

**Reactieformulier hoofdlijnen Vervoerplan hoofdlijnen 2018**

Hoofdstuk Vermeld hier het hoofdstuk van het hoofdlijnen Vervoerplan waarbij de opmerking geplaatst wordt  
 Pagina: Vermeld hier het paginanummer van het hoofdlijnen Vervoerplan waarbij de opmerking geplaatst wordt  
 Alinea: Specificeer zoveel mogelijk waar in de tekst de opmerking geplaatst wordt, bijv door de alinea aan te geven  
 Onderwerp: Geef het onderwerp weer waarop de opmerking betrekking heeft  
 V/O/A: Geef aan of het een Vraag (V), Opmerking (O) of Advies (A) op de tekst betreft  
 Partij Vermeld hier door welke partij opmerking gemaakt wordt (keuze uit: Locov / ProRail / Zuid Nederland / Oost Nederland / Noord Nederland / Noordvleugel / Zuidvleugel  
 Vraag / Opmerking / Advies: Vermeld hier de vraag, opmerking of advies. Indien er meerdere opmerkingen bij dezelfde tekst geplaatst worden, deze in een nieuwe opmerkingenregel plaatsen.

Hoofdstuk	Pagina	Alinea	Onderwerp	V-O-A	Partij	Vraag - Opmerking - Advies	Antwoord
<b>LOCOV</b>							
1. Inleiding en context	3	Vierde alinea onder kopje 1.1 "Context en ontwikkelingen"	Systeemsprong: "Dat betekent het bestaande spoorvervoer verder verbeteren (veilig, hoogfrequent etc.)"	V	Locov	U wilt in het kader van een systeemsprong het bestaande vervoer verder verbeteren. Ruimte voor verbetering van het bestaande spoorvervoer zien wij zeker ook. Naast hogere frequenties denken wij dan allereerst aan een betere betrouwbaarheid: minder ongeplande en geplande grilligheid in de vorm van rituitval, onregelmatige spreiding van vertrektijden over het uur en dergelijke. Het valt ons op dat u bij deze verbeterambitie de veiligheid als eerste noemt, zonder daar een duiding bij te geven. Wij vragen u toe te lichten op welk aspect van veiligheid u doelt en hoe u hier de gewenste verbetering in wilt brengen.	Het huidige spoorwegsysteem loopt tegen haar grenzen aan en om een systeemsprong te realiseren is ook een verdere ontwikkeling op het gebied van veiligheid noodzakelijk. Onder leiding van ministerie IenM wordt daar invulling aan gegeven binnen het Programma European Rail Traffic Management System (ERTMS), waar NS en ProRail ook in participeren. ERTMS is meer toekomstvast, doordat de mogelijkheden voor doorontwikkeling uitgebreider zijn.
1. Inleiding en context	3	Vierde alinea onder kopje 1.1 "Context en ontwikkelingen"	Systeemsprong: "Nieuwe vervoersconcepten zoals lightrail introduceren".	V	Locov	Kunt u concreter maken hoe u het vervoersconcept 'lightrail' in 2018 en volgende jaren ontwikkelt?	Onder meer in het kader van Toekomstbeeld-OV (een programma onder regie van het ministerie van IenM) wordt gewerkt aan het Openbaar Vervoer Netwerk van de toekomst (zichtjaar 2040). Daarin wordt ook nagedacht over 'lightrail' zoals ook aangegeven in de visie van NS met stadsvervoerders GVB, RET, HTM (juli 2016) en de Mobiliteitsalliantie (december 2016). In het kader van het Toekomstbeeld-OV wordt er thans gewerkt aan het uitwerken van diverse netwerkscenario's en -concepten. De consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV worden daarover regelmatig bijgepraat vanuit het ministerie van IenM. Uiteraard bevindt een en ander zich nog in de fase van visievorming. En zijn er nog geen daadwerkelijke, concrete plannen ter ombouw. Dit is ook zeker in 2018 nog niet aan de orde. Eventueel zal in een later stadium, onder andere in het kader van het Toekomstbeeld-OV, onderzocht waar lightrail mogelijk en opportuun is.
1. Inleiding en context	4	Paragraaf 1.2, punt 3	Bijdragen aan de reis van deur tot deur	V	Locov	U schrijft dat u reizigers één reis wilt laten ervaren, ook als daar verschillende aanbieders bij betrokken zijn. Daar zijn wij het van harte mee eens. Hier hoort ook bij dat reizigers bij het betalen van hun treinreis niet worden gehinderd door onderscheid dat zij moeten maken tussen treindiensten van verschillende vervoerders, met alle ongemak en kans op vergissingen van dien. Met diverse nieuwe betaalmethoden kunt u dit wegnemen, maar vanwege de eigenschappen en het bereik van die methoden zal dat niet voor iedereen zijn. We moeten in Nederland echt af van de verwarrende en hinderlijke situaties met aparte poortjes en paaltjes per vervoerder. Het is klantvriendelijk en niet van deze tijd. Wij adviseren zowel NS als andere vervoerders om hier actief naar toe te werken.	Dit raakt aan: Single Check in/Check uit. Zoals bij u bekend wordt in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) zowel gesproken over de pilot Valleilijn die nu plaatsvindt als over de stappen om te komen tot landelijke Single Check in/Check uit op het spoor. NS is en blijft hier actief bij betrokken en heeft hierin dezelfde ambitie als u.
1. Inleiding en context	6	Figuur 1	Toegankelijkheid	O	Locov	In de hoofdlijnen zien wij toegankelijkheid niet terug, terwijl er wel veel investering op wordt gepleegd. Of het zou onder Drempelloos rijden moeten vallen (figuur 1). Wij achten Drempelloos rijden ook letterlijk van belang. In onze optiek hoort toegankelijkheid een plaats te krijgen in het Vervoerplan 2018.	In vervoerplan op hoofdlijnen 2018 is de focus gelegd op de beleidsprioriteiten van IenM. NS vindt het thema toegankelijkheid erg belangrijk. In het ontwerp vervoerplan 2018 is hier een apart hoofdstuk 3.4 aan gewijd.
2. Groei richting ambitieniveau 2019	8 en 9	Tabel met maatregelen 2018 prestatie-indicatoren	Speerpunten ten behoeve van een betrouwbaar product	A	Locov	U benoemt uw speerpunten ten behoeve van een betrouwbaar product. Wij adviseren hier in de ontwerpfasen van de dienstregeling nog twee aandachtspunten bij te betrekken, te weten:	Zie beantwoording onder A en B.

						<p>A. het voldoende robuust plannen van de buffertijd aan het eindpunt van treindiensten. Zeker daar waar sprake is van een relatief grote vertraginggevoeligheid. Te krap geplande buffertijden resulteren in het veelvuldig toepassen van de bijsturingingreep om (enigszins) vertraagde treinen in te korten tot een tussenstation. Dat betekent voor een aantal reizigers het uitvallen van een rit en extra wachttijd op het station, soms een klein station met schamele voorzieningen. Het gevolg is een onbetrouwbaar product voor de reizigers die ongelukkigerwijze aan de verkeerde kant van een bijsturingspunt wonen. Wij zien daarvan voorbeelden in de dienstregeling 2017;</p> <p>B. maatregelen om de relatief hoge uitval van 'spitstoevoegers' (extra treindiensten of ritten tijdens de spitsuren) terug te brengen tot een meer gemiddeld niveau. Wij constateren dat de uitval van spitstoevoegers gemiddeld over een jaar vaak boven de 6% uitkomt.</p>	<p>NS streeft ernaar om de dienstregeling voor reizigers optimaal te maken qua reistijd, geboden aansluitingen en spreiding van treinen over het uur. Een robuust plan is een belangrijke randvoorwaarde om de reiziger bij de dagelijkse uitvoering van de dienstregeling een zo betrouwbaar mogelijk product te bieden. De buffertijd op eindpunten is daarbij zeker ook een aandachtspunt naast de beschikbaarheid van materieel en infrastructuur. Soms wordt in de bijsturing bij vertraging van een trein gekozen voor het uitvallen van een trein op een deel van het traject. Hiervoor wordt gekozen om vertragingen met een groter negatief effect voor reizigers te voorkomen. Met dergelijke bijsturingsmaatregelen wordt beoogd de dienstregeling zo snel mogelijk weer conform de planning uit te voeren en het aantal reizigers dat wordt benadeeld door vertragingen of uitval te minimaliseren. Wanneer sprake is van veelvuldige vertragingen op hetzelfde traject, zoekt NS naar mogelijkheden om de dienstregeling te verbeteren. Om deze reden zijn sinds de start van de dienstregeling 2017 tussentijds al meerdere kleine optimalisaties doorgevoerd. Ook in de dienstregeling 2018 is hier aandacht voor geweest.</p> <p>Dank voor het delen van de bevinding. Uitval geeft vaak lange vertragingen, het terugdringen daarvan is dan ook een van de speerpunten om de betrouwbaarheid te vergroten. In het ontwerp vervoerplan 2018 gaan we daar niet expliciet op in, maar we zullen onderzoeken in hoeverre we specifiek kunnen sturen op de reductie van spitstoevoegers om de betrouwbaarheid te vergroten. Uw contactpersoon zal u hier in 2018 over informeren.</p>
2. Groei richting ambitieniveau 2020	8 en 9	Tabel met maatregelen 2018 prestatie-indicatoren	Speerpunten ten behoeve van een betrouwbaar product	O	Locov	<p>In de zienswijze op de evaluatie door ProRail van genomen maatregelen ter vermindering van de netwerkcomplexiteit hebben de consumentenorganisaties aangeven dat netwerkcomplexiteit ook wordt bepaald door de logistiek van materieel en personeel. Bij het verminderen van de infrastructurele complexiteit is lijnvoering bovendien een bepalend element. In onze zienswijze hebben wij de aanbeveling omarmd om te komen tot een sectorale aanpak op basis van een gezamenlijke langetermijnvisie op de inrichting en het gebruik van het spoor. We zijn erg benieuwd naar (a) de stappen van NS om te komen tot een verminderde complexiteit en (b) hoe NS tegen de aanbevelingen uit de evaluatie aankijkt.</p>	<p>NS onderschrijft op hoofdlijnen de conclusie en aanbevelingen uit het rapport. Er is een gedragen doel en het toetsingskader is noodzakelijk om te kunnen beoordelen of het reduceren van de netwerkcomplexiteit nuttig of nodig is. In het toetsingskader dienen naast de integrale kosten van het netwerk ook de (maatschappelijke) opbrengsten van de lijnvoering meegenomen te worden. Uitgangspunt van NS is dat het begrip 'netwerkcomplexiteit' een duurzaam karakter heeft: NS pleit daarom voor een aanpak waar effecten op lange termijn mee worden gewogen (in plaats van bijvoorbeeld een analyse met 'quick wins').</p>

	14 en 25	Paragraaf 2.3, paragraaf 6.6	A2-corridor, Regionaal Ontluchtende Dienstregeling	A	Locov	<p>Wij beschouwen de frequentieverhoging op de A2-corridor niet als iets vrijblijvends. Er horen immers ook gewijzigde patroontijden bij die zich uitstrekken over aangrenzende trajecten met lagere frequenties. En er zijn aansluitingen tussen treinen onderling of tussen trein en bus die wel of niet geboden worden. Het is dus niet alleen maar een kwestie van een paar minuten langer of korter op je trein wachten op de A2-corridor. Natuurlijk is het verstandig om een noodplan te hebben voor zeer uitzonderlijke situaties. Maar dit mag niet afglijden naar een cultuur waarin NS op alle "lastige" dagen een uitgedunde dienstregeling gaat rijden, met alle uitstralingseffecten van dien voor vertrektijden en aansluitingen. U wijst bij deze preventief 'ontluchtende dienstregeling' op het najaar. Dit is nu juist de drukste periode van het jaar in de trein. In dit seizoen bestaat dus de grootste urgentie om in de dienstregeling 2018 tot frequentieverhoging over te gaan, gegeven uw eigen argumentatie dat het groeiende aantal reizigers bij een kwartierdienst niet meer in treinen van maximale lengte dreigt te passen. U maakt de frequentieverhoging ongelooftwaardig als u haar facultatief maakt. En dat wordt wel de realiteit als u de frequentie verlaagt op iedere dag waarop u bijvoorbeeld gladde rails verwacht op de A2-route of een aanpalend traject, zoals Utrecht-Arnhem, dat bekend staat om gladde sporen in de herfst. Zo levert u een instabiel product waar veel reizigers, zowel binnen als buiten de A2-corridor, geen staat op kunnen maken. Een verbeterde be- en bijsturing heeft steeds als voorwaarde gegolden om verantwoord tot frequentieverhoging over te gaan. Als u preventief treinen wilt schrappen op alle 'lastige dagen' voldoet u in onze ogen niet aan deze voorwaarde. Ons advies is dan ook: stel strenge criteria op, zodat de ROD alleen wordt ingeroepen in werkelijk exceptionele, sporadisch voorkomende situaties, en niet bij weersomstandigheden die gewoon horen bij de herfst in Nederland, zoals bladval en gladde sporen.</p>	<p>ProRail en NS starten met de hoogfrequente dienstregeling op de A2 corridor om de reizigersgroei te accommoderen. Het rijden van deze hoogfrequente dienstregeling is een systeemsporg die we met veel zorgvuldigheid hebben voorbereid. Desalniettemin gaat de introductie gepaard met risico's die we zo goed mogelijk proberen te beperken. Een van de maatregelen die tot onze beschikking staat is het rijden van minder treinen ingeval dit noodzakelijk is voor de beheersbaarheid van de treindienst. De alerteringscriteria dienen ervoor om de interne besluitvorming in gang te zetten. Hierbij zal op het moment zelf de expertjudgement worden gemaakt in hoeverre de in te zetten maatregel een beter product zal leveren voor de reiziger dan wanneer we de maatregel niet wordt ingezet. U mag dan ook van ons verwachten dat een zorgvuldige afweging gemaakt wordt tussen het (op tijd) rijden van treinen en de geboden zitplaatskans en dat dit enkel zal gebeuren op momenten dat dit noodzakelijk wordt geacht om de treindienst in stand te houden.</p>
	14 en 25	Paragraaf 2.3, paragraaf 6.6	A2-corridor, Regionaal Ontluchtende Dienstregeling	A	Locov	<p>Bij een terugval van 6 naar 4 treinen per uur dienen de resterende treinen met het vrijgekomen materieel te worden versterkt teneinde de vervoercapaciteit op peil te houden. Wij adviseren deze materieelherplanning onderdeel te maken van het ontwerp van de ROD.</p>	<p>De materieelherplanning is onderdeel van het proces rondom de Regionaal Ontluchtende Dienstregeling (ROD) (net zoals dit bij een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD) het geval is). In het ontwerp van de ROD wordt gekeken waar treinen verlengd kunnen worden zodat we ook in deze gevallen de zitplaatskans zo goed mogelijk op peil kunnen houden.</p>
2. Groei richting ambitieniveau 2020	14 en 25	Paragraaf 2.3, paragraaf 6.6	A2-corridor, Regionaal Ontluchtende Dienstregeling	V	Locov	<p>U schrijft dat de ROD vier uur van tevoren kan worden toegepast. Uit ervaringen van eerdere uitgedunde dienstregelingen weten wij dat ongeveer evenveel tijd nodig is om via de systemen de juiste reisinformatie te kunnen geven. Hoe gaat u dit ondervangen om ervoor te zorgen dat reizigers tijdig en concreet worden geïnformeerd over vervallen ritten, verschoven vertrektijden en verbroken aansluitingen?</p>	<p>Dat is correct. De periode van vier uur tussen besluit tot en uitvoering van een Regionaal Ontluchtende Dienstregeling is juist ingecalculleerd om het een en ander ordentelijk te regelen en te communiceren. De benodigde reisinformatiestromen die gekoppeld zijn aan een ROD zijn grotendeels al voorafgaand aan deze besluitvorming uitgewerkt.</p>
3. Meewerken aan een efficiënt en toekomstbestendig onderhoud spoor	16	Paragraaf 3.1	Beperking van hinder voor de reiziger bij onderhoud spoor	O	Locov	<p>Wij onderschrijven het belang van het komen tot andere werkwijzen om de reizigershinder bij werk aan het spoor te beteugelen. Van NS zal dit misschien vragen dat minder vaak op standaardoplossingen kan worden teruggevallen. Bijvoorbeeld het maken van een specifieke dienstregeling waarmee over één spoor een treinverbinding geboden kan blijven worden, in plaats van een dubbelsporige buitendienststelling met alleen busvervoer. Hiervoor zal ruimte in uw organisatie en planning moeten zijn.</p>	<p>Zoals ook wordt toegelicht in hoofdstuk 3.2 van het ontwerp vervoerplan 2018 neemt NS deel aan de vorming van de visie op het Toekomstbestendig en efficiënt onderhoud spoor. NS zal - zodra de noodzakelijke transitie(behoefte) helder wordt - zich inspannen om deze visie adequaat uit te voeren vanuit haar rol en verantwoordelijkheid. Het doel van NS is om bij werkzaamheden zoveel mogelijk treinen te laten rijden op de beschikbare infrastructuur (zowel dubbelsporig als enkelsporig) omdat reizigers het reizen per trein hoger waarderen dan met alternatief vervoer. NS dient daarbij rekening te houden met de geactualiseerde normen uit de Netverklaring.</p>

3. Meewerken aan een efficiënt en toekomstbestendig onderhoud spoor	16	Paragraaf 3.2	Klantcommunicatie en handelingsperspectief bij buitendienststellingen	A	Locov	Wij merken dat u stappen zet om reizigers langer van tevoren globaal inzicht te geven in de trajecten en data waarop hinder te verwachten is wegens geplande werkzaamheden. Dat vinden wij een goede ontwikkeling, die handelingsperspectief geeft aan reizigers en organisatoren die hun reis of activiteit geruime tijd van tevoren moeten plannen. Wij moedigen u hierin graag verder aan. Het zou mooi zijn als dit overzicht integraal voor alle spoorvervoerders gegeven kan worden.	Dank voor deze aanmoediging. De suggestie om het overzicht uit te breiden nemen we graag mee ter verbetering van de communicatie naar reizigers.
5. Risico-inventarisatie	19	Aannames reizigersgroei	Onjuiste aannames kunnen leiden tot een tekort aan aangeboden vervoercapaciteit	A	Locov	Dat reizigersgroei onder de risico's voor NS wordt geschaard begrijpen wij, omdat de groei groter zou kunnen worden dan de vervoercapaciteit die NS kan bieden en/of de verkeerscapaciteit die de infrastructuur toelaat. Tegelijkertijd is reizigersgroei in het OV ook een kans voor Nederland om de groeiende mobiliteit in betere banen te leiden. Wij zien dat NS zich van zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid bewust is, maar wij zien ook dat NS een commercieel bedrijf is met een winstopdracht. Hetgeen leidt tot een beleid waarbij uw streven naar vervoersgroei gericht is op de stille uren en niet op de drukke uren. Voor een goede beoordeling van een Vervoerplan zou het beter zijn als u meer inzicht zou geven in de aannames met betrekking tot het reizigersvolume, en hoe dit zich verhoudt tot de ontwikkeling in zit- of vervoerplaatscapaciteit door in- en uitstroom van materieel. De hoofdrailnetconcessie is niet betwistbaar, dus wij zien niet in wat zich zou kunnen verzetten tegen deze transparantie.	NS streeft er naar om de verwachte (sterke) spitsgroei te accommoderen (waarbij de infrastructuur soms wel beperkingen oplegt). Daarnaast spant NS zich extra in om groei in het dal te stimuleren, niet alleen door nieuwe reizigers aan te trekken maar ook door spitsreizigers te verlokken in het dal te reizen. Dit leidt tot een maatschappelijk gewenste betere benutting van de productiemiddelen (zowel materieel als infrastructuur) en heeft ook een positief effect op de kwaliteit in de spits. NS baseert haar reizigersprognoses (en de daaruit volgende materieelbehoefte) op diverse, vaak door externe partijen (Centraal Bureau voor de Statistiek, Centraal Plan Bureau en het ministerie van OC&W) bepaalde, factoren zoals bevolkingsgroei, economische ontwikkeling, aantal studenten, brandstofprijzen, files en dienstregelingsaanpassingen. Hierbij wordt gewerkt met scenario's, waarmee in het materieelplan rekening gehouden wordt. Naast dit generieke vraagstuk bestaat het risico dat er op specifieke lijnen een tekort aan vervoercapaciteit is. NS probeert hier lopende een dienstregelingsjaar op in te spelen, maar door bijvoorbeeld beschikbaarheid van materieel(types) en/of infrastructuurbeperkingen zijn deze problemen niet altijd op korte termijn oplosbaar. Indien gewenst zijn we bereid u een nader inzicht te verschaffen.
6. Bijlagen	26	Derde alinea	Correctieregeling prestatie-afspraken	A	Locov	Wij zijn zeer verbaasd over het bestaan van een afspraak tussen NS, ProRail en lenM over het wegfilteren van slechte prestaties ('zwarte dagen') uit de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit. Het doel van deze afspraak is om NS en ProRail ruimte te bieden om de frequentieverhoging door te voeren. Dit maakt pijnlijk duidelijk dat hier niet de reiziger, maar de frequentieverhoging centraal staat. De prestatie-indicator reizigerspunctualiteit behoort een objectieve, ongemanipuleerde weergave te zijn van het product dat de reiziger aantreft. Indien dagen met slechte prestaties niet worden meegeteld, geeft het prestatiecijfer niet de werkelijkheid weer. Vanuit een oogpunt van transparantie zouden wij het uitermate kwalijk vinden wanneer NS, ProRail en lenM zich van deze een praktijk met 'alternatieve feiten' zouden bedienen. Wij adviseren u dus nadrukkelijk om dit niet te doen. U zou wel, als aanvulling op de ongemanipuleerde prestatie-indicator reizigerspunctualiteit, een al dan niet tijdelijke informatie-indicator kunnen toevoegen die het aantal 'zwarte dagen' volgens uw definitie aangeeft, alsmede het effect daarvan op het reizigerspunctualiteitscijfer.	Om zes Intercity's per uur te rijden op de A2-corridor is een lang en zorgvuldig traject vooraf gegaan, daarnaast zorgen de afgesproken beheersmaatregelen ervoor dat wij de risico's adequaat kunnen beheersen. Desalniettemin is het voor de spoorsector een systeemstap. We verwachten dan ook (operationele) ruimte van de concessieverlener nodig te hebben. Enerzijds om de nieuwe processen in bijvoorbeeld de bijsturing onder de knie te krijgen en anderzijds om ervaringen op te doen met verstoringen in een situatie met een nog verder beperkte handelingsruimte. In de beleidsprioriteitenbrieven 2018 van het ministerie van lenM aan NS en ProRail geeft het ministerie van lenM aan dat zij bereid is om met NS en ProRail tot afspraken (die volgen uit het op 13 juli 2016 afgesproken afsprakenkader) te komen en verzoekt in het vervoer- en beheerplan 2018 de definitieve uitwerking op te nemen. De navolgbaarheid en onderbouwing van de afspraken over de correctie van de prestatie-indicatoren worden in opdracht van het ministerie van lenM door een externe partij geaudit. Daarnaast worden de afspraken over de correctiefactor meegenomen door het ministerie van lenM in haar bredere KPI-consultatie bij consumentenorganisaties welke eind oktober wordt afgerond.
6. Bijlagen	26	Derde alinea	Correctieregeling prestatie-afspraken	O	Locov	Uw behoefte aan een wijziging van de prestatie-afspraken is niet de enige maatregel die u wilt verbinden aan de frequentieverhoging op de A2-corridor. U wilt immers ook: - in 2017 vier maanden lang de nieuwe dienstregeling één dag per week testen in een 'live' omgeving; - kunnen terugschakelen naar lagere frequenties op 'lastige' dagen; - een terugvalsscenario om ingeval van beheersbaarheidsproblemen voor een langere periode terug te kunnen gaan naar lagere frequenties. Het is verstandig om voorbereid te zijn op tegenvallers. Maar als u daar bovenop ook nog de prestatie-afspraken wilt aanpassen, zien wij dat als teken dat NS en ProRail nog niet klaar zijn voor de frequentieverhoging op de A2-corridor. Eerst beter, dan meer.	De frequentieverhoging op de A2-corridor is een systeemstap die - net als andere introducties - gepaard zal gaan met een prestatiedip. Om de betrouwbaarheid op orde te houden en de prestatiedip te beperken zijn in de afgelopen beheersmaatregelen getroffen die de betrouwbaarheid moeten verhogen. In hoofdstuk 5.1 van het ontwerp vervoerplan staan enkele beheersmaatregelen beschreven. Na afloop van de bovengenoemde audit en consultatie zullen we in hoofdstuk 5.6 van het ontwerp vervoerplan 2018 meer in het bijzonder ingaan op de specifieke uitdunning van de dienstregeling op de A2-corridor.