

Vergaderjaar 2016–2017

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 494

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 december 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 oktober 2016 inzake de Intercity Brussel en marktverkenning HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 488).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 december 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Kunt u de bilaterale overeenkomst met België over de optimalisering van de verbindingen tussen Nederland en België aan de Kamer sturen?

Antwoord 1

Ja, u treft deze bilaterale verklaring als bijlage aan¹.

Vraag 2

Welke concrete verwachtingen heeft u van de bilaterale overeenkomst met België over de optimalisering van de verbindingen tussen Nederland en België? Kunt u deze overeenkomst voorzien van duiding van uw kant?

Antwoord 2

Het doel van de bilaterale verklaring is om het aandeel van het grensoverschrijdend spoorvervoer ten opzichte van andere modaliteiten te verhogen. Concreet wordt gewerkt aan het verbeteren van de treinverbindingen voor passagiersvervoer tussen Nederland en België over de HSL-Zuid en conventioneel spoor en het verbeteren van de service voor de passagiers. Wat betreft het vervoer over de HSL-Zuid en Lijn 4 wordt concreet onderzocht of de verbinding Amsterdam-Brussel verder te optimaliseren is, door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen.

Vraag 3

Hoe verhoudt de intentie uit de bilaterale overeenkomst met België zich tot de constatering van NS dat geen tijdwinst mogelijk is op het trajectdeel van Brussel-Zuid naar Rotterdam en andersom, omdat de Belgische spoorvervoerder NMBS dit ongewenst zou achten?

Antwoord 3

NS en IenM constateren dat NMBS de Intercity Brussel als binnenlandse verbinding heeft geoptimaliseerd. Het is de gedeelde ambitie van IenM en NS om de trein ook aan de Belgische kant van de grens tot een snelle internationale intercity te maken. Door uw Kamer en het BENELUX-parlement is gepleit voor een snelle verbinding met een beperkt aantal tussenhaltes.

Voor de uitvoering van de bilaterale verklaring is een stuurgroep ingericht waarin vanuit België en Nederland de (federale) overheden, vervoerders en infrabeheerders participeren. Deze stuurgroep rapporteert aan de bewindslieden van beide landen. Concreet wordt onderzocht of de verbinding Amsterdam-Brussel verder te optimaliseren is, door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen. De stuurgroep is inmiddels voor het eerst bijeen geweest en de verschillende onderwerpen uit de verklaring worden nu uitgewerkt.

Zie ook de antwoorden 2 en 4 op de feitelijke vragen over de Voortgangsrapportage 39 in bijlage 1.

Vraag 4

Waaruit bestaan de bezwaren van NMBS tegen versnelling van de intercity Brussel-Amsterdam, buiten de gewenste bediening van Zaventem met deze trein?

Antwoord 4

Tijdens het rondetafelgesprek over de NS-strategie en de treinverbinding met België in de Kamer op 2 juni 2016 heeft de CEO van NMBS gezegd dat het bedrijf wenst bij te dragen aan de optimalisatie van de verbinding.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Daarbij is gezegd dat een versnelling van de IC Brussel niet onevenredig ten koste mag gaan van (de rijtijden van) het binnenlands vervoer. In het algemeen gesproken deel ik dit voorbehoud. Ik denk echter dat het mogelijk is de IC Brussel verder te versnellen met een goede inpassing in de binnenlandse dienstregelingen. De gewenste versnelling van de IC Brussel is onderwerp van gesprek in de stuurgroep die is opgericht ter uitvoering van de bilaterale overeenkomst. De stuurgroep is inmiddels voor het eerst bijeen geweest en de verschillende onderwerpen uit de verklaring worden nu uitgewerkt.

Vraag 5

In hoeverre is het in het kader van verlaging van de reistijd nog een optie om Breda te laten vervallen als halte voor de Benelux-trein en een verbinding Antwerpen-Breda op een andere wijze tot stand te brengen, zoals eerder de bedoeling was?

Antwoord 5

Bij het zoeken naar mogelijkheden om de reistijd van de IC Brussel te versnellen is de optie waarbij de IC Brussel niet over Breda rijdt niet uitgewerkt, omdat dit veel reizigers raakt en tot minder reizigers op deze trein leidt (circa 23% van de reizigers in de IC Amsterdam-Brussel komt uit de regio Breda en Zuid-Nederland). Een combinatie met een alternatieve verbinding met Breda is niet onderzocht, omdat een toename van het aantal grensoverschrijdende verbindingen in het algemeen financieel niet haalbaar wordt geacht.

Vraag 6

In hoeverre wordt voor verlaging van de reistijd gekeken naar het laten vervallen van halteringsplaatsen in België?

Antwoord 6

NS en IenM constateren dat NMBS de Intercity Brussel als binnenlandse verbinding heeft geoptimaliseerd. Om de treindienst ook aan de Belgische kant van de grens tot een snelle internationale intercity te maken zullen halteringsplaatsen moeten vervallen. Het aanpassen van de bediening van de IC Brussel wordt onderzocht door de Stuurgroep die is ingericht ter uitvoering van de bilaterale verklaring tussen Nederland en België (zie ook het antwoord op vraag 2 en 3).

Vraag 7

Welke verwachtingen heeft u over geïntegreerde ticketing- en reisinformatiesystemen en abonnementen?

Antwoord 7

Om het internationale passagiersvervoer per spoor te verbeteren zijn goede verbindingen nodig. Geïntegreerde ticketing- en reisinformatiesystemen zullen leiden tot meer transparantie in het reisaanbod. Ook zal beter inzichtelijk worden wat de invloed is van verstoringen op ondernomen treinreizen. Deze ontwikkelingen zullen de treinreiziger ten goede komen wat de trein als vervoervorm voor internationale reizen aantrekkelijker maakt.

Om dit bereiken is de samenwerking met onze buurlanden geïntensiveerd. Bijvoorbeeld in de Stuurgroep België – Nederland, maar ook via het opzetten van een platform met Duitsland, België en Luxemburg waarin passenger services centraal staan. Daarnaast werken we aan het in kaart brengen van bestaande initiatieven en onderzoeken we samen met private partijen mogelijke oplossingsrichtingen.

Ten aanzien van abonnementen; het is aan de markt om eventuele abonnementen aan te bieden. Waarbij opgemerkt moet worden dat de tarieven voor binnenlandse trajectabonnementen lager zijn dan de prijs

die voor een geïntegreerd internationaal abonnement gevraagd zou worden. Daarom is in het verleden in overleg met de reizigersverenigingen uit beide landen afgesproken dat NS en NMBS binnenlandse abonnementen aanbieden die tot aan de grens geldig zijn. De frequente reizigers hebben aangegeven tevreden te zijn met deze voordelige oplossing. Daarnaast biedt NMBS ook abonnementen aan die geldig zijn tot Roosendaal en Maastricht. Deze kunnen ook met een abonnement aan Nederlandse kant gecombineerd worden. Dit voorkomt dat reizigers met twee grensabonnementen dubbel betalen voor het traject tussen Roosendaal/Maastricht en de grens.

Vraag 8

Hoe verwacht u een reëel beeld te verkrijgen van wat er mogelijk is op de HSL (Hogesnelheidslijn)-Zuid als alternatieve partijen zich in de marktverkenning niet in de kaart laten kijken en géén bod of een onrealistisch hoog bod doen?

Antwoord 8

De marktverkenning wordt uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. Dit bureau zal uiteraard over alle benodigde inhoudelijke (spoor) kennis en kennis van de specifieke situatie op het Nederlandse spoor moeten beschikken om de haalbaarheid van voorstellen te kunnen beoordelen. Door dit mee te nemen bij de keuze voor een adviesbureau beoog ik dat onrealistische voorstellen er op basis van inhoudelijke analyse worden uitgefilterd. Verder zal expliciet aandacht worden besteed aan mededingingsrechtelijke aspecten, zoals het voorkomen van uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie. Het doel hiervan is om te voorkomen dat partijen geen informatie willen delen uit vrees dat ze zich hiermee in de kaart laten kijken.

Vraag 9

Kunt u op alle onderdelen van het alternatieve aanbod van NS op de HSL-Zuid aangeven of er sprake is van vertraging en deze vertraging specificeren? Kunt u dus op alle onderdelen uiteenzetten wat nu de stand van zaken is en wat het oorspronkelijke streven was? Hoe vertaalt zich dit vervolgens in de prestatieindicatoren?

Antwoord 9

In het antwoord op vraag 5 van de set van schriftelijke vragen over de voortgangsrapportage HSL-Zuid nr. 39 (Kamerstuk 22 026, nr. 492) ga ik in op de stand van zaken ten aanzien van alle onderdelen van het alternatieve vervoersaanbod van NS op de HSL-Zuid. De prestatie-indicatoren meten niet in welke mate NS het beoogde vervoersaanbod realiseert. De prestatie-indicatoren voor de HSL-Zuid meten diverse kwaliteitsaspecten van het aangeboden vervoer, waaronder de klanttevredenheid en de betrouwbaarheid.

Vraag 10

Kunt u een overzicht maken van de prestaties van NS op de HSL-Zuid?

Antwoord 10

Tot en met het derde kwartaal van 2016 zijn de scores op de prestatie-indicatoren als volgt:

Indicator	Score t/m Q3 2016	Bodemwaarde
Algemeen klantoordeel HSL-Zuid	77%	68%
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL-Zuid (toerekenbaar aan NS)	93,4%	94,0%

Indicator	Score t/m Q3 2016	Bodemwaarde
Vervoercapaciteit in de spits HSL-Zuid	91,7%	97,5%

De bodemwaarde in de tabel staat voor de waarde waarvan jaarlijks – op basis van cijfers over het gehele kalenderjaar – wordt beoordeeld of NS aan de minimale prestatieafspraken heeft voldaan. De tabel laat zien dat het algemeen klantoordeel HSL-Zuid tot en met het derde kwartaal van 2016 boven de bodemwaarde ligt. De reizigerspunctualiteit scoort over dezelfde periode net onder de bodemwaarde. De vervoercapaciteit in de spits HSL-Zuid scoort ruim onder de bodemwaarde.

Vraag 11

Waarom wordt op voorhand al besloten tot het naar beneden bijstellen van de prestatiecijfers van NS omdat NS nadelige prestatie-effecten verwacht van de inpassing van de 4x rechtstreekse verbinding tussen Den Haag en Brussel? Is de verwachting dat hiermee de «3 strikes out» kan worden voorkomen?

Antwoord 11

NS en ProRail werken hard aan het verbeteren van de betrouwbaarheid op de HSL-Zuid. Deze opgave wordt moeilijker, omdat NS bij de 12/4-variant structurele effecten op de betrouwbaarheid van de HSL-diensten verwacht. Dit komt door de onregelmatige omloop van de treinen en de bediening van Den Haag eenmaal per 4 uur. Tegelijkertijd wil ik in het belang van de reiziger de IC Brussel versnellen en Den Haag blijven bedienen. Ik wil voorkomen dat het voldoen aan prestatie-normen de ambities voor het vervoersaanbod voor de reiziger in de weg staat. Daarmee bedoel ik dat de kans op boetes bij onderprestatie niet groter mag worden, omdat ik NS zelf heb gevraagd om een variant te rijden die naar verwachting het prestatieniveau vermindert. De komende periode vindt onderzoek plaats naar de best mogelijke manier om bij de prestatie-indicatoren voor de HSL rekening te houden met de verwachte structurele prestatie-effecten.

Vraag 12

Waarom worden naar aanleiding van de structurele effecten op de betrouwbaarheid van de HSL-Zuiddiensten de prestatieafspraken naar beneden bijgesteld en waarom wordt er niet geprobeerd de betrouwbaarheid te verbeteren?

Antwoord 12

De betrouwbaarheid van het vervoer op de HSL-Zuid moet verder omhoog. NS en ProRail voeren hiervoor verbeterplannen uit. De review op de verbetermaatregelen van NS en ProRail om de betrouwbaarheid op de HSL-Zuid te verhogen wijst uit dat de HSL-Zuid een complexe lijn is. Door de uitvoering van de verbeterplannen zal de uitval gereduceerd worden, maar vanwege de complexiteit zal er nog steeds een risico op uitval blijven bestaan. De prestatie-afspraken worden bijgesteld om te voorkomen dat het voldoen aan prestatie-normen het realiseren van ambities voor het vervoersaanbod voor de reiziger in de weg staat. Voor een nadere toelichting verwijs ik naar het antwoord op vraag 11.

Vraag 13

Kunt u aangeven hoeveel hoger het risico is op uitval wanneer er wordt gekozen voor de zogenoemde 12/4-variant ten opzichte van de 16/0-variant?

Antwoord 13

NS geeft aan (bijlage 1 bij brief IC Brussel, Kamerstuk 22 026, nr. 488) dat bij de 12/4-variant het uitvalpercentage vermoedelijk 1,75 tot 4,5% hoger ligt ten opzichte van de basiswaarde (6%). Bij de 16/0-variant ligt dit percentage tussen de 0,75 en 2%. Het risico op uitval van de 12/4-variant is 1 tot 2,5% hoger dan bij de 16/0-variant. Dit komt door de onregelmatige omloop van de treinen en de bediening van Den Haag.

Vraag 14

Welke effecten zou het niet bedienen van station Den Haag hebben op het reisgedrag van de 10 procent reizigers die vanaf Den Haag naar Brussel reist?

Antwoord 14

Den Haag krijgt in 2017 een snellere verbinding met Brussel, via de nieuwe Intercity Den Haag – Eindhoven. Reizigers richting België kunnen dan zowel in Rotterdam als in Breda overstappen op de Intercity Brussel. Deze verbetering leidt tot een reistijdwinst van meer dan 10 minuten ten opzichte van de rechtstreekse Intercity Brussel vanuit Den Haag. NS verwacht dat veel reizigers vanuit de regio Den Haag gebruik maken van deze treindienst als zij richting België willen reizen. Vanwege het aantrekkelijke(r) alternatief (met genoemde overstap te Rotterdam/Breda) verwacht NS nauwelijks afname van reizigers uit Den Haag als Den Haag niet meer rechtstreeks wordt bediend in het 16/0-scenario.

Vraag 15

Bij welke variant (de 12/4- of de 16/0-variant) worden er in zijn totaliteit meer reizigers bediend? Kunt u dat toelichten?

Antwoord 15

Beide varianten hebben een vrijwel gelijke invloed op zowel de aantallen binnenlandse als internationale reizen en reizigerskilometers. Ze leiden allebei tot een beperkte toename van ongeveer 20.000 internationale reizen per jaar. In de Intercity Brussel zelf gaat het om een toename van circa 200.000 reizen, waarvan zo'n 90% afkomstig is uit Thalys. Dat beide varianten elkaar qua internationale reizigersaantallen nauwelijks ontlopen hangt samen met deze wisselwerking met Thalys.

Vraag 16

Wat is de reden dat u verwacht dat partijen gaan meewerken aan een marktverkenning zonder dat er kans is op een nieuwe aanbesteding?

Antwoord 16

Partijen moeten zelf een afweging maken of ze informatie willen delen in het kader van de marktverkenning. Ik hoop natuurlijk dat ze dat doen, want het biedt spoorpartijen een goede kans om te laten zien waartoe zij in staat zijn en welke creatieve ideeën ze hebben om het vervoer op de HSL Zuid te verbeteren.

Vraag 17

Kunt u een inschatting maken van de extra kosten wanneer meerdere vervoerders betrokken zullen worden bij het vervoer op de HSL-Zuid?

Antwoord 17

Op voorhand kan ik dat niet inschatten. Mogelijk blijkt uit de marktverkenning dat het betrekken van andere vervoerders door NS kan helpen om tegen gelijke of lagere kosten betere prestaties en/of een beter vervoersaanbod te realiseren. Er kan ook uitkomen dat dit alleen kan tegen hogere kosten.

Vraag 18

Welk budget stelt u ter beschikking voor de marktverkenning?

Antwoord 18

Ik kan nog niet concreet ingaan op het budget dat ik ter beschikking heb voor de uitvoering van de marktverkenning. De offerte-uitvraag voor het uitvoeren van de marktverkenning zal uitgaan nadat ik met uw Kamer heb gesproken over de opzet van de marktverkenning. Om vooruitlopend daarop concrete mededelingen te doen over het beschikbaar budget is niet verstandig. Ik kan wel aangeven dat het beschikbare budget voor het uitvoeren van de marktverkenning in elk geval beneden de drempelwaarde voor een Europese aanbesteding ligt (€ 135.000 excl. BTW). Wat betreft de kosten voor het uitvoeren van een eventueel extra of alternatief vervoersaanbod naar aanleiding van de marktverkenning, geldt dat eventuele aanvullende HSL-diensten van andere vervoerders dienen te voorzien in een marktverkenning vanuit de reiziger en rendabel in te passen zijn bovenop het huidige en geplande vervoersaanbod van NS.

Vraag 19

Zijn er al vervoerders bekend die hebben aangegeven graag mee te doen aan de marktverkenning? Zo ja, welke?

Antwoord 19

Ik heb met een aantal verschillende partijen, waaronder ook de vervoerders Arriva en Connexion, gesproken over wat naar hun idee belangrijk is bij de opzet van de marktverkenning. Op basis daarvan ben ik gekomen tot de opzet die ik u heb toegezonden. Bij het uitvoeren van de marktverkenning zal uiteindelijk moeten blijken of vervoerders ook daadwerkelijk mee zullen werken aan de marktverkenning.

Vraag 20

Wat zijn de kosten voor het Rijk wanneer NS haar concessie op de HSL-Zuid, dat onderdeel uitmaakt van het hoofdrailnet, zou kwijtraken?

Antwoord 20

De totale HSL-heffing (voor alle vervoerders tezamen) voor het vervoer over de HSL-Zuid bedraagt € 80 miljoen voor 2017 (prijsspeil 2016) oplopend tot € 137 miljoen (prijsspeil 2016) voor 2024 (conform Besluit HSL-heffing). In beginsel gelden deze bedragen ook voor andere/nieuwe vervoerders. Of andere partijen ook bereid zijn om voor deze bedragen het vervoer te exploiteren is de vraag.

Vraag 21

Waarom is de 12/4-variant voor NS complex in de uitvoering van de dienstregeling en waarom verhoogt dit het risico op verstoringen? Wat voor maatregelen worden er genomen om deze verstoringen zoveel mogelijk te voorkomen?

Antwoord 21

Ten opzichte van de huidige afspraken en de 16/0-variant waarbij Den Haag niet wordt bediend, kent de 12/4-variant een onregelmatige omloop van de treinen door de bediening van Den Haag 1 maal per 4 uur. Een onregelmatige omloop geeft meer kans op verstoringen. Een voorbeeld hiervan is dat er in Den Haag geen reservetrein beschikbaar kan worden gesteld. Hierdoor zullen treinen die vertraagd uit België aankomen in Den Haag, ook weer met vertraging naar België vertrekken (of bij uitval zelfs niet vertrekken). Uiteraard doet NS er alles aan om verstoringen te voorkomen. Desondanks kunnen deze zich in de praktijk wel voordoen.

Vraag 22

Is in de detailstudie ook besproken en onderzocht hoe er met de verhoogde kans op storingen omgegaan kan worden? Waarom is NS zelf niet betrokken bij deze detailstudie?

Antwoord 22

De detailstudie is uitgevoerd door NS. In de studie is gekeken naar mitigerende maatregelen voor de hogere complexiteit. Uiteraard doet NS er in de dagelijkse operatie alles aan om verstoringen te voorkomen. De verbeterplannen van NS en ProRail voor de IC direct, waarover ik uw Kamer informeer met de brief over de prestaties op de HSL-Zuid, hebben ook effect op de IC Brussel als deze over de HSL-Zuid rijdt.

Vraag 23

Wanneer wordt naar verwachting de benodigde beveiligingssoftware door Bombardier geleverd?

Antwoord 23

NS doet al het mogelijke om te zorgen dat Bombardier met een betrouwbare planning komt. De top van NS en NMBS heeft regelmatig contact met de top van Bombardier over deze kwestie. Om het Nederlandse belang kracht bij te zetten, heb ik ook zelf met de president van Bombardier en de CEO van NS gesproken en op een spoedige oplossing aangedrongen. Ik heb daarbij ook de zorgen en belangen van de gemeente Breda en mijn Belgische collega Bellot overgebracht. De president van Bombardier heeft toegezegd dat alle benodigde capaciteit wordt ingezet om een spoedige oplossing te bereiken. Medio december heb ik opnieuw een gesprek met Bombardier en NS om de voortgang te bespreken. In het AO Spoor op 20 december zal ik uw Kamer over de uitkomst van dat gesprek informeren.

Vraag 24

In hoeverre is het zeker dat met het oog op de complexiteit van de dienstregeling de 12/4-variant wordt aangehouden?

Antwoord 24

Zoals ik uw Kamer in de brief over de IC Brussel (Kamerstuk 22 026, nr. 488) heb geïnformeerd heb ik gezocht naar een goede balans tussen de belangen van diverse groepen reizigers. De 12/4-variant sluit daar het beste bij aan. Vanwege de verhoogde complexiteit van de 12/4-variant wil ik goed in de gaten blijven houden hoe de prestaties zich als gevolg hiervan ontwikkelen. Ik zal tevens monitoren in hoeverre reizigers uit Den Haag gebruik maken van de rechtstreekse trein en in hoeverre zij gebruik maken van het snellere alternatief met een overstap in Breda. Mogelijk geeft dit in de toekomst aanleiding tot een heroverweging van de huidige keuzes.

Vraag 25

Waarom zou bediening van Den Haag Centraal leiden tot prestatie-effecten bij conventionele treinen?

Antwoord 25

Als de IC Brussel vanaf Den Haag Centraal vertrekt, dient daarvoor ruimte te worden gereserveerd op Den Haag Centraal. Dit heeft tot gevolg dat de IC's naar Leeuwarden en Groningen korter de tijd hebben om te keren. Dit zorgt voor een negatief effect op de punctualiteit op het HRN.

Vraag 26

Kunt u aangeven wanneer de verkenning van optimalisatie door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van

dienstregeling is afgerond? Kunt u aangeven of de uitkomsten van deze verkenning openbaar worden gemaakt?

Antwoord 26

Het is nu nog niet bekend wanneer de verkenning naar optimalisatie door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregeling is afgerond. Nederland is hierbij afhankelijk van medewerking door de Belgische partners. De stuurgroep is inmiddels voor het eerst bijeen geweest en de verschillende onderwerpen uit de verklaring worden nu uitgewerkt. Zodra de verkenning tot resultaten leidt zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 27

Waarom moet worden uitgegaan van de financiële kaders van de huidige concessie? Dit is toch niet haalbaar omdat NS heel veel moet afschrijven waardoor de financiële kaders van de huidige concessie een vertekend beeld geven?

Antwoord 27

De financiële kaders hebben betrekking op de concessieprijs zoals opgenomen in de concessie voor het hoofdrailnet en de HSL-heffing. Daarbinnen voert NS de vervoerconcessie voor eigen rekening en risico uit. Het financiële kader voor deelnemers aan de marktverkenning betekent dat voorstellen die zij doen, niet mogen leiden tot een verlaging van de concessieprijs, omdat het voorstel niet rendabel is in te passen.

Vraag 28

Waarom wordt ook uitgegaan van de huidige concessieperiode en niet van 10 of 15 jaar?

Antwoord 28

De concessie voor het hoofdrailnet heb ik aan NS verleend tot 2025. De marktverkenning is bedoeld om voorstellen op te leveren die nog in deze concessieperiode kunnen leiden tot verbetering van de prestaties- en/of het vervoersaanbod. Er is nog geen besluit genomen over de wijze waarop het vervoer op het hoofdrailnet, inclusief de HSL-Zuid, na deze concessieperiode wordt ingericht. Hiervoor zijn verschillende scenario's denkbaar, waarover een volgend kabinet zal beslissen. De marktverkenning kan als bijproduct informatie opleveren, die gebruikt kan worden in een afweging over het toekomstig vervoer over de HSL-Zuid, maar dat is niet het doel van deze marktverkenning.