



**Tussentijds verslag aan het bestuurlijk overleg
Advies van de werkgroep "Platteland als Collectieve Ruimte"
over het thema
"Lawaaiëre recreatiesporten"**

5

1 Adviesvraag

Vanuit de werkgroep collectieve ruimte is op 30 januari 2006 op het bestuurlijk overleg het volgende thema geagendeerd:

- 10 *"Rust en Stille" worden traditioneel met het Platteland geassocieerd en steeds meer als kwaliteit gezocht: die kwaliteit wordt over grote gebiedsdelen steeds meer verstoord door straat- en luchtverkeer, terwijl bepaalde recreatievormen de jongste jaren het probleem nog verzwaren. Milieuregels voor lawaaibeheersing en pilootprojecten voor stiltegebieden zijn nog geen voldoende basis voor de ontplooiing van andere meerwaarden van het platteland zoals bijdragen tot natuurbeleving,*
- 15 *gezondheidszorg en leefbaarheid in het algemeen".*

Het Bestuurlijk Overleg stelde voor om het thema initieel en prioritair te beperken tot het formuleren van beleidsvoorstellen rond hinderbeperking van lawaaierige recreatievormen. Daarbij werd in de eerste plaats gewezen op de toenemende klachten in verband met lawaai en andere hinder gegenereerd door quads en paramotors.

20

2 Voorbereidende stappen ter ondersteuning van de opmaak van het advies

- 25 - Er werd een korte verkenning gedaan naar juridische, beleidsmatige en wetenschappelijke documenten in verband met de bredere thematiek rond stille en lawaaihinder, waarbij ook gezocht wordt naar buitenlandse informatie. Dit leidde snel tot de conclusie dat de bestaande analyses (cf. MIRA), regelgevingen (cf. Milieubeleidsplan, Ruimtelijke Ordening enz.) en hinderdefinities en normen (cf. VLAREM enz.) onvoldoende zijn om de problematiek van lawaaispoorten te vatten, laat staan te sturen.
- 30 - Er werden twee werkvergaderingen georganiseerd rond de specifieke problematiek van lawaaiproducerende vormen van sport en recreatie (27 februari en 27 maart 2006). Op deze vergaderingen werd informatie ingewonnen van extra uitgenodigden: vertegenwoordigers van het Westhoekoverleg, de Vlaamse Sportfederatie, de Federatie voor Paramotor-gebruikers, de Vlaamse Cluster van Luchtsporten vzw, het Regionaal Landschap West-Vlaamse Heuvels, AMINAL Cel Geluid, het Algemeen Boerensyndicaat. Dit kan niet beschouwd worden als
- 35 informatierondes die een representatief beeld geven over de problematiek in Vlaanderen. Toch is de werkgroep van oordeel dat de informatie over de twee bijzondere gevallen van quads en paramotors in West-Vlaanderen een voldoende basis vormen voor het formuleren van beleidsadvies dat urgente problemen elders en uitgaand van andere sport- en recreatievormen kan dekken.
- 40

3 Advies over Lawaaierige Recreatiesporten

3.1. Lawaaierige recreatievormen: algemene probleemsituering en uitgangspunten

- 45 - De problematiek overstijgt duidelijk het aspect "lawaaihinder". De problematiek is vooreerst een algemene incompatibiliteit tussen recreatievormen: enerzijds recreatie die het platteland opzoekt omwille van zijn specifieke waarden van rust, cultuur en landschap en anderzijds recreatie die het platteland opzoekt als geschikt en weinig belemmerd parcours voor specifieke gemotoriseerde verplaatsingsvormen. Het eenzijdig negatief benaderen van de problematiek moet vermeden worden.
- 50



- 5 - Men kan alle gemotoriseerde recreatievormen niet over één kam scheren. Er is een zeer groot verschil op alle vlakken, van veroorzaakte hinder tot organisatie, aanspreekbaarheid en reglementeringen.
- 10 - Beleidsmatig situeert de problematiek zich op alle beleidsniveau's, waarbij bovendien diverse hiaten in de regelgeving kunnen vastgesteld worden die een geïntegreerde en duurzame aanpak op het terrein bemoeilijken.
- 15 - Er is behoefte aan het integreren van de informatie, ervaringen en visies die reeds bestaan of momenteel ontwikkeld worden binnen talrijke maar onderscheiden gremia. Naast de specifieke sportfederaties en andere organisatievormen voor recreatiesporten zijn er initiatieven zoals Trage Wegen, BLOSO en de Vlaamse Sportfederatie
- 15 - Tijdens de discussies binnen de werkgroep viel op dat de diverse aspecten van de problematiek reeds in hoge mate geïntegreerd worden in het kader van het intergemeentelijke Westhoekoverleg. Gelijkaardige overlegondes bestaan wellicht ook elders in Vlaanderen. Deze overlegondes en hun ervaringen en acties die hier uit vloeien dienen geïnventariseerd te worden.
- 20 - Omwille van de grote verschillen in de problemen rond paramotors en deze rond quads worden beide recreatievormen verder in het advies afzonderlijk behandeld.

3.2 Het probleem van de paramotor

3.2.1 Analyse van het probleem

- 25 - De paramotors zijn in strijd met de bestaande wetgeving. Algemene regel is dat vliegen wordt toegelaten mits erkenning door het bestuur der luchtvaart. Paramotors zijn niet erkend en mogen dus niet vliegen in België. De paramotors vliegen momenteel in niet-gecontroleerde zones. Dit betekent dat de overheid een illegale praktijk gedoogd.
- 30 - De paramotors opereren hoofdzakelijk van een goed geïdentificeerde unieke organisatiestructuur met interne regels. Dit betekent dan ook dat deze sport goed "aanspreekbaar" is.
- 35 - De paramotors hebben een beperkt fysiek terreincontact, op start- en landingsplaats na.
- 35 - De enige afdwingbare regeling situeert zich in de inperking van de toegelaten zones waar en eventueel hoe hoog mag gevlogen worden, op basis van de algemene luchtvaartregels. Er bestaan hiervoor duidelijk opgestelde kaarten.
- 35 - De paramotors zorgen voor overlast. Zo schenden zij de privacy en veroorzaken lawaaioverlast.

3.2.2 Advisering

- 40 - De gemeenten van de Westhoek hebben een voorstel van no-flyzones gecombineerd met fly-routes uitgewerkt voor de regio, waarbij de grootste problemen kunnen worden ondervangen. Deze manier van aanpak kan gecommuniceerd worden naar andere regio's.
- 45 - De actieradius van deze sport is voor individuele beoefenaars veel groter dan voor andere sporten. Dit is een reden te meer om een gemeenschappelijke wetgevende strategie ontwikkeld te worden voor de federale, Vlaamse, Brusselse en Waalse overheden. In afwachting dient ten aanzien van lokale overheden het bestaande federale handhavingsbeleid nader toegelicht te worden.
- 50 - Een verdere wettelijke regeling kan worden gevonden in het KB, dat momenteel wordt onderhandeld door het Bestuur der Luchtvaart en de Federatie voor paramotors. Een dringend verruimen van dit overleg is noodzakelijk. Hier situeert zich de meest dringende taak.
- 50 - Verder kan de problematiek worden beperkt of vermeden door gedragscodes, beperken van landings- en opstijmogelijkheden, enkel de stillere types (viertakt) motoren toelaten, identificatie mogelijk maken zodat controle van overtredingen kan vastgesteld worden.



3.3 Het probleem van de quads

3.3.1 Analyse van het probleem

- 5 - In eerste benadering kunnen terreingebonden gemotoriseerde recreatievormen als quads op wettelijke wijze gebruik maken van de openbare toegankelijkheid en infrastructuur van het platteland, net zoals klassiekere recreatievormen als wandelen, fietsen en ruitrij.
- De lawaaiproductie is slechts één belangrijk onderdeel van het probleem.
- 10 - De problematiek wordt duidelijk ervaren bij de gebiedsbewoners, de andere recreanten en de instanties als gemeentes, vzw's enz. die de door hen uitgebouwde recreatie-infrastructuur op een onvoorzien wijze gebruikt en misbruikt ervaren door een niet voorziene categorie van recreanten.
- Weliswaar wordt op federaal niveau via de verkeerswetgeving bepaald welke toestellen op de verharde weg worden toegelaten (plaats op de openbare weg, rijbewijs), maar de uitdaging van het quad-rijden bestaat er in de fysieke mogelijkheid om op alle types wegen en terrein te kunnen rijden (in UK en USA horen ze bij de All Terrain Vehicles). De wetgeving schiet dus duidelijk tekort om dit probleem te kunnen regelen.
- 15 - Vervolgens zijn er specifieke problemen van onbehoorlijk gedrag: schade aan het terrein, landbouwteelten, infrastructuren; risico's op aanrijdingen met andere recreanten. In de wetenschappelijke literatuur is informatie te vinden over negatieve milieu-impacten.
- 20 - De quads opereren in vergelijking met de paramotors meer individueel of vanuit onderscheiden groepen of clubs. De aanspreekbaarheid van de quad-recreatiesport is dan ook veel moeilijker dan voor de paramotors.
- 25 - Quads hebben een groot terreincontact en een grote actieradius met een slecht voorspelbaar actiepatroon.
- De problematiek van de quads (en vergelijkbare terreingebonden voertuigen) breidt zich uit in Vlaanderen en wordt aangestuurd door vrije-markt-bewegingen en het huidige modeverschijnsel, waarvan een eventueel einde niet in zicht is.

30 3.3.2 Advisering

3.3.2.1 Coördinatie van initiatieven en bevoegdheden van gemeenten

- 35 - De gemeentes dienen bijgestaan te worden in het uitwerken van aangepaste reglementeringen. Om te beginnen dient verduidelijkt te worden tot hoever de bevoegdheid van de gemeenten gaat op vlak van het afbakenen van verbodszones, het afsluiten van wegen e.d.
- Andere gemeentes dienen uitgenodigd te worden tot participatie door melding en opvolging van de problematiek op hun grondgebied en van de door hen genomen beleids- en beheersmaatregelen. Daarvoor dient een aanspreekpunt gedefinieerd te worden, dat het initiatief neemt tot deze informatieronde.
- 40 - Interbestuurlijk overleg, in het bijzonder intergemeentelijk overleg, dringt zich op voor een gecoördineerde en succesvolle aanpak. De huidige initiatieven van bepaalde gemeentes (zoals in het Westhoekoverleg) dienen in dit licht aangemoedigd en eventueel bijgestuurd te worden.

45 3.3.2.2 Verduidelijking van het juridisch statuut van gemotoriseerde terreingebonden recreatievoertuigen

- 50 - De quads (en in de toekomst mogelijk andere types van voertuigen) hebben geen eenduidig statuut. Normaliter dient men ze te interpreteren als voertuig categorie B, maar soms worden ze onder categorie A geplaatst. In sommige gevallen worden ze erkend als landbouwvoertuig. Maatregelen als afsluiten van wegen kan in principe alleen voor een integrale categorie, en niet voor de quads alleen. Er moet dus dringend onderzocht worden op welke wijze de bestaande wetgeving kan geïnterpreteerd worden om selectief categorieën van voertuigen uit te sluiten van bepaalde gebieden of wegen.



- Omdat de verkeerswetgeving een federale bevoegdheid is, dient de Vlaamse overheid in overleg te treden met de federale, de Brusselse en de Waalse overheden om een gemeenschappelijke wetgevende strategie te ontwikkelen.

5 3.3.2.3 Ontwikkelen van aangepaste beheers- en controlemaatregelen

- 10 - De fysieke afsluiting van gebieden en van wegen kan leiden en leidt tot verplaatsing van de problematiek naar andere gebieden of naar belendende terreindelen. Bovendien kan een dergelijke afsluiting andere getolereerde recreatievormen belemmeren. Daarom is het van groot belang om versneld een kader te ontwikkelen tot beheer en bescherming van infrastructuren voor zachte recreatie.
- De controle en monitoring van onbehoorlijk recreatiegedrag door motorvoertuigen kan vergemakkelijkt worden door te werken aan de herkenbaarheid van onder meer de immatriculatie en de categorie van de voertuigen
- 15 - De aanbrenging van gangbare verkeersregelende tekens kan leiden tot visuele hinder. Er moet nagegaan worden of de Waalse “Code du circulation dans les forêts” voor deze problematiek kan nagevolgd worden (o.m. toepassing van eenvoudige in de omgeving integreerbare tekens)

20 3.3.2.4 Organiseren van positieve samenwerking

- 25 - Er is dringend behoefte aan een vorm van “permanente communicatie” tussen de overheden en de organisaties/federaties van de gemotoriseerde recreatie, voor zover ze bestaan. Wat bijv. motorcross betreft is dit thans reeds mogelijk, omdat deze sport goed georganiseerd is en reeds bepaalde gedragscodes navolgt. Voor andere vormen, zoals 4x4 voertuigen en quads is dit moeilijker, niet omdat er geen organisaties voor bestaan, maar omdat zeker het fenomeen quad in een snelle opmars is zonder dat er reeds sprake is van een centraal aanspreekbare representatieve organisatie. Naarmate de participatie aan dit type sporten toeneemt, zal zich normaliter ook een sterkere organisatie ontwikkelen.
- 30 - Men dient reeds een gesprek op gang brengen met de belangrijkste bestaande quad-clubs, waarbij de problematiek onversneden kan bediscussieerd en verduidelijkt worden.
- Ook de handel in de betrokken voertuigen (producenten, verdelers) dient benaderd te worden. Er kan gedacht worden aan mogelijkheden om bij aanschaf, registratie e.d. de direct betrokken klant te helpen wijzen op gedragsregels. Eventueel moet dit ontwikkeld worden tot een afdwingbare voorwaarde bij verhandeling van de voertuigen.
- 35 - Mogelijkheden en beperkingen voor permanente terreinen, specifieke routes of occasionele evenementen dienen onderzocht te worden.
- Er dient een forum te worden georganiseerd van organisaties die direct of indirect met de problematiek zijn betrokken. De eigen recreatiesportorganisaties dienen in overleg te treden met o.m. de Vlaamse Sportfederatie, Regionale Landschappen, Trage Wegen vzw enz.

40 3.3.2.5 Langere termijn en breder perspectief

- 45 - Tijdens de werkgroepgesprekken is ten overvloede gebleken dat de hier behandelde problematiek moet gekaderd worden in een breder opengetrokken overleg over kwaliteit van het platteland. De adviezen op korte termijn voor de onderscheiden lawaaierige sporten volstaan niet om een beleidskader te ontwikkelen op langere termijn waarin “stilte” als kwaliteitsaspect kan geïntegreerd worden met andere kwaliteitscriteria. De werkgroep vraagt dan ook aan het Bestuurlijk Overleg om een dergelijk verbreed debat op gang te trekken.



Referenties

- Parlementaire V&A: <http://www.dekamer.be/QRVA/pdf/51/51K0091.pdf>
- http://en.wikipedia.org/wiki/All-terrain_vehicle
- <http://www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/f02038.pdf>

5

4. Vragen tav het Bestuurlijk Overleg

4.1 Kan de Minister bevoegd voor Platteland een interbestuurlijk overlegforum bijeenroepen rond de toenemende problematiek van quads en de paramotors?

10

Dit forum krijgt volgende opdrachten voor de **quads**:

- het optimaliseren van de wetgeving mbt tot het statuut van deze voertuigen en hun verhouding tav de verkeersreglementeringen.
- het onderzoeken van de mogelijkheden om tot vormen van 'gezoonerde' uitsluiting van bepaalde categorieën voertuigen te komen (i.p.v. dit per weg te moeten beborden).
- het onderzoeken van mogelijkheden om via andere wetgeving (o.m. productnormering als federale bevoegdheid).
- de lawaaiproblematiek reeds bij de bron (op de markt brengen van het toestel) aan te pakken.
- het ondersteunen van de gemeenten in hun aanpak van deze problematiek door het installeren van een aanspreekpunt op Vlaams niveau en het uitwerken en verspreiden van een modelreglement.
- het aanmoedigen van georganiseerd overleg met de gebruikersverenigingen (door aansluiting bij bestaande overlegstructuren rond lawaaisporten) en de handelaars om tot komen tot gedragscodes.

15

20

25

Dit forum krijgt volgende opdrachten voor de **paramotors**:

- overleg en ruime betrokkenheid bij het in opmaak zijnde KB om deze sport te regelen (Bestuur der Luchtvaart) tussen diverse overheden, maar ook regionale landschappen, intergemeentelijke initiatieven mbt deze problematiek (Westhoekoverleg) en de betrokken federatie.
- het onderzoek van mogelijkheden om via andere wetgeving (bepalen van no-flyzones of aanduiden van fly-routes), gemeentelijk beleid mbt landings- en opstijgingsmogelijkheden, beperken van lawaaihinder bij de bron (beperkingen op type motoren).
- overleg met de federaties en handelaars om te komen tot gedragscodes.
- contacten mbt handhaving (informereren van de procureurs en politiediensten omtrent deze nieuwe problematiek).

30

35

4.2. Kan het Bestuurlijk Overleg IPO III de opdracht geven om samen met betrokken administraties en verenigingen uit het middenveld voorstellen te ontwikkelen rond het stimuleren de kwaliteiten rust en stilte op het Vlaamse Platteland?