

De hervorming van NMBS in 2014

Creatie: NMBS: 1926-2005
NMBS, Infrabel, NMBS-Holding:
2005-2014
NMBS, Infrabel, HR Rail: 2014-

In enkele woorden: In 2005 werd beslist om de activiteiten van NMBS op te splitsen in drie naamloze vennootschappen (NMBS, Infrabel en NMBS-Holding). Maar deze oplossing leverde niet de verwachte resultaten op en in 2014 definieerde een nieuwe wet de huidige structuur van de Belgische spoorwegmaatschappij, die werd opgesplitst in twee autonome overheidsbedrijven met een gemeenschappelijke dochteronderneming: HR Rail.



'Affiche 'Wanted Nieuwe collega's Refer a Friend ! Beloning € 500' (HR Rail) (Ref. 10921)'

De geschiedenis van NMBS in een notendop

Na de Eerste Wereldoorlog kreeg België af te rekenen met een ernstige financiële crisis. Om de schuldenlast van het land terug te dringen, besloot de regering per wet van 23 juli 1926 om de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) op te richten. Deze nieuwe onderneming kreeg de spoorwegexploitatie-rechten toegewezen voor een periode van 75 jaar. Als autonoom bedrijf met eigen aandeelhouderschap kon NMBS aandelen uitgeven die haar van vers kapitaal voorzagen. Er werden dertig miljoen aandelen uitgegeven, ter waarde van elf miljard frank. Ongeveer vijf miljard frank aan aandelen kwam in handen van particulieren.

Oprichting van de NMBS-Groep

Onder impuls van de Europese wetgeving werd NMBS in 2005 opgesplitst in twee aparte entiteiten, wat de weg vrijmaakte voor concurrentie op het spoor. NMBS vervelde vervolgens tot een groepsstructuur bestaande uit drie naamloze vennootschappen van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

De NMBS-Groep bestond uit (1) NMBS, de spoorwegmaatschappij, (2) Infrabel, de infrastructuurbeheerder, en (3) NMBS-Holding, die de coördinerende structuur vormde tussen de twee andere entiteiten en instond voor het humanresourcesmanagement en het beheer van de stations en het historisch erfgoed.

Het doel van deze opsplitsing van het spoorwegsysteem in drie entiteiten was tweeledig: voldoen aan de Europese wetgeving en de historische schuld van de voormalige NMBS stabiliseren.

Liberalisering van het Europese spoor

Net zoals alle andere spoorwegoperatoren actief op het Europese grondgebied, is NMBS onderworpen aan het kader dat de Europese Unie oplegt, en aan de beslissingen die zij neemt. Er werd beslist de Europese spoorwegen stapsgewijs te liberaliseren, een proces dat in 2005 in gang werd gezet. De bedoeling is dat verschillende vervoersmaatschappijen toegang krijgen tot het net en onderling gaan concurreren, om zo tot een lagere prijs voor een treinrit en een betere dienstverlening te komen.

Technisch gezien impliceert dit beleid dat de spoorwegbedrijven worden opgesplitst in vervoersondernemingen die reizigers of goederen vervoeren per spoor, en infrastructuurbeheerders, die eigenaar zijn van het spoorweganet. In een eerste fase werd het goederenvervoer per spoor geliberaliseerd vanaf 2005. In 2010 volgde dan het internationale reizigersvervoer en in 2023 het binnenlandse reizigersvervoer.

De hervorming van de NMBS-Groep in 2014

Uit een studie van het Rekenhof in 2011 kwamen de zwaktes en beperkingen van de structuur van de Groep echter naar voren, wat de toenmalige regering Di Rupo ertoe aanzette om de maatschappij af te slanken naar een eenvoudiger structuur.

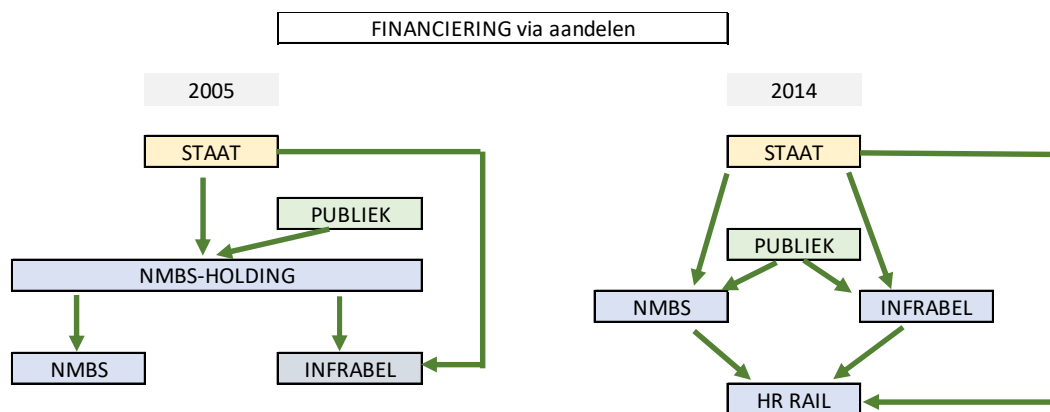
In het regeerakkoord van 1 december 2011 staat het volgende: *“Na een organisatorische evaluatie en een studie door het Rekenhof van de financiële stromen binnen en tussen de entiteiten en dochterondernemingen van de Groep (nvdr: NMBS) zal de Groep geherstructureerd worden, met een vermindering van zijn entiteiten. Hij zal zo beter aan de behoeften van de reizigers beantwoorden en een coherenter beheer verzekeren, door schaalvoordelen te realiseren. De nieuwe organisatie van de NMBS-Groep zal ook meer transparantie moeten creëren met betrekking tot de organisatie van de dochterondernemingen, de opdrachten die hun zijn toevertrouwd, het aanwenden van de dotaties en de financiële stromen. Ten slotte zal de verdeling van deze dotaties worden herzien naargelang de nieuwe organisatie. De regering zal binnen een termijn van 6 maanden een herstructureringschema uittekenen.”*

Er lagen verschillende pistes op tafel: een structuur met een holding die toezicht houdt op verschillende entiteiten (NMBS, Infrabel, B-Logistics enz.) of een model met twee entiteiten, dat dichter bij de wensen van de Europese Commissie aanleunt en waarbij de functie van de NMBS-Holding wordt geschrapt.

De regering opteerde voor dit laatste model via de *Wet van 30 augustus 2013. Wet betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen*¹.

Het doel was om te evolueren naar een structuur bestaande uit twee autonome overheidsbedrijven, waarvan de aandelen rechtstreeks in handen zouden zijn van de Belgische Staat. De wet voorzag ook in de oprichting van een gemeenschappelijke dochteronderneming 'HR Rail', die de vorm aannam van een naamloze vennootschap van publiek recht. HR Rail is de werkgever van al het personeel en stelt dit vervolgens ter beschikking van NMBS en Infrabel.

Deze hervorming ging in op 1 januari 2014.



NMBS is de spoorwegoperator: zij exploiteert de reizigerstreinen en onderhoudt het rollend materieel. NMBS is ook eigenaar van alle stationsgebouwen en beheert alle stations en stopplaatsen.

Infrabel is de infrastructuurbeheerder: zij leidt de modernisering van de infrastructuur van het Belgische spoorwegnet in goede banen en regelt het treinverkeer. Deze maatschappij staat in voor de spoorwegveiligheid en wijst de vergunningen en rijpaden toe aan alle operatoren (goederen of internationale reizigers) die op haar net willen rijden.

Tot slot is er de entiteit **HR Rail**, die de wettelijke werkgever is van al het spoorwegpersoneel. HR Rail doet het humanresourcesmanagement voor beide bedrijven, en staat in voor de sociale dialoog en de rekrutering.

De wet legde dus het algemene kader vast. Voor het overige werd de uitvoerende macht voor het concretiseren van de hervorming toegewezen door middel van koninklijke besluiten met kracht van wet. Overeenkomstig de verleende bevoegdheden werden de nodige maatregelen in de loop van november en december 2013 aangenomen.²

Een eerste luik van deze implementering bestond uit twee 'structuurbesluiten' met kracht van wet. Het ging respectievelijk om het Koninklijk Besluit van 7 november 2013 en dat van 11 december 2013. Het eerste KB machtigde de ondernemingen om de nodige herstructureringsoperaties uit te

¹ BS 13/09/2013

² Wet van 7 november 2013, BS 13/11/2013 en Wet van 11 december 2013, BS 17/12/2013.

voeren om tot een tweeledige structuur te komen, namelijk door de NMBS-Holding en NMBS te laten fusioneren en door een deel van de NMBS-Holding af te splitsen en bij Infrabel te voegen. Dit alles met ingang van 1 januari 2014. Het tweede koninklijk besluit paste het wetgevend kader aan de nieuwe structuur aan, voornamelijk door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven te wijzigen.

Een tweede luik had betrekking op het personeel van de Belgische Spoorwegen via het koninklijk besluit van 11 december 2013. Dit KB regelde de oprichting van HR Rail dat het personeel en de activiteiten van de voormalige NMBS-Holding op vlak van HR-management overnam en voortaan de werkgever was van al het personeel van NMBS en Infrabel. Het KB legde het organiek statuut van HR Rail vast en de regels die vanaf 1 januari 2014 van toepassing zouden zijn op het vlak van het statuut van het personeel, de terbeschikkingstelling ervan enz.

In **een derde luik** werden een aantal wijzigingen in de reglementering doorgevoerd die gepaard gingen met de hervorming. Deze wijzigingen werden doorgevoerd op basis van drie koninklijke besluiten (met kracht van wet) van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex, nog voor deze in werking was getreden. Het ging onder meer om de uitbreiding van de bevoegdheden van de regulator, nieuwe garanties voor niet-discriminerende toegang voor de spoorwegondernemingen tot bepaalde diensteninstallaties in de stations en het recht van toegang voor de spoorwegondernemingen tot de verkeersleiding (traffic control) en bepaalde seinposten van Infrabel.

Naast deze besluiten met kracht van wet, maakte een **reeks koninklijke uitvoeringsbesluiten** de hervorming compleet. Het ging onder meer om het koninklijk besluit van 16 december 2013 tot vaststelling van de eerste statuten van HR Rail, twee koninklijke besluiten van 12 december 2013 houdende de overdracht van de activa en de passiva (van de NMBS-Holding naar HR Rail enerzijds en van Infrabel naar de nieuwe NMBS anderzijds) en het koninklijk besluit van 23 december 2013 tot bepaling van de voorlopige regels die gelden als beheerscontract tot de inwerkingtreding van de nieuwe beheerscontracten van NMBS en Infrabel.

Deze structuur, die 10 jaar geleden werd aangenomen, is nog steeds van toepassing.

Catherine Walravens
September 2024

Beknopte bibliografie

- Artikels:** 17 juillet 2013 - Arrêté royal approuvant une modification aux statuts d'Infrabel, société anonyme de droit public - 17 juli 2013 - Koninklijk besluit tot goedkeuring van een wijziging aan de statuten van Infrabel, naamloze vennootschap van publiek recht, *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, nr 262, 09-09-2013, p.63295, BIB_K557709
- 7 novembre 2013 - Arrêté royal portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (1) - 7 november 2013 - Koninklijk besluit tot hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (1), *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, nr 333, 13-11-2013, p.85306-85317, BIB_K562555
- 30 août 2013 - Loi relative à la réforme des chemins de fer belges (1) - 30 augustus 2013 - Wet betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen (1). *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 13-08-2013, p.65088-64093, BIB_K702980
- 11 décembre 2013 - Arrêté royal portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB - 11 december 2013 - Koninklijk besluit houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, nr 375, 17-12-2013, p.98952-98983, BIB_K563787
- 11 décembre 2013 - Arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges - 11 december 2013 - Koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische spoorwegen. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, nr 375, 16-12-2013, p.98885-98951, BIB_K563790
- 21 december 2013 - Koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex, met het oog op de uitbreiding van de bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan - 21 décembre 2013 - Arrêté royal modifiant le Code ferroviaire, en vue de l'extension des compétences à l'organe de contrôle. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, nr 22, 22-01-2014, p.5229-5242, BIB_K564847
- 30 août 2013 - Loi portant le Code ferroviaire (1) - 30 augustus 2013 - Wet houdende de Spoorcodex (1). *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, nr 385, 20-12-2013, p.100882-100986, BIB_K563850

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: wetgeving, spoorwegonderneming, nmbs, reorganisatie