog €25 per jaar was en er geen sprake was van een middagspits met daarin een uitsplitsing van check-ins in trein en bus.

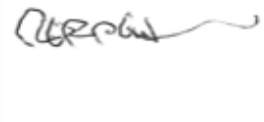
Helaas zien wij de enorme bestickering op de ramen van de bussen om Voordeel Noord aan te prijzen. Herhaaldelijk is door de Consumentenplatforms aangegeven dat reizigers graag een vrij en onbelemmerd uitzicht willen.

De stijging van het kilometertarief in de tabel is 1,0 procent, naar onze mening al een onterechte verhoging met de LTI van 4,43%.
Hier wordt zelfs gesproken van eens stijging van 1,3 (6%) resp. 2,6 cent (12%)
Waar is dat op gebaseerd?
Ons advies hierin is duidelijk: geen verhoging van het kilometertarief!

Graag zien wij uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet, namens de OV-Consumentenplatforms Groningen en Drenthe:

R.D. Rijploeg (voorzitter CP Groningen)



W. Dirks (voorzitter CP Drenthe)

