

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 oktober 2026

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een audit door het Rekenhof
naar alle contractdocumenten
met betrekking tot Northern Diabolo**

(ingediend door de heer Serge Hiligsmann)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 octobre 2026

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à charger la Cour des comptes
d'un audit sur l'ensemble des documents
contractuels relatifs à Northern Diabolo**

(déposée par M. Serge Hiligsmann)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het zogeheten Diaboloproject werd opgezet om de luchthaven Brussels Airport beter te ontsluiten via het spoor.

De Diabolo-infrastructuur verbindt de luchthaven onder meer met de lijn Brussel-Leuven, alsook met de lijn Schaarbeek-Mechelen. Voor de aanleg van die tweede verbinding werd besloten gebruik te maken van een publiek-private samenwerking (PPS), waarbij Infrabel, als beheerder van de spoorweginfrastructuur, de financiering, de aanleg en de exploitatie van de infrastructuur heeft toevertrouwd aan de privéonderneming Northern Diabolo.

Het contract heeft een looptijd van 38,5 jaar, van 2009 tot 2047.

Het Diaboloproject wordt geregeld door de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen.¹

De structuur ziet er samengevat als volgt uit:

— Infrabel draagt de eigendom van de gronden en de ondergrond over aan Northern Diabolo nv of verleent zakelijke rechten op die gronden;

— Northern Diabolo nv zorgt voor het ontwerp en de financiering van het project;

— Northern Diabolo nv is verantwoordelijk voor de bouw van de infrastructuur, krijgt de exploitatieconcessie voor 35 jaar en zorgt gedurende die periode voor het onderhoud;

— Northern Diabolo nv heeft een contract gesloten met Infrabel en heeft dat bedrijf aangewezen als onderaannemer voor het onderhoud van de infrastructuur;

— Infrabel wordt na 35 jaar (8 juni 2047) weer eigenaar van de infrastructuur, tegen betaling van een symbolische euro.

Het consortium Northern Diabolo nv wordt via drie kanalen vergoed:

— een heffing van 0,5 % op de binnenlandse omzet (exclusief btw) van de NMBS;

¹ De wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen (Diabolowet) beschrijft de perimeter en de principes van het project.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet dit “Diabolo” a été conçu afin d’améliorer le désenclavement ferroviaire de l’aéroport de Bruxelles.

L’infrastructure Diabolo permet notamment de relier l’aéroport à la ligne Bruxelles-Louvain ainsi qu’à la ligne Schaarbeek-Malines. Pour la réalisation de cette seconde liaison, il a été décidé de recourir à un partenariat public-privé (PPP), dans le cadre duquel Infrabel, en tant que gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, a confié à la société privée Northern Diabolo (ND) le financement, la construction et l’exploitation de l’infrastructure.

Le contrat couvre une période de 38,5 années, de 2009 à 2047.

Le projet “Diabolo” est encadré par la loi du 30 avril 2007 portant des dispositions urgentes concernant le chemin de fer¹.

En résumé, la structure se présente comme suit:

— Infrabel transfère la propriété des terrains et du sous-sol à la SA Northern Diabolo ou confère des droits réels sur ces terrains;

— la SA Northern Diabolo assure la conception et le financement du projet;

— la SA Northern Diabolo est responsable de la construction de l’infrastructure, reçoit la concession d’exploitation pour 35 ans et assure l’entretien durant cette période;

— la SA Northern Diabolo a conclu un contrat avec Infrabel et l’a désigné comme sous-traitant pour l’entretien de l’infrastructure;

— la propriété de l’infrastructure reviendra à Infrabel au bout de 35 ans (8 juin 2047) contre le paiement d’un euro symbolique.

Le consortium Northern Diabolo SA est rémunéré au moyen de trois canaux:

— un prélèvement de 0,5 % sur le chiffre d’affaires domestique hors TVA de la SNCB;

¹ La loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer, loi dite “Diabolo”, décrit le périmètre et les principes de ce projet.

— een jaarlijkse bijdrage ten laste van Infrabel;

— een Diabolotoeslag betaald door de reizigers van de NMBS die van of naar de luchthaven reizen en die door de NMBS wordt doorgestort aan Northern Diabolo nv.

Het Diabolocontract werd gesloten in 2007 en zal uitwerking hebben tot 2047. Bij een dermate lange contracttermijn moet worden nagegaan of de oorspronkelijke aannames nog steeds relevant zijn en of de risico- en vergoedingsverdeling nog steeds in verhouding staat tot de economische ontwikkelingen en de evolutie van de spoorwegsector.

Bijna twintig jaar na het sluiten van het contract lijkt een algemene evaluatie van het Diabolo-project vandaag aangewezen om na te gaan of het in 2007 gekozen financiële en contractuele model nog aansluit bij de doelstellingen die vandaag worden nagestreefd.

Een dergelijke evaluatie zou onder meer op de volgende elementen moeten slaan:

— de vergoeding van Northern Diabolo, meer bepaald de drie in het contract vastgelegde vergoedingskanalen alsook de redelijkheid en gerechtvaardigheid ervan;

— de evolutie van de toeslag die reizigers moeten betalen, evenals het eventuele ontradende effect daarvan op het gebruik van het spoorvervoer naar de luchthaven;

— de beperkingen en gebruiksvoorwaarden van de infrastructuur, met name die welke de toegankelijkheid of de exploitatie ervan door spoorwegondernemingen kunnen beperken;

— in voorkomend geval, de hoogte van de op een nieuwe spoorwegonderneming toepasselijke vergoeding of *fee*, teneinde te beoordelen in hoeverre die vergoeding een toetredingsdrempel kan vormen en de concurrentie kan beknotten;

— de mogelijkheid van een bijdrage aan de financiering van de infrastructuur vanwege andere sectoren, bijvoorbeeld de luchtvaartsector (gelet op het voordeel dat die haalt uit de betere bereikbaarheid van de luchthaven per spoor), de andere spoorgebruikers en/of de verschillende regeringen;

— het eventuele bestaan van Europese financierings- of steunmechanismen, met name in het kader van regelingen zoals de RED-richtlijn of het ETS-systeem, en de mogelijkheid om de daaruit voortvloeiende inkomsten zo nodig te doen bijdragen aan de financiering van het Diabolo-project.

— une contribution annuelle à charge d'Infrabel;

— un supplément "Diabolo" payé par les voyageurs de la SNCB en provenance ou à destination de l'aéroport et reversé par celle-ci à la SA Northern.

Le contrat Diabolo a été conclu en 2007 et est appelé à produire ses effets jusqu'en 2047. Une période contractuelle aussi longue implique de vérifier si les hypothèses initiales demeurent pertinentes et si la répartition des risques et des rémunérations reste proportionnée au regard de l'évolution du contexte économique et ferroviaire.

Près de vingt ans après la conclusion du contrat, une évaluation globale du projet Diabolo apparaît aujourd'hui pertinente afin de vérifier si le modèle financier et contractuel retenu en 2007 demeure adapté aux objectifs poursuivis aujourd'hui.

Cette évaluation devrait notamment permettre d'examiner:

— la rémunération de Northern Diabolo, en examinant les trois canaux de rémunération prévus par le contrat ainsi que le caractère raisonnable et justifié de ceux-ci;

— l'évolution du supplément acquitté par les voyageurs ainsi que son éventuel effet dissuasif sur l'utilisation du transport ferroviaire vers l'aéroport;

— les contraintes et conditions d'utilisation de l'infrastructure, notamment celles susceptibles de limiter son accessibilité ou son exploitation par les opérateurs ferroviaires;

— le cas échéant, le niveau de la redevance ou *fee* applicable à un nouvel opérateur ferroviaire, afin d'évaluer dans quelle mesure celle-ci est susceptible de constituer une barrière à l'entrée et de limiter la concurrence;

— la possibilité d'une contribution au financement de l'infrastructure d'autres acteurs, par exemple le secteur aérien (compte tenu du bénéfice que celui-ci retire de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de l'aéroport), des autres utilisateurs du transport ferroviaire et/ou des différents gouvernements;

— l'existence éventuelle de mécanismes européens de financement ou de soutien, notamment dans le cadre de dispositifs, tels que le RED ou l'ETS, et la possibilité que les recettes qui en découlent puissent, le cas échéant, contribuer au financement du projet Diabolo.

De Diabolotoeslag en het effect ervan op de reizigers

De Diabolotoeslag wordt vastgesteld bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad. Het bedrag is geleidelijk gestegen: van 4,1 euro in 2009 naar 6,9 euro in 2025 en naar 7,1 euro in 2026. Voor de reiziger betekenen die circa 7 euro aanzienlijke meerkosten. Bovendien voorziet het contract in een berekeningsmodel dat uitgaat van een stijgend aantal passagiers. Indien de reizigersaantallen tegenvallen, stijgt de toeslag per vervoersbewijs.

Aldus rijst een belangrijke vraag: is er nog sprake van een balans tussen de financiering van de infrastructuur en de oorspronkelijke doelstelling van het project, met name de luchthaven bereikbaar maken via het spoor én het aantal treinreizigers ernaartoe doen toenemen?

Derhalve zou moeten worden onderzocht of het huidige mechanisme geen vicieuze cirkel genereert: een lager reizigersaantal dan aanvankelijk verondersteld zou kunnen leiden tot een hogere toeslag, met mogelijk een effect op de vervoerskeuze van bepaalde reizigers.

Strategische infrastructuur waarvan het gebruik moet worden geoptimaliseerd

Zijn de gebruiksvoorwaarden van de Diabolo-infrastructuur wel gepast en zijn ze verenigbaar met de doelstelling van een optimale benutting van het spoorwegnet?

Het huidige contract van de publiek-private samenwerking (PPS) omvat beperkingen inzake het gebruik van de tunnel. Mochten die wegvallen, dan zouden meer treinverbindingen van en naar de luchthaven mogelijk zijn, waardoor de bestaande infrastructuur efficiënter kan worden benut.

Het is dan ook raadzaam om de eventuele beperkingen die voortvloeien uit het contract, de financieringsstructuur of de technische exploitatievoorwaarden nauwkeurig in kaart te brengen, alsook een onderscheid te maken tussen de beperkingen die noodzakelijk zijn voor de goede werking van de infrastructuur en de beperkingen die voor aanpassingen vatbaar zijn.

Die analyse is des te relevanter in het licht van de geleidelijke openstelling van de spoorwegmarkt voor nieuwe exploitanten. De spoorweginfrastructuur moet zo efficiënt mogelijk kunnen worden gebruikt, met inachtneming van de geldende Europese regels inzake netwerktoegang en mededinging.

Le supplément Diabolo et son effet sur les voyageurs

Le supplément Diabolo est fixé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Son montant a progressivement augmenté. Il est passé de 4,1 euros en 2009 à 6,9 euros en 2025 et à 7,1 euros en 2026. Ainsi, pour un billet de l'ordre de 7 euros, le supplément Diabolo représente un surcoût significatif pour le voyageur. De plus, le contrat prévoit un modèle de calcul qui suppose un nombre croissant de passagers. Si le nombre de passagers est à la traîne, le supplément est donc plus élevé par navetteur.

Cela soulève une question importante quant à l'équilibre entre le financement de l'infrastructure et l'objectif initial du projet: faciliter l'accès à l'aéroport par le transport ferroviaire et, de surcroît, augmenter le nombre d'utilisateurs du rail à destination de l'aéroport.

Il apparaît donc nécessaire d'examiner si le mécanisme actuel crée un risque de cercle vicieux: une fréquentation inférieure aux hypothèses initiales pouvant conduire à une augmentation du supplément, laquelle pourrait à son tour influencer le choix modal de certains voyageurs.

Une infrastructure stratégique dont l'utilisation doit être optimisée

Des interrogations portent sur les conditions d'utilisation de l'infrastructure Diabolo et sur leur compatibilité avec l'objectif d'une utilisation optimale du réseau ferroviaire.

L'actuel contrat du partenariat public-privé impose des restrictions d'utilisation du tunnel. En l'absence de telles restrictions, d'autres liaisons ferroviaires à destination et en provenance de l'aéroport seraient possibles, ce qui permettrait une utilisation plus efficace de l'infrastructure existante.

Il convient, dès lors, d'identifier précisément les éventuelles contraintes qui résultent du contrat, de la structure du financement ou des conditions techniques d'exploitation, et de distinguer celles qui sont nécessaires au bon fonctionnement de l'infrastructure de celles qui pourraient être adaptées.

Cette analyse est d'autant plus pertinente dans le contexte de l'ouverture progressive du marché ferroviaire à de nouveaux opérateurs. L'infrastructure ferroviaire doit pouvoir être utilisée de manière aussi efficace que possible, dans le respect des règles européennes applicables en matière d'accès au réseau et de concurrence.

Alternatieve financieringsmogelijkheden onderzoeken

Tot slot zou de evaluatie van de regeling eventuele aanvullende of alternatieve financieringsbronnen moeten opleveren.

In het huidige model wordt de financiering van de infrastructuur grotendeels gedragen door de gebruikers van het spoorvervoer. Uiteindelijk blijft de nettolast voor Infrabel beperkt, aangezien de vergoeding die Infrabel aan Northern Diabolo nv betaalt, wordt gecompenseerd door een begrotingskrediet en de NMBS. De Diabolo-infrastructuur bevordert echter ook de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van Brussels Airport. De Diabolotoeslag kan dus tegelijkertijd een potentiële financiële belemmering vormen voor diezelfde toegankelijkheid en aantrekkelijkheid.

Het is dan ook raadzaam te onderzoeken of een herverdeling van de lasten van die toeslag zou kunnen worden overwogen, bijvoorbeeld door een bijdrage van de luchtvaartsector, een herverdeling over alle spoorvervoergebruikers en/ door een financiële bijdrage van de verschillende regeringen.

Evenzo vormt de evolutie van het Europees klimaat-, vervoer- en energietransitiebeleid een reden om te onderzoeken of bepaalde Europese financieringsmechanismen (mits aan de geldende subsidiabiliteitsvoorwaarden wordt voldaan) zouden kunnen bijdragen aan de financiering van het Diabolo-project.

Het is niet de bedoeling om vooruit te lopen op de haalbaarheid of de relevantie van die verschillende opties, wel om te beschikken over een volledige analyse van de bestaande mogelijkheden alvorens eventueel opnieuw onderhandeld wordt over het contract en de bijbehorende financieringsmechanismen.

Conclusie

Ongeveer twintig jaar na het sluiten van het Diabolocontract lijkt een onafhankelijke evaluatie aan de orde om een volledig beeld te krijgen van het financiële, contractuele en operationele evenwicht van het project. Met name is het zaak na te gaan of de aanvankelijk overeengekomen voorwaarden nog steeds evenredig zijn, gezien de evolutie van de reizigersaantallen, van de spoorwegmarkt, van de mobiliteitsbehoeften en van de economische en regelgevende context.

Een dergelijke audit zou de kosten en baten van de regeling moeten objectiveren, de eventuele belemmeringen voor een optimaal gebruik van de infrastructuur in kaart moeten brengen en de verschillende evolutiemogelijkheden inzake financiering moeten onderzoeken.

Examiner les possibilités de financement alternatives

Enfin, l'évaluation du dispositif devrait permettre d'identifier d'éventuelles sources de financement complémentaires ou alternatives.

Le modèle actuel fait largement reposer le financement de l'infrastructure sur les utilisateurs du transport ferroviaire. Au bout du compte, la charge nette pour Infrabel reste limitée dans la mesure où la redevance qu'Infrabel paye à Northern Diabolo SA est compensée par un crédit budgétaire et la SNCB. Or, l'infrastructure Diabolo contribue également à l'accessibilité et à l'attractivité de l'aéroport de Bruxelles-National. Le supplément Diabolo peut donc constituer en même temps un potentiel obstacle financier à cette même accessibilité et attractivité.

Il peut, dès lors, être pertinent d'examiner si une redistribution des charges de ce supplément pourrait être envisagée, par exemple par une participation du secteur aérien, par une redistribution entre tous les utilisateurs du transport ferroviaire et/ou par une intervention financière des différents gouvernements.

De même, l'évolution des politiques européennes en matière de climat, de transport et de transition énergétique justifie d'examiner si certains mécanismes de financement européens pourraient, sous réserve des conditions d'éligibilité applicables, contribuer au financement du projet Diabolo.

L'objectif n'est pas de préjuger la faisabilité ou la pertinence de ces différentes pistes, mais de disposer d'une analyse complète des possibilités existantes avant toute éventuelle renégociation du contrat et de ses mécanismes de financement.

Conclusion

Près de vingt ans après la conclusion du contrat Diabolo, une évaluation indépendante apparaît, dès lors, nécessaire afin de disposer d'une vision complète de l'équilibre financier, contractuel et opérationnel du projet. Il s'agit notamment de vérifier si les conditions initialement convenues demeurent proportionnées au regard de l'évolution du nombre de voyageurs, du marché ferroviaire, des besoins de mobilité et du contexte économique et réglementaire.

L'audit devrait ainsi permettre d'objectiver les coûts et les bénéfices du dispositif, d'identifier les éventuelles contraintes à l'utilisation optimale de l'infrastructure et d'examiner les différentes possibilités d'évolution de son financement. Cette analyse doit permettre aux pouvoirs

Die analyse moet de overheid de nodige informatie verschaffen om in alle transparantie te beoordelen of het huidige model nog steeds geschikt is voor de nagestreefde doelstellingen en, in voorkomend geval, de mogelijkheden na te gaan om met de particuliere partners te onderhandelen over een nieuw contractueel en financieel evenwicht.

publics de disposer des éléments nécessaires pour apprécier, en toute transparence, si le modèle actuel demeure adapté aux objectifs poursuivis et, le cas échéant, d'évaluer les possibilités de négocier avec les partenaires privés un nouvel équilibre contractuel et financier.

Serge Hiligsmann (Les Engagés)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gezien artikel 5, § 1, vierde lid, van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof, luidende: “De Kamer van volksvertegenwoordigers kan het Rekenhof gelasten een onderzoek naar de wettigheid en de regelmatigheid van sommige uitgavenprogramma’s alsook financiële audits uit te voeren, binnen de diensten en instellingen die aan de controle van het Hof zijn onderworpen.”;

B. gezien de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen (Diabolowet);

C. overwegende dat het Diaboloproject tot doel heeft de bereikbaarheid van Brussels Airport per trein te verbeteren en de luchthaven beter in het Belgische spoornet te integreren;

D. overwegende dat de infrastructuur deels tot stand is gebracht via een publiek-private samenwerking tussen Infrabel en de private vennootschap Northern Diabolo nv;

E. overwegende dat de overeenkomst een looptijd van 38,5 jaar heeft, van 2009 tot 2047;

F. overwegende dat Northern Diabolo nv wordt vergoed via verschillende mechanismen, waaronder een heffing op de binnenlandse omzet van de NMBS, een jaarlijkse bijdrage ten laste van Infrabel en een toeslag die wordt betaald door reizigers die gebruikmaken van het station van de luchthaven;

G. overwegende dat de Diabolotoeslag voor de reizigers geleidelijk is verhoogd;

H. overwegende dat de wijze waarop de Diabolotoeslag wordt berekend en geïnd en de vergoedingsmechanismen voor Northern Diabolo op transparante wijze moeten kunnen worden geëvalueerd;

I. overwegende dat de financiële voorwaarden van de publiek-private samenwerking moeten worden getoetst aan de evolutie ervan sinds het sluiten van de overeenkomst en aan de huidige economische en financiële omstandigheden;

J. overwegende dat de voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur ten behoeve van nieuwe spoorwegoperatoren eveneens relevant zijn in het licht van de geleidelijke openstelling van de spoorwegmarkt;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l’article 5, § 1^{er}, alinéa 4, de la loi du 29 octobre 1846 relative à l’organisation de la Cour des comptes, qui prévoit que “[l]a Chambre des représentants peut charger la Cour des comptes de procéder, au sein des services et organismes soumis au contrôle de la Cour, à un contrôle de légalité et de régularité de certains programmes de dépenses ainsi qu’à des audits financiers”;

B. considérant la loi du 30 avril du 2007 portant des dispositions urgentes concernant le chemin de fer (loi dite “Diabolo”);

C. considérant que le projet Diabolo vise à renforcer l’accessibilité ferroviaire de Brussels Airport et son intégration au réseau ferroviaire belge;

D. considérant que la réalisation de l’infrastructure a, en partie, reposé sur un partenariat public-privé impliquant Infrabel et la société privée Northern Diabolo SA;

E. considérant que le contrat couvre une période de 38,5 années, de 2009 à 2047;

F. considérant que Northern Diabolo SA est rémunérée au moyen de plusieurs mécanismes, comprenant notamment un prélèvement sur le chiffre d’affaires domestique de la SNCB, une contribution annuelle à charge d’Infrabel et un supplément payé par les voyageurs utilisant la gare de l’aéroport;

G. considérant l’augmentation progressive du supplément Diabolo à charge des voyageurs;

H. considérant que les modalités de calcul et de perception du supplément Diabolo ainsi que les mécanismes de rémunération de Northern Diabolo doivent pouvoir être évalués de manière transparente;

I. considérant que les conditions financières du partenariat public-privé doivent être appréciées au regard de leur évolution depuis la conclusion du contrat et des conditions économiques et financières actuelles;

J. considérant que les conditions d’accès à l’infrastructure pour de nouveaux opérateurs ferroviaires constituent également un élément pertinent à examiner au regard de l’ouverture progressive du marché ferroviaire;

GELAST HET REKENHOF:

1. in het licht van de financiële context en de marktomstandigheden die golden bij het sluiten van de overeenkomst in 2007 na te gaan of het vergoedingsniveau waarin het Diabolomechanisme voorziet (te weten het totaal van de drie hierboven vermelde vergoedingskanalen) als redelijk en evenredig kan worden beschouwd;
2. in voorkomend geval aan te geven welke onderdelen van het financiële mechanisme vandaag voor herziening of heronderhandeling in aanmerking kunnen komen;
3. het bedrag van de door de reizigers betaalde Diabolotoeslag en de evolutie ervan sinds de invoering van het mechanisme te evalueren;
4. na te gaan in hoeverre die toeslag het gebruik van het spoor als vervoermiddel naar de luchthaven ontmoedigt;
5. in voorkomend geval de impact van een wijziging van het bedrag van die toeslag op het spoorgebruik te analyseren, alsook de inkomsten uit het mechanisme en het financiële evenwicht ervan;
6. de eventuele infrastructurele knelpunten in kaart te brengen die momenteel een rem zetten op het gebruik of de optimalisering van de bewuste spoorlijnen, meer bepaald van en naar de luchthaven, alsook de mogelijkheden voor een bredere optimalisering van het net;
7. te evalueren in hoeverre de knelpunten in verband met het Diabolomechanisme van invloed zijn op het vermogen ervan de oorspronkelijke doelstellingen te bereiken en verenigbaar zijn met de doelstellingen inzake de openstelling van de spoorwegmarkt voor concurrentie en met het toepasselijke Europese regelgevingskader, en, in voorkomend geval, de aanpassingen te bepalen, zonder het mechanisme financieel uit balans te brengen;
8. het niveau en de structuur te onderzoeken van de vergoedingen of fees die zouden gelden voor een nieuwe operator die wil gebruikmaken van de infrastructuur;
9. andere alternatieve financieringsbronnen tegen het licht te houden;
10. na te gaan of bepaalde mechanismen of inkomsten uit het Europese klimaat-, energie- of vervoersbeleid, met inachtneming van het toepasselijke Europese recht, kunnen bijdragen aan de financiering of instandhouding van het Diabolomechanisme;

CHARGE LA COUR DES COMPTES:

1. d'analyser, au regard de l'environnement financier et des conditions de marché prévalant lors de la conclusion du contrat en 2007, si le niveau de rémunération (c'est-à-dire le total des trois canaux de rémunération exposés ci-dessus) prévu par le mécanisme Diabolo peut être considéré comme raisonnable et proportionné;
2. d'identifier, le cas échéant, les éléments du mécanisme financier qui pourraient aujourd'hui faire l'objet d'une révision ou d'une renégociation;
3. d'évaluer le niveau du supplément Diabolo acquitté par les voyageurs et son évolution depuis la mise en œuvre du mécanisme;
4. d'examiner dans quelle mesure ce supplément constitue un facteur désincitatif à l'utilisation du transport ferroviaire pour accéder à l'aéroport;
5. d'analyser, le cas échéant, les effets d'une modification du montant de ce supplément sur la fréquentation ferroviaire, les recettes du mécanisme et son équilibre financier;
6. d'identifier les éventuelles contraintes infrastructurelles qui limitent actuellement l'utilisation ou l'optimisation des lignes ferroviaires concernées, notamment vers et depuis l'aéroport, ainsi que les possibilités d'une optimisation plus large du réseau;
7. d'évaluer dans quelle mesure les contraintes liées au dispositif Diabolo affectent sa capacité à atteindre ses objectifs initiaux et sont compatibles avec les objectifs d'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire ainsi qu'avec le cadre réglementaire européen applicable, et d'identifier, le cas échéant, les adaptations tout en préservant l'équilibre financier du dispositif;
8. d'examiner le niveau et la structure des redevances ou fees qui seraient applicables à un nouvel opérateur souhaitant utiliser l'infrastructure concernée;
9. d'analyser d'autres possibilités de sources alternatives de financement;
10. d'examiner si certains mécanismes ou recettes issus des politiques européennes en matière de climat, d'énergie ou de transport pourraient, dans le respect du droit européen applicable, contribuer au financement ou à la pérennisation du dispositif Diabolo;

11. aan de Kamer van volksvertegenwoordigers een omstandig verslag met de bevindingen van die audit over te leggen.

25 september 2026

11. de transmettre à la Chambre des représentants un rapport détaillé présentant les résultats de cet audit.

25 septembre 2026

Serge Hiligsmann (Les Engagés)