



## Statenbrief

Aan Provinciale Staten

|                    |                                       |
|--------------------|---------------------------------------|
| Onderwerp          | OV voor minima                        |
| Datum              | 05-11-2024                            |
| Documentnummer     | UTSP-919285410-21434                  |
| Van                | Annelot van Nass                      |
| Telefoonnummer     | +31636449336                          |
| E-mailadres        | annelot.van.nass@provincie-utrecht.nl |
| Domein/opgave      | MOB                                   |
| Team               | EOV                                   |
| Portefeuillehouder | Van Schie                             |
| Bijlagen           | Geen                                  |

Geachte leden van Provinciale Staten,

### Essentie / samenvatting:

De provincie Utrecht (hierna: de provincie) vindt het belangrijk dat iedereen met het OV kan reizen. Om vervoersarmoede tegen te gaan is de provincie onder andere een verkenning gestart naar de uitrol van een OV-product voor minima. Het streven is om in samenwerking met gemeenten vanaf 1 januari 2025 aan alle inwoners met een minimum inkomen binnen de provincie een OV-product aan te bieden waarmee deze, afhankelijk van de bijdrage van de gemeente, tegen 40%-korting of volledig gratis kan reizen met het OV. Het positieve is dat in 2025 deze korting kan worden opgeteld bij de reguliere ouderenkorting. Dit resulteert in een groter financieel voordeel voor ouderen van ongeveer 60% korting

De gemeenten hebben positief gereageerd op het initiatief van de provincie, maar hebben over het algemeen aangegeven beperkt budget en capaciteit te hebben voor de uitvoering. Alleen de gemeenten Utrecht en Amersfoort hebben de intentie om gratis OV aan te bieden in 2025. Gemeente Amersfoort heeft vanuit hun coalitieakkoordmiddelen beschikbaar. De gemeente Utrecht heeft de intentie om het gratis reizen product vanaf 1 juli 2025 aan te bieden, als keuze aan gebruikers van de U-pas met een mobiliteitsbudget. Hoewel dit natuurlijk goed nieuws is, is de afgelopen periode ook gebleken dat het invoeren van een nieuw product voor een specifieke doelgroep een complex proces is. Zo is de uitrol van OVpay (en daarmee de uitfasering van de huidige OV-chipkaart) een bepalende factor bij de uitvoering. De planning van de uitrol van OVpay gaat gepaard met grote onzekerheden.

### Inleiding:

In de Statenbrief Toegankelijk en Dekkend OV (dd. 13-02-2024, <https://www.provinciestatenutrecht.nl/documenten/SB-Toegankelijk-en-dekkend-OV.pdf>) is de ambitie uitgesproken om een OV-product voor minima te ontwikkelen. Wij hebben toegezegd u in het najaar 2024 verder te informeren over de mogelijkheden en kosten en baten van een dergelijk product. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met onze vervoerders, de gemeenten en andere provincies. Deze gesprekken zijn positief verlopen, alle partijen onderschrijven het belang om het OV voor iedereen financieel toegankelijk te maken en willen zich hiervoor inzetten. Tegelijkertijd is ook duidelijk geworden dat de uitvoering lastig is. We bevinden ons hier op nieuw terrein. Achter de schermen moet veel ingeregeld worden, zodat het product voor de

doelgroep gebruiksvriendelijk is. Echter is het ook niet mogelijk dat er een te grote werklast ontstaat voor de provincie, de gemeenten en de vervoerder.

In 2024 kent de provincie 1,4 miljoen inwoners. Volgens het CBS verdienen er in 2020 respectievelijk 6,9% en 11% van de huishoudens in de provincie tot 105% of 120% van het sociaal minimum. De gemeenten in onze provincie hanteren verschillende inkomensgrenzen voor hun armoedebeleid. Exacte aantallen zijn bij de gemeenten niet bekend. Wij hebben er nadrukkelijk voor gekozen om bij de bepaling van de doelgroep aan te sluiten bij de inkomensgrenzen van de gemeenten. Hierdoor zijn er geen precieze getallen beschikbaar hoeveel inwoners er zijn met een minimum inkomen, die in aanmerking komen voor een OV-product voor minima. Een inschatting van de doelgroep is gemaakt op basis van het inwonersaantal van de gemeenten. Omdat we ons op nieuw terrein bevinden is het ook lastig om op voorhand een inschatting te maken van het verwachte gebruik van de producten. Desalniettemin hechten we er veel waarde aan om de optie van een kortingsproduct of gratis OV al in 2025 beschikbaar te stellen. Het jaar 2025 geldt als een pilotfase, waarin we veel nieuwe kennis op zullen doen voor de jaren daarna.

### Productsoorten en tarieven

Onze vervoerders hebben aangegeven dat de mogelijkheden voor 2025 beperkt zijn vanwege de transitie naar OVpay en de onzekerheden waarmee dit gepaard gaat. Totdat de transitie naar OVpay voltooid is, kunnen geen nieuwe abonnementen ontwikkeld worden en zijn er twee abonnementen mogelijk:

1. 40% korting in de daluren, geen korting tijdens ochtend- en middagspits  
Inkoopprijs € 9,95 voor 1 jaar  
1 jaar geldig tot uiterlijk 31 december 2025
2. gratis reizen in de daluren, niet tijdens ochtend- en middagspits  
Inkoopprijs € 155,- voor 1 jaar (prijs naar rato bij kortere geldigheidsduur)  
1 jaar tot uiterlijk 31 maart 2026

*Tabel 1 Algemene uitgangspunten producten*

|            |                                                                                                                                                                                       |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Doelgroep  | Minima: de gehanteerde inkomensgrens wordt door gemeenten zelf bepaald                                                                                                                |
| Leeftijd   | 12 jaar en ouder                                                                                                                                                                      |
| Geldigheid | In de daluren. Dat betekent niet in de ochtend- en middagspits (op werkdagen tussen 6.30 en 9.00 uur en tussen 16.00 en 18.30 uur) in alle bussen en trams van U-OV en Syntus Utrecht |
| Drager     | Persoonlijke OV-chipkaart                                                                                                                                                             |

Bij de selectie van de doelgroep is gekozen om ons te richten op kinderen ouder dan 12 jaar en volwassenen. Belangrijkste argument hiervoor is het feit dat kinderen onder de 12 jaar al gratis in het regionale OV kunnen reizen onder begeleiding van een volwassene. Een persoonlijke OV-chipkaart is noodzakelijk om te voorkomen dat het product door anderen gebruikt zou kunnen worden.

### Kosten per variant

Uitgaande van bovenstaande tarieven en een doelgroep ter grootte van ongeveer 125.000 inwoners is een inschatting gemaakt van de jaarlijkse kosten per productsoort.

| Product               | 1% deelname    | 10% deelname   | 50% deelname   | 100% deelname   |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| 40% korting daluren   | € 0,01 miljoen | € 0,12 miljoen | € 0,62 miljoen | € 1,24 miljoen  |
| Gratis reizen daluren | € 0,19 miljoen | € 1,94 miljoen | € 9,69 miljoen | € 19,38 miljoen |

Zoals aangegeven zijn de kosten exclusief drager (OV-chipkaart) en handeling (dit zijn de werkzaamheden die de vervoerder op de achtergrond uit moet voeren voor het product). De gemeenten hebben aangegeven dat het zelf moeten aanschaffen van een OV-chipkaart een financiële drempel kan vormen voor de doelgroep. Echter is uit de verkenning gebleken dat het ook beschikbaar stellen van een OV-chipkaart complex is qua uitvoering. Dit zou namelijk betekenen dat er nog een uitgifteproces ingeregeld moet worden. Voor de pilotfase in 2025 is daarom gekozen om de eventuele aanschaf van een OV-chipkaart niet te vergoeden. Eind 2023 waren er ruim 14 miljoen OV-chipkaarten in de omloop in Nederland. Veel mensen zijn dus al in het bezit van een OV-chipkaart en hopelijk ook een deel van onze doelgroep.

## **Randvoorwaarden**

De ontwikkeling van een minima-product is afhankelijk van een aantal financiële, technische en uitvoering gerelateerde randvoorwaarden.

### *Overgang naar OVpay*

Belangrijk aandachtspunt voor de implementatie van een toekomstig product is de transitie naar OVpay. Met OVpay kunnen reizigers in- en uitchecken met hun betaalkas, creditcard, mobiel of smartwatch. Dit systeem vervangt de OV-chipkaart. Ter vervanging van de OV-chipkaart wordt de OVpas ontwikkeld. Uit de gesprekken intern en met de vervoerder blijkt dat de mogelijkheden voor een minimaproduct sterk afhankelijk zijn van deze transitie. Komend jaar beginnen de vervoerders met het uitfasen van de OV-chipkaart en volgens de huidige planning zal de ondersteuning van OV-chipkaart eind 2025 eindigen. Echter is de planning onzeker. Vanwege de transitiefase kunnen geen nieuwe producten ontwikkeld en/of uitgegeven worden op de OV-chipkaart.

Als provincie hebben we geen invloed op de uitrol van OVpay. De gezamenlijke vervoerders zijn opdrachtgever van OVpay. We zitten nu in fase 1 van de uitrol: je kunt in- en uitchecken met OVpay en op saldo reizen. Sinds kort is het mogelijk om met OVpay gebruik te maken van leeftijdskortingen.

### *Drager voor abonnement*

Voorafgaand aan de uitrol van OVpay blijft een OV-chipkaart nodig om te kunnen reizen met een abonnement. De aanschafprijs van een OV-chipkaart is € 7,50. Volgens de planning zou de ondersteuning van OV-chipkaarten 2025 komen te vervallen. Mogelijk verschuift dit als de transitie naar OVpay langer duurt dan gepland. Het ziet ernaar uit dat de OVpas noodzakelijk is voor abonnementen waarmee gratis gereisd kan worden. Kortingsabonnementen kunnen waarschijnlijk wel in combinatie met bankpassen aangeboden worden. Wanneer deze functie operationeel zal zijn is echter ook nog niet bekend.

### *AVG wetgeving*

De gemeenten zonder stadspas lopen tegen dezelfde problemen aan als de provincie als het gaat om het benaderen van de doelgroep. Alleen gebruikers van een stadspas kunnen door gemeenten direct aangeschreven worden. Voor het resterende deel van de doelgroep zal gerichte communicatie vanuit de gemeenten nodig zijn.

### *Nieuwe vervoerder vanaf december 2025*

De nieuwe concessies gaan in op 14 december 2025. Transdev wordt de nieuwe vervoerder voor de concessie Utrecht Binnen. Keolis blijft de vervoerder voor Utrecht Buiten. De afspraken voor na 2025 zullen met de nieuwe vervoerders gemaakt te worden.

### *Proces uitvoering*

De vervoerder heeft aangegeven dat er een te groot financieel risico zit aan het verstrekken van gratis reizen producten als er geen controle plaatsvindt door de gemeente of de provincie. Het is dus niet mogelijk dat de doelgroep direct een gratis reizen product bij de vervoerder aanvraagt. Deze aanvraag zal bij de gemeenten of een loket ingediend moeten worden, waarna getoetst wordt of een aanvrager recht heeft op het product om vervolgens deze aanvraag door te zetten naar de vervoerder. De gemeenten vinden het logisch dat zij de communicatie naar de doelgroep verzorgen, maar hebben onvoldoende capaciteit om de afhandeling van de aanvragen individueel uit te voeren op de manier waarop dat nu gedaan wordt in de proef Gratis OV 66+. Op dit moment wordt gezocht naar een werkbare oplossing voor alle partijen.

## **Conclusies**

Gezien de kosten voor gratis OV achten wij het niet wenselijk en bovendien niet haalbaar om dit zelfstandig vanuit de provincie aan te bieden. We willen het wel mogelijk maken voor gemeenten om het gratis reizen af te nemen voor hun inwoners. Aangezien er veel onduidelijkheden zijn rondom de planning van de invoering van OVpay zien we de uitrol van een minimaproduct in 2025 als een pilot. We willen komend jaar (en mogelijk langer afhankelijk van de invoering van OVpay) ervaring opdoen met de randvoorwaarden die nu gelden.

### *Fase 1 (pilot tot 1 januari 2026 of tot volledige invoering OVpay (eind 2025/mogelijk later)):*

Product: 2 keuzes: 40% dalkorting of gratis in de daluren

Drager: gebruiker dient zelf een OV-chipkaart te hebben

Op basis van woonplaats wordt bepaald of gereisd wordt met een korting of geheel gratis. De gemeenten met voldoende budget kunnen het basisabonnement ophogen naar een gratis OV-product voor minima. Het verschil tussen gratis en 40%-korting is aanzienlijk. Echter is het variëren in kortingspercentages niet mogelijk, zolang de transitie naar OVpay nog niet voltooid is. Tot en met 2025 ontvangen ouderen (65+) ook nog een leeftijds-korting van 34% in het regionale OV. In combinatie met de 40% korting zorgt dit voor een korting van ongeveer 60% voor deze doelgroep.

Het is mogelijk dat niet alle voorbereidingen om een kortingsproduct te verstrekken precies op 1 januari 2025 gereed zijn, zoals aangegeven kent de uitvoering nog uitdagingen. Het product zal in de loop van 2025 uitgegeven worden. De gemeente Amersfoort heeft de intentie om het gratis reizen product vanaf 1 januari 2025 aan te bieden. De gemeente Utrecht heeft de intentie om het gratis reizen product vanaf 1 juli 2025 aan te bieden, als keuze aan gebruikers van de U-pas met een mobiliteitsbudget. Deze afwijkende ingangsdatum ten opzichte van ons aanbod heeft te maken met dat het U-pas budget in juli toegekend wordt.

#### *Fase 2: na invoering OVpay*

Product: 3 keuzes: dalkorting 40%, hoge dalkorting (nog nader te bepalen) of gratis in de daluren  
Drager: gebruiker kan zijn/haar betaalpas gebruiken in combinatie met een kortingsproduct; Voor het gratis reizen product zal waarschijnlijk een OVpas aangeschaft moeten worden. Er zal onderzocht worden of de aanschaf tevens vergoed kan worden.

Zoals gezegd is de planning van de uitrol van OVpay op dit moment onzeker en is er ook nog enige onduidelijkheid over welke abonnementen gebruikt kunnen worden in combinatie met een bankpas. Onze inzet is om na de invoering van OVpay een uitgebreider pakket aan te bieden. Onze verwachting op basis van gevoerde gesprekken is namelijk dat er dan meer abonnement opties mogelijk zijn en we ook niet gebonden zijn aan 40%-korting. Echter zijn de mogelijkheden nog niet definitief bekend en moeten we hiervoor met de nieuwe vervoerders om tafel zitten. De afspraken die nu gemaakt worden zijn slechts geldig tot kort na het einde van de huidige concessies. De gesprekken hierover worden gestart zodra de afspraken voor 2025 rond zijn.

Met de introductie van het minimaproduct komt - zoals eerder gecommuniceerd - een einde aan de proef gratis OV voor 66+. Dit betekent dat een deel van deze deelnemers geen gratis OV meer zal hebben. Aangezien deze groep al in het bezit is van een OV-chipkaart kunnen ze wel eenvoudig gebruik maken van het kortingsproduct. Hiermee wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen de minima op basis van leeftijd.

#### *Vergelijking met andere provincies*

Onze provincie is niet de enige die bezig is met de ontwikkeling van een OV-product voor minima. Er is geïnventariseerd of er lessen en werkwijzen overgenomen kunnen worden. Dit is slechts beperkt mogelijk, omdat wij een aanbod willen doen aan alle inwoners binnen de provincie en de kosten voor gratis OV binnen onze provincie relatief gezien hoog zijn. In de provincies Limburg en Zuid-Holland wordt bijvoorbeeld ook gewerkt aan het uitgeven van een OV-product voor minima. Voor beide provincies gaat het hier om gratis OV. Zuid-Holland heeft dit een aantal maanden geleden aangekondigd en zit ook in de ontwikkelfase. Vanwege de verdeling van OV-concessies in Zuid-Holland zal dit product naar verwachting alleen geldig zijn in het concessiegebied Zuid-Holland Noord. De provincie Limburg is al wel verder met de ontwikkeling van een minimaproduct. Zij gaan in 2025 van start met gratis OV (circa € 75 per persoon). Ook in de provincie Groningen-Drenthe ligt de prijs lager, € 86,50 voor een volwassene en € 43,50 per kind. Het verschil met onze provincie zit in de omvang van het reguliere OV-aanbod. Ook hanteren beide vervoerders voor hun reguliere dalproducten (met uitzondering van regionaal spoorvervoer) alleen een ochtendspits, terwijl onze provincie ook een middagspits kent. Daarnaast willen wij alle minima in onze hele provincie een OV-product aan kunnen bieden, terwijl bijvoorbeeld in Groningen-Drenthe het product slechts bij een aantal gemeenten wordt aangeboden. Ook zijn deze gemeenten uitvoeringsverantwoordelijk, terwijl bij ons de gemeenten juist hebben aangegeven zeer beperkte capaciteit te hebben. De lessen die wij de komende tijd opdoen zullen we ook delen met de andere provincies. Ook op landelijk niveau wordt er nagedacht over een minimaproduct en een Nederlandticket. In het NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) zijn een aantal varianten van een Nederlandticket onderzocht. Op basis van de uitkomsten zal een variant verder onderzocht worden, namelijk variant 1: OVpay reisproduct van € 10,- per maand, waarmee in de daluren onbeperkt kan worden gereisd met

BTM (bus, tram en metro) en in de daluren met 60% korting kan worden gereisd in de trein. De verwachting is dat de uitkomsten van het vervolgonderzoek medio 2025 bekend gemaakt worden.

#### **Uitwerking fase 1**

##### *40% korting daluren*

De provincie neemt de kosten voor de uitgave van het product volledig voor haar rekening. Het aanschrijven van de doelgroep is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Het aanmeldingsproces moet zo laagdrempelig mogelijk blijven voor de doelgroep. Er is geen capaciteit vanuit de provincie beschikbaar om hulp te bieden bij aanvragen of deze te verwerken. Wij zijn in overleg met gemeenten, de vervoerder en externe partijen om concreet invulling te geven aan het aanvraagproces. Het is erg lastig om in te schatten hoeveel inwoners gebruik zullen maken van het kortingsabonnement. Dit zal tijdens de pilotfase moeten blijken. De kans bestaat dat de afname van dit product beperkt zal zijn, omdat reizen met 40% korting nog steeds te prijzig kan zijn. Gezien de ontwikkelingen omtrent OVpay is het voor deze pilotfase niet mogelijk om een hoger kortingspercentage aan te bieden.

##### *Gratis OV daluren (gemeente Amersfoort en Utrecht)*

Het abonnement voor gratis OV wordt door de provincie en betreffende gemeenten gezamenlijk gefinancierd. De verantwoordelijkheid voor het bepalen en benaderen van de doelgroep, het controleren van persoonsgegevens en het aanleveren van de benodigde informatie aan de vervoerders ligt bij de gemeenten zelf. De provincie deelt de ervaringen die het heeft opgedaan met de proef gratis OV 66+ met krappe beurs. De gemeente Amersfoort heeft, zoals in hun coalitieakkoord verwoord, een totaalbudget van € 600.000,- voor 2025 en 2026 beschikbaar. De gemeente Utrecht heeft de intentie om het reisproduct als keuze aan te bieden aan haar minima vanuit het mobiliteitsbudget van de U-pas vanaf 1 juli 2025. De uitwerking van deze plannen vindt de komende maanden plaats.

#### **Financiële consequenties:**

De kosten voor het kortingsproduct (40%) worden volledig gedragen door de provincie, m.u.v. de kosten voor het aanschrijven van de doelgroep. Het gratis reizen product wordt hoofdzakelijk gefinancierd door gemeenten met een bijdrage van de provincie. In de begroting 2025 is er vanaf 2025 € 1,5 miljoen per jaar gereserveerd voor de invoering van een minimaproduct. Hier bovenop nog respectievelijk € 2 en € 3 ton voor implementatie in 2024 en 2025. Het implementatiebudget zal ingezet worden om de gemeenten Utrecht en Amersfoort ondersteuning te bieden bij de implementatie van controlesystemen om een gratis reizen product uit te kunnen geven. Andere gemeenten kunnen ook een verzoek voor ondersteuning bieden in de klantenservice.

#### **Vervolgprocedure / voortgang:**

Zoals aangegeven willen wij een uitgebreider provinciebreed minimaproduct lanceren, zodra OVpay gereed is (naar verwachting eind 2025). We beginnen met een pilot waar we twee keuzes aan gemeenten aanbieden: 40% dalkorting of vrij reizen in de daluren. De pilot zal laten zien hoe goed de aangeboden producten aanslaan. Hierin zijn we ook afhankelijk van de inzet van gemeenten. De gemeenten hebben aangegeven positief tegenover de introductie van een minimaproduct te staan, maar geven ook aan beperkte capaciteit te hebben. Dit blijft een uitdaging. Om alles zo goed mogelijk te laten verlopen wordt vanuit de provincie een communicatieplan opgesteld en er wordt een handreiking gemaakt voor de gemeenten. Bovendien is er financiële ruimte om - waar nodig - ondersteuning te bieden. Eind 2024 zal u nader geïnformeerd worden over het voorstel en de bijbehorende financiële uitwerking. Het minimaproduct zal in 2025 tussentijds geëvalueerd worden. De lessen worden meegenomen in de voorbereiding van het aanbod voor 2026. Wij streven ernaar om onze inwoners met een beperkt inkomen op deze manier een betaalbaarder OV-aanbod te kunnen bieden.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

## **Appendix I: Voor- en nadelen minimaproduct**

Er zijn zowel voordelen als nadelen te plaatsen bij de invoering van een minimaproduct.

### *Participatie in de maatschappij*

- Het beschikbaar stellen van gratis openbaar vervoer biedt de doelgroep kansen om zicht te ontwikkelen en deel te nemen aan de maatschappij. Het kan bijvoorbeeld helpen bij het solliciteren;
- Uit de resultaten van de proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs (hierna: proef GOV) bleek dat gratis OV de potentie heeft om een gevoel van eenzaamheid onder de doelgroep te verminderen. Uit andere studies blijkt dat het ook kan helpen voorkomen dat men in een sociaal isolement belandt.
- Het aanbieden van een OV-product voor minima draagt bij aan de situatie waar het voor inwoners met een minimum inkomen steeds lastiger wordt om er fiscaal op vooruit te gaan wanneer zij een betaalde baan krijgen of meer uren gaan werken en de inkomenssteun komt te vervallen (de armoedeval).

### *Extra reizen: lege stoelen vullen versus overvolle bussen*

- Het goedkoper of gratis maken van het OV zal afhankelijk van het type product ervoor zorgen dat mensen in meerdere of mindere mate extra reizen gaan maken. Afhankelijk van hoeveel goedkoper het wordt zullen mensen meer reizen gaan maken (beter bekend als latente vraag).
- Door de toename van het aantal gebruikers zal de bezettingsgraad in het bestaande openbaar vervoer toenemen. Met name in de daluren kan dit ervoor zorgen dat de bestaande capaciteit beter benut wordt.
- Afhankelijk van de doelgroep en of het product ook in de middagspits geldig is kan dit er juist ook voor zorgen dat reeds volle bussen overvol raken. Bijvoorbeeld bussen van scholen richting de binnenstad Utrecht in de namiddag. Utrecht kent namelijk al een vrij brede middagspits. Uit de resultaten van de proef GOV bleek dat er voornamelijk in stedelijk gebied gereisd werd. Over het algemeen gaat het hier dus om de al drukke OV-lijnen. Overvolle bussen zouden een negatief effect zijn omdat hiermee de betrouwbaarheid en kwaliteit van het OV verminderd wordt.
- Door de toename van het aantal gebruikers kan er een prikkel ontstaan om het aanbod van het openbaar vervoer te vergroten en/of te verbeteren (met investeringskosten tot gevolg). Wij willen als provincie dat het OV-gebruik groeit en doorlopen jaarlijks het vervoerplanproces om te kijken waar versterking van het OV-aanbod nodig is vanwege groeiend gebruik. Uiteindelijk zal iedere reiziger hierdoor profiteren van een beter aanbod van openbaar vervoer.

### *Gedragsverandering (modal shift)*

- Activatie van openbaar vervoer gebruik door het aanbieden van gratis openbaar vervoer kan een verandering van routine teweegbrengen.
- Met name onder jongere doelgroepen is er een kans dat verplaatsingen te voet of met de fiets minder worden ten gunste van het OV. Vanuit een gezondheidsperspectief is dit ongewenst.
- Overvolle bussen kunnen ervoor zorgen dat reizigers overlast ervaren en indien mogelijk een ander alternatief kiezen (bijvoorbeeld de fiets of de auto). Dit geldt ook voor de reizigers die al gebruik maakten van het OV voor de introductie van het minima-product.

### *OV is een kostbaar product*

- Ondanks dat de provincie opdrachtgever is van het regionale OV zijn er aan het (bijna) gratis maken van OV direct dan wel indirect kosten aan verbonden. Het OV is kostbaar en als er door veel mensen gratis (voor een afgekocht bedrag) gereisd kan worden komt een deel van de inkomsten van de Utrechtse concessies te vervallen.
- Uit wetenschappelijk onderzoek is ook gebleken dat het gratis maken van het OV zonder enige tegenverplichting ervoor kan zorgen dat de gebruiker er minder zorgvuldig mee omgaat.