

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 mai 2022

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**concernant le remplacement du transport
aérien par le transport ferroviaire**

(déposée par Mme Kim Buyst et
M. Nicolas Parent)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 mei 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de substitutie van luchtvaart
naar spoorvervoer**

(ingediend door mevrouw Kim Buyst en
de heer Nicolas Parent)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction

Vingt et un avions effectuent quotidiennement un aller-retour entre la Belgique et un aéroport situé à moins de 500 km. Le train permet toutefois de se rendre tout aussi facilement dans toutes ces villes. Il amène également les voyageurs plus rapidement à destination si les déplacements à effectuer en amont et en aval du vol et le temps d'embarquement sont pris en ligne de compte.

Amsterdam	173 km	Aller: 3 — Retour: 4
Londres	320 km	Aller: 4 — Retour: 7
Paris	263 km	Aller: 3 — Retour: 4
Francfort	317km	Aller: 3 — Retour: 4

Nombre de vols au 1^{er} septembre – recherche via www.cheaptickets.be le 27 juillet 2021.

La majorité de ces vols court-courriers sont empruntés par des passagers en transit, qui prendront ensuite un vol vers une destination plus lointaine. Si nous voulons convaincre plus de voyageurs de préférer le train à l'avion sur cette partie de leur trajet, il faudra veiller à mettre en place des liaisons ferroviaires aisées jusqu'à l'aéroport. Pour l'heure, seul l'InterCity Bruxelles-Amsterdam s'arrête à Brussels Airport. L'offre de trains internationaux est beaucoup plus étendue dans des aéroports tels que ceux d'Amsterdam, de Paris, de Francfort et de Lyon. Les passagers en transit en provenance et à destination de la Belgique qui optent tout de même pour le train actuellement doivent dès lors encore prendre une correspondance à Bruxelles-Midi. Plusieurs trains par heure à destination de l'aéroport sont disponibles, mais prendre une correspondance avec des bagages réduit l'attrait du train comme alternative à l'avion. Nous plaçons dès lors pour que des trains internationaux s'arrêtent à l'aéroport proprement dit. D'autres aspects sont cependant aussi susceptibles de favoriser le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire. Le prix constitue ainsi un élément déclencheur de poids au même titre que la facilité d'utilisation. Pouvoir réserver aisément des billets intégrés et trouver des informations combinées sur les voyages est également crucial à cet effet. La manutention des bagages entre le train et l'avion pourrait toutefois également être un atout déterminant. Les deux moyens

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Dagelijks vliegen 21 vliegtuigen heen en weer tussen België en een luchthaven op minder dan 500 km. Al deze steden zijn echter even vlot bereikbaar per trein. Als je voor- en natransport en inchecktijd meetelt bij de vlucht ben je ook sneller op bestemming met de trein.

Amsterdam	173 km	Heen: 3 — Terug: 4
Londen	320 km	Heen: 4 — Terug: 7
Parijs	263 km	Heen: 3 — Terug: 4
Frankfurt	317km	Heen: 3 — Terug: 4

Aantal vluchten op 1 september - opzoeking via www.cheaptickets.be op 27 juli 2021.

Het merendeel van deze korte afstandsvluchten is transitverkeer. Reizigers die nadien verder vliegen naar een bestemming verder weg. Willen we meer reizigers overtuigen van de keuze van de trein in plaats van het vliegtuig op dat deel van hun traject, dan moeten we zorgen voor vlotte treinverbindingen tot op de luchthaven. Op dit moment houdt enkel de intercity Brussel-Amsterdam halt op Brussels Airport. In luchthavens als Amsterdam, Parijs, Frankfurt en Lyon is het internationale treinaanbod veel uitgebreider. De transitreizigers van en naar België die momenteel toch kiezen voor de trein moeten momenteel dus nog overstappen in Brussel-Zuid. Er zijn verschillende treinverbindingen per uur naar de luchthaven, maar een overstap, met bagage, maakt de trein minder aantrekkelijk als alternatief voor het vliegtuig. Wij pleiten bijgevolg voor het laten halt houden van internationale treinen op de luchthaven zelf. Maar er zijn ook nog andere aspecten die de substitutie van luchtvaart naar het spoor kunnen bevorderen. De prijs is een belangrijke *trigger*, net als het gebruiksgemak. Eenvoudige boek ing van geïntegreerde tickets en het vinden van gecombineerde reisinformatie zijn daartoe cruciale elementen. Maar ook de bagageafhandeling tussen trein en vliegtuig zou een sterke troef kunnen zijn. Op dit moment hebben beide vervoersmiddelen eigen omschreven passagiersrechten die hun reizigers beschermen. De combinatie tussen beide vervoersmiddelen

de transport prévoient actuellement des droits des passagers définis par leurs propres soins et protégeant leurs utilisateurs. La combinaison entre les deux moyens de transport n'est cependant pas suffisamment réglée par la loi et appelle des éclaircissements.

Temps de parcours en train-avion

Destination	Durée du voyage en train	Durée du vol
Amsterdam	2h50min. (IC) 1h52min. (Thalys)	55min.
Londres	1h57min.	1h10min.
Paris	1h22min.	55min.
Frankfurt	3h07min.	1h.

Recherché sur www.cheaptickets.be le 28/07/2021. Train de centre-ville à centre-ville (et non vers l'aéroport)

Pour les trajets d'une durée maximale de 2h30, le train est plus rapide que l'avion selon une analyse du réseau français "Climate Action Network".¹ L'amélioration des correspondances des trains internationaux dans nos aéroports optimiserait le confort des voyageurs en transit, certainement en combinaison avec la prise en charge des bagages et de l'enregistrement. La mise en place d'une liaison ferroviaire plus rapide avec Frankfurt présenterait également un avantage.

Comparaison des prix des billets de train-avion

Destination	Prix du billet de train	Prix du billet d'avion
Amsterdam	26 euros (IC) - 29 euros (Thalys)	152,99 euros
Londres	103 euros	143,99 euros
Paris	45 euros	99,99 euros
Frankfurt	45 euros	95,99 euros

Recherché sur www.cheaptickets.be et www.b-europe.com le 28 juillet 2021, sans compter les offres de réduction et les frais de dossier et de bagages supplémentaires. Train de centre-ville à centre-ville (et non vers l'aéroport).

Pour les trajets de courte distance, les prix des billets de train sont généralement inférieurs aux prix des billets d'avion. Ces lignes courtes sont coûteuses pour les compagnies aériennes, mais elles ont jusqu'à présent été nécessaires pour aider à remplir les vols long-courriers, qui permettent de réaliser les véritables marges bénéficiaires et pour lesquels des réductions sont donc plus facilement offertes.

Redevance Diabolo

L'année 2012 a officiellement marqué le début du désenclavement ferroviaire de l'aéroport du côté nord.

¹ Agathe Bounfour, *Climate Action Network*, 2021.

is echter niet voldoende wettelijk geregeld, en vraagt verdere uitklaring.

Snelheid treinverbindingen - vliegtuig

Bestemming	Duur treinrit	Duur vlucht
Amsterdam	2u50min. (IC) 1u52min. (Thalys)	55min.
Londen	1u 57min.	1u 10min.
Parijs	1u 22min.	55min.
Frankfurt	3u 07min.	1u.

Opzoeking via www.cheaptickets.be op 28/07/2021 ** Train van centrum naar centrum (niet naar luchthaven)

Op trajecten met een reisduur tot 2u30 is een trein sneller dan een vliegtuig, aldus een analyse van het Franse "Climate Action Network".¹ Betere aansluitingen van de internationale treinen op onze luchthaven verbeteren het reisgemak van de transit-reizigers, zeker als ook de bagageafhandeling en check-in gecombineerd wordt. Als ook naar Frankfurt werk wordt gemaakt van een snellere treinverbinding, is ook daar een voordeel te behalen.

Prijsvergelijking trein-vliegtuig

Bestemming	Prijs treinticket	Prijs vliegtuigticket
Amsterdam	26 euro (IC) - 29 euro (Thalys)	152,99 euro
Londen	103 euro	143,99 euro
Parijs	45 euro	99,99 euro
Frankfurt	45 euro	95,99 euro

Opzoeking via www.cheaptickets.be en www.b-europe.com op 28 juli 2021, kortingsacties en extra dossier- en bagagekosten niet meegeteld. Train van centrum naar centrum (niet naar luchthaven).

Op korte afstandstrajecten ligt de prijs van de trein meestal ook nog onder de prijs van het vliegtuig. Zo'n korte lijnen zijn voor vliegtuigmaatschappijen duur, maar tot vandaag wel noodzakelijk om te helpen het vliegtuig voor de lange afstanden te vullen, daarop liggen de echte winstmarges en dus wordt ook daar sneller met kortingen gegooid.

Diaboloheffing

In 2012 werd de nieuwe noordelijke ontsluiting voor de luchthaven officieel ingereken. Het Diabolo project

¹ Agathe Bounfour, *Climate Action Network*, 2021.

Le projet Diabolo a été financé grâce à un partenariat public-privé entre Infrabel et le consortium d'investissement Northern Diabolo S.A. Les travaux réalisés dans ce cadre devaient améliorer le trafic ferroviaire au départ et à destination de l'aéroport. Mais depuis lors, son financement étrangle la SNCB et Infrabel, et la redevance que doivent acquitter les voyageurs constitue un frein à l'intermodalité à partir de l'aéroport.

Au total, les coûts relatifs aux travaux d'aménagement ont été chiffrés à 540 millions d'euros pris en charge, pour moitié, par Infrabel et, pour moitié, par Northern Diabolo. Infrabel assurera l'exploitation de la ligne en régie durant 35 ans à partir de la réception des travaux en 2012. Suivant les termes convenus, les partenaires privés assument le risque relatif à la construction et à la demande. En 2047, Infrabel acquerra la propriété de cette infrastructure pour une somme symbolique. Jusqu'à cette date, la SA Northern Diabolo percevra chaque année une redevance généreuse fixée par la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer. Cette redevance inclut un montant fixe de 9 millions d'euros, indexé chaque année, à charge d'Infrabel, et la SNCB reverse chaque année 0,5 % du chiffre d'affaires qu'elle réalise sur le transport intérieur de voyageurs visé, pourcentage auquel s'ajoute une redevance payée par les passagers connue sous le nom de supplément Diabolo. Ce supplément, qui s'élevait initialement à 3,80 euros par voyage au départ et à destination de l'aéroport de Bruxelles national, est aujourd'hui passé à 5,40 euros par voyage. Infrabel ne veut (peut) pas indiquer clairement le montant total de la contribution annuelle versée à Northern Diabolo.

Pour les partenaires privés du consortium Northern Diabolo, ce modèle est apparu particulièrement juteux. En 2013, un an seulement après la réception du projet, HSH Nordbank a revendu sa participation de 25 % en qualifiant cette opération de hautement rentable.²

Alors que le plan d'exécution spatial de la Région flamande envisage une modélisation de 60 % de transports privés et de 40 % de transports publics, nous n'avons toujours pas dépassé le part de 30 % de transports publics. L'ambition de l'aéroport a été réitérée mais son relèvement à 50 % a été repoussé à 2040.

Or, si nous voulons augmenter le nombre de passagers par train en direction de l'aéroport, notamment en ce qui concerne le trafic international de voyageurs, il convient de supprimer cette redevance payée par les passagers. En la transformant en une taxe sur les billets d'avion, nous favoriserons également la substitution.

² <https://www.hcob-bank.de/en/media/pressemitteilungen/press-release-3793856/>

werd gefinancierd door middel van een publiek-private samenwerking tussen Infrabel en het investeringsconcern Northern Diabolo NV. Deze werken betekenden een troef voor het treinverkeer van en naar de luchthaven. Maar de financiering hangt sindsdien als een molensteen om de nek van NMBS en Infrabel. De passagiersvergoeding die moet betaald worden, zorgt voor een rem op de intermodaliteit van de luchthaven.

De totale kosten van de aanleg werden begroot op 540 miljoen euro. De helft daarvan was voor rekening van Infrabel, de andere helft voor Northern Diabolo. Infrabel krijgt de uitbating van het traject gedurende 35 jaar in beheer vanaf de oplevering in 2012. De private partners dragen het bouwrisico en het vraagrisko, zo werd bepaald. Infrabel wordt in 2047 voor een symbolische som eigenaar van de infrastructuur. Northern Diabolo NV ontvangt tot dat jaar jaarlijks een stevige vergoeding die wordt bepaald in de wet houdende dringende spoorweginstellingen van 30 april 2007. Er is een vaste component van 9 miljoen euro, die jaarlijks wordt geïndexeerd, ten laste van Infrabel. NMBS betaalt jaarlijks 0,5 % van haar totale tariefontvangsten van het Belgisch binnenlands treinverkeer door via Infrabel naar Northern Diabolo NV. Daar bovenop wordt een passagiersvergoeding berekend, die we kennen onder de naam Diabolo-supplement. Waar dit bedrag oorspronkelijk 3,80 euro per reiziger bedroeg voor elke treinrit van en naar Brussels Airport, is dit extra ticket ondertussen opgelopen tot 5,40 euro enkele rit. Infrabel wil (mag) geen duidelijkheid verschaffen over de totale hoogte van de jaarlijkse bijdrage aan Northern Diabolo.

Voor de private partners van het Northern Diabolo concern bleek het een erg winstgevend model. In 2013, één jaar na de oplevering van het project, verkoopt HSH Nordbank haar belang van 25 % en noemt dit een winstgevende operatie.²

Waar in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Vlaanderen een *modal split* van 60 % privévervoer en 40 % openbaar vervoer werd vooropgesteld, zitten we momenteel nog steeds maar aan 30 % aandeel voor het openbaar vervoer. De ambitie van de luchthaven werd verder vooruit geschoven, maar verhoogd tot 50 % tegen 2040.

Willen we meer reizigers per trein naar de luchthaven krijgen, waaronder ook reizigers van internationaal treinverkeer, dan is het wegwerken van deze passagiersvergoeding nodig. Het verschuiven van deze bijdrage naar een algemene vliegtaks komt de substitutie dan wel weer ten goede.

² <https://www.hcob-bank.de/en/media/pressemitteilungen/press-release-3793856/>

Droits des passagers

Ces dernières années, l'Union européenne a conféré des droits importants aux voyageurs aériens et ferroviaires. Toutefois, pour que la mobilité combinée occupe une place toujours plus grande dans le trafic ferroviaire international, il conviendra aussi de conférer des droits aux voyageurs intermodaux.

Par ailleurs, la nouvelle mouture du règlement européen sur les droits des passagers apporte une réponse insuffisante à la demande de billets directs. Pour les voyages ferroviaires effectués sur différents tronçons, les voyageurs devraient pouvoir n'acheter qu'un seul billet valable dans plusieurs entreprises ferroviaires. Tout voyageur serait ainsi totalement couvert tout au long de son parcours. Or, la majorité des voyages reposent aujourd'hui sur plusieurs contrats distincts, et chaque opérateur recherche l'option la plus avantageuse pour lui.

Billets combinés

Il est aujourd'hui très difficile pour les voyageurs de trouver le billet et les informations qui leur conviennent parmi les offres des différents fournisseurs de services de transport. C'est surtout le secteur du transport ferroviaire international qu'il conviendra de réformer pour relier les informations et les présenter clairement, par exemple à l'aide d'applications mobiles qui permettraient de consulter les offres de tous les transporteurs. En outre, les billets de train internationaux devraient pouvoir être achetés plus tôt qu'aujourd'hui (ceux-ci n'étant souvent disponibles que trois mois à l'avance).

Mais une offre combinée de billets de train internationaux et de billets d'avion pour des vols de transit telle que l'offre Airrail permettrait aussi de lever un obstacle important pour de nombreux voyageurs. Il est crucial que les compagnies aériennes et les services ferroviaires internationaux s'échangent leurs données entre eux, mais aussi avec les plateformes de voyage indépendantes.

Manutention des bagages

À l'heure actuelle, aucun aéroport n'assure réellement des correspondances fluides incluant la manutention des bagages dans les pays qui nous entourent. Le potentiel est dès lors important à cet égard. Cela permettra de renforcer la sécurité d'emploi dans les aéroports, même si le nombre de vols de courte distance diminue. L'aéroport de Bruxelles pourrait faire office de pionnier face à cette tendance inévitable.

Passagiersrechten

De voorbije jaren werkte de Europese Unie sterke passagiersrechten uit voor zowel luchtvaart als treinverkeer. Maar als de combi-mobiliteit ook bij internationaal treinverkeer steeds vaker zal voorkomen zijn ook intermodale passagiersrechten nodig.

De hernieuwde Europese verordening voor passagiersrechten op het spoor regelt ook onvoldoende de vraag naar rechtstreekse tickets. Voor een treinreis die bestaat uit meerdere treinritten, zou je één ticket moeten kunnen kopen, die geldig is voor verschillende spoorbedrijven. De reiziger is dan volledig beschermd gedurende zijn gehele rit. Tot nu bestaan de meeste reizen echter uit verschillende losse contracten, waarbij elke operator zoekt naar de voor zichzelf meest voordelige optie.

Gecombineerde tickets

Op dit moment is het voor reizigers erg moeilijk om tussen verschillende vervoersaanbieders het juiste ticket en de juiste informatie terug te vinden. Vooral voor het internationaal treinverkeer is een grote inhaal nodig om informatie te bundelen en helder aan te bieden. Denk aan apps die het reisaanbod van alle vervoerders laten zien. Internationale treintickets zouden bovendien eerder beschikbaar moeten zijn dan nu gebruikelijk is (vaak pas drie maanden tevoren).

Maar ook door internationale treintickets in combo aan te bieden met vliegtickets voor transitvluchten zoals Airrail beoogt te doen, valt een grote horde weg voor veel reizigers. Cruciaal is dat luchtvaartmaatschappijen en internationale treindiensten hun data met elkaar delen, maar evengoed met onafhankelijke reisplatformen.

Bagageafhandeling

Geen enkele luchthaven in de ons omringende landen biedt op dit moment echt een vlotte overstap, inclusief bagageafhandeling, aan. Het potentieel om dit te doen is bijgevolg groot. Het versterkt de werkzekerheid op de luchthavens, ook als korte vluchten worden afgebouwd. Brussels Airport kan een voortrekkersrol opnemen in een tendens die onvermijdbaar is.

Conclusion

Nous estimons que l'amélioration des correspondances entre le transport aérien et le transport ferroviaire présenterait de nombreux avantages. Elle permettra de rendre les vols de courte distance superflus, voire de les supprimer à terme. Pour y parvenir, les entreprises ferroviaires et les compagnies aériennes devront toutefois conclure de meilleurs accords en matière de droits des passagers, de partage des données et de manutention des bagages. Il appartient au gouvernement d'amorcer ce mouvement. Par ailleurs, il apparaît que la redevance Diabolo entrave l'intermodalité de l'aéroport. Il conviendrait dès lors de réformer les obligations contractuelles à cet égard. Toutefois, la transparence à l'égard du Parlement sera également cruciale. Il convient d'encourager les entreprises ferroviaires internationales à faire arrêt à l'aéroport de Bruxelles, ce qui permettra d'offrir à tous les voyageurs en transit une solution de transport alternative supplémentaire et plus durable.

Besluit

Wij zien heel wat voordelen in een betere verbinding tussen luchtvaart en treinverkeer. Het zorgt ervoor dat korte afstandsvluchten overbodig worden, en op termijn zelfs kunnen worden geschrapt. Daartoe zijn wel betere afspraken nodig tussen trein- en vliegtuigmaatschappijen over passagiersrechten, het delen van data en bagageafhandeling. Hier moet de regering de aanzet toe geven. De diabolo-heffing is een drempel gebleken inzake de intermodaliteit van de luchthaven. Onderzoek naar een andere invulling van de contractuele verplichtingen is nodig, maar ook transparantie naar het parlement toe is cruciaal. Internationale treinmaatschappijen moeten ertoe worden aangezet halt te houden in Brussels Airport. Zo creëren we voor alle transitreizigers een nieuw en duurzamer alternatief voor hun reis.

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Nicolas PARENT (Ecolo-Groen)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'engagement pris par l'Union européenne et ses États membres lors de la signature de l'Accord de Paris;

B. considérant qu'au sein de l'Union européenne, le secteur du transport est le seul secteur ayant vu ses émissions augmenter – et même de 25 % – par rapport à 1990;

C. considérant que le train est un moyen de transport plus approprié et plus durable pour le transport sur de courtes distances;

D. renvoyant à la résolution visant à soutenir le transport international ferroviaire de voyageurs au niveau européen;

E. vu l'étude "remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire" de la Direction générale Politique de Mobilité durable et Ferroviaire;

F. vu la stratégie européenne de mobilité visant à rendre la mobilité interurbaine plus durable et plus saine en investissant dans des services ferroviaires à grande vitesse et dans un système multimodal;

G. vu l'absence de transparence concernant le contrat et les relations financières des sociétés ferroviaires pour le financement de la liaison Diabolo qui rejoint l'aéroport national;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de se pencher sur les obstacles qui empêchent les compagnies ferroviaires internationales de s'arrêter à *Brussels Airport*;

2. d'encourager les opérateurs ferroviaires internationaux à desservir *Brussels Airport* comme arrêt en supprimant les obstacles identifiés;

3. d'établir, en collaboration avec les compagnies ferroviaires, les compagnies aériennes et *Brussels Airport*, un programme d'action comportant au moins les points suivants:

a) un échange d'informations sur les réservations afin de pouvoir proposer des billets combinés;

b) des accords sur les droits des passagers;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het engagement dat de Europese Unie en haar lidstaten zijn aangegaan bij het tekenen van de Overeenkomst van Parijs;

B. overwegende dat binnen de EU de transportsector de enige sector is waar de uitstoot in vergelijking met 1990 gestegen is, en dat zelfs met 25 %;

C. overwegende dat de trein een geschikter en duurzamere vervoermiddel is voor vervoer over korte afstanden;

D. verwijzend naar de resolutie over ondersteuning van internationaal spoorwegvervoer van reizigers op Europees niveau;

E. gelet op de studie 'substitutie van luchtvervoer naar spoorvervoer' van het directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid;

F. gelet op de Europese mobiliteitsstrategie om de interstedelijke mobiliteit duurzamer en gezonder te maken door in te zetten op hogesnelheidstreinen en multimodaliteit;

G. gelet op het gebrek aan openheid over het contract en de financiële verbindingen van de spoormaatschappijen ter financiering van de Diabolo-verbinding naar de nationale luchthaven,

VERZOEKT DE REGERING:

1. onderzoek in te stellen naar de drempels voor internationale treinmaatschappijen om halt te houden in *Brussels Airport*;

2. internationale treinaanbieders te stimuleren *Brussels Airport* te bedienen als halte door de onderzochte drempels weg te werken;

3. in samenwerking met treinmaatschappijen, luchtvaartmaatschappijen en *Brussels Airport* een actieagenda op te stellen met minstens volgende punten:

a) uitwisseling van boekingsinformatie zodat gecombineerde tickets kunnen worden aangeboden;

b) afspraken met betrekking tot de passagiersrechten;

c) un examen des possibilités d'établir un meilleur service de transfert entre le train et l'avion;

4. de plaider, au niveau européen, pour l'instauration rapide d'une taxe sur le kérosène;

5. d'œuvrer, au niveau européen, en faveur de droits combinés pour les passagers;

6. de poursuivre les études sur l'augmentation de la fréquence, la réduction de la durée des trajets, la réduction des prix et l'amélioration du confort pour les liaisons ferroviaires jusqu'à 1 000 km;

7. de faire réaliser une étude juridique pour déterminer dans quelle mesure le contrat entre Infrabel et la SA Northern Diabolo peut être adapté afin de remplacer la redevance Diabolo par une surtaxe générale pour tous les utilisateurs de l'aéroport;

8. de faire du partage des informations de réservation avec des parties externes une condition pour l'octroi de redevances sillons pour les transporteurs ferroviaires internationaux;

9. de demander à la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) de développer une vision d'actionnaire concernant la SA *Brussels Airport Company*, en exigeant que l'aéroport mise sur une forte intermodalité avec le rail;

10. d'inviter la SFPI à orienter les investissements de manière à renforcer la substitution du transport ferroviaire au transport aérien;

11. d'interdire les vols de passagers de moins de 500 km d'ici 2030 au plus tard;

DEMANDE À LA COUR DES COMPTES:

1. d'enquêter sur les contrats et les engagements passés entre Infrabel, la SNCB, l'État belge et la S.A. Northern Diabolo, en application de la loi du 29 octobre 1846 organique de la Cour des comptes;

2. d'informer le Parlement des montants accordés par Infrabel et la SNCB à la SA Northern Diabolo en vertu de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer, depuis la mise en place de la construction;

3. de publier les chiffres relatifs à l'évolution des ventes du supplément Diabolo;

c) onderzoek naar de mogelijkheden tot het instellen van een betere transferservice tussen trein en vliegtuig;

4. op Europees niveau te pleiten voor een snelle invoering van een heffing op kerosine;

5. op Europees niveau werk te maken van gecombineerde passagiersrechten;

6. verder onderzoek te voeren naar frequentieverhoging, reistijdverkorting, prijsverlaging en comfortverhoging op treinverbindingen tot 1000 km;

7. juridisch te laten onderzoeken in welke mate het contract tussen Infrabel en Northern Diabolo NV kan worden aangepast om de diabolohoefting te vervangen door een algemene toeslag op alle gebruikers van de luchthaven;

8. het delen van boekingsinformatie aan externe partijen als voorwaarde in te stellen voor de toekenning van rijpadvergoedingen voor internationale spoorvervoerders;

9. de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) te verzoeken om een aandeelhoudersvisie te ontwikkelen op de Brussels Airport Company nv, waarin zij eisen dat de luchthaven moet inzetten op een sterke intermodaliteit met het spoor;

10. de FPIM te verzoeken investeringen zodoende te richten dat ze de substitutie van luchtvaart naar treinverkeer versterken.

11. tegen ten laatste 2030 passagiersvluchten korter dan 500 km te verbieden;

VERZOEKT HET REKENHOF:

1. een onderzoek in te stellen naar de contracten en de aangegane verplichtingen tussen Infrabel, NMBS, de Belgische staat en Northern Diabolo NV, met toepassing van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof;

2. het parlement in te lichten over de door Infrabel en NMBS aan Northern Diabolo NV toegekende bedragen zoals bepaald in de wet houdende dringende spoorwegbepalingen van 30 april 2007 sinds de oprichting van de constructie;

3. de cijfers over de evolutie in de verkoop van het Diabolo-supplement bekend te maken;

4. d'analyser l'apport financier des partenaires privés, y compris les coûts de construction du projet, les coûts d'entretien depuis la réception des travaux et les éventuels autres coûts.

24 mars 2022

4. de financiële inbreng door de private partners te onderzoeken met inbegrip van de bouwkosten van het project, de onderhoudskosten sinds de oplevering en eventuele andere kosten.

24 maart 2022

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Nicolas PARENT (Ecolo-Groen)