

Samenvatting: regionale ontwikkelingen

- Het aandeel van het OV in de totale mobiliteit is 5 (verplaatsingen) respectievelijk 11 (afgelegde kilometers) procent. In randstedelijke regio's ligt dit hoger, in verreweg de meeste regio's buiten de Randstad lager.
- Het onderscheid naar ruimtelijke kenmerken van herkomsten en bestemmingen brengt grote verschillen aan het licht. Verplaatsingen tussen de centra van stedelijke gebieden zijn relatief schaars. Het OV heeft daar een sterke positie. Op alle andere typen relaties zijn auto danwel lopen/fietsen dominant.
- Nu, maar ook in de toekomst zijn verplaatsingen binnen één stedelijk gebied en van/naar perifere gebieden het belangrijkste. Deze laatste groeien ook het hardst richting 2020.
- Bij het goederenvervoer is in vrijwel alle regio's het wegvervoer de dominante vervoerswijze. Binnenvaart en spoor hebben alleen in relatie met de havenregio's een substantieel aandeel. Dit beeld verandert in de toekomst nauwelijks.

Samenvatting: interactie modaliteiten

- De effecten van OV-verbeteringen op autogebruik zijn beperkt. Auto en OV blijven grotendeels gescheiden markten.
- Voor- en natransport telt op korte afstanden als zwaar nadeel van OV, terwijl juist daar de bulk van autoverkeer en files zit. Filedruk en parkeerzoektijd kunnen het evenwicht daar beperkt doen verschuiven.
- Op langere afstanden speelt dit nadeel minder en is de rol van het OV dan ook groter. Maar het aantal verplaatsingen in dat segment is relatief beperkt.
- Prijsbeleid conform de NoMo leidt tot afname van het autogebruik met ongeveer 10%, het OV neemt daar een klein deel van over en groeit eenmalig met een orde grootte 3%.
- Kansen (in termen van vervoerwaarde) voor het OV liggen op relaties met een groot volume autoverplaatsingen én een reistijdverhouding die met beperkte aanbodverbeteringen het OV concurrerend maakt.
- De mogelijkheden in het goederenvervoer voor verschuiving van weg naar rail en binnenschip zijn beperkt. Vermindering van de externe kosten weegt niet op tegen de maatschappelijke kosten van 'dwang' maatregelen. De kilometerprijs voor vrachtwagens leidt tot beperkte substitutie.