

Van Quad tot Erger

Beleid en praktijk van een lawaaijige buitensport

BERT DE SOMVIELE, Vereniging voor Bos in Vlaanderen

Quads, slechts weinigen blijven er onverschillig bij. Sommigen vinden deze Canadese uitvinding, die daar in de land- en bosbouw wordt gebruikt, de meest fantastische vondst sinds, wel, het wiel. Anderen zouden die quads graag zo snel en massaal mogelijk op de schroothoop zien belanden. Recent werd er in het Eén-programma Volt nog een reportage aan de quad gewijd, toen burgemeester Herman De Croo van Brakel aankondigde strenge maatregelen te treffen om de quads van de landwegen in zijn gemeente te weren. In de Brakelse gemeenteraadszitting van 16 maart van dit jaar werd dan ook besloten dat “quads, motoren voor motorcross en 4x4 terreinwagens niet meer worden toegelaten op buurtwegen, en dit op straffe van administratieve geldboetes van 250 euro”.

Is het quadprobleem in Brakel daarmee opgelost? Is er daar eigenlijk wel een quadprobleem? En wat gebeurt er inmiddels buiten de Brakelse gemeentegrenzen? Dat er over het thema nog wel het één en ander te vertellen was, bleek op de druk bijgewoonde studiedag die recent door een aantal organisaties over deze controversiële machine werd georganiseerd.

Van quad tot erger: het verhaal van een wel héél omstreden vrijetijdsbesteding.



Figuur 1: Een quad is een Canadese uitvinding, deze machine wordt er in de land- en bosbouw gebruikt. © Istockphoto.com

Quads bestaan niet

Eén van de eerste boodschappen van deze studiedag was op zijn minst verrassend: Karel Hofman van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit – de dienst die de mobiliteitsrichtlijnen voor onze politie opstelt – meldde ons doodleuk dat quads niet bestaan... Naargelang vermogen en gewicht van deze machines, worden ze immers respectievelijk als ‘vierwielige bromfiets klasse B’, ‘vierwieler met motor’ of ‘landbouwvoertuig’ geregistreerd. Elk van deze statuten heeft zijn eigen regels en randvoorwaarden, die ervoor zorgen dat de ene quad duidelijk de andere niet is: op een quad die is ingeschreven als landbouwvoertuig moet je bv. meestal geen helm dragen, op de andere wel. Snelheidsbeperkingen en minimumleeftijd waarop je deze rijdertuigen mag berijden variëren ook (Tabel 1).

Karel Hofman (Federale Overheidsdienst Mobiliteit):
“Quads bestaan niet”.

Met snelle machines op trage wegen...

Aangezien er geen eenduidig statuut bestaat voor quads, is meteen ook duidelijk dat het niet makkelijk wordt er een consistent beleid voor uit te stippelen. Het relateert de juridische afdwingbaarheid van gemeentereglementen zoals het Brakelse voorbeeld hierboven. Nochtans is een eenduidig, bovenlokaal beleid echt wel broodnodig, zoals bleek uit de getuigenis van Dirk Cuvelier van het Regionaal Landschap West-Vlaamse Heuvels: aan de hand van de lokale praktijkervaringen in zijn werkregio kon hij

Tabel 1: Homologatietypes van quads

HOMOLOGATIETYPE	VERKEERSREGELS	MINIMUMLEEFTIJD BESTUURDER	NUMMERPLAAT	HELMPLICHT
Vierwielige bromfiets klasse B	Max. snelheid: 45 km/u	16 jaar	Geen	Ja
Vierwieler met motor	Verkeersregels ~ automobilisten	18 jaar	Motornummerplaat	Ja
Landbouwtractor	Verkeersregels ~ automobilisten	16 jaar	Autonummerplaat	Neen, niet altijd

met recht en rede spreken van toenemende hinder door de quads en acute conflicten met de vele andere functies die het platteland vervult. De Regionale Landschappen leveren jaarlijks grote inspanningen voor het openstellen, herstel en onderhoud van trage wegen voor de zachte weggebruiker. Kwaliteitsvolle ontsluiting van het buitengebied voor de recreant is immers één van de speerpunten van hun werking. Onder meer uit het succes van de fietsknooppuntennetwerken blijkt dat de Vlaming deze inspanningen ook weet te waarderen, en daadwerkelijk gebruik maakt van kwaliteitsvolle trage wegen. Op die wijze weten de Regionale Landschappen een werkelijke bijdrage te leveren aan de toeristische valorisatie van onze landschappelijk waardevolle regio's.

Meer en meer wordt het realiseren van deze doelstelling echter gedwarsboomd door de 'booming new sport' die het quadrijden vandaag de dag echt wel is in (bepaalde regio's in) Vlaanderen. Waar quads in grote getale opduiken, ontstaan belangrijke negatieve effecten. We onderscheiden drie grote klassen van overlast:

- **Veiligheidsprobleem:** Sommige quadrijders storen zich weinig of niet aan de verkeers- of gedragsregels, komen op plaatsen waar dit niet toegelaten is, weigeren de snelheid (voldoende) aan te passen wanneer zij andere groepen recreanten ontmoeten, en veroorzaken hierdoor echte veiligheidsrisico's en een verhoogd onveiligheidsgevoel bij de andere gebruikers van het buitengebied;
- **Lawaaihinder:** Quads maken bijzonder veel lawaai, en net als de andere lawaaisporten veroorzaakt dit uiteraard een bijzonder scherp spanningsveld met wat de overgrote meerderheid van de recreanten verlangt van een uitstap in het buitengebied, met name rust en stilte. Ook voor dieren is het lawaai dat quads veroorzaken vaak problematisch.
- **Structuurschade:** De twee bovenstaande types van overlast betreffen zgn. 'confrontatie-effecten', gebonden aan het ogenblik en de plek waarop je als recreant met een groep quads in contact komt (Figuur 2). Permanent van aard is echter de structuurschade die snelrijdende quads veroorzaken aan trage wegen en recreatieve routes, en ook aan habitats van soms



Figuur 2: Structuurschade aan een holle weg door veelvuldige passage van snelrijdende quads. © Regionaal Landschap West-Vlaamse Heuvels

onschatbare ecologische waarde. Deze schade is soms onherstelbaar. In andere gevallen vraagt het terugkerende, bijzonder zware financiële inspanningen om de routes die kapot gereden worden, opnieuw toegankelijk te maken voor de zachte recreant.

Onbezonnen quadrijders zijn dan ook in staat om op korte tijd de kwaliteit van het buitengebied voor plant, dier en mens significant aan te tasten, of gebieden zelfs ‘onbruikbaar’ te maken. Doordat de quad het voertuig bij uitstek is waarmee je *off road* kan rijden, zijn bovendien slechts weinig habitats echt gevrijwaard van een mogelijk bezoekje door de quadrijders. En dus wordt hierdoor soms een monnikenwerk van jaren natuurbeschoud, of een zware investering in padenherstel, met enkele gemotoriseerde doortochten ernstige schade toegebracht.

Crazy mud freaks

Nu er stilaan ongeveer 40.000 quads door Vlaanderen rondsnoeren, dringt een beleid om deze tuigen in goede banen te leiden, zich steeds meer op. Gemakkelijk zal dit echter niet worden. De quadgemeenschap is immers weinig georganiseerd en bovendien verre van een homogene groep. Er bestaan dus geen centrale aanspreekpunten of organisaties die representatief zijn voor en kunnen spreken in naam van deze volledige groep recreanten. Er zijn wel een aantal pogingen hiertoe, zoals bv. door de vzw Codegroen.

Wat wel goed functioneert en een instructieve inkijs biedt in de wereld van de quadliefhebbers, zijn de sites van clubs en allerlei internetfora met tot de verbeelding sprekende namen zoals *modderberen.be*, *quadforum-benelux.com* en *crazymudfreaks.tk*. Hier wisselen de adepten van de quad allerhande tips, trajecten, video's en foto's met elkaar uit. Sommige van deze clubs vermelden een duidelijke gedragscode als je met hen de baan op wil, andere laten dit na en durven ook wel informatie over het vermijden van de arm der wet doorspelen. Een zekere vrijbuitersmentaliteit is een deel van de quadrijders dus echt niet vreemd.

Over staal en slijpschijven...

Beheerders van het buitengebied trachten er vandaag de dag meer en meer voor te zorgen dat verschillende recreatiestromen optimaal naast elkaar kunnen verlopen. Zo ontstaan ruiterroutes, fietsknooppuntennetwerken en recreatieve wandeltrajecten. Potentiële problemen (bv. ruiters vs. mensen die hun hond uitlaten) worden beperkt door een goede inrichting (bv. verschillende verhardingen) en een doordachte lokalisering van paden, en door de toegang tot bepaalde recreatieve trajecten fysiek of d.m.v. reglementering aan bepaalde doelgroepen te ontfeggen. De gemotoriseerde lawaaisporten, waaronder de quads, zijn echter veel moeilijker in deze oefening in te passen, doordat de overlast die ze veroorzaken relatief veel zwaarder doorweegt dan die van andere sporten.

Vaak wordt er dan ook voor gekozen om de gemotoriseerde recreanten uit bepaalde gebieden te weren. Dat kan

door regelgeving, maar ook door het plaatsen van fysieke obstakels. Strategisch geplaatste paaltjes of poortjes, waar quads niet doorkunnen, leveren in bepaalde situaties zeker een oplossing of toch beperking van probleemsituaties op.

Een aantal quadrijders laat zich echter niet zo snel ontmoedigen, dat mochten de terreinbeheerders in het Heuvelland in West-Vlaanderen tot hun scha en schande ondervinden. Nadat ze geleerd hadden dat hun houten paaltjes en obstakels al heel snel op bijzonder flukse wijze verwijderd werden, konden ze nadien constateren dat zelfs stalen, gebetonnerde palen geen verweer hadden tegen sommige ijverige quadliefhebbers. Door middel van een meegebrachte stroomgroep en een slijpschijf waren ook die obstakels snel weer van de baan. Kleine groepjes ‘cowboys’ beleven op die manier wellicht een geweldige kick, en genieten ervan dat ze iedereen te snel af zijn. Door hun gedrag stigmatiseren ze echter wel de volledige quadgemeenschap, en zorgen ze ervoor dat de roep tot verbod en strenge handhaving steeds luider weerklinkt in steeds meer regio's.

Paaltjes op de paden hebben bovendien ook niet altijd het gewenste effect: enerzijds kunnen ze ook andere groepen recreanten, zoals bv. ruitergespannen, de toegang ontfeggen, terwijl dit niet de bedoeling is. Anderzijds zijn quads dermate flexibele en sterke machines dat ze heel gemakkelijk even het pad kunnen verlaten en het gebied toch betreden.

F101C: een typisch Belgische oplossing?

Naast het fysiek de toegang ontfeggen kan je natuurlijk ook een reglementering opstellen en een handhavingsbeleid voeren, maar hoe ga je daarbij best te werk? Uit de interventie van de spreker van de federale overheidsdienst mobiliteit bleek al snel dat er op korte termijn zeker geen werk gemaakt zal worden van een uniform statuut voor de quad. Jammer, want dit zou de lokale besturen immers toelaten om op zeer eenvoudige en eenduidige wijze een aantal regels te formuleren en te communiceren. Nu is het echter behelpen geblazen met allerhande reglementaire spitsvondigheidjes.

Een mooi voorbeeld zijn de verkeersborden F99C en F101C, een oplossing die in sommige gemeentes, o.m. Maldegem, wordt gebruikt (Figuur 3). Met behulp van deze borden worden zones aangeduid waarin enkel voetgangers, fietsers, ruiters en landbouwvoertuigen mogen komen (F99C). In het bijhorende politiereglement dienen dan wel nog ‘enkele’ verdere verduidelijkingen gemaakt te worden, zodat o.m. ook andere niet-gemotoriseerde voertuigen toch kunnen worden toegelaten, alsook de gemotoriseerde voertuigen van de mensen die daar echt moeten zijn, zoals aangelanden, voertuigen voor onderhoud, toezicht, hulpverlening, prioritaire voertuigen... Kortom: ‘echte’ landbouwers mogen dit gebied met hun tractor



Figuur 3: Rara, wat betekent dit? En waar mogen de quads komen volgens u? © Milieudienst Maldegem

betreden, de quad – zelfs diegene die als landbouwvoertuig is ingeschreven – mag dit niet... Of dit juridisch 100% is hard te maken, valt nog te betwijfelen. Het einde van deze beperkingszone wordt bovendien aangeduid door bord FrorC. In tegenstelling tot wat de meesten onder ons op het eerste gezicht zullen denken, betekent dit bord dus niet dat landbouwvoertuigen, wandelaars, ruiters en fietsers hier verboden worden, maar wel dat hun exclusieve aanwezigheid wordt opgeheven, en dus dat ook andere voertuigen deze zone mogen betreden... Bent u nog mee?

Ik beloof u: als u de bovenstaande paragraaf nog enkele malen herleest, zal u de logica achter het systeem begrijpen. Maar misschien is dit toch niet dat wat we van een verkeerssignalisatie mogen verwachten? De gemeentes hebben echter weinig andere instrumenten tot hun beschikking om het quadverkeer d.m.v. reglementeringen in goede banen te leiden. Want wie de quads wil buitenhouden uit een bepaalde zone, dient er voor te zorgen dat de 3 types voertuigen waaronder de quad officieel kan vallen, gevisieerd worden, maar anderzijds wil die overheid meestal ook nog toestaan dat andere voertuigen, waartegen geen bezwaar is, toch nog de zone kunnen binnenkomen...

En wat met onze bossen?

Artikel 14 van het Bosdecreet is duidelijk: “In de bossen en op de boswegen is geen enkele vorm van gemotoriseerd verkeer toegelaten, behalve om technische redenen zoals onderhoud en exploitatie, of wanneer dit verkeer noodzakelijk is voor het beheer en de bewaking, voor de veiligheid van de bezoekers en in door de bosbeheerder vast te stellen bijzondere omstandigheden” (Figuur 4). Deze

regelgeving biedt een sterk houvast om op te treden tegen overtredingen. In december 2008 werd over een dergelijke inbreuk door de correctionele rechtbank van Dendermonde een uitspraak gedaan waarin men duidelijk stelde dat quads in dit soort gebieden een bijzonder negatieve invloed hebben op de natuurelementen, door omwoelen en lawaai. Hierdoor kan de overtreder aansprakelijk gesteld worden voor de schade die hij aan de boswegen en aan de vegetatie aanbrengt.

To handhaaf or not to handhaaf...

Daarmee is het quadverkeer op de openbare doorgangswegen voor gemotoriseerd verkeer echter nog niet geregeld, en hiervoor moet men dus inderdaad teruggrijpen naar de hierboven vermelde instrumenten. Of bestaan er nog andere wetten die van toepassing zijn op onze quads? Het Veldwetboek kan een steuntje bieden, want verbiedt uitdrukkelijk schade aan te richten aan de openbare wegen. Een andere relevante wetgeving is VLAREM: deze legt een meldingsplicht op indien men gaat ‘hobbycrossen’ buiten de openbare weg. Tot op heden gebeurt dit niet, en wordt er ook nooit naar gevraagd, maar een dergelijke meldingsplicht, ev. gekoppeld aan een systeem van machtigingen en randvoorwaarden, zou de overheid kunnen toelaten om deze sport beter in kaart te brengen en de uitwassen ervan onder controle te krijgen.

Gouverneur De Witte: “Niet alle reglementen moeten strikt gehandhaafd worden. Hun bestaan op zich kan reeds voldoende ontradend werken.”

Verder kunnen tot staan gebrachte quadders ook aangesproken worden op technische aspecten, zoals bv. onleesbaar gemaakte nummerplaten of een te hoog decibelniveau van de motor.

Uit wat voorafgaat blijkt dat er nog veel ruimte is tot verbetering van het instrumentarium dat overheden kunnen hanteren om op te treden waar zich quadproblemen stellen. Anderzijds mag ook gesteld worden dat huidige wetgevingen en politiereglementen een deel van de problematiek reeds kunnen opvangen, maar dat dit bijkomende aandacht voor het thema en ook inspanningen op het terrein vergt.

Wanneer gemeentes echter enkel in gespreide slagorde werk blijven maken van een al dan niet doelgericht en efficiënt beleid voor quads, zal men er niet in slagen de problematiek ten gronde aan te pakken. Streng optreden in Brakel leidt bijna onvermijdelijk tot meer problemen in Geraardsbergen, Zwalm en Oudenaarde, en vice versa. Er is dus echt wel nood aan een bovenlokale visie en strategie.

De afsluitende toespraak van de studiedag door gouverneur De Witte van Vlaams-Brabant was in zekere zin ook een echte *eye opener*, want ze maakte komaf met een aantal vooroordelen.



Figuur 4: Volgens het Bosdecreet (artikel 14) is in onze bossen en op de boswegen geen enkele vorm van gemotoriseerd verkeer toegelaten, behalve om technische redenen zoals onderhoud en exploitatie, of wanneer dit verkeer noodzakelijk is voor het beheer en de bewaking, voor de veiligheid van de bezoekers en in door de bosbeheerder vast te stellen bijzondere omstandigheden.

De gouverneur pleitte heel sterk voor probleemoplossend en proportioneel werken. In de eerste plaats dient men er zeker van te zijn dat er zich echt een probleem stelt, wanneer men tot actie overgaat. In heel veel regio's zal zich heel sporadisch wel eens een ongemak voordoen, maar dit rechtvaardigt niet altijd verregaande acties of reglementeringen.

Een tweede aspect van zijn betoog was de zin voor proportionaliteit: indien er een probleem is vastgesteld, dient men dit met proportionele en efficiënte middelen aan te pakken. Daarmee veroordeelde hij uitdrukkelijk niet de grootschalige actie uit Mol, waar recent enkele grootschalige en spectaculaire acties door politie en Agentschap voor Natuur en Bos werden georganiseerd. Onder meer met de inzet van een helikopter slaagde men er daar in om een aantal overtreders tot staan te brengen. Duidelijke inbreuken werden bestraft door inbeslagname van de machines en fikse boetes. Een spectaculaire en dure actie, die heel wat kritiek kreeg, maar die anderzijds wel een duidelijk ontradingseffect heeft gehad. In veel andere regio's kan de formulering van een duidelijk reglement, en het goed communiceren hierover, echter ook reeds tot de gewenste resultaten leiden (ontradingseffect), zonder dat men daarbij steeds tot dure handhavingscampagnes dient over te gaan.

Een algemeen verbod?

Hier en daar klonk op de studiedag de roep tot een algemeen verbod, maar de boventoon van het debat focuste vooral op het beperken van de schade, het vermijden van de echt waardevolle gebieden, het niet belasten van andere recreatiestromen, en het voorzien van locaties waar deze sport op een aangename manier kan beleefd worden zonder overlast te veroorzaken. De zoektocht van onze Vlaamse overheid naar geschikte terreinen voor motorcross in elke provincie heeft tot op vandaag echter nog niet veel resultaten opgeleverd. Enkel in Limburg zijn er officieel erkende terreinen, in Antwerpen bestaat op een aantal locaties een gedoogbeleid, en in de 3 andere provincies is er geen enkele officiële plek voorzien voor de gemotoriseerde geluidsporten. Ook hier blokkeert het NIMBY-syndroom (*not in my backyard*) heel wat dossiers, terwijl bepaalde braakliggende zones in industriegebieden toch duidelijke potenties bieden.

Binnen het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg bestaat er een werkgroep die zich reeds enige tijd over dit thema buigt, en voorstellen terzake wil formuleren voor onze beleidsmakers. De quadgemeenschap heeft er zelf in elk geval alle belang bij werk te maken van een gedragscode, die de ergste uitwassen aanpakt, en respect voor de omgeving en de medegebruikers van het buitengebied extra in de verf zet.