

**WERKPLAN
REEËNBEHEER
2025 - 2026**

**Adaptive Impact Management
in de provincie Flevoland**



COLOFON

*Werkplan reeënbeheer 2025-2026,
Adaptive Impact Management in de provincie Flevoland
d.d. 26 juni 2025*

Postadres
Albert Einsteinweg 4
8218 NH Lelystad

Telefoon
0320 70 50 00

E-mail
info@fbeflevoland.nl

Internet
www.faunabeheereenheid.nl/flevoland

Redactie
L.M. Schrauwen - Faunabeheereenheid Flevoland
R. Schoon - Natuurlijk! Fauna-advies

Adviseurs
L. Boerema - Bestia et Lex
A. Fopma - Provincie Flevoland

Vormgeving en opmaak
J. Kremers - Faunabeheereenheid Flevoland

1	INLEIDING	4
2	KORTE OMSCHRIJVING VAN HET AIM-PROCES	5
2.1	Het proces van AIM in Faunabeheer	5
2.2	De stakeholders	6
3	DE PROBLEEMDEFINITIES	9
4	DOELSTELLINGEN	10
4.1	Verkeersveiligheid	10
4.2	Bosverjonging	10
4.3	Wilde flora en fauna	11
4.4	Dierenwelzijn	11
5	DE TOOLBOX	12
6	HET WERKPLAN	16
6.1	Knelpunten rijkswegen	17
6.2	Provinciale wegen	26
6.3	Gemeentelijke wegen	30
6.4	Overige maatregelen wegen	36
6.5	Bosverjonging / flora en fauna	38
6.6	Een maximum quotum voor het seizoen 2025-2026	39
6.7	Potentiële afschotgebieden	39
6.8	Resumé plan van aanpak 2025-2026	40
7	DE MONITORING	42
7.1	Inzicht in effectiviteit	42
7.2	Feedbackloop	42
7.3	Respons op onzekerheid	42
7.4	Ondersteuning van besluitvorming	42
7.5	Efficiënt gebruik van middelen	42
7.6	Verantwoording en transparantie	43
	BIJLAGEN	45
Bijlage 1.	Het relatiediagram van het ree in Flevoland	45
Bijlage 2.	Ingebrachte maatregelen naar stakeholder	46
Bijlage 3.	Ruwe begrenzing potentiële afschotgebieden	48



1 INLEIDING

Voor u ligt het eerste werkplan dat volgens het adaptive Impact management (hierna: AIM) is opgesteld. Met het 'Faunabeheerplan ree 2025-2028' (hierna FBP Ree) zijn we overgestapt naar het AIM, dit werkplan is een uitwerking ervan voor de eerste beheerperiode, 2025-2026, en kan niet afzonderlijk van het faunabeheerplan worden gelezen. Om het werkplan beter leesbaar te maken zijn stukken uit het FBP Ree overgenomen.

Het FBP Ree en dit werkplan zijn de basis voor de uitvoering en vormen tevens de onderbouwing voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit met gebruik van het geweer. Naast het nemen van mitigerende maatregel zetten we tegelijkertijd afschot van het ree in om onze doelen te bereiken.

Met het AIM-proces richten we ons namelijk niet meer op aantalsgericht beheer, maar op de problemen en de maatregelen die moeten worden ingezet om de gewenste effecten te bereiken, zoals omschreven in het rapport 'Alternatieve benaderingen populatiebeheer en draagkracht', van Groot Bruinderink, Schoon en Boerema in opdracht van BIJ12.

Het doel van AIM in het faunabeheer is om een duurzame balans te vinden tussen het behoud van dierpopulaties, het minimaliseren van conflicten met menselijke activiteiten en het bevorderen van biodiversiteit. Deze aanpak vraagt om samenwerking tussen de belanghebbenden (hierna: stakeholders) waarbij participatie, consensus en monitoring centraal staan.

Het AIM is een dynamisch aanpak gericht op de complexiteit en onzekerheden van het faunabeheer. Een groep van stakeholders heeft een stappenplan doorlopen om te komen tot een effectiever, duurzamer, inclusiever faunabeheer dat beter is afgestemd op de behoeften van zowel de natuur als de samenleving. Met de drie wildbeheereenheden (hierna: WBE) die in de provincie Flevoland actief zijn, is voorafgaand aan het AIM-proces overeengekomen dat de FBE Flevoland het jaarlijkse proces leidt en de werkplannen opstelt. In hoofdstuk 1 wordt het AIM-proces omschreven en hoe het in Flevoland is aangepakt.

In hoofdstuk 2 en 3 zijn de probleem- en doelstellingen uitgeschreven die door de stakeholders gezamenlijk zijn overeengekomen.

Vanuit hun eigen rol en visie hebben alle stakeholders, onder leiding van de FBE Flevoland en begeleidt door Natuurlijk! Fauna-Advies, aangegeven welke middelen ingezet zouden kunnen worden om de doelstellingen te kunnen behalen. Deze middelen zijn gebundeld tot een toolbox en opgenomen in hoofdstuk 4.

De finale afweging van de inzet van mitigerende maatregelen, het feitelijke werkplan, is opgenomen in hoofdstuk 5. Niet alle alternatieve maatregelen dan afschot hoeven getroffen te zijn, voordat wordt overgaan tot het gebruik van de vergunning. Dat betekent dat afschot dus niet pas als laatste redmiddel aan de orde hoeft te komen.¹

In hoofdstuk 6 is de monitoring geschetst. Monitoring helpt te bepalen of de genomen maatregelen de gewenste effecten hebben. Als de resultaten afwijken van de doelen, kan tijdig worden bijgestuurd. Dat kan met een nieuwe aanvraag Omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit voor de volgende beheerperiode.

Zie voor het relatiediagram ree bijlage 1 en voor de ingebrachte maatregelen per stakeholder bijlage 2.

¹ Zie Uitspraak UTR24/5750, 25-03-2025, de beoordeling door de rechtbank onder 24.



2 KORTE OMSCHRIJVING VAN HET AIM-PROCES

Adaptive Impact Management (AIM) is een dynamische aanpak die is gericht op de complexiteit en onzekerheden van faunabeheer. Dierpopulaties zijn letterlijk en figuurlijk voortdurend in beweging door natuurlijke processen, menselijke invloeden en klimaatverandering. Traditionele, statische beheermethoden schieten vaak tekort in het effectief reageren op deze dynamiek. AIM biedt een flexibele oplossing door maatregelen continu te evalueren en aan te passen aan veranderende omstandigheden.

De tot nu toe gebruikte modellen richtten zich ook op andere doelen dan die vanuit de wet werden aangegeven, zoals het behalen van een doelstand. Met het AIM-proces richten we ons niet meer op aantalsgericht beheer, maar op de problemen en de maatregelen die moeten worden ingezet om de gewenste effecten te bereiken.

Het doel van AIM in faunabeheer is om een duurzame balans te vinden tussen het behoud van diersoorten, het minimaliseren van conflicten met menselijke activiteiten, en het bevorderen van biodiversiteit. Deze aanpak vraagt om samenwerking tussen stakeholders waarbij participatie, consensus en monitoring centraal staan.

2.1 Het proces van AIM in Faunabeheer

1. Probleemdefinitie en doelen stellen

- Het proces begint met het definiëren van de specifieke uitdagingen in het beheer van een bepaalde diersoort.
- Doelen worden meetbaar en concreet opgesteld.

2. Monitoring en dataverzameling

- Betrouwbare gegevens over de populatiedynamiek, leefgebied, en menselijke interacties worden verzameld.
- Indicatoren, zoals populatiegrootte, incidenten en biodiversiteit, worden vastgesteld om succes te meten

3. Ontwikkeling van flexibele strategieën

- Op basis van de data worden strategieën ontwikkeld die inspelen op specifieke uitdagingen.
- Plannen blijven bewust flexibel om in te spelen op nieuwe inzichten.

4. Implementatie en participatie

- De maatregelen worden uitgevoerd met actieve betrokkenheid van belanghebbenden. Denk hierbij aan terreinbeherende organisaties die maatregelen nemen om schade te voorkomen, of wegbeheerders die verkeersveiligheidsmaatregelen implementeren.

5. Evaluatie en bijsturing

- Het succes van de genomen maatregelen wordt geëvalueerd op basis van de vastgestelde indicatoren.
- Waar nodig worden strategieën aangepast.

Door AIM toe te passen, wordt faunabeheer niet alleen effectiever, maar ook duurzamer, inclusiever en beter afgestemd op de behoeften van zowel de natuur als de samenleving.

Lerend beheren komt tot stand op basis van een verbetercyclus. Hiervoor wordt de PDCA-cyclus aanbevolen.

PDCA staat voor Plan-Do-Check-Act en valt uiteen in vier fasen:

1. **Plan:** in de Plan-fase wordt het beheerplan opgesteld;
2. **Do:** in de Do-fase wordt het in het beheerplan geformuleerde faunabeheer uitgevoerd;
3. **Check:** in de Check-fase wordt vervolgens gekeken wat het effect/de effecten is/zijn van het uitgevoerde faunabeheer;
4. **Act:** in de Act-fase wordt het faunabeheer op basis van de gegevens zo nodig opnieuw vormgegeven, waarna er een nieuwe cyclus kan worden opgestart.

Deze PDCA-cyclus staat ook bekend als de Deming-circle en is gericht op continue verbetering van het proces en de resultaten daaruit. Leidend daarbij zijn in ieder geval de doelen uit het Natuurbeheerplan Flevoland.

Het koppelen van de inzet van populatiebeheer vergt derhalve wel een continue monitoring van zowel doelstellingen als populatieontwikkeling. In de praktijk betekent dit dat in het kader van het lerend beheren op regelmatige basis moet worden gemonitord op de effecten op de na te streven doelen.

Er moet tenminste gemonitord worden op de doelen zoals genoemd in het 'Faunabeheerplan ree 2025-2028'. Genoemde monitoring is een verantwoordelijkheid van de (weg)beheerders.

2.2 De stakeholders

Stakeholders of belanghebbenden zijn binnen het AIM gedefinieerd als diegenen die invloed hebben op het probleem of beïnvloed worden dóór het probleem. Van hen wordt participatie en consensus verwacht.

Op basis daarvan heeft de FBE een aantal stakeholders uitgenodigd. In eerste instantie was de gedachte een gemeente uit te nodigen als vertegenwoordiger van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. De gemeente Almere kon i.v.m. beperkte beschikbaarheid voorsnog niet participeren. De stakeholders hebben gezamenlijk bepaald welke stakeholders nog meer bij het proces betrokken moesten worden; de gemeente Lelystad (na Almere vinden in die gemeente de meeste aanrijdingen met reeën plaats) en LTO in verband met schade aan landbouwgewassen.

De definitieve groep bestaat uit vertegenwoordigers van de terreinbeherende organisaties, de wegbeheerders, de landbouworganisaties, de dierenwelzijnorganisaties, de wildbeheereenheden (hierna WBE's) als uitvoerders van het beheer, een aantal adviseurs en de FBE Flevoland als eindverantwoordelijke.

Gaandeweg het proces bleek dat het beter was i.p.v. de VNG alle gemeentelijke wegbeheerders er bij te betrekken, met uitzondering van gemeente Urk. In deze gemeente is het aantal aanrijdingen met reeën zo beperkt dat de gemeente niet als stakeholder kon worden aangemerkt (er werden geen wettelijke belangen geschaad). Vertegenwoordigers van de vier gemeenten (Almere, Dronten, Noordoostpolder en Zeewolde) zijn op een later moment door de FBE bijgepraat en hebben deelgenomen aan het eindoverleg van dit werkplan.

Het ree en de biodiversiteit zijn eveneens benoemd als stakeholders. Aangezien zij geen stem worden ze respectievelijk vertegenwoordigd door de Dierenbescherming en Staatsbosbeheer.

Onderstaand de organisaties die als stakeholders hebben deelgenomen aan het proces:

<u>Organisatie</u>	<u>Rol</u>
Terreinbeherende organisaties:	
Staatsbosbeheer	beheerder van natuurgebieden (ook namens Natuurmonumenten en het Flevo-landschap)
Wegbeheerders:	
Rijkswaterstaat (hierna: RWS)	wegbeheerder van A-wegen in Flevoland
De provincie Flevoland	wegbeheerder van N-wegen

De gemeente Almere	wegbeheerder lokale wegen en beheerder van natuurgebieden
De gemeente Dronten	wegbeheerder lokale wegen en beheerder van natuurgebieden
De gemeente Lelystad	wegbeheerder lokale wegen en beheerder van natuurgebieden
De gemeente Noordoostpolder	wegbeheerder lokale wegen en beheerder van natuurgebieden
De gemeente Zeewolde	wegbeheerder lokale wegen en beheerder van natuurgebieden

Dierenwelzijnsorganisatie: De Dierenbescherming	strijdt tegen dierenleed en bevordert dierenwelzijn
--	---

Land- en tuinbouworganisatie: LTO Nederland	ondersteunt ondernemers in de land- en tuinbouwsector
--	---

Uitvoerders:

De Wildbeheereenheid Noordoostpolder	coördinator reeënbeheer in de Noordoostpolder
De Wildbeheereenheid Oostelijk Flevoland	coördinator reeënbeheer in oostelijk Flevoland
De Wildbeheereenheid Zuidelijk Flevoland	coördinator reeënbeheer in Zuidelijk Flevoland

Adviseurs:	
Bestia et lex	adviseur Omgevingswet en AIM
Provincie Flevoland	adviseur Omgevingswet en provinciaal beleid
Natuurlijk! Fauna-advies	adviseur grofwildbeheer, AIM en begeleider AIM-proces

Eindverantwoording: FBE Flevoland	coördineert de uitvoering van faunabeheer en verenigt belangen van stakeholders in het AIM-proces
--------------------------------------	---

De groep is zesmaal bijeengekomen en voorgezeten door de FBE Flevoland en begeleid door het bureau Natuurlijk! Fauna-advies.

Primaire en secundaire stakeholders

Voor de stakeholder namens landbouw geldt dat met name op bloembollenvelden (vraatschade) en aan fruitbomen schade (veegschade) door reeën kan worden veroorzaakt.

In de periode 2019-2024 zijn twee gevallen van belangrijke schade aan landbouwgewassen veroorzaakt door reeën door BIJ12 getaxeerd. Het ene schadegeval (2023) betreft schade aan bouwgerst en is getaxeerd op €256 en is niet uitgekeerd. Het andere schadegeval (2023) betreft schade aan bloembollen en is door BIJ12 afgewezen omdat het raster niet zou voldoen. Na beoordeling van het bezwaarschrift van de grondgebruiker heeft BIJ12 het raster wel als deugdelijk beoordeeld. De schade à €10.500 is in 2024 uitgekeerd.

Het beperkte aantal van getaxeerde schadecijfers komt volgens de stakeholder niet omdat er geen schade is, maar omdat BIJ12 alleen schade taxeert indien de grondgebruiker een tegemoetkoming in de faunaschade aanvraagt.

De door BIJ12 gestelde eisen om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in de faunaschade wordt door de stakeholder echter dermate onhaalbaar hoog en ingewikkeld geacht, dat agrariërs bij schade door reeën vaak geen tegemoetkomingsaanvraag indienen en afzien van het melden van schade veroorzaakt door reeën². Dat wil niet zeggen dat de schade er niet is. Het ontbreekt echter aan een reëel beeld. Het is daarom belangrijk dat schade, ongeacht een verzoek tot vergoeding, wordt geregistreerd. De WBE's zien hiervoor een rol weggelegd bij belangenorganisaties en bij de FBE waarin deze organisaties vertegenwoordigd zijn.

² Eigen waarnemingen jagers WBE.

Deze twee schadegevallen zijn echter niet voldoende om het wettelijk belang 'het voorkomen van belangrijke schade aan landbouwgewassen' in dit werkplan opnemen of een vergunningsaanvraag op dit onderdeel te onderbouwen. Pas als er meerdere gevallen van schade aan hetzelfde gewas gedurende vijf jaar voorafgaand aan de beheerperiode verspreid over het werkgebied van een WBE voordoen, dan is op basis van de schadehistorie afschot mogelijk. Gedurende deze beheerperiode is het wel mogelijk een incidentele omgevingsvergunning voor een specifiek schadegeval aan te vragen.

Vanwege het ontbreken van een schadehistorie wordt voor deze beheerperiode derhalve afgezien van een aanvraag in het kader van schade aan landbouwgewassen. Wel wensen de stakeholders dat gedurende het doorlopen van de planperiode van het FBP Ree daar meer inzicht in te krijgen. De agrariërs kunnen bij faunaschade een incidentele vergunning bij de FBE aanvragen, in heel Flevoland, ook als het schadeperceel in een afschotzone valt. Met de vergunningverlening wordt ook een schadehistorie opgebouwd. De stakeholder LTO wil dat de schade niet verder toeneemt.

De stakeholders hebben zichzelf in het relatiediagram, zie bijlage 1, benoemd als een primaire of als een secundaire stakeholder. LTO en de gemeentelijke wegbeheerders zijn, met uitzondering van de gemeente Lelystad, later bij het proces betrokken en aangemerkt als secundaire stakeholders. De status van secundaire stakeholder is gelijk aan die van een primaire stakeholder.

In het diagram zijn indicatoren opgenomen die niet (of indirect) beïnvloedbaar zijn ten opzichte van de populatie ree in Flevoland: het seizoen, de woningbouw, de verandering van de habitat, klimaatverandering en predatie door de wolf. Andere indicatoren zijn wel beïnvloedbaar. Dat zijn: de land-, bos- en natuurbouw, in het wild levende grote hoefdieren, de vos, het verkeer en afschot. Toerisme en de infrastructuur zijn deels beïnvloedbaar.

Het is mogelijk dat jaarlijks, maar gedurende de beheerperiode van het FBP Ree, stakeholders aan de groep zullen worden toegevoegd of verwijderd, omdat een bepaald wettelijk belang wel of niet (meer) wordt geschaad.

Het voor het ree door de stakeholder opgestelde relatiediagram is weergegeven in bijlage 1.

3 DE PROBLEEMDEFINITIES

De stakeholders hebben het AIM-proces doorlopen en in dit kader vooraf en ten behoeve van dit werkplan gezamenlijk de probleemdefinities gedefinieerd.

In het AIM-proces zijn een viertal in de wet genoemde belangen geïdentificeerd die worden geschaad door het ree, of zijn gedrag:

1. de veiligheid van weggebruikers (verkeersveiligheid valt onder het belang van de openbare veiligheid)
Art. 8.74I lid 1 onderdeel b sub 3 Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl);
2. voorkomen of bestrijden van onnodig lijden (afhandeling aangereden dieren)
Art. 8.74I lid 1 onderdeel b sub 9 Bkl;
3. de belangen van de grondgebruikers (voorkomen van belangrijke schade aan gewassen en bossen)
Art. 8.74I lid 1 onderdeel b sub 2 Bkl en art. 8.74I lid 1 onderdeel sub 7 Bkl;
4. het voorkomen van schade of overlast (waaronder het voorkomen van schade en overlast van automobi-
listen bij een aanrijding)
Art. 8.74I lid 1 onder b en onderdeel sub 7 Bkl;
5. het beschermen van wilde flora of fauna, of de instandhouding van natuurlijke habitats
Art. 8.74I lid 1 onderdeel b sub 1 Bkl.

Voor de uitwerking van de probleemdefinities wordt verwezen naar het FBP Ree waarin ze in detail staan beschreven en zijn als zodanig niet opgenomen in dit werkplan. Wel zijn de beheerdoelen uit dit FBP integraal overgenomen in onderliggend werkplan.

Tijdens het eindoverleg van de stakeholders, en na vaststelling van het FBP Ree, is besloten aan het werkplan t.a.v. het beschermen van wilde flora en fauna het volgende toe te voegen: Veel vlinders, maar ook andere insecten zijn in een fase van hun leven afhankelijk van bloeiende planten. Een belangrijke waardplant voor beschermde vlinders is de boswilg. Verjonging en groei van deze waardplant wordt sterk geremd door reeën-
vraat.



4 DOELSTELLINGEN

Van iedere probleemdefinitie heeft de groep stakeholders de doelstellingen bepaald en SMART³ gemaakt.

4.1 Verkeersveiligheid

Het over de periode (circa 4 jaar) van het 'Faunabeheerplan ree 2025-2028' verminderen van het aantal aanrijdingen met reeën tot 80% van het aantal geregistreerde aanrijdingen met reeën in 2023, zijnde 389 stuks. In casu betekent dit een verlaging van het aantal aanrijdingen tot circa 310 stuks eind 2028. Deze verlaging zal progressief getrapt verlopen.

De verlaging zal getrapt worden bereikt: 1^e jaar 5% minder (i.c. 370 stuks), 2^e jaar 10% minder (i.c. 350 stuks), het 3^e jaar 15% minder (i.c. 330 stuks) en in 2028 uiteindelijk 20% minder (i.c. 310 stuks). Dit geldt voor alle wegbeheerders in heel Flevoland tezamen.

Voor het beheerseizoen 2025-2026 is het doel het aantal aanrijdingen met reeën met 5% te verminderen tot een maximum van 370 stuks.

Toelichting op de getrapte verlaging: mocht de doelstelling eerder worden behaald dan hierboven staat beschreven, dan betekent dat niet dat de uitvoering is afgerond. Na afloop van het hieraan ten grondslag liggende faunabeheerplan zal er een evaluatie plaatsvinden en een nieuw faunabeheerplan worden opgesteld.

4.2 Bosverjonging

Voor een goed functionerend en veerkrachtig bos is het nodig dat er jaarlijks voldoende bosareaal in verjonging wordt gebracht. Staatsbosbeheer hanteert daarvoor landelijk de richtlijn dat per jaar 1% van het bosareaal door middel van groepenkap of uitkap in verjonging wordt gebracht. Voor de gebieden van Staatsbosbeheer in de provincie Flevoland geldt dat over vier jaar 4% van het totale bosareaal in verjonging moet zijn in casu 400 hectare.

Staatsbosbeheer hanteert voor een geslaagde verjonging de volgende eisen:

- De verjonging mag niet uit één soort bestaan, omdat dit leidt tot kwetsbare monocultures. Een goede verjonging bestaat uit meerdere boomsoorten die elk een substantieel van de menging uitmaken. Het grootste aandeel van één soort mag niet groter zijn dan 80%. Bij voorkeur is het aandeel van de meest dominante soort niet groter dan 60%.
- De verjonging moet in multifunctioneel bos voor minimaal 70% bestaan uit productiesoorten.
- De verjonging heeft een minimale dichtheid van 5.000 stuks/ha.

Concreet doel van Staatsbosbeheer voor 31 december 2028 is dat:

- er op 20% van de verjongingsplekken (ca. 80 ha) een natuurlijke verjonging staat met een minimale dichtheid van 5.000 stuks/ha die bestaat uit minimaal 3 verschillende boomsoorten, waarbij het aandeel van één soort niet groter mag zijn dan 80%. Naast esdoorn komen in de natuurlijke verjonging minimaal twee van de volgende boomsoorten voor: eik, beuk, haagbeuk, linde, zoete kers, boswilg en ratelpopulier.
- er op 20% van de verjongingsplekken (ca. 80 ha) waar wel aanplant heeft plaatsgevonden geen wildbescherming meer nodig is, waarbij de vraat, schil, en veegschade aan de aanplant beneden de 20% (80% van de aangeplante bomen heeft geen schade) blijft.
- de jaarlijkse plant- en wildbeschermingskosten zijn teruggebracht van € 1.400.000 naar €1.100.000 (gehanteerd prijspeil 2024)⁴.

³ SMART staat voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.

⁴ 20% reductie van de totale kosten voor planten en wildbescherming + 20% reductie kosten voor wildbescherming

- Meer natuurlijke verjonging van bomen en struiken heeft de voorkeur boven planten, omdat:
 - o dit weinig tot geen kosten met zich meebrengt;
 - o de periode waarin in het bos plantwerkzaamheden kunnen plaatsvinden steeds beperkter wordt vanwege de steeds nattere winters en de vroegere start van het groeiseizoen;
 - o natuurlijke verjongde bomen een betere wortelontwikkeling hebben dan geplante bomen, waardoor ze beter bestand zijn tegen droge periodes en beter verankerd zijn in de bodem en daarmee stabiel zijn bij storm;
 - o natuurlijke verjonging in het bos een continu proces is waarbij ook de kans op natuurlijke selectie van beter (aan klimaatverandering) aangepaste individuen wordt vergroot.

Voor het Horsterwold geldt dat de schade ook deels wordt verricht door de daar aanwezige damherten, zoals beschreven in het Faunabeheerplan Grote hoefdieren 2024-2028. Voor de periode 1 januari 2024 tot en met 30 april 2025 is de ontheffing 'Wet natuurbescherming voor het doden van damherten met geweer in de provincie Flevoland' verleend.

Flevo-landschap en Natuurmonumenten hebben anders dan Staatsbosbeheer geen productiedoelstelling en hebben daarom geen probleem met de natuurlijke bosverjonging. Mogelijk dat de provinciale doelstellingen voor bosuitbreiding invloed hebben op het voorgenomen beheer.

4.3 Wilde flora en fauna

Het belangrijkste natuurbostype (volgens de index natuur- en landschap) voor Flevoland is het haagbeuken en essenbos (N14.03).

Staatsbosbeheer heeft haar doelstelling als volgt verwoord: Op 31 december 2028 moet in 30% van de bosobjecten die als N14.03 op de kaart staan het aantal aangetroffen kwalificerende plantensoorten zijn toegenomen ten opzichte van de vorige monitoring.

Tijdens het eindoverleg van de stakeholders, en na vaststelling van het FBP Ree, is besloten tot een korte aanvulling aan het werkplan onder probleemdefinities t.a.v. het beschermen van wilde flora en fauna. Dit resulteert in een volgende doelstelling t.a.v. wilde flora en fauna: Het aandeel van de boswilg in de natuurlijke bosverjonging te verhogen als waardplan voor beschermde vlinders.

Flevo-landschap en Natuurmonumenten hebben ieder geen doelstelling verwoord.

4.4 Dierenwelzijn

Het uitgangspunt voor dierenwelzijn van de Raad voor Dierenaangelegenheden wordt aangehouden: Een dier verkeert in een staat van welzijn wanneer het in staat is zich actief aan zijn levensomstandigheden aan te passen en daarmee een toestand kan bereiken die het als positief ervaart. Dat geldt ook voor in het wild levende dieren: dieren die in hun natuurlijke omgeving leven en niet onder direct menselijk beheer staan.

De doelstelling van dierenwelzijn is het minimaliseren van ondraaglijk en uitzichtloos lijden van het ree.

Het is de jachthouder toegestaan wanneer in zijn jachtveld een ree ondraaglijk én uitzichtloos lijdt, het dier uit zijn lijden te verlossen. Ook buiten de reguliere afschotperiode.

Bij valwild is afschot toegestaan op basis van de Opdracht Wet natuurbescherming 'Opdracht afhandeling aangereden dieren' met kenmerk 3002760 aan vooraf geselecteerde personen.

Het afhandelen betreft:

- het ophalen en vervoeren van dood gereden dieren;
- het uit hun lijden verlossen van aangereden dieren;
- het nazoeken (met hond) van aangereden dieren;
- het in noodsituaties nazoeken zonder toestemming van de grondgebruiker;
- het binnen 24 uur registreren van de afhandeling door de betreffende persoon.

5 DE TOOLBOX

Alle stakeholders hebben vanuit hun eigen positie en visie aangegeven welke middelen ingezet zouden kunnen worden bij het bestrijden en voorkomen van bovengenoemd viertal problemen. Deze middelen zijn gebundeld tot een toolbox aan de hand waarvan het hiernavolgende plan van aanpak is opgemaakt.

De door de stakeholders genoemde maatregelen staan hieronder vermeld.

Maatregel	Haalbaar of effectief	Opmerking
Instellen aanlijngedod (specifiek Larserbos)	Ja	Wordt al toegepast in het Larserbos.
Handhaven aanlijngedod (specifiek Larserbos)	Ja	Wordt al toegepast in het Larserbos.
Snelheidsbeperking	Ja/Nee	RWS stelt dat snelheidsverlaging als maatregel voor een snelweg niet reëel of effectief is. Voor de provincie geldt dat zij snelheidsverlaging op de N-wegen niet wenselijk acht. De gemeente NOP staat open voor een snelheidsverlaging op al haar wegen.
Handhaven snelheid	Ja	
Plaatsing waarschuwborden	Ja	
Voorlichting publiek, al dan niet met de nadruk op gevaarlijke periodes	Ja	
Openhouden bermen A- en N-wegen	Ja/Nee	vanuit kosten & ecologische overweging hanteert RWS een maaifrequentie van 1 tot 2 x jaar maaien/afvoeren; in 2021 is de maaifrequentie landelijk uit kostenbesparing verlaagd. Vanuit een nieuwe bezuinigingsopgave wordt overwogen de maaifrequentie en het onderhoud van fauna-voorzieningen waar mogelijk zelfs verder te verlagen.
Breder maaien van bermen	Ja/Nee	Zie hierboven.
Inzaaien minder aantrekkelijk bermmengsels	Nee	De huidige mengsels zijn specifiek voor bermen ontwikkeld om een goed gesloten mat en draagkracht in de bermen te garanderen.

Geen begroeiing als scheiding tussen N-wegen	Ja/Nee	Met nieuwe projecten kan daar rekening mee worden gehouden. Bestaande begroeiing blijft bestaan.
Geen bosschages en struwelen planten op de kopse kanten van landbouwpercelen	Ja/Nee	Zie hierboven.
Plaatsen bebording en "crash-signing"	Ja/Nee	RWS stelt dat bebording ten behoeve van het voorkomen van wildaanrijdingen langs snelwegen niet reëel of effectief zijn. Derhalve wordt de bebording langs snelwegen uit gefaseerd. Crash signing kan worden toegepast op provinciale-en/of gemeentelijke wegen
Digitale snelheidsmeters langs de weg	Ja	
Plaatsing wildwaarschuwingssystemen bij onoverkomelijke wissels (feb 2025)	Ja/Nee	De gemeente Almere heeft met subsidie van de provincie een actief wildwaarschuwingssysteem geplaatst. Aanleg van dergelijke systemen vergen een grote financiële investering en bestuurlijke overeenstemming zodat het lang niet overal mogelijk is.
Rasters langs A- en N-wegen bij drukbevolkte gebieden	Ja/Nee	Zie de opmerking Openhouden berm A- en N-wegen. Rasters kunnen effectief zijn mits deze, aan beide uiteinden, aansluiten op een (goede) verbinding. Rasters over grote afstanden vergen overeenstemming met meerdere grondeigenaren en praktische uitdagingen als bereikbaarheid, de mogelijkheid voor onderhoud, veiligheid, kosten, landschappelijke inpassing & versnippering van leefgebied. Biedt derhalve geen oplossing voor korte termijn. Hoge raster zijn niet altijd toegestaan langs rijkswegen.
Afschot van reeën in achterland bij hotspot situaties	Ja	
Ultrasteren bosverjonging	Ja	Gebeurt al ten behoeve van de bosverjonging.

Toepassen individuele boombescherming	Ja	Gebeurt al ten behoeve van de bosverjonging.
Aanplant minder aantrekkelijke boomsoorten	Ja	Gebeurt al ten behoeve van de bosverjonging.
Aanbrengen geurstoffen	Nee	Is niet effectief gebleken.
Verhogen van de recreatiedruk	Nee	Is als niet gewenst beoordeeld.
Contraceptie	Nee	Bij contraceptie zijn nog te veel vragen, onzekerheden en juridische en praktische beperkingen ⁵ .
Instellen rustgebieden (leefgebieden)	Ja	
Afschot in de 500 meter zone rond bossen en 1.000 meter zone naast beide zijden A- en N-wegen	Ja	
Aanleg ecoducten	Ja/Nee	Vergt een grote financiële investering en bestuurlijke overeenstemming. Het is vooral inpasbaar bij aanleg van nieuwe wegen.

⁵ Zie bijlage 6 in het faunabeheerplan ree 2025-2028, ook voor het ree geldende punten.



6 HET WERKPLAN

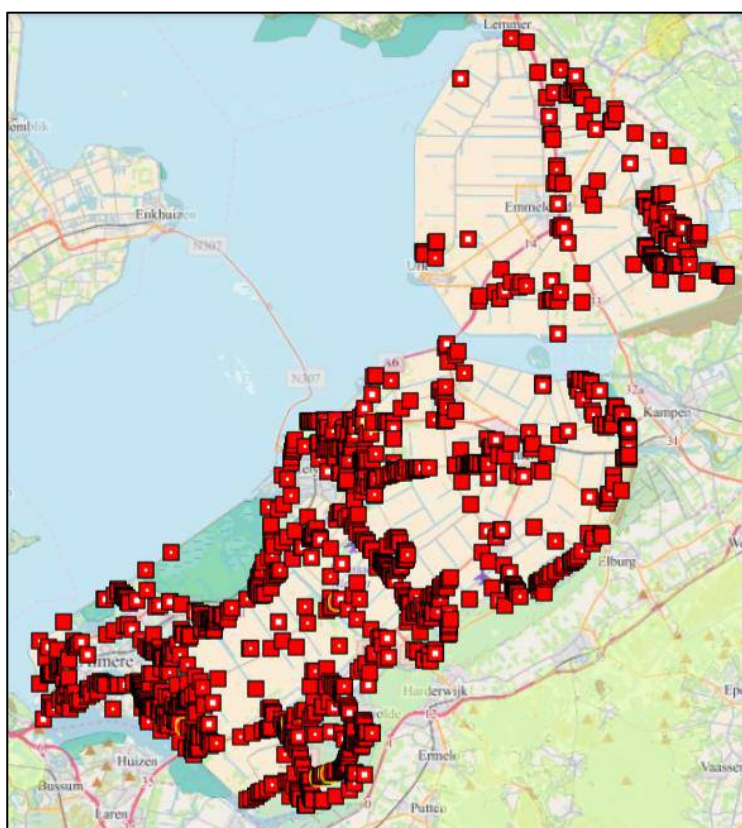
Verkeersveiligheid

Zoals benoemd in het FBP Ree vinden er diffuus over de wegen in de provincie Flevoland aanrijdingen met reeën plaats, in totaal 1.313. Toch zijn er ook duidelijke ruimtelijke patronen te zien als de aanrijdingen over de periode 2021-2023 worden beschouwd. De aantallen verschillen per jaar en per werkgebied.

Werkgebieden	2021	2022	2023
WBE Noordoostpolder	66	51	56
WBE Oostelijk Flevoland	197	208	157
WBE Zuidelijk Flevoland	230	172	176
Totaal	493	431	389

Figuur 1. Aantal aanrijdingen met reeën per jaar naar WBE-werkgebied

Met name rond de bebouwingskernen Almere, Lelystad, Zeewolde en de bos- en natuurgebieden van Flevoland zijn concentraties van aanrijdingen te zien op rijks- en provinciale wegen.



Figuur 2. Overzichtskartaanrijdingen met reeën 2021-2023 (Bron: het faunaregistratiesysteem)

Gezien de positieve relatie tussen de dichtheid aan reeën en wildaanrijdingen met deze soort vindt gedurende de periode van dit werkplan afschot plaats. Afschot van reeën ten behoeve van de verkeersveiligheid is alleen toegestaan in een zone van 1.000 meter breed langs beide zijden van de A- en N-wegen, of te wel totaal 2.000 meter, alleen daar waar geen reeën werende rasters staan.

Reeën vluchten namelijk circa 1.000 meter bij verstoring⁶. Het aldus begrensde afschotgebied staat gevisualiseerd in bijlage 3.

Om in deze beheerperiode onder beide restricties (economische en ecologische bezwaren) op te starten, is een beperkt maar evenzogoed groot aantal duidelijke knelpunten beoordeeld op het treffen van gerichte maatregelen uit de beschikbare toolbox zoals vermeld in hoofdstuk 5. In ieder jaarlijks werkplan zal worden bepaald of:

- de maatregelen hebben bijgedragen aan vermindering van het aantal aanrijdingen met reeën,
- er inmiddels geen andere maatregelen dan afschot kunnen worden getroffen.

Aan de hand van de bevindingen zal het beheer in de hiernavolgende jaren jaarlijks opnieuw worden gedefinieerd.

6.1 Knelpunten rijkswegen

In onderstaande afbeeldingen staan voor de A6 de knelpunten weergegeven: knelpunten nabij Almere (figuur 3) en knelpunten nabij Lelystad (figuur 4)⁷. Deze knelpunten worden hierna individueel behandeld.



Figuur 3. Ligging knelpunten A6 bij Almere. Van links naar rechts de knelpunten Burgerspoort, Kolthoornpoort, de kruising A6 en A27, de kruising S-105 en A6, en Ibispoort.



Figuur 4. Ligging knelpunten A6 bij Lelystad

⁶ Wyttenbach, M. et al; 2016; Mountain biking and wildlife disturbance experiments; Zurich University of Applied Sciences.

⁷ Crasborn, S; 2023; Aanbevelingsrapport ter vermindering van aanrijdingen met reeën in Flevoland; IPC Groene Ruimte.

6.1.1 Almere: Burgerspoort

Oplossingsrichting

Een betere geleiding naar de onderdoorgang **Burgerspoort** (oranje) zou hier een oplossingsrichting kunnen zijn, echter het tweezijdig kunnen aansluiten op goede verbindingen lijkt bij dit extra raster vooralsnog weinig reëel. Het areaal rond de Burgerpoort is immers ondergebracht in een 20-jaars “Design, Build, Finance & Maintain” (hierna: DBFM)-contract waardoor aanpassingen zeer moeizaam & kostbaar zijn. Daarnaast geldt dat hoge rasters een “obstakel” zijn tenzij geleiderail al aanwezig is, en zijn daarom niet toegestaan binnen 13 meter van de kant van het asfalt.

Deze mogelijke oplossing is derhalve op korte termijn niet te realiseren.

Snelheidsverlaging is op rijkswegen niet aan de orde.

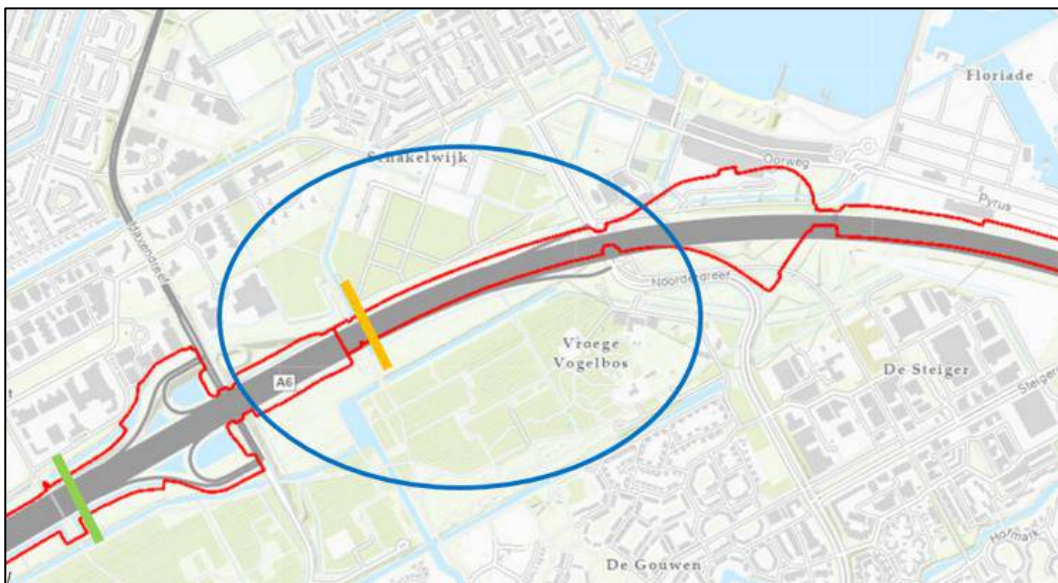
Het gebied ligt omgeven door urbaan gebied en infrastructuur.

Actie

Verdere analyse door RWS van de probleemlocatie.

Realisatie van een hoog raster op korte termijn (2025-2026) is niet mogelijk.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de A-wegen, daar waar geen reeën werende rasters staan.



Figuur 5. Ligging Burgerspoort

Monitoring 2025-2026

RWS koppelt na analyse terug over eventuele andere maatregelen die getroffen kunnen worden.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.1.2 Almere: Kolthoornpoort

Oplossingsrichting

Een beter aansluitende geleiding op de **Kolthoornpoort** (groen) zou een verbetering kunnen zijn mits deze tweezijdig kan aansluiten op bestaande verbindingen. Gezien de locatie van onderdoorgangen zou een extra raster een kansrijk scenario kunnen zijn. Nadere analyse door RWS is nodig om tot concrete maatregelen te kunnen komen.

Dit areaal is echter eveneens ondergebracht in een 20-jaars DBFM-contract waardoor aanpassing zeer moeilijk en kostbaar is.

Snelheidsverlaging is op rijkswegen niet aan de orde.

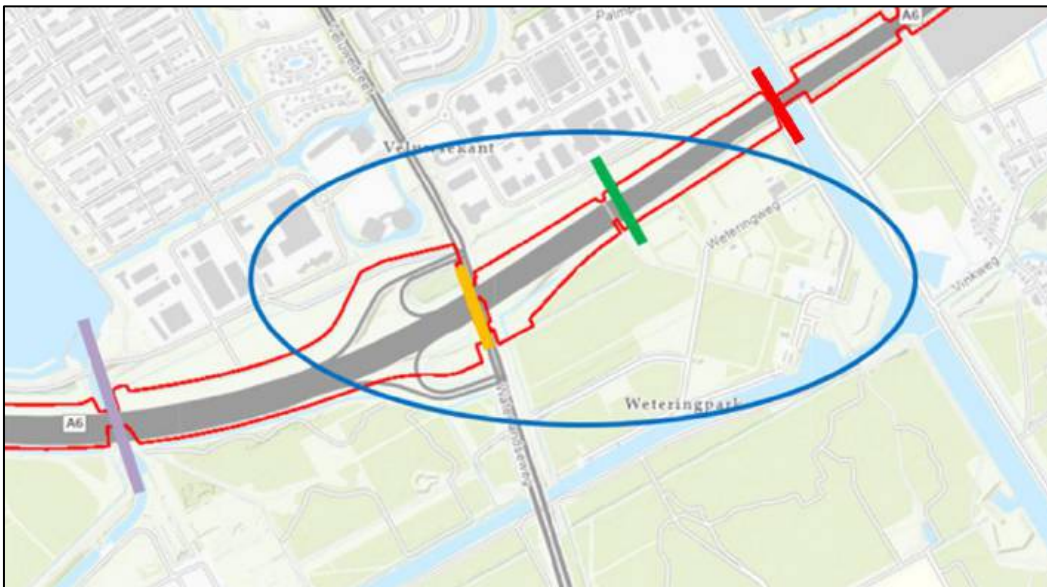
Het gebied ligt in het noorden tegen urbaan gebied en infrastructuur aan.

Actie

Verdere analyse door RWS.

Realisatie rasters op korte termijn (2025-2026) is niet mogelijk.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de A-wegen, daar waar geen reeën werende rasters staan.



Figuur 6. Ligging Kolthoornpoort

Monitoring 2025-2026

RWS koppelt na analyse terug over eventuele andere maatregelen die getroffen kunnen worden.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.1.3 Almere: Kruising A6 en A27

Oplossingsrichting

De afgelopen vier jaar is het leefgebied van het ree op deze locatie gewijzigd door uitbreiding van Almere. Dit heeft mogelijk een verhoogde invloed op het aantal aanrijdingen met reeën op de locatie **A6 kruising A27**. In de komende jaren zal het gebied echter conform de provinciale structuurvisie nog verder, snel en ingrijpend veranderen.

De Lage Vaart / Gruttotocht lijkt hier de enige redelijke landschappelijke verbinding voor het ree te zijn.

Een aanvullend raster naar en langs dit traject lijkt echter niet effectief zolang deze niet tweezijdig kan aansluiten op bestaande verbindingen.

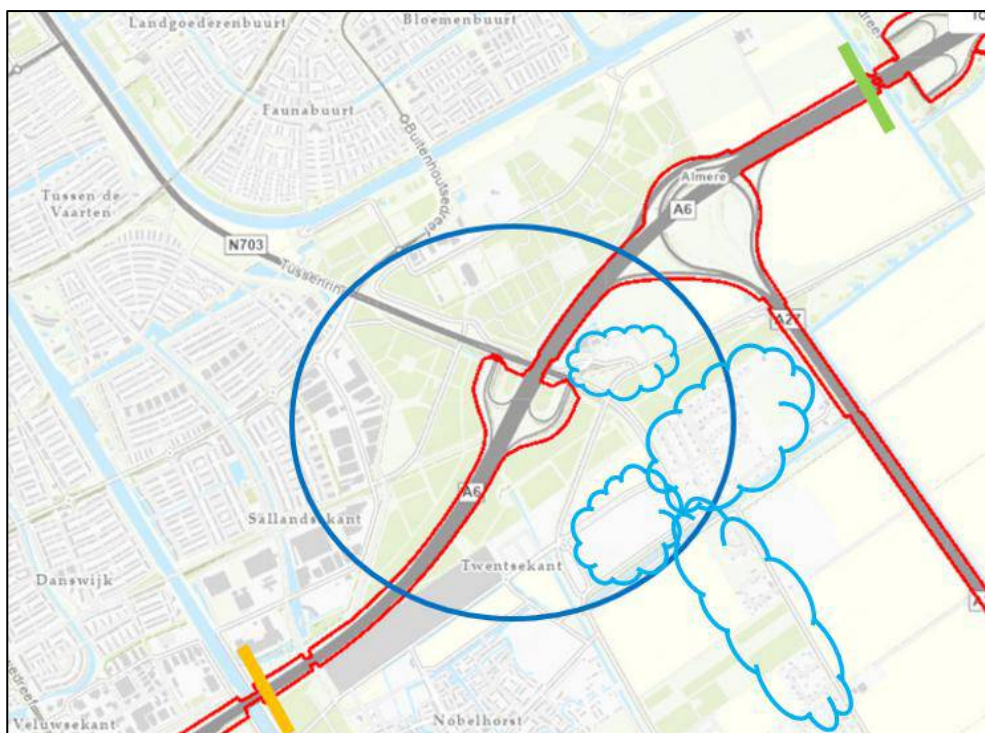
Dit areaal is eveneens ondergebracht in een 20-jars DBFM-contract waardoor aanpassing een zeer moeizaam en kostbaar traject zal zijn.

Actie

RWS houdt hier de vinger aan de pols met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling.

De gemeente Almere heeft in haar Nota Dieren 2025 gemeld dat zij bij de aanleg en verbreding van grote wegen aan de voorkant van het proces rekening zal gaan houden met maatregelen voor de veiligheid van mens en dier.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de A-wegen, daar waar geen reeën werende rasters staan.



Figuur 7. Ligging knelpunt kruising A6 en A27. In lichtblauw staat de uitbreiding van Almere weergegeven.

Monitoring 2025-2026

RWS koppelt na analyse terug over eventuele andere maatregelen die getroffen kunnen worden.

FBE houdt contact met de gemeente Almere over eventuele ontwikkelingen op het gebied van stadsuitbreiding.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.1.4 Almere: kruising S105 en A6

Oplossingsrichting

Mogelijk is voor de locatie van de **kruising S105 en A6** (oranje) een relatief simpele en effectieve verbetering denkbaar in aanpassing of onderhoud; het fietspad is relatief rustig en goed begaanbaar, de loopstrook aan de overzijde lijkt onvoldoende te zijn onderhouden of onvoldoende breed. Een aanvullend raster langs dit traject lijkt niet effectief zolang deze niet tweezijdig kan aansluiten op verbindingen.

Dit areaal is ondergebracht in een 20-jaars DBFM-contract waardoor aanpassing zeer moeizaam & kostbaar is.

Een nadere gegevensanalyse en veldbezoek door RWS moet meer inzicht geven over de haalbaarheid.

Actie

Verdere analyse door RWS en mogelijk de gemeente Almere (fietspad).

Realisatie op korte termijn (2025 – 2026) is niet mogelijk

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de A- en N-wegen, daar waar geen reeën werende rasters staan.



Figuur 8. Ligging kruising S105 en A6

Monitoring 2025-2026

RWS koppelt analyse terug over eventuele andere maatregelen die getroffen kunnen worden.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.1.5 Almere: Ibispoort

Oplossingsrichting

Opmerkelijk dat er veel aanrijdingen zijn nabij een faunaverbinding (**Ibispoort**). Mogelijk is hier een relatief simpele en effectieve verbetering denkbaar in onderhoud. De kans op een dergelijke verbetering lijkt reëel.

Aan de noordoostzijde zal op korte termijn een zonnepark komen. Deze is echter geen eigendom RWS, en is omheind met een hek of een brede watergang. In de ontwerpfase is door RWS hier aandacht gevraagd voor een goede geleiding richting de faunapassage.

Aan de oostzijde van aansluiting 8 overweegt RWS in de middenberm zonnepanelen te plaatsen (niet eerder dan 2028).

Een aanvullend raster langs dit traject lijkt niet effectief zolang deze niet tweezijdig kan aansluiten *op verbindingen*.

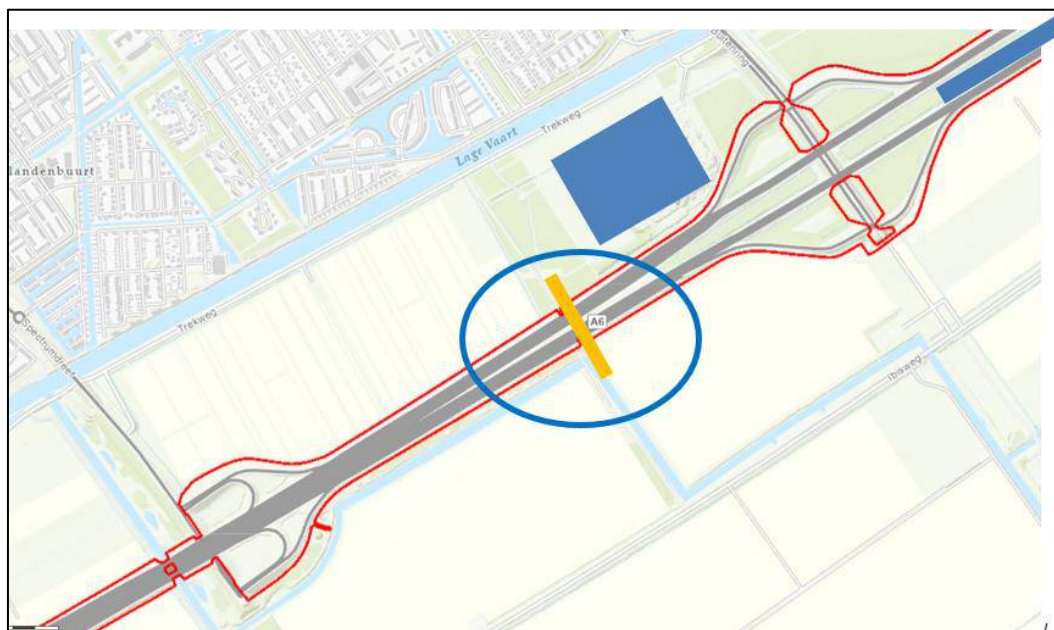
Dit is de grens van het 20-jaars DBFM-contract waardoor aanpassing zeer moeizaam realiseerbaar en kostbaar zijn.

Actie

RWS houdt de ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot het zonnepark in het oog.

Realisatie van rasters op korte termijn (2025-2026) is niet mogelijk.

Realisatie van verbetering van het onderhoud in 2025-2026. Hoe pakt dit positief uit voor het ree?



Figuur 9.. Ligging knelpunt nabij Ibispoort

Monitoring 2025-2026

RWS houdt de ruimtelijke ontwikkeling in de gaten en pleegt onderhoud.

Bijhouden uitgevoerd onderhoud nabij de faunaverbinding.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie (Geen afschot 500 meter aan weerszijden van de faunaverbinding).

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.1.6 Lelystad: A6 nabij Hollandse tocht

Oplossingsrichting

Parralel aan de A6 liggen aan beide zijden brede watergangen: de Lage Vaart en de Hollandse Tocht. Aan de noordzijde is in 2022 landbouwgrond omgevormd naar bos: dit bos is ingerasterd (oranje).

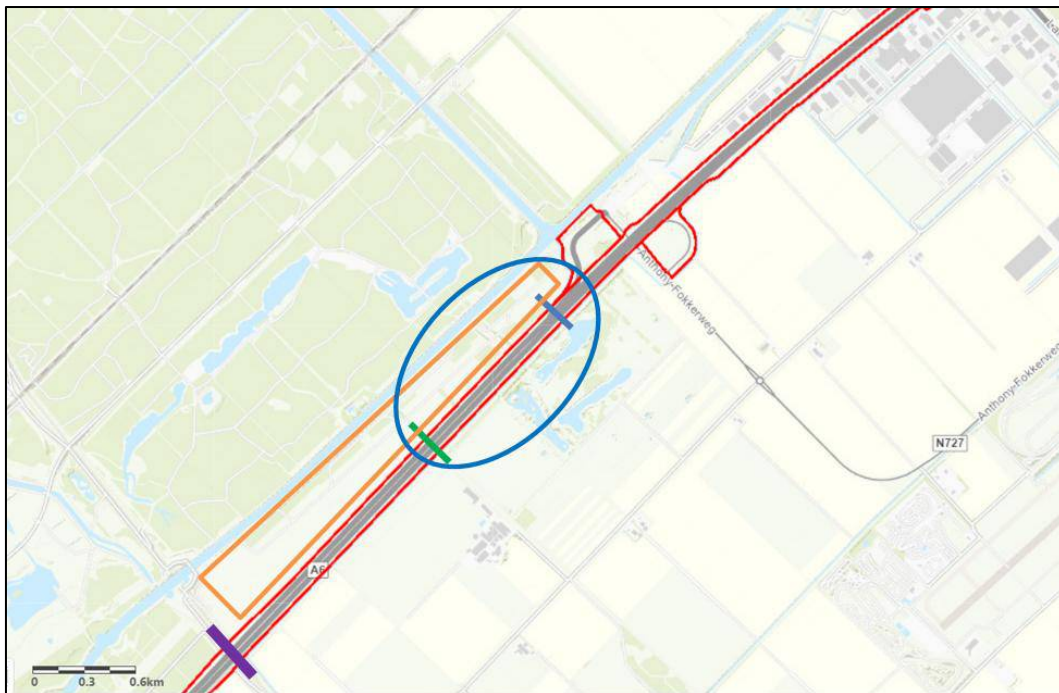
In de nabijheid zijn een natte faunaduiker (blauw), een droge faunaduiker (groen) en een ruime verbinding voor soorten in lijn met de Knardijk (paars) gelegen.

De afgelopen jaren was de verbinding voor het ree niet beschikbaar door de aanwezigheid van een hoog hek en een wildrooster. In januari 2024 is de verbinding weer beschikbaar gemaakt door verwijdering van het hek en wildrooster.

Een aanvullend raster langs dit traject lijkt niet effectief zolang deze niet tweezijdig kan aansluiten op verbindingen.

Actie

RWS houdt de situatie in het oog op ontwikkeling m.b.t. wildaanrijdingen.



Figuur 10. Ligging knelpunt A6 nabij de Hollandse tocht

Monitoring 2025-2026

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie (voor zover hier in het kader van de verkeersveiligheid toch nog afschot wordt gepleegd).

Bijhouden populatieontwikkeling.

Worden de faunapassages door het daadwerkelijk gebruikt?

6.1.7 Lelystad: een drietal bestaande faunaverbindingen op de A6

De brede bosstroken aan weerszijden van de A6 zijn in 2019 vervangen en een deel daarvan behoort tot het Natuur Netwerk Nederland (NNN). De noordelijke onderdoorgang (Mammoettocht) lijkt optimaal. Op korte termijn zal de damwand hier worden vervangen en biedt dan kans voor verbetering/verbreding van de loopstroken.

RWS overweegt de westzijde en middenberm hier in te richten met zonnepanelen (echter niet eerder dan 2028).

De Lage Vaart en Dronterweg hebben in 2009 in het kader van het MJPO een verbindingsstrook gekregen o.a. ten behoeve van het ree. Gezien de locatie van onderdoorgangen en de brede bermen lijkt de mogelijkheid van een extra raster hier reëel.

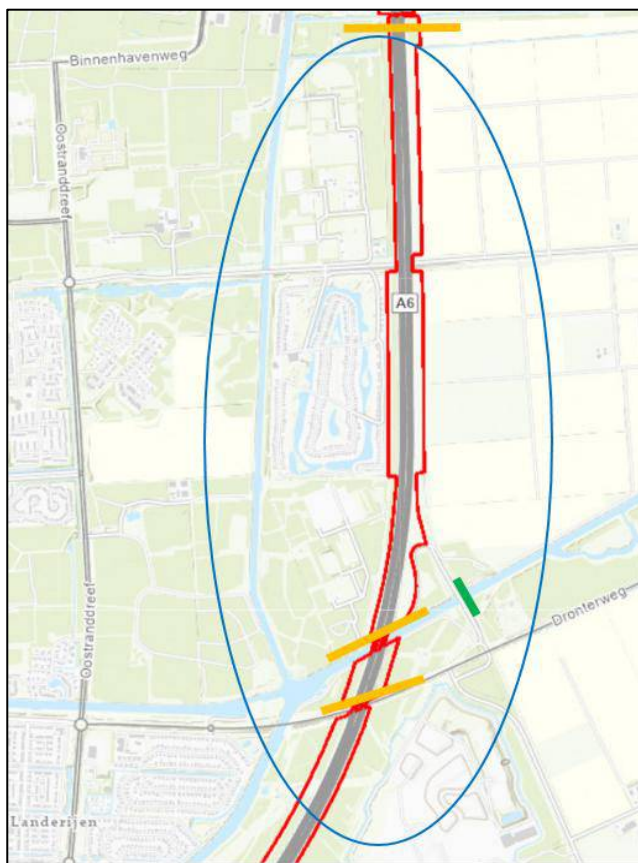
Dit dient dan wel aan te kunnen sluiten op verbindingen, eventueel ook meer noordelijk, eventueel i.c.m. toekomstig zonnepark aldaar.

Actie

Verdere analyse door RWS.

Realisatie is vanwege het DBFM-contract op korte termijn (2025-2026) niet mogelijk.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de A-wegen, daar waar geen rasters staan.



Figuur 11. Ligging knelpunt A6 nabij Lelystad

Monitoring 2025-2026

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie (Geen afschot 500 meter aan weerszijden van de faunaverbindingen).

Bijhouden populatieontwikkeling.

Bijhouden aanpassingen aan weg en bermen (loopstroken).

Bespreken noodzaak en mogelijkheden faunapassages.

6.1.8 Lelystad: Kruising N307 en A6

Hier liggen al verschillende reeënwerend raster (groen gestippeld: RWS, blauw gestippeld: derden).

Hier zou het mogelijk moeten zijn om eenzijdige inspringmogelijkheden te bieden zodat het wild niet vast komt te zitten op de wegen als ze daar onverhoopt op mochten zijn gekomen.

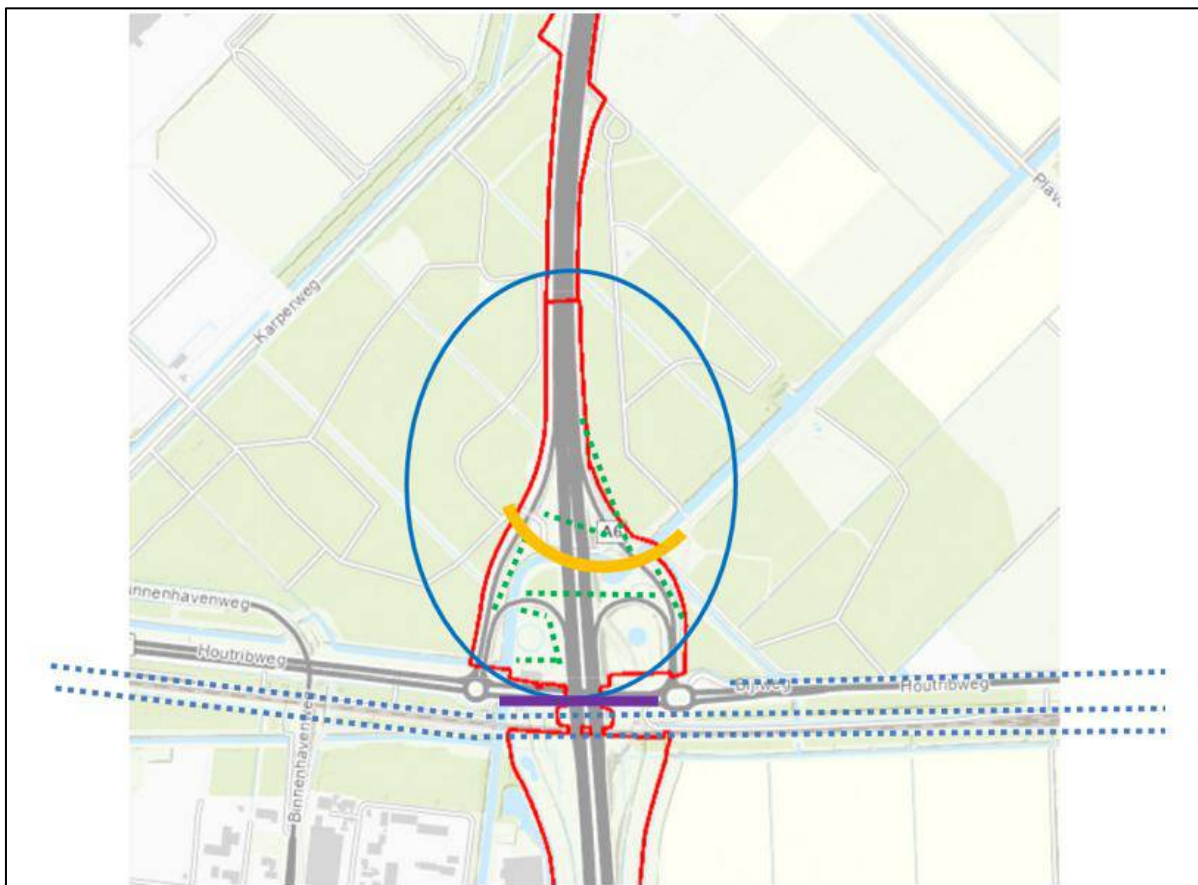
De paarse lijn geeft een onderdoorgang aan, maar deze is aangelegd voor fietsverkeer en is het is niet zeker of het functioneel is voor het ree.

Actie

RWS en de FBE kijken wat de mogelijkheden zijn; wellicht zal hier ook de eigenaar van het in blauw gestippelde raster moeten worden betrokken.

Realisatie is vanwege het DBFM-contract op korte termijn (2025-2026) niet mogelijk.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de A- en N-wegen, daar waar geen reeën werende rasters staan.



Figuur 12. Ligging knelpunt kruising N307 en A6

Monitoring 2025-2026

Terugkoppeling RWS en FBE over de mogelijkheden tot de aanleg van wildinsprongen.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2 Provinciale wegen

6.2.1 Aandachtspunten provinciaal wegbeheerder tot 2028

Voor de provinciaal wegbeheerder van Flevoland geldt dat de focus tot 2028 zal liggen op de Spiekweg, Gooiseweg, Nijkerkerweg en Drontermeerdijk.

Actie

De provincie gaat in overleg met de aanliggende TBO's en de FBE met betrekking tot rasters, de concentratie naar oversteekplaatsen en de accentuering bij de oversteekplaatsen. De Spiekweg bij het Horsterwold is tevens een aandachtslocatie vanwege de aanrijdingen met het damhert aldaar. Mogelijk valt hier in combinatie met een veilige oversteek voor fietsers het een en ander te realiseren.



Figuur 13. Twee aandachtsgebieden langs het Horsterwold, de Spiekweg (N705)

De Gooiseweg is al uitgerasterd, met dien verstande dat deze is voorzien van faunapassages waardoor reeën kunnen uittreden. Deze faunapassages kunnen omwille van andere diersoorten niet worden afgesloten. Bovendien geldt dat ten behoeve van de bosverjonging een dichtheidsverlaging van de reeënstand middels afschot zal plaatsvinden, waardoor verdere maatregelen met andere woorden niet nodig zullen zijn. Wel zal de provincie hier crash-signing gaan toepassen.



Figuur 14. Vier aandachtsgebieden Drontermeerdijk (N307)

Realisatie is wellicht op korte termijn (2025-2026) al mogelijk.

Het verwijderen van begroeiing en bomen uit de bermen langs de Gooiseweg, en het intensiveren van het maaibeheer daar wordt als niet wenselijk beschouwd.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.

Monitoring 2025-2026

Terugkoppeling provincie over de geplaatste crash signing en eventueel aanpassingen ten behoeve van een veiligere oversteek van fietsers bij de Spiekweg.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.2 De slingerweg

Oplossingsrichting

De **Slingerweg** zal door de provincie worden voorzien van crash-signing.

Actie

Provincie Flevoland

Realisatie op korte termijn (2025-2026)

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen buiten het gedeelte dat door of langs het Horsterwold ligt.

Monitoring 2025-2026

Terugkoppeling provincie over de geplaatste crash signing.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.3 Nijkerkerweg, Gooiseweg en Erkemederpadi

Oplossingsrichting

Het gebied dat wordt ingesloten wordt door de **Nijkerkerweg, de Gooiseweg en het Erkemederpadi** zal naar alle waarschijnlijkheid reeënwerend worden ingerasterd als dit gebied zal worden gebruikt als Defensie terrein.

Actie

Ministerie van Defensie

Realisatie niet op korte termijn (2025-2026).

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.

Monitoring 2025-2026

Terugkoppeling provincie over de voortgang van de eventuele bestemmingswijziging.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.4 Waterlandseweg

Het raster langs de **Waterlandseweg** en het Hollummerbos zal worden nagekeken en zo nodig worden gerepareerd / aangesloten worden.

Actie

Staatsbosbeheer / Provincie Flevoland

Realisatie: nog niet bekend

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.

Monitoring 2025-2026

Terugkoppeling Staatsbosbeheer en/of provincie over de herstelwerkzaamheden van de rasters.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.5 Drontermeerdijk

Het raster langs de **Drontermeerdijk** tussen het Overijsselsepad en het Hanzepad is door het waterschap verwijderd. De indruk bestaat daar dat het aantal aanrijdingen wellicht toe zal nemen.

Actie

Vinger aan de pols houden door de provincie / WBE Oostelijk Flevoland

Realisatie: niet van toepassing

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-weg.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.6 Dronterweg

De aanrijdingen langs de **Dronterweg** en de Lage Vaart lijken verminderd door het daar doorgevoerde afschot ten behoeve van de verjonging in de aanwezige bosvakken.

Actie

Vinger aan de pols houden door de provincie Flevoland / Staatsbosbeheer.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-weg.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.7 Vollenhoverweg

Naar alle waarschijnlijkheid wordt een gedeelte van de **Vollenhoverweg** ten gevolge van een bestemmingsverandering reeënwerend ingerasterd.

Actie

Ministerie van Justitie en Veiligheid

Realisatietermijn nog niet bekend.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-weg.

Monitoring 2025-2026

De provincie rapporteert over de ruimtelijke ontwikkeling t.b.v. het Ministerie van Justitie en Veiligheid

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.2.8 Blokzijlerweg

De WBE verzoekt om een mobiele flitspaal ten behoeve van snelheidshandhaving op de **Blokzijlerweg**.

Actie

WBE Noordoostpolder

Realisatie termijn naar alle waarschijnlijkheid op korte termijn (2025 -2026) mogelijk.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-weg.

Monitoring 2025-2026

De WBE rapporteert over de plaatsing van de flitspaal.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.3 Gemeentelijke wegen

6.3.1 Lelystad

Rietweg

In onderstaande afbeeldingen staan voor de gemeente Lelystad het knelpunt weergegeven: de Rietweg bij het Larserbos.



Figuur 15. Ligging knelpunt Rietweg bij het Larserbos

De gemeente Lelystad wil niet dat op gronden van de gemeente Lelystad afschot van reeën wordt gepleegd. Afschot op particuliere gronden binnen de gemeente is wel toegestaan.

Voorgesteld wordt om een aanlijngedod in te stellen en daarop te handhaven. Dit blijkt echter al te gelden in het Larserbos. Verantwoordelijk daarvoor is het Flevo-landschap.

Mocht dit onvoldoende soelaas bieden dan wordt bebording en een visueel middel overwogen. Tevens zal worden verzocht om handhaving van de snelheid.

Actie

De gemeente Lelystad houdt de vinger aan de pols en onderneemt zo nodig actie met betrekking tot bebording en verzoek om handhaving van de snelheid.

Realisatie is op korte termijn mogelijk.

Monitoring 2025-2026

De gemeente rapporteert over de genomen maatregelen.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden populatieontwikkeling.

Naast de knelpunten zoals genoemd in het Aanbevelingsrapport ter vermindering van aanrijdingen met reeën In Flevoland van het IPC Groene Ruimte (2023) heeft de gemeente Lelystad nog een viertal knelpunten aangegeven. Deze worden hieronder eerst qua karakteristieken besproken.

Het Noordelijke deel van de Zuigerplasdreef, van de Houtribweg tot aan de Houtribdreef

Functie:

Dit deel van de Zuigerplasdreef maakt onderdeel uit van het Hoofdwegennetwerk en is onderdeel van de ontsluiting van het stedelijk gebied, via de Houtribweg naar de A6.

Situatie:

De gemeente Lelystad is eigenaar van de weg en wegbeheerder.

De aan de weg grenzende terreinen zijn voor een groot deel in eigendom en beheer van Staatsbosbeheer, ProRail en particulieren (landbouw). Een deel van de reeën houdt zich mogelijk op in een relatief smalle strook tussen de weg en de spoordijk.

Inrichting:

De bermen bestaan uit gras met pleksgewijs een enkele bomenrij.

Beheer:

Delen van de berm worden beheerd als ruige berm (zesmaal klepelen) en delen van de berm worden beheerd als bloemrijk grasland (tweemaal maaien en afvoeren). Waar sprake is van een middenberm, ten hoogte van de Binnenhavenweg worden deze gemaaid als gras (gazon).

De Binnenhavenweg tussen de Houtribweg en Oostranddreef (industrieterrein Oostervaart)

Functie:

Dit deel van de Binnenhavenweg maakt onderdeel uit van het Hoofdwegennetwerk en is de verbindingsweg voor (vracht)verkeer van de A6 naar industrieterrein Oostervaart en maakt onderdeel uit van de ontsluiting van het stedelijk gebied, via de Houtribweg naar de A6.

Deze verbinding wordt incidenteel ook gebruikt als omleidingsroute voor de A6, bij volledige afsluiting.

Situatie:

De gemeente is eigenaar van de weg en wegbeheerder. De aan de weg grenzende terreinen zijn in eigendom en beheer van vooral de gemeente Lelystad en particulieren (bedrijven).

Reeën houden zich vooral op in aangrenzende gemeentelijke bossen, op verschillende locaties aan beide kanten van de weg.

Inrichting:

De bermen bestaan voornamelijk uit gras met bomen.

Beheer:

De bermen ten hoogte van de bosvakken worden beheerd als bloemrijk grasland (tweemaal maaien afvoeren). Waar sprake is van een middenberm worden deze meerdere keren per jaar kort gemaaid als gras (gazon). De bermen op het industrieterrein worden op een paar uitzonderingen na (tweemaal maaien en afvoeren) gemaaid als gras (gazon).

De Oostranddreef van de Binnenhavenweg tot aan de Dronterweg

Functie:

Dit deel van de Oostranddreef maakt onderdeel uit van het Hoofdwegennetwerk en is de verbindingsweg van en naar de A6 als ontsluiting van het stedelijk gebied. Deze verbinding wordt incidenteel ook gebruikt als omleidingsroute voor de A6, bij volledige afsluiting.

Situatie:

De gemeente Lelystad is eigenaar van de weg en wegbeheerder. De aan de weg grenzende terreinen zijn op een klein deel na in eigendom en beheer van de gemeente Lelystad. Reeën houden zich vooral op in aangrenzende gemeentelijke bossen, op verschillende locaties, aan beide kanten van de weg.

Inrichting:

De bermen bestaan voornamelijk uit gras met bomen.

Beheer:

De bermen worden beheerd als bloemrijk grasland (2x maaien afvoeren). Langs de rechterkant van de wegen worden meterstroken en bij kruisingen worden zichthoeken gemaaid als gras (gazon).

De wegen rond het Larserbos; de Rietweg en de Larserringweg

Functie:

Dit deel van de Rietweg en Larserringweg zijn gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied van Lelystad. Relatief veel inwoners van Dronten maken gebruik van deze weg als ontsluiting naar de A6.

Situatie:

De gemeente Lelystad is eigenaar van de weg en wegbeheerder. De aan de weg grenzende terreinen zijn niet in eigendom en beheer van de gemeente.

Inrichting:

De bermen bestaan voornamelijk uit gras.

Beheer:

De bermen zijn verpacht en worden 2 tot 3x per jaar gemaaid.

Actie

De hierboven genoemde wegen liggen in alle gevallen in een natuurlijke bosrijke omgeving, vaak aan beide zijden van de weg, met verschillende beheerders. De aanrijdingen vinden plaats over de hele lengte van genoemde wegen. Het nemen van mogelijke fysieke maatregelen is daarmee duur en naar verwachting weinig effectief.

Het aanpassen van beheermaatregelen in het bermbeheer is op basis van beleidskaders en al jarenlang uitgevoerd bestendig beheer⁸, ongewenst. De gemeente wil met (langjarig) bestendig beheer bepaalde doelen op het gebied van biodiversiteit en natuur bereiken.

Als het wild met de bestaande fysieke maatregelen niet van de weg kunnen worden gehouden kunnen maatregelen worden genomen om de weggebruikers beter te informeren over dit gevaar en de risico's:

- snelheidsbeperkingen (verlagen van de maximum snelheid),
- bebording in de vorm van waarschuwborden (tijdelijk of permanent),
- communicatie naar de weggebruiker,
- ofwel een combinatie van bovengenoemd drietal maatregelen.

In alle gevallen vraagt dit (politieke) afstemming. Bestuurders zullen op basis van voorstellen en argumenten een afweging moeten nemen.

De gemeente Lelystad houdt de vinger aan de pols met betrekking tot het aantal aanrijdingen op genoemde wegen.

Realisatie is op korte termijn (2025-2026) niet mogelijk; na 2026 waarschijnlijk wel.

⁸ Bestendig beheer betreft het onderhoud en beheer van (water-) wegen, bermen, etc. om zowel de veiligheid te garanderen als flora en fauna te beschermen. Elke actie moet op ecologisch verantwoorde manier worden uitgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met beschermde soorten en hun habitat.

Monitoring 2025-2026

De gemeente Lelystad rapporteert over de genomen maatregelen.
Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden populatieontwikkeling.

6.3.2 Almere

Ondanks het feit dat de gemeente Almere heeft aangegeven niet in eerste instantie te kunnen participeren in het AIM-overleg, is er tussen de FBE en de gemeente wel informeel overleg geweest. Daaruit is het volgende naar voren gekomen.

Er vindt op gronden van de gemeente Almere geen afschot van reeën plaats. Op particuliere gronden binnen de gemeente is afschot niet wenselijk, wel toegestaan.

Actie

De gemeente Almere experimenteert de komende periode met een tweetal wildsignaleringsystemen om aanrijdingen met wilde dieren te voorkomen of te verminderen. Genoemde systemen bevinden zich aan de Steigerdreef en op de busbaan nabij de Steigerdreef.

De gemeente Almere geeft in haar nota Dieren 2025 aan dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met maatregelen gericht op veiligheid van mens en dier.

De gemeente Almere heeft deelgenomen aan het eindoverleg met de overige stakeholders.

Monitoring 2025-2026

De gemeente Almere rapporteert over de genomen maatregelen.
Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden populatieontwikkeling.

6.3.3 Noordoostpolder

De gemeente Noordoostpolder heeft geparticipeerd in het eindoverleg, en is er informeel overleg geweest tussen de FBE en de gemeente en tussen de WBE Noordoostpolder en de gemeente. Daaruit is het volgende naar voren gekomen.

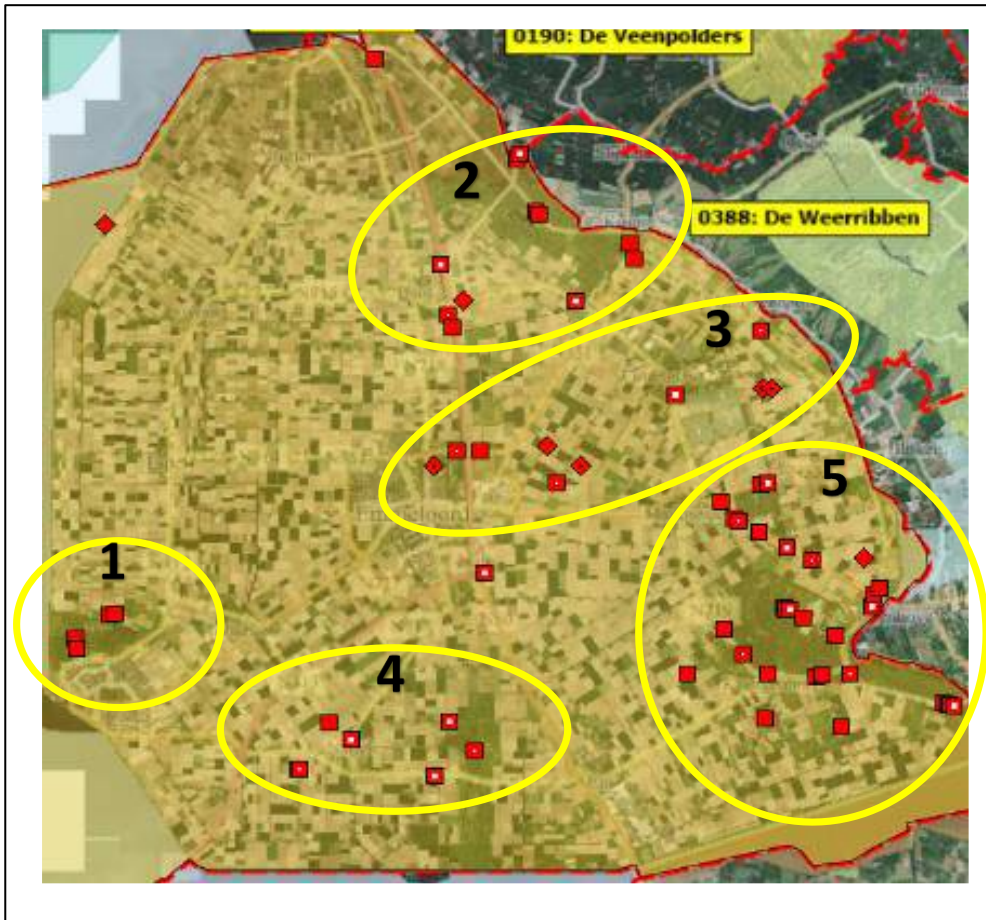
Actie

De gemeente Noordoostpolder overweegt op al haar wegen de maximumsnelheid te verlagen naar 60 km per uur.

Monitoring 2025-2026

De gemeente Noordoostpolder rapporteert over de genomen maatregel.
Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden populatieontwikkeling.

Voor de Noordoostpolder zijn daarnaast door de WBE Noordoostpolder in onderstaande figuur de volgende gebieden als knelpunt geïdentificeerd:



Figuur 16. Geïdentificeerde knelpunten in de Noordoostpolder

Urkerbos

De groep met stakeholders heeft uitgesproken de gemeente Urk niet als stakeholder aan te merken, omdat er geen belangen worden geschaad; het aantal aanrijdingen met reeën is in de gemeente laag. Deze gemeente is derhalve niet meegenomen in dit proces. De gemeente Urk kan met een volgend werkplan wel als stakeholder worden aangemerkt.

Actie

Vooralsnog geen actie.

2025-2026: Afschot is niet toegestaan omdat er geen belang wordt geschaad.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden populatieontwikkeling.

Omgeving Kuinderbos

Actie

Plaatsen waarschuwborden (provincie en/of gemeente).
Snelheidscontroles op de Kuinderweg.
Snelheidsbeperkingen binnenwegen in combinatie met 'gestuurde wild oversteekplaatsen'
2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.
Realisatie is wellicht op korte termijn (2025-2026) mogelijk.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden verrichtte maatregelen anders dan afschot
Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden afschotregistratie.
Bijhouden populatieontwikkeling.

Omgeving Luttelgeest

Rondom Luttelgeest is er sprake van een permanente aanwezigheid van veldreeën.
Het gebied bestaat landschappelijk uit kleinere bosschages en boomgaarden, maar vooral ook uit gebieden met kassen en uitgestrekte vlakten akkerbouw.

Actie

Waarschuwborden (provincie en/of gemeente).
Snelheidscontroles op de Oosterringweg, Kuinderweg en Banterweg.
Snelheidsbeperkingen op binnenwegen niet zijnde provinciale wegen.
2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.
Realisatie is wellicht op korte termijn (2025-2026) mogelijk.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden verrichtte maatregelen anders dan afschot.
Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden afschotregistratie.
Bijhouden populatieontwikkeling.

Omgeving Schokland en Nagele

Er ligt veel natuurgebied rondom Werelderfgoed Schokland. De natuurgebieden rondom de wegen zijn in beheer van Flevolandschap.

Actie

Waarschuwborden (provincie en/of gemeente)
Snelheidscontroles op de Schokkerringweg (er staat al een camera, maar alleen bij Schokland)
Snelheidsbeperkingen op de gemeentelijke wegen.
2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.

Realisatie is wellicht op korte termijn (2025-2026) mogelijk.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden verrichtte maatregelen anders dan afschot
Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.
Bijhouden afschotregistratie.
Bijhouden populatieontwikkeling.

Omgeving rond Voorsterbos

Het betreft hier de wegen door en rondom het Voorsterbos dat in beheer is bij Natuurmonumenten. Rondom het bos liggen een aantal drukke wegen waar veel forensenverkeer over gaat. Tussen de Vollenhovenweg en de Steenwijkerweg liggen een aantal percelen met fruitbomen van meer dan 100 ha. De reeën migreren vanuit de beschutting van het Voorsterbos over de vlakke landbouwgronden met boomgaarden als rustige beschutte plek in de wintermaanden. In het najaar is er veel eten te vinden op de vlakke landbouwgronden waardoor sprongen reeën zich op het vlak ophouden. Direct naast het Voorsterbos en de Vollenhovenweg zal binnenkort met werkzaamheden worden begonnen in verband met de komst van bebouwing conform het bestemmingsplan. Derhalve zal er zeer waarschijnlijk een afrastering komen over een gedeelte langs de Vollenhovenweg.

Actie

Waarschuwborden (provincie en/of gemeente)

Snelheidscontroles op de Steenwijkerweg, Vollenhovenweg en Kadoelenweg.

Mobiele flitspaal op de Steenwijkerweg.

Afrastering

Snelheidsbeperkingen op binnenwegen zoals de Voorsterweg.

2025-2026: afschot in de 1.000 meter zone langs de N-wegen.

Realisatie is wellicht op korte termijn (2025-2026) deels mogelijk. Voor de afrastering geldt dat dit niet op korte termijn mogelijk is.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden verrichtte maatregelen anders dan afschot.

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.4 Overige maatregelen wegen

6.4.1 Plaatsing silhouetten

Het FBE-bestuur stelt een budget à €10.000 ter beschikking om een bijdrage te leveren aan de bewustwording van de weggebruikers door het plaatsen van silhouetten van grote hoefdieren. Het budget is afkomstig van de vergoedingen die wegbeheerders de FBE Flevoland betalen voor het uitvoeren van de opdracht Nbw 'Afhandeling wildaanrijdingen Flevoland'. Het geld dat is vrijgekomen komt ten goede aan valwildpreventie.

Het plaatsen van silhouetten van grote hoefdieren langs wegen

Levensgrote silhouetten van reeën en damherten langs wegen kunnen weggebruikers bewust maken dat wilde dieren zomaar de weg kunnen oversteken. De silhouetten trekken de aandacht en verhogen tegelijkertijd de risicoperceptie van de bestuurder. Deze gedragsgerichte aanpak bleek in de provincie Gelderland effectief in het verminderen van het risico op wildaanrijdingen⁹. Het budget zal gebruikt worden om een nog niet nader vastgesteld aantal silhouetten van reeën en damherten aan te schaffen.

Actie

De FBE zal overleggen met de wegbeheerders die aan hebben gegeven interesse te hebben (provincie Flevoland, gemeente Almere, gemeente Dronten en gemeente Noordoostpolder) waar de silhouetten het beste tot hun recht zullen komen en in het publieke domein communiceren over het voorkomen van wildaanrijdingen.

De silhouetten kunnen niet eerder dan in de zomer van 2025 worden gefabriceerd.

⁹ 'Veluws wild steekt veiliger over met behulp van gedragsinterventies', Creatief gedragsbureau ANDC



Figuur 17. Voorbeeld silhouet van een groot hoefdier

In het Aanbevelingsrapport vermindering aanrijdingen reeën in Flevoland (2023) is een aantal wegen benoemd waar over een periode van drie jaar (2019-2020-2021) de meeste aanrijdingen met reeën hebben plaatsgevonden.

De FBE Flevoland heeft de voorkeur de silhouetten te verdelen over de polders en wegbeheerders. Daarbij wordt ook gekeken naar de wegen waar in 2023 de meeste wildaanrijdingen hebben plaatsgevonden, aangezien dat jaar het uitgangspunt is van het proces AIM ree.

Ook voor het damhert zal op een later tijdstip een AIM-proces worden doorlopen. Daarop vooruitlopend worden de kosten van de aanschaf van een silhouet damhert gereserveerd.

RWS is terughoudend met het plaatsen van afleidende objecten langs snelwegen gezien de verkeersveiligheid. De silhouetten zullen op een snelweg te weinig effect hebben, geeft hun vertegenwoordiger aan. Daarmee wordt de A6 hierbij buiten beschouwing gelaten.

Provincie Flevoland staat niet afwijzend tegenover het plaatsen van silhouetten. Er is een voorkeur ze te combineren met een waarschuwbord of een crash-signing bord waarop het aantal aanrijdingen op het desbetreffende knelpunt staat vermeld.

Het communiceren over het voorkomen van wildaanrijdingen

Door gerichte interventies te combineren met o.a. duidelijke communicatie kunnen weggebruikers bewust worden gemaakt dat in het wild levende dieren zomaar de weg kunnen oversteken. Op bepaalde momenten in het jaar vinden meer aanrijdingen met reeën plaats dan in de rest van het jaar. De FBE Flevoland zal een campagne opzetten om weggebruikers op die momenten bewust te maken. Die momenten zijn:

a. Maart/april/mei

In maart en april is er sprake van territoriale drift. De dominante bokken verjagen jonge bokken uit hun territorium. De onervaren jonge bokken steken regelmatig de weg over op zoek naar een eigen territorium, wat leidt tot aanrijdingen. Later verjaagt de reegeit haar jongvolwassen nakomelingen uit haar territorium, vlak voor de geboorte van de kalveren.

b. Juli

De paartijd van reeën vindt plaats van midden juli tot midden augustus. Volwassen reebokken jagen achter de vrouwtjes aan waardoor er voor beiden een verhoogd risico is op een aanrijding.

c. Oktober/november

In het najaar is er een grotere activiteit onder de reegeiten. De reeën gaan een wintersprong vormen; een grotere groep van mannelijke en vrouwelijke reeën en hun nakomelingen. Ze verzamelen zich op voedselrijke gebieden.

d. Overgang winter-/zomerperiode

De omzetting naar winter- of zomertijd leidt tot meer verkeer in de schemerperiodes waardoor meer dan anders reeën worden aangereden. Dat zijn de periodes dat de dieren het meest actief zijn en gaan foerageren. Het gaat hierbij om ander gedrag van de mens.

De campagne zal ingezet worden door de FBE Flevoland en begeleid worden door een communicatiebureau.

Realisatie van de plaatsing van silhouetten zal op zijn vroegst eind 2025 / begin 2026 plaats kunnen vinden.

Realisatie van de communicatie kan op korte termijn (vanaf voorjaar 2025) plaatsvinden.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden plaatsing silhouetten

Bijhouden registratie aanrijdingen met reeën.

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.5 Bosverjonging / flora en fauna

Actie

Staatsbosbeheer blijft rasters plaatsen, individuele boombescherming aanbrengen en aangepast bosplantsoen aanplanten. Echter wel onder de premisse dat dit door een gerichte aantalsverlaging van het ree in het leefgebied waar binnen de verjongingsvlakken zich bevinden, jaarlijks minder dient te worden. Deze verlaging van de stand gedurende de verjongingsfase zal met andere woorden ook voldoende zijn om de bijbehorende ken- en doelsoorten van de bosgemeenschappen tot ontwikkeling te brengen.

Er zal afschot van reeën ten behoeve van dichtheidsverlaging in de bossen plaatsvinden, inclusief een zone van 500 meter rondom. Het afschot in de gestelde 500 meter zone komt voort uit het feit dat de reeën binnen de bosgebieden daarnaast ook deels leven en foerageren op de omliggende velden. Voor de gemiddelde maximale foerageer-afstand wordt 500 meter uit de bosrand aangehouden.

Het is aan de grondgebruiker te besluiten om al dan geen gebruik te maken van deze maatregel.

Monitoring 2025-2026

Bijhouden schade verjongingsvlakken

Bijhouden ontwikkeling bosgemeenschappen

Bijhouden afschotregistratie.

Bijhouden populatieontwikkeling.

6.6 Een maximum quotum voor het seizoen 2025-2026

Het maximum afschotquotum voor seizoen 2025-2026 is gelijk aan het gerealiseerde afschot van de toewijzing (1.875 reeën), zoals het gold voor het seizoen 2023-2024. Van de toewijzing is 60% behaald. Het afschotquotum is derhalve 1.122 reeën voor de gehele provincie voor seizoen 2025-2026.

Wildbeheereenheid	afschotquotum
WBE Noordoostpolder	115
WBE Oostelijk Flevoland	539
WBE Zuidelijk Flevoland	468
Totaal	1.122

Figuur 18. Afschotquotum voor seizoen 2025-2026 per WBE

De wildbeheereenheden hebben de verantwoordelijkheid om in hun werkgebieden 100% van de toewijzing te behalen én dusdanig de toewijzing in te zetten dat de doelstellingen van dit werkplan zo goed mogelijk behaald kunnen worden. De WBE's kunnen via hun vertegenwoordigers in de grofwildcommissie de gewenste toewijzing qua wildtypering bij de FBE aanvragen.

Dit afschotquotum is een startpunt van het AIM-proces. Al naar gelang de bevindingen van de maatregelen uit het seizoen 2025-2026 kan dit quotum zo nodig jaarlijks worden aangepast. Dat betekent dat voor het seizoen 2026-2027 aan de hand van de bevindingen uit het seizoen 2025-2026 beargumenteerd zal moeten worden om (al dan niet plaatselijk) het quotum te verlagen, gelijk te houden of te verhogen. Dit alles in het licht bezien van de mogelijkheid van het treffen van andere maatregelen gedurende dat jaar. Dat moet in een werkplan worden uitgewerkt.

Afschot is toegestaan met de middelen en gedurende de perioden die in het FBP ree staan vermeld (welke overeenkomen met die van seizoen 2023-2024). Indien onderbouwd kan vanaf het tweede werkplan verruiming worden doorgevoerd.

6.7 Potentiële afschotgebieden

Afschot is toegestaan in een strook van 1.000 meter (de vluchtafstand van een ree) langs beide zijden van de A- en N-wegen, daar waar geen reeën werende rasters staan, of te wel 2.000 meter. Afschot is eveneens toegestaan in bossen waar de bosverjonging niet of slecht opkomt, en in een zone van 500 meter (de foerageerafstand van een ree) rondom de bossen. Het ene belang kan het andere niet uitsluiten. Als in het kader van verkeersveiligheid de 1.000 zone van een A- of N-weg (deels of geheel) langs of in een bos valt waar het wettelijk belang schade aan bossen (bosverjonging) niet wordt geschaad, dan is in die zone wel afschot mogelijk.

De afstanden voor de zones zijn wetenschappelijk onderbouwd en vermeld in het FBP Ree (zie ook voetnoot 6). De afstanden kunnen in de volgende werkplannen, mits onderbouwd, worden aangepast.

Dit betreft ook de stadsbossen van Almere, Biddinghuizen, Dronten, Swifterbant en Urk. Deze zijn in beheer van Staatsbosbeheer. Flevo-landschap en Natuurmonumenten hebben geen productiedoelstelling. Hun bossen vallen buiten dit werkplan.

De werkgebieden van WBE's zijn verdeeld over de jachtvelden. De zones vallen (deels of geheel) in die jachtvelden. De toewijzing van afschot aan een jachtveld betekent dat de jachthouder gerechtigd is het afschot alleen in de zones mag verwezenlijken, en niet in de rest van zijn jachtveld.

In bijlage 3 is een kaart opgenomen met een schets van de potentiële afschotgebieden. Op de website van FBE Flevoland staat per WBE-werkgebied een kaart waarin aan de hand van landschapselementen de exacte begrenzing van de afschotgebieden is weergegeven. De afstand vanaf de bossen en wegen wisselt daarom. De kaart is middels een geo viewer in- en uit te zoomen.

6.8 Resumé plan van aanpak 2025-2026

Actie	Waar	Door wie	Realisatietermijn
Analyse Burgerspoort	A6	RWS	(middel)lang
Analyse Kolthoornpoort	A6	RWS	(middel)lang
Volgen ontwikkeling situatie kruising	A6 / A27	RWS	n.v.t.
Analyse kruising	S105/A6	RWS	(middel)lang
Volgen ontwikkeling situatie Ibis-poort	A6	RWS	(middel)lang
Volgen ontwikkeling A6 nabij Hollandse tocht	A6	RWS	(middel)lang
Analyse faunaverbindingen	A6	RWS	(middel)lang
Analyse kruising N307/A6	A6	RWS	(middel)lang
Overleg met TBO's en FBE over rasters en oversteekplaatsen	N-wegen	Provincie	(wellicht) kort
Aanlijngesbod	Larserbos	Flevo-landschap	al gerealiseerd
Handhaving gesbod	Larserbos	Flevo-landschap	al gerealiseerd
Snelheidsbeperking naar 60 km / uur	Verschillende gte. wegen	Gemeenten Lelystad, Dronten en NOP	kort- en middellang
Waarschuwborden	Verschillende gte. wegen	Gemeente Lelystad en NOP	middellang
Communicatie en voorlichting	Verschillende gte. wegen	Gemeente Lelystad en FBE	kort
Volgen ontwikkeling	Gte. wegen	Gemeenten	kort
Aanleg tweetal wildwaarschuwingssystemen	Steigerdreef	Gemeente Almere	gerealiseerd begin 2025
Rekening houden met wilde dieren bij ruimtelijke ontwikkelingen	Gemeentebreed	Gemeente Almere	voortdurend
Aanbrengen wildsilhouetten	In overleg met de wegbeheerders	FBE Flevoland	kort
Voorlichting over wildaanrijdingen	Provinciebreed	FBE Flevoland	kort
Afschot reeën	1000 meter vanuit de niet reeënwerend gerasterde zijdes van A- en N-wegen	WBE's	kort
(Beperkt) uitrasteren verjongingsvlakken	Bosverjongingsgebieden	SBB	kort, gebeurt al
(Beperkt) aanbrengen ind. boombescherming	Bosverjongingsgebieden	SBB	kort, gebeurt al
(Beperkt) gebruik onaantrekkelijk bosplantsoen	Bosverjongingsgebieden	SBB	kort, gebeurt al
Afschot in bosverjongingsgebieden	Betreffende bosgebieden inclusief een bufferzone van 500	SBB / WBE's	kort

	meter rond die betreffende gebieden		
Plaatsen en/of herstellen rasters	Waterlandseweg, Gooise weg	SBB en provincie	kort
Aanbrengen crash-signing	Slingerweg, Spiekweg	Provincie	kort
Mogelijkerwijs aanbrengen (deel)raster	Nijkerkerweg, Gooiseweg en Erkemederpad	Min. Van Defensie	n.n.b.
Nakijken en verbeteren raster	Waterlandseweg	SBB en provincie	kort
Volgen ontwikkeling verkeersveiligheid	Drontermeerdijk tussen Overijsselsepad en Hanzepad	FBE en provincie	kort
Volgen ontwikkeling verkeersveiligheid	Dronterweg	FBE en SBB	kort
Mogelijkerwijs aanbrengen (deel)raster	Vollenhoverweg	Min, van Justitie en Veiligheid	n.n.b.
Plaatsen mobiele flitspaal	Steenwijkerweg/ Blokzijlweg	Provincie/gemeente	kort

7 DE MONITORING

Monitoring is een essentieel onderdeel van Adaptive Impact Management omdat het ervoor zorgt dat beslissingen en interventies voortdurend worden geëvalueerd en aangepast op basis van nieuwe inzichten en veranderende omstandigheden.

Eens per kwartaal zal de FBE Flevoland de stakeholders bijeen roepen voor een overleg over het behalen van de doelen. Daarnaast vindt binnen de grofwildcommissie overleg plaats over het realiseren van het afschot.

7.1 Inzicht in effectiviteit

Monitoring helpt te bepalen of de genomen maatregelen de gewenste effecten hebben. Als de resultaten afwijken van de doelen, kan worden bijgestuurd. De effecten die worden gevolgd zijn de invloeden van de verschillende maatregelen (al dan niet in combinatie met elkaar) op het aantal aanrijdingen, bosverjonging en de ontwikkeling van bosgemeenschappen.

De ingezette maatregelen voor 2025-2026 zijn:

- het plaatsen en/of herstellen van rasters (Waterlandse weg, Gooise weg, wellicht een deel van de Vollenhoverweg);
- crash signing (Spiekweg, Slingerweg),
- verlaging verkeerssnelheid (NOP, Lelystad),
- snelheidscontrole (Omgeving Kuinderbos, Blokzijlerweg, Oosterringweg, Banterweg, Schokkerringweg, Steenwijkerweg, Kadoelenweg, Vollenhoverweg);
- plaatsing silhouetten (locaties nog niet bekend);
- plaatsing wildwaarschuwingssystemen (Almere);
- bebording (Lelystad, zo mogelijk ook omgeving Kuinderbos, zo mogelijk omgeving Luttelgeest);
- communicatie (provincie, gemeente Lelystad en de FBE);
- Afschot binnen 1.000 meter zone langs A- en N-wegen - daar waar geen rasters staan -, 500 meter langs bossen en in de (stads-)bossen.

7.2 Feedbackloop

Het vormt de basis voor de cyclische aanpak van AIM. Door gegevens te verzamelen, te analyseren en te interpreteren, ontstaat er een feedbackloop waarmee plannen continu worden verbeterd.

7.3 Respons op onzekerheid

In complexe systemen is er vaak onzekerheid over de uitkomsten van interventies. Monitoring maakt het mogelijk om onverwachte effecten of trends snel te detecteren en te reageren.

7.4 Ondersteuning van besluitvorming

Door actuele en betrouwbare data beschikbaar te hebben, kunnen beter geïnformeerde beslissingen worden genomen.

7.5 Efficiënt gebruik van middelen

Monitoring voorkomt dat middelen worden verspild aan ineffectieve maatregelen. Dit verhoogt de efficiëntie en impact van het management.

7.6 Verantwoording en transparantie

Het biedt bewijs voor de resultaten van acties, wat belangrijk is voor verantwoording naar stakeholders en het opbouwen van vertrouwen.

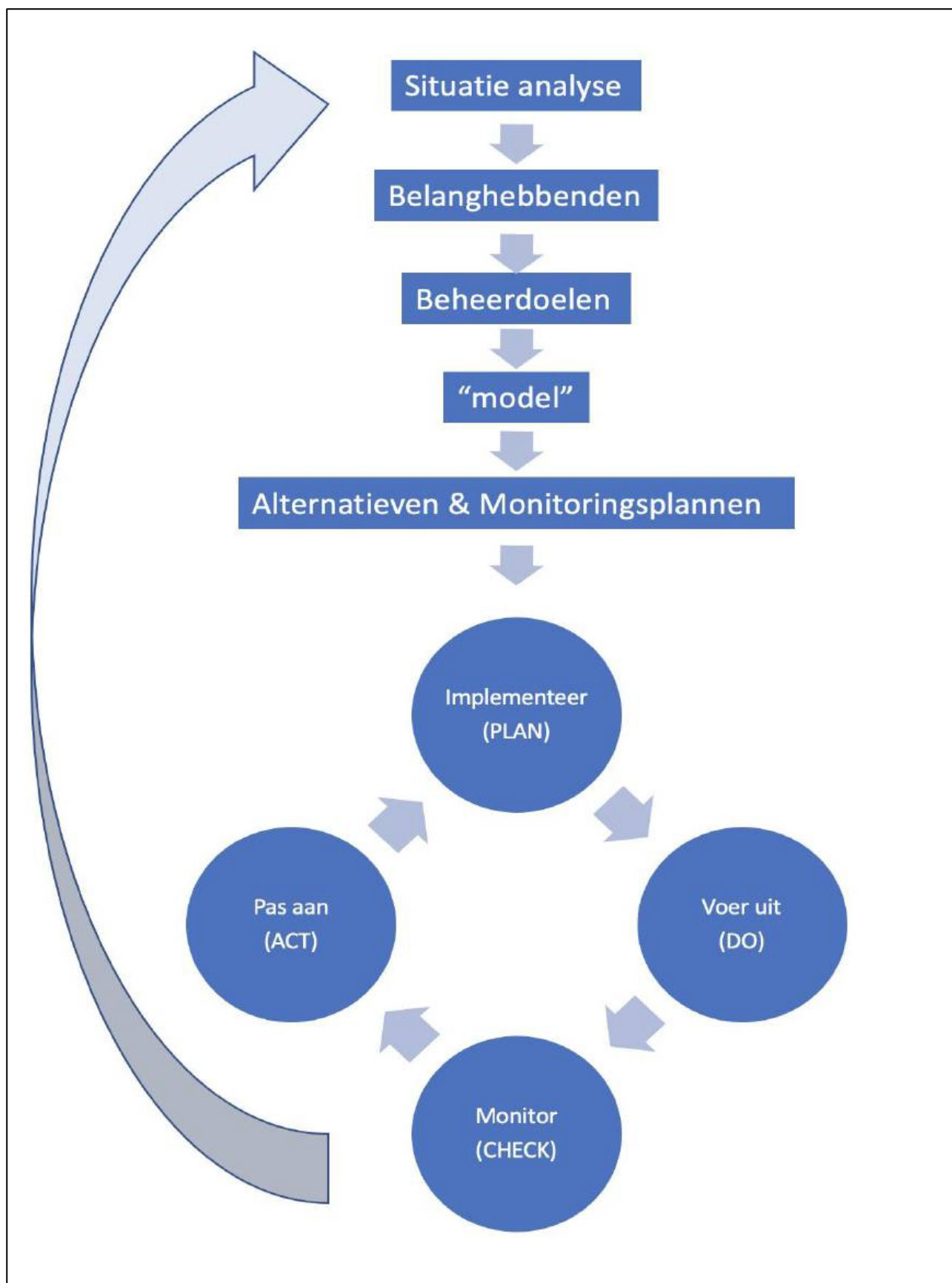
Kortom, monitoring binnen AIM zorgt voor een adaptieve, op data gebaseerde aanpak die leidt tot betere resultaten en duurzame impact.

Ten behoeve van de monitoring worden de volgende zaken conform onderstaand schema gevolgd en vastgelegd.

Monitoring van:	Door:
Getroffen mitigerende maatregelen	Allen, afschot in het faunaregistratiesysteem
Valwildregistratie	FBE, registratie in de applicatie
Bosverjonging	Staatsbosbeheer
Flora en fauna (ken- en doelsoorten)	TBO's
Voorjaarstelling ree (MNA-telling)*	WBE's onder auspiciën van de FBE Flevoland
Schade landbouwgewassen**	Landbouw
Aanwijzen schadegevoelige percelen	Landbouw

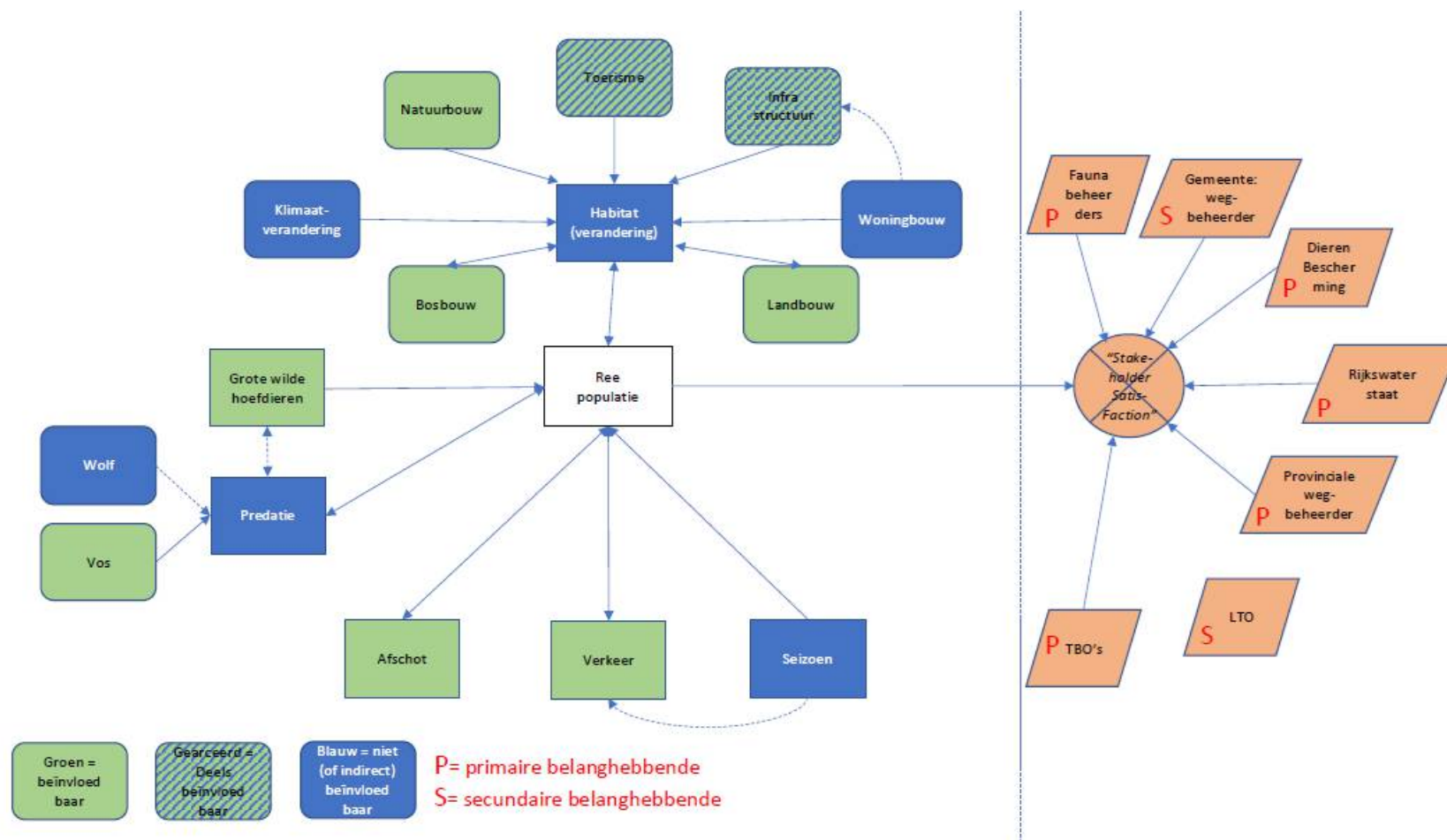
* Middels de minimum number alive telling (MNA) in het voorjaar is te bepalen of de populatie toeneemt, afneemt of stabiel blijft. Het beheer van reeën kan daarop worden aangepast.

** Desondanks de afgelopen jaren weinig landbouwschade is geregistreerd, is het wel van belang de schade gedurende de duur van, in ieder geval dit werkplan, te monitoren. Daarbij gaat het om de getaxeerde faunaschade, de taxaties die niet in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in de faunaschade en de gegevens verkregen middels aanvragen van incidentele vergunningen om schade veroorzaakt door reeën te beperken.



Figuur 19. Schematische en vereenvoudigde weergave van het AIM-proces

Bijlage 1. Het relatiediagram van het ree in Flevoland



Bijlage 2. Ingebrachte maatregelen naar stakeholder

Publieksbeïnvloeding	Inbreng
Instellen aanlijngedod	LS
Handhaven aanlijngedod	LS
Voorlichting algemeen	LS, WBE-N
Voorlichting tijdens gevaarlijke periodes	DB
Snelheid	
Handhaven snelheid	LS, WBE-N
Snelheidsbeperking tot 60 km per uur; permanent	WBE's
Snelheidsbeperking tot 60 km per uur; tijdelijk	DB, WBE OFL
Bebording	
Plaatsing waarschuwingsbebording (evt. meertalig)	LS, DB, WBE NOP
Plaatsing "crash-signing"	DB
Digitale snelheidsmeters langs de weg	DB
Actief wildwaarschuwingssysteem	DB, A
Bermbeheer	
Openhouden bermen A- en N-wegen	DB
Breder maaian van bermen	DB, WBE NOP
Geen begroeiing langs scheiding N-wegen	DB
Onaantrekkelijke bermmengsel toepassen	DB, WBE NOP
Rasters	
Rasters langs A- en N-wegen nabij stedelijke bebouwing	DB
Aanbrengen rasters en dwangwissels	WBE OFL
Insprongen in bestaand raster aanbrengen	
Rasters rond bosverjonging	SBB
Afschot	
Afschot in achterland op knelpunten	WBE OFL
Afschot/bestandsverlaging bij bosverjonging	WBE OFL, SBB
Afschot op percelen met gevoelige gewassen	WBE OFL
Uitvoeren populatiebeheer	WBE'S, SBB
Bosverjonging	
Gebruiken van onaantrekkelijke soorten	
Gebruiken individuele boombescherming	SBB
Geen struwelen en bosschages op kopse kanten landbouwpercelen	DB
Geurstoffen	SBB
Verhogen recreatiedruk	SBB
Diversen	
Verzamelen schadedata	L
Verzamelen kosten preventieve maatregelen	L
Lokaliseren risicogebieden	L

Lijst van afkortingen in de tabel van maatregelen

LS	Gemeente Lelystad
A	Gemeente Almere
DB	Dierenbescherming
WBE NOP	WBE Noordoostpolder
WBE OFL	WBE Oostelijke Flevoland
WBE ZFL	WBE Zuidelijk Flevoland
RWS	Rijkswaterstaat
PF	Provincie Flevoland
SBB	Staatsbosbeheer
L	Landbouw

De maatregelen zoals die door de stakeholders zijn ingebracht, zijn in de tabel (bijlage 2) niet gefilterd op haalbaarheid, wenselijkheid of relevantie.

Voor RWS en de provincie geldt dat zij reeds uitgewerkte plannen van aanpak hebben ingebracht. Deze zijn niet in de tabel gemeld maar integraal overgenomen in de tekst van het werkplan.

Bijlage 3. Ruwe begrenzing potentiële afschotgebieden



