



Schriftelijke Statenvragen van de Statenfractie van de ChristenUnie, ontvangen door het college van Gedeputeerde Staten op 25 juni 2025, betreffende 'Structureel vandalisme bushokjes Flevoland', en de antwoorden daarop zoals vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten op 9 september 2025 (3413829).

Inleiding

De ChristenUnie Flevoland heeft met zorg geconstateerd dat bushokjes in onze provincie wekelijks onderhevig zijn aan vandalisme. Dit leidt niet alleen tot hoge kosten, maar ook tot een onveilige en onaangename omgeving voor reizigers doordat het veiligheidsglas gebarsten op straat (in het bushokje) ligt en er enige tijd overheen gaat voordat dit vervangen wordt. Wij willen graag meer inzicht in de omvang van dit probleem en de hieraan verbonden kosten.

Vragen:

1. Omvang van de vernielingen

- a. Hoeveel bushokjes in Flevoland zijn er in de afgelopen drie jaar beschadigd of vernield?

Antwoord:

De provincie Flevoland heeft 172 halteplaatsen in beheer.
Hiervan hebben er 109 eenabri (glazen bushokje).
Daarvan hebben er 66 ook een reclameframe. (Bron: iAsset)

Alle overige bushaltes in de provincie zijn in eigendom, beheer en onderhoud bij de desbetreffende gemeenten.

Het aantal schades per jaar (bron: exploitant bushokjes, RBL Outdoor)

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	< 2025
Schades*	32	18	6	59	43	40	51

* Eén schade is één raam. Als er twee of meer ramen stuk zijn op hetzelfde moment bij hetzelfde hokje, telt dit ook als 2 of meer schades in het overzicht.

- b. Is er sprake van een stijgende of dalende trend in het aantal vernielingen?

Antwoord:

Zie tabel bij het antwoord op vraag 1a. We zien de laatste jaren een stijgende lijn.

2. Kosten

- a. Wat zijn de totale kosten geweest voor reparatie en/of vervanging van bushokjes per jaar over de afgelopen drie jaar?

Antwoord:

Het vervangen van één raampaneel kost circa € 495 exclusief BTW.

- b. Wie is verantwoordelijk voor de bekostiging van deze schade: de provincie, de gemeenten, of bijvoorbeeld de exploitant van de bushokjes?

Antwoord:

De kosten voor herstel van de schade komen voor rekening van de exploitant. Vanuit de provincie is er een overeenkomst met een exploitant. Deze exploitant draagt zorg voor de invulling van de reclamezuilen in ruil voor het schoonhouden van de hokjes en de afwikkeling van schades: het vervangen van glaspanelen valt hier ook onder.

Eigendom, beheer en onderhoud liggen in alle gevallen bij de wegbeheerders (provincie of gemeenten). De vervoerder is uitsluitend "gebruiker" van deabri's.

3. Aangifte en opsporing

- a. Wordt er standaard aangifte gedaan van vernielingen aan bushokjes?

Antwoord:

Nee, er wordt niet altijd aangifte gedaan.



- b. Hoeveel daders zijn de afgelopen jaren hiervoor geïdentificeerd of bestraft?

Antwoord:

Tussen 2020 en 2024 is er in vijf gevallen aangifte gedaan; In drie gevallen was er sprake van een verkeersongeval, waarbij de veroorzaker dus bekend was, waarvoor een schadebedrag via de verzekering en het schadefonds werd ontvangen.

Bij de twee andere gevallen was er waarschijnlijk sprake van vandalisme. In één geval heeft dit geleid tot een rechtsgang maar is de verdachte vrijgesproken vanwege gebrek aan bewijs. Van het andere geval is het niet bekend wat ermee gedaan is.

4. Preventie en maatregelen

- a. Welke maatregelen worden momenteel genomen om deze vorm van vandalisme te voorkomen?

Antwoord:

Om schade door vandalisme te voorkomen wordt er standaard veiligheidsglas gebruikt voor de raampanelen. Voor de reclamezuilen wordt soms plexiglas gebruikt. Hoewel plexiglas steviger is, is het door de verkleuring als gevolg van zonlicht minder geschikt als raampaneel.

- b. Zijn er plannen om aanvullende preventieve maatregelen te treffen, zoals steviger materiaalgebruik of buurtbetrokkenheid?

Antwoord:

Er zijn geen expliciete aanvullende preventieve maatregelen getroffen. Wel wordt er op sommige locaties - waar meerdere schades in een korte tijd plaatsvinden - ook voor de raampanelen tijdelijk plexiglas gebruikt. Omdat dit steviger is dan glas, hoopt men dat dit herhaling op schades verkleint. Na een tijdje wordt het plexiglas vervangen door glas.

- c. Welke grens qua kostenomvang hanteert de provincie om over te gaan tot een onderzoek naar het hufterproof maken van de bushokjes?

Antwoord:

Een onderzoek naar hufterproofheid in relatie tot kosten, is vooralsnog niet gepland (ook niet bij andere provincies). De huidige (beheers)overeenkomst voor de bushokjes loopt af, waarna de manier van verrekening waarschijnlijk zal veranderen. Het is nu nog geen sturingsmiddel. Vanwege sociale veiligheid zijn transparante panelen in de bushokjes wel gewenst.

- d. Wordt er samengewerkt met gemeenten, politie of andere partijen om dit probleem aan te pakken?

Antwoord:

De vervoerder en/of bushokjesbeheerder deelt eventuele geregistreerde schademeldingen met de verantwoordelijke wegbeheerder.

De politie is betrokken bij de afwikkeling van ongevallen met als gevolg schade aan de bushokjes, waardoor in die situaties de gegevens van de veroorzaker bekend en geregistreerd zijn.

5. Openbaar vervoer gebruikerservaring

In hoeverre wordt het probleem van vandalisme meegenomen in evaluaties over de kwaliteit en beleving van het openbaar vervoer in Flevoland?

Antwoord:

Vandalisme is geen onderdeel van de monitoring van het openbaar vervoer met de concessiehouder busvervoer. De vervoerder is uitsluitend "gebruiker" van de abri's.

In de jaarlijkse Klantbarometer van het OV is er wel aandacht voor de Sociale Veiligheid. Hierbij wordt gevraagd hoe veilig de reiziger zich (meestal) voelt op de halte/het station waar hij/zij is ingestapt. Hierin scoort de concessie IJssel-Vecht een 8,1; net boven het landelijke gemiddelde van 8,0.

Er vindt ook continu monitoring (door mystery guests) plaats naar verschillende aspecten (instaphalte, reisinformatie, apparatuur in de bus, personeel, reinheid/schade bus) van de kwaliteit van het openbaar vervoer. De cijfers worden gedeeld met vervoerders en concessiebeheerders.