

HET SPOORWEGDOMEIN



DE spoorweg is een groot-grondbezitter. Dat lijkt je nogal logisch, maar wellicht weet je niet in welke mate, behalve indien je iets te maken hebt met de diensten van de Directie Baan, die het uitgebreide « onroerende » patrimonium van de Maatschappij beheren.

Eigenlijk is bezitter niet het juiste woord, want wat wij spoorweggronden noemen, maakt deel uit van de inbreng van de Staat bij de oprichting van de Nationale Maatschappij in 1926, en blijft zijn eigendom.

De Maatschappij is de vruchtgebruiker van die gronden, en, zoals we verder zullen zien, in zeer ruime zin.

Welke is de oppervlakte van het spoorwegdomein ?

De precieze oppervlakte van het spoorwegdomein kan moeilijk vastgesteld worden. Het is immers niet gemakkelijk om, in de tienduizenden eigendomstitels die in de archieven berusten, al de oppervlakten op te zoeken van de gronden die sedert 1834 (1) voor de behoeften van de spoorwegexploitatie aangekocht werden. Volgens een schatting die in 1967 werd gemaakt, beslaan de gronden die ingenomen worden door de spoorlijnen en de stationsinstellingen die nog in gebruik zijn, een oppervlakte van circa 15.000 ha.

Maar het spoorwegdomein bevat buitendien nog duizenden hectares : buiten dienst gestelde spoorweginstallaties, overschotten die dienden aangekocht te worden samen met de te onteigenen gronden nodig voor het aanleggen van spoorlijnen en het omleggen van wegen of waterlopen, voor loswegen (2), dienstwoningen met hun tuintjes, enz.

Wat gebeurt er met al die terreinen ?

De Maatschappij beijvert zich om de terreinen die niet ingenomen worden door spoorweginstallaties, naar best vermogen te beheren. Het meest gebruikte middel is de zogenoemde « verhuring », maar de diensten van de Baan die met die taak belast zijn, spreken van « in bezetting geven », wat meer met de werkelijkheid overeenkomt.

Inderdaad, aangezien heel het domein dat door de N.M.B.S. beheerd wordt een publiek karakter heeft, en het te allen tijd moet kunnen worden aangewend voor het openbaar doel waarvoor het bestemd is (de spoorwegexploitatie), mag het niet bezwaard worden met de dienstbaarheden noch met de verplichtingen die verbonden zijn aan het gewone huurcontract en

(1) De gronden voor het aanleggen van de eerste spoorlijn (Brussel-Mechelen-Antwerpen) werden onteigend ingevolge een wet van 1 mei 1834. In onze archieven vinden wij vermelding van aankoopakten vanaf oktober 1834.

(2) Dat zijn dienstbaarheden van doorgang op het spoorwegdomein ten gunste van erven die ingesloten werden door de aanleg van een spoorlijn.

vooral aan de landbouw- of handelspacht.

Deze gronden worden dus niet verhuurd, maar in bezetting gegeven, en dit tegen tamelijk strenge voorwaarden : de vergunning is precair, d.w.z. tot wederopzeggens toe verleend ; de opzeggingstermijn is vastgesteld op drie maanden. Er mag op die gronden niets gebouwd worden zonder schriftelijke toestemming van de N.M.B.S., en bij het einde van de bezetting dient elk gebouw afgebroken te worden.

Die beperkingen schrikken de gegadigden evenwel niet af. In 1968 vloeiden een goede zestig miljoen frank in de kas van de Maatschappij, d.i. de opbrengst van meer dan twintigduizend bezettingscontracten van diverse aard.

Niet zolang geleden lag die jaarlijkse opbrengst heel wat lager : circa vijfenveertig miljoen in 1964. Sedertdien werd echter door de Diensten van de Baan op alle niveau's een grote inspanning gedaan om deze inkomsten te verhogen. Die inspanningen werden bekroond met een constante stijging van de jaarlijkse ontvangsten, en zulks ondanks de verkoop van de gronden die voortaan van geen nut meer zijn voor de exploitatie van het net.

Vooraleer evenwel de balans van de « Slag voor meer opbrengst van de grond » te kunnen opmaken, zullen nog enkele jaren verlopen. De bezettingsvergunningen worden immers doorgaans verleend voor een termijn van 9 jaar, d.i. de maximale duur die door de statuten van de Maatschappij toegestaan wordt. Aangezien de actie ingezet werd in 1966, zal het dus nog tot 1974-1975 duren vóór alle contracten afgesloten volgens de oude voorwaarden, vervallen en vernieuwd zijn.

Om een stagnatie van de prijzen in de toekomst te vermijden, werd er bovendien beslist elke belangrijke vergoeding aan het indexcijfer van de consumptieprijzen te koppelen, en de andere periodiek aan te passen.

Onze « bezetters »

Een eerste reeks bezetters van spoorweggronden zijn de klanten van onze stations. Binnen de omheining van de stationsinstellingen (laad- en losplaatsen) mogen ze percelen in gebruik nemen om er stapelplaatsen en werkterreinen in te richten bestemd voor goederen die per spoor vervoerd worden. De eenheidsprijzen die voor dergelijke bezettingen aangerekend worden, houden rekening met de plaatselijke omstandigheden en liggen natuurlijk hoger daar waar de vraag groot is. Er wordt voor gewaakt dat handelaars en nijveraars er baat bij vinden zich in de nabijheid van de spoorweg te vestigen en hun vervoer aan de N.M.B.S. toe te vertrouwen.

Vervolgens zijn er de industriële bezettingen buiten de stations : op grondoverschotten, op gronden en in

HET SPOORWEGDOMEIN



gebouwen die voorlopig niet gebruikt worden, enz. Op dergelijke emplacements hebben heel wat particulieren, met toestemming van de N.M.B.S., een garage opgericht; aannemers hebben er hun werkterreinen, industriëlen hun werkplaatsen. Maar ook jeugdverenigingen en sportclubs zijn er meer en meer op uit om zich op het spoorwegdomein te vestigen, terwijl sommige gemeentebesturen hun parkeerproblemen trachten op te lossen door een stuk van ons domein, tegen vergoeding, tot parkeerterrein om te vormen.

De petroleummaatschappijen betalen ook hun tol aan de spoorweg: een zestigtal benzinstations die op ons domein opgericht werden, brengen elk jaar ongeveer acht miljoen op, d.i. bijna driemaal, zoveel als drie jaar geleden.

En onze nationale frieten ontbreken evenmin op het appel. Een veertigtal van de vertrouwde frietkramen zorgen, jaarlijks, voor een klein miljoen.

De bezettingsvergoedingen zijn allesbehalve eenvormig. Niet alleen de waarde van de grond speelt een rol, maar ook en vooral de toestemming die de bezetter eraan geeft.

Voor een speeltuin of een gemeentelijke parkeerplaats is de vergoeding eerder symbolisch, terwijl voor een particuliere garage de gegadigde ten minste 1.200 fr. per jaar betaalt. Voor benzinstations en frietkramen wordt natuurlijk veel meer betaald.

Komen dan de tuintjes en de gronden die door landbouwers bezet worden. De vergoedingen die daarvoor betaald worden, liggen veel lager, maar zo zijn er dan ook weer meer dan tienduizend op het hele net. Hier wordt er gestreefd naar een minimum vergoeding van 100 fr. per jaar. Het gaat niet zozeer om de waarde van de grond, dan wel om het feit dat gronden die beneden dat bedrag verhuurd worden de N.M.B.S. méér kosten dan ze opbrengen, en wie verhuurt er nu met verlies?

Daarmee is het tafereel echter nog niet volledig. Circa 300 liefhebbers van jacht en visvangst beoefenen hun geliefkoosd tijdverdrijf op terreinen die deel uitmaken van het spoorwegdomein. Vermeldenswaard is ook dat circa tienduizend vergunningen verleend werden aan gas- en waterleidingsmaatschappijen om hun leidingen langs, onder of boven de sporen te leggen. Daarbij komen nog pijpleidingen voor de meest diverse produkten : zuurstof, petroleum, ethyleen, pek, enz.

Telt men daarbij ook de particulieren die gemachtigd werden om licht- en zichtopeningen te maken op het spoorwegdomein, om regenwater te lozen in spoorweggrachten, dan heeft men een tamelijk volledig beeld van het produktief maken van ons domein.

Kopen en verkopen.

De N.M.B.S. koopt nog geregeld gronden, bijv. bij de afschaffing van overwegen (er zijn er nog ongeveer vierduizend), en zulks om er kunstwerken en nieuwe toegangswegen te kunnen bouwen. Ze koopt ook terreinen om bestaande spoorlijnen aan te passen aan de eisen van het moderne verkeer. Zulks kan o.m. gebeuren wanneer bochten afgeschaft worden om grotere snelheden mogelijk te maken, wanneer een lijn geëlektrificeerd wordt, of met een dubbel, drievoudig of zelfs viervoudig spoor uitgerust wordt, wanneer stations gemoderniseerd worden, enz.

Elk jaar staat de N.M.B.S. daarentegen tientallen hectaren gronden af om verkocht te worden : buitendienstgestelde lijnen, wegwachterswoningen met tuin, stationsgebouwen, niet meer gebruikte laad- en losplaatsen, grondoverschotten.

Kopen en verkopen geschiedt door bemiddeling van organismen die afhangen van het Beheer der Domeinen, Ministerie van Financiën.

Op 29 augustus 1956 kwam tussen de Staat en de N.M.B.S. een overeenkomst tot stand, waarbij bepaald werd dat de opbrengst van de verkoop van goederen die niet meer noodzakelijk zijn voor de behoeften van de spoorwegexploitatie, ten goede komt aan de Maatschappij die deze gelden moet gebruiken voor nieuwe investeringen.

Er is een uitzondering op die regel : indien de Staat de gronden zelf nodig heeft voor het uitvoeren van werken van openbaar nut.

Ingevolge deze overeenkomst stort de Staat tweemaal per jaar aan de N.M.B.S. de opbrengst van de verkopen die in het voorafgaande semester plaats hadden. Voor het jaar 1968 ging het om een oppervlakte van circa 150 hectare, waarvan de opbrengst 70 miljoen fr. beliep.

Ondanks deze verkopen blijft er nog steeds heel wat te bezetten. Er wordt dan ook flink voortgewerkt om de inkomsten van de Maatschappij in die sector trapsgewijze te verhogen.

Speciale gevallen.

Er zijn ongeveer 80 hectaren stationspleinen die een « speciaal geval » vormen. Artikel 1 van de wet van 25 juli 1891 bepaalt dat die stationspleinen en de toegangswegen tot de stations, in tegenstelling met de spoorweginstellingen die deel uitmaken van de « grote wegenis » (zoals de Rijkswegen), ingelijfd worden in de kleine wegenis (gemeentewegen) behoudens enkele uitzonderingen.

Het speciale ligt hierin, dat de bodem van die « kleine wegenis » blijft behoren tot het Staatsdomein, terwijl de « politie » (toezicht, onderhoud, verlichting, enz.) er wordt uitgeoefend door de Gemeente. Maar het voetpad vóór het stationsgebouw blijft echter in haast alle gevallen deel uitmaken van het spoorwegdomein.

Hoe dat gegroeid is, is een lange geschiedenis. We zullen hier enkel vermelden dat deze « inlijving » het de gemeentebesturen mogelijk maakt rooilijnen vast te leggen, en de vergoedingen te innen voor het opstellen van kramen, kermessen en dies meer op de stationspleinen, in ruil voor de uitgaven die ze moeten dragen voor het onderhoud en de verlichting van die pleinen.

Wanneer het stationsplein aan zijn normale bestemming onttrokken wordt, bijv. door de afschaffing van het station, kan de N.M.B.S. opnieuw erover beschikken. Ze zal de bodem verkopen of hem afstaan aan de Gemeente, dit naargelang de plaatselijke omstandigheden.

Er is nog veel te vertellen over de gronden van de spoorweg : rechten en verplichtingen, politie, verkeer langs de sporen, particuliere en openbare overwegen, enz. De ambtenaren, technici en bedienden van de Baan, vanaf de directie tot in de arrondissementen worden er dagelijks mee geconfronteerd. We menen evenwel dat we de lezer voldoende hebben ingelicht over een domein van de spoorwegactiviteit dat minder opvallend, maar niet minder belangrijk is.