

20 mrt 2004 -18:00

Hoort bij [Ministerraad van 20 maart 2004](#)

Diabolo

De ministerraad heeft op voorstel van Johan Vande Lanotte, Minister van overheidsbedrijven haar akkoord verleend aan derealisatie van het Diabolo-project tegen 2010, met de ingebruikname in december 2010. Deze snelle uitvoering is mogelijk doordat de NMBS een deel van de werken uitvoert, terwijl het andere deel tegelijk via een publiek-private samenwerking gebeurt. De privé-partners zorgen voor de bouw en de financiering van het project en nemen alle daaraan verbonden risico's op zich. De NMBS krijgt met deze beslissing groen licht om twee openbare offerteaanvragen op te stellen: één voor de bouw en het onderhoud van de infrastructuur, één voor de financiering ervan.

De ministerraad heeft op voorstel van Johan Vande Lanotte, Minister van overheidsbedrijven haar akkoord verleend aan derealisatie van het Diabolo-project tegen 2010, met de ingebruikname in december 2010. Deze snelle uitvoering is mogelijk doordat de NMBS een deel van de werken uitvoert, terwijl het andere deel tegelijk via een publiek-private samenwerking gebeurt. De privé-partners zorgen voor de bouw en de financiering van het project en nemen alle daaraan verbonden risico's op zich. De NMBS krijgt met deze beslissing groen licht om twee openbare offerteaanvragen op te stellen: één voor de bouw en het onderhoud van de infrastructuur, één voor de financiering ervan.

De Diabolo-werken Het project behelst de aanleg van een nieuwe spoorweginfrastructuur die de luchthaven rechtstreeks toegankelijk maakt vanuit het noorden en het oosten van het land. Het project omvat volgende werken :- uitbreiding van het ondergrondse station Brussel-Luchthaven- doortrekken van het spoor dat nu doodloopt in noordwestelijke richting- ondertunneling van het luchthavenplatform- aftakking van deze spoorlijn met een noordelijke aansluiting naar Mechelen via een nieuwe spoorlijn op de middenberm van de E19- aftakking van deze spoorlijn met een zuidelijke aansluiting die terugkeert naar Brussel **Winst van de reistijden** Dit project moet uitmonden in een aanzienlijk winst van de reistijden voor de reizigers naar de luchthaven: Ook de dagelijkse pendelaars naar Brussel zullen vanaf 2006 reeds het effect merken van de ondertunneling van Antwerpen-Centraal, van de vier sporen tussen Leuven en Brussel, en van de bocht van Leuven. Vanaf 2010, als Diabolo af is, evenals de nieuwe spoortunnel die Schaarbeek verbindt met Schuman, zullen de reistijden nog gevoelig inkrimpen. Bovendien moeten niet langer alle treinen via de flessenhals van de Noord-Zuidverbinding, en kunnen mensen die in de Europese wijk of rond de luchthaven werken ook zónder overstap op kantoor geraken : **Financiering van Diabolo** Het budget voor het gehele project is geraamd op 403 miljoen ?. Ongeveer de helft hiervan wordt gefinancierd volgens een zogenaamde PPS wat staat voor: Publiek - Private Samenwerking. Een privé-structuur (een "N.V. DIABOLO") zal instaan voor de bouw, de financiering, en de kosten van het onderhoud van het deel van de infrastructuur dat onder PPS-voorwaarden zal gerealiseerd worden. Dit deel behelst de infrastructuur op het luchthaventerrein tot aan de autosnelweg E19: de uitbreiding van het huidige station, een tunnel onder het luchthavenplatform en Brucargo, de splitsing en verbindingstunnels tot net voor de middenberm van de E19. De overige helft, de spoorlijn tussen Brussel en Mechelen over de middenberm van de E19, wordt

aangelegd door Infrabel, de toekomstige NMBS-dochter die het spoorwegnet zal beheren. Deze investering moet eveneens klaar zijn tegen 2010. De nodige middelen zijn voorzien binnen het investeringsplan 2004-2007 van de NMBS. De regering heeft zich nu geëngageerd om die ook verder te voorzien voor de jaren 2008-2010. Gedurende 40 jaar, van 2011 tot 2050, stelt de N.V. DIABOLO deze infrastructuur ter beschikking van Infrabel. N.V. DIABOLO staat in voor de kosten van het onderhoud van de infrastructuur van 2011 tot 2050. Infrabel betaalt een vaste vergoeding, ten laste van de overheidsdotatie, volgens een contractueel overeen te komen formule. Vanaf de ingebruikname van de nieuwe infrastructuur in 2011 wordt een gedeelte van de opbrengst van de vervoerbewijzen van of naar het station Brussel-Luchthaven, met uitzondering van de woonwerk-treinkaarten, toegewezen aan de N.V. Diabolo. Op 31 december 2050 wordt de infrastructuur overgedragen voor 1 ? aan Infrabel. Op dat ogenblik heeft de N.V. DIABOLO haar investering volledig afgeschreven. Om de concurrentie ten volle te laten spelen, in het voordeel van de overheid, zal de NMBS twee openbare offerteaanvragen opstellen : één voor de bouw en het onderhoud van de infrastructuur, en één voor de financiering ervan.

Gepubliceerd door FOD Kanselarij van de Eerste Minister - algemene directie Externe Communicatie