

Vanzelfsprekend veilig onderweg via halte, hub en ov-knooppunt

Sjors de Ridder – Provincie Utrecht – sjors.de.ridder@provincie-utrecht.nl
Martijn van den Berg – Student Hogeschool Utrecht – martijnvandenbergh001@gmail.com
Daniël Pasker – Student Hogeschool Utrecht – daniel.pasker1@gmail.com

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 20 en 21 november 2025, Groningen

Samenvatting

Dit is het paper dat niet nodig was geweest als men zich kon beheersen, de grenzen van anderen respecteerde en zich meer inleefde in de ander. De realiteit is helaas anders. Sociale veiligheid en genderinclusiviteit in en rond het openbaar vervoer krijgen steeds meer aandacht. Maar hoe dat zich vertaalt in maatregelen in de openbare ruimte op en rond ov-locaties is nog onderbelicht gebleven. Fysieke maatregelen kunnen bijdragen om ongewenst gedrag tegen te gaan en een comfortabele ov-reis te bieden aan iedere reiziger.

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer laat zich lastig vangen in alleen feiten en cijfers. Sociale veiligheid bestaat voor een groot deel uit perceptie. En voor iedereen is die perceptie anders, gevormd door culturele opvattingen, opvoeding, opgroei-omgeving en ervaringen. Het openbaar vervoer in Nederland wordt stevast goed beoordeeld in de ov-klantenbarometer op sociale veiligheid. Maar er komen steeds meer geluiden dat het openbaar vervoer onveilig zou zijn en dat de geweldsincidenten ernstiger worden. Breder in de maatschappij klinken ook deze geluiden.

Het opvoeren van het aantal controles, de zichtbaarheid vergroten van BOA's en plaatsen van camera's versterken het gevoel van onveiligheid. Het gevoel wordt dan namelijk bevestigd. Juist door op een natuurlijke wijze gedrag te sturen zodat men zich prettig voelt enerzijds en dat mensen zich wenselijk gedrag anderzijds kan je ongemerkt het sociale veiligheidsgevoel versterken en daarmee ook het openbaar vervoer genderinclusiever maken.

Maar hoe doe je dat? Welke ruimtelijke ingrepen dragen bij aan het sociale veiligheidsgevoel? De eerste stap daarin is het besef dat iedereen zich prettig en comfortabel moet kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer. Prettig en comfortabel is geen luxe, maar noodzakelijk wil het openbaar vervoer aantrekkelijk zijn en blijven. Veiligheid, inclusiviteit en betrouwbaarheid zijn immers de basis van de klantwenspiramide. Dit paper presenteert knelpunten op basis van uitgebreid literatuuronderzoek, biedt handvatten voor ruimtelijke ingrepen en laat zien op welke manier sociaal onveilige en genderexclusieve ov-locaties in kaart gebracht kunnen worden.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Willen we dat iedereen met een goed gevoel met het openbaar vervoer (hierna: ov) reist, dan moet gewerkt worden aan de fysieke inrichting, de gedeelde normen en waarden en de handhaving daarvan. Uit recent onderzoek van Pointer en het Algemeen Dagblad blijkt dat ruim 91% van de vrouwen zich weleens onveilig voelt op ov-locaties zoals trein- en metrostations en tram- en bushaltes. Daarnaast ervaart 90% van de vrouwen ook onveiligheid in parken, bossen en uitgaansgelegenheden. Om die reden nemen vrouwen regelmatig een omweg of delen hun livelocatie. Een op de vijf vrouwen draagt zelfs een licht wapen ter bescherming. Deze cijfers benadrukken dat sociale onveiligheid een groot probleem is, vooral onder vrouwelijke jonge ov-gebruikers (KRO-NCRV, 2024; Ceccato et al., 2024). Verbazingwekkend is dat in de ov-klantenbarometer de veiligheid op de halte gewaardeerd wordt met een 8,1 (CROW, 2025). Er wordt geen onderscheid gemaakt in gender. Het gemiddelde cijfer ontnemt ons dus het zicht op het gevoel van veiligheid.

1.2 Maatschappelijke relevantie

Met het bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer werken overheden en vervoerders toe een openbaar vervoer systeem dat voor iedereen toegankelijk is. Het wegnemen van sociale drempels (gevoel van onveiligheid en genderexclusiviteit) horen daar ook bij. Infrastructuur wordt vaak functioneel ingericht, alleen bij de grote ov-knooppunten is meer aandacht voor vormgeving, iconische waarde en beleving.

1.3 Wetenschappelijke relevantie

In de literatuur is weinig kennis beschikbaar over hoe ov-locaties sociaal veilig ingericht kunnen worden. Het CROW kent op het onderwerp sociale veiligheid op ov-locaties geen handreikingen. Voor sociale veiligheid in de openbare ruimte heeft zij enkel globale richtlijnen onder de afkorting: ZETA. Dit staat voor Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid (CROW, 2014). Volgens Kern (2021) is de standaardgebruiker waarvoor de openbare ruimte wordt ontworpen doorgaans een blanke, gezonde, heteroseksuele, cisgender man. Daardoor worden mensen die niet binnen deze norm passen vaak niet of onvoldoende meegenomen in ontwerpkeuzes. Of zoals Caroline Criado Perez stelt in haar boek *Invisible Women* (2019):

*"When planners fail to account for gender,
public spaces becomes male space by default."*

1.4 Onderzoeksdoel

Het doel van dit paper is de aanwezige kennis over de factoren die van invloed zijn op de beleving van sociale veiligheid en genderinclusiviteit in en rond het openbaar vervoer samen te brengen. Daarbij biedt het paper handreikingen om ov-locaties niet alleen sociaal veilig maar ook genderinclusief in te richten.

Centraal in dit paper staat de vraag:

Welke factoren hebben invloed op de beleving van sociale veiligheid in en rond openbaar vervoer locaties en op welke wijze kan de fysieke inrichting van de ruimte bijdragen aan een hoger veiligheids- en genderinclusiviteitsgevoel bij reizigers?

1.5 Leeswijzer

In dit paper is veelal verwezen naar de behoeften die vrouwen hebben en zaken waar zij mee geconfronteerd worden in het gebruik van het openbaar vervoer. Dat neemt niet weg dat het vraagstuk gaat om het openbaar vervoer daadwerkelijk voor een ieder toegankelijk te laten zijn ongeacht het gender van de gebruiker.

Aan de hand van een uitgebreide literatuurstudie, interviews en analyse van ov-locaties zijn knelpunten voor sociale veilige en genderinclusieve ov-locaties geïdentificeerd. Daarvoor is inzicht gegeven in factoren die een rol spelen bij de inrichting van de openbare ruimte in relatie tot veiligheidsbeleving. Vervolgens zijn knelpunten benoemd en zijn mogelijke maatregelen benoemd. De omvang van de opgave voor de provincie Utrecht om alle ov-locaties sociaal veilig en genderinclusief te maken is uitgewerkt in de ruimtelijke analyse. Het paper sluit af met een discussie en aanbevelingen.

2. Theoretisch kader

2.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid draait om bescherming tegen gedrag van andere mensen, zoals overlast, intimidatie, diefstal of geweld. Volgens de Provincie Zuid-Holland (2022) bestaat sociale veiligheid uit twee onderdelen:

- het terugdringen van daadwerkelijke incidenten (objectieve veiligheid) en;
- het vergroten van het gevoel van veiligheid (subjectieve veiligheid).

Het verminderen van incidenten evenals het versterken van het veiligheidsgevoel wordt ook door CROW (2025) benadrukt, het verschil is:

- *Objectieve veiligheid* gaat over de echte, meetbare incidenten die plaatsvinden en gemeld worden, zoals iemand die wordt bedreigd of bestolen op een station;
- *Subjectieve veiligheid* gaat over hoe veilig mensen zich voelen, los van wat er feitelijk gebeurt. Dit gevoel kan worden beïnvloed door bijvoorbeeld de sfeer op een plek, of er personeel aanwezig is, eerdere ervaringen of wat men in de media hoort. Gevoel is erg persoonlijk (Saelens et al. 2024). Iemand kan zich onveilig voelen op een plek waar (bijna) nooit iets gebeurt.

Bij sociale veiligheid in het openbaar vervoer gaat het niet alleen om de situatie in de voertuigen en op de perrons maar ook om de omliggende openbare ruimte waarin haltes en stations zijn ingebed. Aspecten zoals verlichting, zichtlijnen, aanwezigheid van andere mensen en overzichtelijkheid kunnen bijdragen aan een gevoel van veiligheid, maar ook juist onveiligheid versterken wanneer ze onvoldoende zijn (Provincie Zuid-Holland, 2022). De beleving van sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer is uiteindelijk

een samenspel en een verantwoordelijkheid van vervoerder, wegbeheerder, handhaving en politie, weggebruikers en niet op de laatste plaats de reizigers zelf.

2.2 Genderinclusiviteit

Hoe mensen de openbare ruimte ervaren verschilt van persoon tot persoon. Gender heeft invloed op hoe mensen de ruimte gebruiken en ervaren (Franck & Paxton, 1989). Zo kunnen vrouwen en meisjes meer fysieke en sociale drempels ervaren in de openbare ruimte (Saelens et al., 2024). Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt vaak uitgegaan van de 'standaardgebruiker'. Volgens Kern (2021) is deze standaardgebruiker doorgaans een blanke, gezonde, heteroseksuele, cisgender man. Daardoor worden mensen die niet binnen deze norm passen vaak onvoldoende meegenomen in ontwerpkeuzes. Mannen en vrouwen hebben wezenlijk andere verplaatsingspatronen, motieven en daarmee ook andere voorkeuren voor vervoerwijzen, reisduur en afstand (Kail, 2011, Xin et al., 2016). Vrouwen maken gemiddeld meer verplaatsingen (en met het ov) per dag, met een lagere totale afstand en lagere totale reistijd dan mannen. Hier staat dus de ontwerppraktijk haaks op de behoefte van de reiziger.

Genderinclusiviteit is het creëren van een omgeving waarin mensen van alle genderidentiteiten zich welkom, gerespecteerd en gewaardeerd voelen (Selvyan, z.d.). Over genderinclusiviteit op ov-locaties is tot op heden relatief weinig onderzoek gedaan. Wel is er in bredere zin literatuur beschikbaar over gender en de openbare ruimte. Zo brachten Gill Valentine (1989) in *The Geography of Women's Fear* en K.A. Franck en L. Paxton (1989) in *Women and Urban Space* al eind 20e eeuw de verschillen tussen mannen en vrouwen in de gebouwde omgeving onder de aandacht. Ook in Nederland groeit de aandacht voor dit onderwerp, bijvoorbeeld in de rapportage *Ruimte voor Meiden op Zuid* van Kenniswerkcentrum Leefbare Wijken (Schram et al., 2024).

2.3 Beleving sociale veiligheid in de openbare ruimte

De beleving van sociale veiligheid in de openbare ruimte hangt af van een combinatie van factoren. De fysieke inrichting, de sociale omgeving en de manier waarop de ruimte is georganiseerd, bepalen samen hoe veilig en prettig mensen zich voelen en gedragen. Een belangrijke factor is de fysieke inrichting van de ruimte. Volgens Gehl (2010), auteur van *Cities for People*, heeft de inrichting van een stad of plein veel invloed op het gedrag en de beleving van mensen. Een goed ontworpen openbare ruimte nodigt uit tot verblijven, sociale interactie en activiteit. Dit zorgt voor levendigheid en vergroot daarmee het gevoel van veiligheid. Wanneer een plek overzichtelijk is, met voldoende zichtlijnen en zonder donkere of afgesloten hoeken, versterkt dit de sociale controle. Jane Jacobs lanceerde in 1961 het concept *Eyes on the street*, waar informeel toezicht ontstaat door juiste vormgeving en oriëntatie van woningen. Mensen voelen zich dan eerder 'gezien', wat ongewenst gedrag ontmoedigt. Overdreven zichtbare veiligheidsmaatregelen kunnen juist een gevoel van onveiligheid oproepen.

2.4 Ontwerp-richtlijnen voor sociale veiligheid in de openbare ruimte

In het theoretisch model van Jeffery (1971) en het latere model van Crowe (2000) wordt gesteld dat criminaliteit en gevoelens van onveiligheid beïnvloed worden door de fysieke

inrichting van de omgeving. De vier kernprincipes van dit Crime Prevention Through Environmental Design (hierna: CPTED)-model zijn: informeel toezicht, toegankelijkheid, ruimtelijke afbakening en onderhoud. In Nederland zijn deze doorontwikkeld in de ZETA-richtlijn: Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid. De aanwezigheid van deze vier principes in de publieke ruimte draagt bij aan het versterken van sociale veiligheid (CROW, 2014).

"Natural surveillance" (Natuurlijk toezicht) & Zichtbaarheid

Dit principe draait om **zichtbaarheid**: gebruikers van de ruimte moeten elkaar kunnen zien. Door open zichtlijnen, strategische plaatsing van objecten en het vermijden van visuele barrières, zoals gesloten reclamepanelen of dichte struiken, wordt sociale controle versterkt. Ook goede verlichting speelt een rol: witte verlichting is helderder dan geel of oranje en wordt daarom prettiger ervaren en verhoogt het gevoel van veiligheid (Van Dooren, z.d.). Binnen het ZETA-model valt dit onder het principe Zichtbaarheid, dat gericht is op transparantie, overzichtelijkheid en de mogelijkheid tot visueel toezicht.

"Access control" (Gecontroleerde toegang) & Toegankelijkheid

Toegankelijkheid binnen de ZETA-richtlijnen gaat verder dan alleen bereikbaarheid. Het draait ook om het gecontroleerd toelaten van mensen tot een ruimte. Access control richt zich op het beperken van ongewenste toegang met behulp van fysieke middelen zoals hekwerken, paaltjes of poorten. Voor ov-locaties betekent dit een overzichtelijke en uitnodigende toegang voor reizigers, maar met een inrichting die langdurig doelloos verblijf ontmoedigt. Het ZETA-principe Toegankelijkheid legt hier de nadruk op een veilige, logische en doelgerichte bereikbaarheid.

"Territorial reinforcement" (Ruimtelijke afbakening)

Dit principe draait om het versterken van eigenaarschap via inrichting en herkenbare grenzen, zoals verlichting, hoogteverschillen, markeringen, straatmeubilair en symbolen. Dit stimuleert betrokkenheid en sociale controle. Binnen ZETA sluit dit aan bij **Eenduidigheid**: een ruimte moet duidelijk, herkenbaar en logisch zijn ingericht. Ook oriëntatie speelt hierin een rol; bewegwijzering, pijlen en kaarten helpen gebruikers zich veilig te verplaatsen en overzicht te houden. Volgens Gehl (2010) nodigen zulke ruimtes uit tot gebruik en sociale interactie, wat bijdraagt aan een levendige en veilige omgeving. Voor ov-locaties betekent dit een herkenbare en overzichtelijke halte, goed geïntegreerd in de buurt en voorzien van heldere oriëntatiemogelijkheden.

"Maintenance" (onderhoud) & Aantrekkelijkheid

Een goed onderhouden ruimte straalt zorg en toezicht uit. Dit principe sluit aan bij de Broken Windows-theorie van Wilson & Kelling (1982), die stelt dat achterstallig onderhoud van straatmeubilair het gevoel van verwaarlozing versterkt, wat kan leiden tot overlast en onveiligheid. In ZETA wordt dit vertaald naar het principe **Aantrekkelijkheid**: een schone, goed ingerichte en uitnodigende ruimte draagt bij aan gewenst gedrag en versterkt de sociale veiligheid. Voor ov-locaties gaat om regelmatig schoonmaken van de ov-locatie en snel herstellen van schades.

2.5 Bouwstenen van inclusieve publieke ruimte

Saelens et al., (2024) ontwikkelde een raamwerk met bouwstenen die essentieel zijn om voor tienermeisjes een toegankelijke en inclusieve openbare ruimte te realiseren, zie

tabel 1. Vertrekpunt voor dit raamwerk is "dat de stadsplanner niet vanuit het eigen referentiekader ontwerpt, maar de noden en behoeften van verschillende bevolkingsgroepen/gebruikers in acht neemt." (Saelens et al, 2024, p5).

Tabel 1: Bouwstenen naar een inclusievere publieke ruimte (Saelens et al., 2024)

Veiligheid	Omgeving	Bereikbaarheid	Aantrekkelijkheid	Toegankelijkheid	Betrokkenheid
Verlichting Onderhoud Sociale controle Ruimte Locatie Buurtgevoel	Oriëntatie Verlichting Zichtbaarheid Sociale controle	Afstand Reisverbinding Veilige routes	Esthetiek Basisfaciliteiten Onderhoud Functies Multifunctionaliteit	Fysieke toegang - drempels - faciliteiten Sociale toegang - symboliek - imago	Maatwerk Participatie & co-creatie Eigenaarschap

Dit raamwerk lijkt zich strikt te beperken tot de realisatie van de fysieke maatregelen. Dit beseffen de auteurs ook, zij stellen dat uitsluitend inzetten op de fysieke inrichting onvoldoende is om een inclusieve leefomgeving te realiseren. Verandering van denken en van normen en waarden zijn cruciaal. Eerder werd de Gender Equality Toolkit in Transport (hierna: GET-IT) ontwikkeld (Brooks, et al., 2023). GET-IT beschrijft hoe beter rekening gehouden kan worden met gender in de inrichting van mobiliteit. Het belang van de GET-IT is het creëren van bewustwording van de impact van gender op mobiliteit.

3. Van knelpunten naar maatregelen

3.1 Knelpunten op OV-locaties en maatregelen

Aan de hand van het literatuuronderzoek, interviews en analyse van ov-locaties in de provincie Utrecht zijn een aantal generieke knelpunten geïnventariseerd. Deze knelpunten zijn het vertrekpunt om met ontwerp oplossingen te kunnen komen.

1. Zichtveld ov-locatie wordt belemmerd – indicator: zichtlijnen

Bouwstenen: Veiligheid, Toegankelijkheid, Aantrekkelijkheid, Omgeving

Tunnels, smalle doorgangen, scherpe hoeken en hoge vegetatie maken een ruimte onoverzichtelijk en onprettig (Valentine, 1990). Doordat het zichtveld wordt geblokkeerd, wordt de mogelijkheid ontnomen om te oriënteren in de omgeving en daarop te anticiperen. Saelens et al. (2024) stelt dat zichtbaarheid van belang is in de openbare ruimte om het sociale veiligheidsgevoel bij vrouwen te verhogen. Dit sluit aan bij het ZETA-principe Zichtbaarheid, dat transparantie en open zichtlijnen benadrukt om sociale controle en veiligheid te bevorderen.

Maatregelen:

- Reclamepanelen aan de rugzijde vanabri plaatsen;
- Lage struiken en planten, boomkronen boven stahoogte (geen schuilplekken);
- Glazen wanden en brede doorgangen gebruiken;
- Afgeronde hoeken zodat niemand zich daar kan verschuilen;
- Spiegels inzetten om ruimte groter te laten lijken, en om achterom te kijken;

- Straatmeubilair zo plaatsen dat zichtlijnen behouden blijven.

2. De ov-locatie wordt onvoldoende of te fel verlicht – indicator: verlichting

Bouwstenen: Toegankelijkheid, Aantrekkelijkheid, Omgeving, Bereikbaarheid, Veiligheid
Verlichting speelt een cruciale rol op en rondom bushaltes. Wanneer een halte of loop/fietsroute slecht verlicht is, vermijden vrouwen die plek vaak (Saelens et al., 2024). Fel verlichte plekken worden echter vaak geassocieerd met onveilige plekken (Kalms, 2019), meer diffuse verlichting heeft juist een positieve invloed heeft op het veiligheidsgevoel van vrouwen. Felle verlichting maakt de omgeving juist ook donkerder.

Maatregelen:

- Gebruik van wit, daglichtnabootsend, indirect licht;
- Verlichting voor de menselijke maat, niet op maatvoering van wegverkeer;
- Voldoende maar niet te felle verlichting om overgang licht-donker te verzachten
 - In bosrijke omgeving meer lichtpunten, in open veld minder lichtpunten;
 - Kantbelijning met eventueel glow-in-the-dark verf;
- Lichtanalyses uitvoeren vanuit oogpunt voetganger;
- Overgangen licht-donker verzachten voor zichtbaarheid van beweging.

3. Drempels op en om de ov-locatie – indicator: toegankelijkheid bus/trein

Bouwstenen: Toegankelijkheid, Omgeving, Bereikbaarheid
Saelens et al. (2024) benadrukken dat verkeersveilige wegen en kwalitatief goede fietspaden vooral belangrijk zijn voor meisjes. Vrouwen dragen vaker sandalen en hakken. Steile hellingen, half-verharding of roosters en drukke omgevingen verminderen het gemak en de toegankelijkheid, wat gevolgen heeft voor de beloopbaarheid van voorzieningen (Jensen et al., 2017). Een minder vaak besproken probleem is dat leuningen en zitvoorzieningen vaak niet zijn afgestemd op de gemiddelde kortere lengte van vrouwen (man: 182,9 cm – vrouw: 169,3 cm) (CBS, 2021). Leuningen zijn vaak te hoog geplaatst wat leidt tot ongemak.

Maatregelen:

- Drempelloze, goed onderhouden perrons, paden, routes en fietsenstallingen;
- Leuningen op tenminste twee hoogtes hoogtes;
- Betrouwbaar onderhoud van liften en roltrappen (werking, bekladding en geur);
- Toegankelijke verbindingen tussen haltes van zelfde haltepaar en omliggende infrastructuur zoals fietsenstallingen.

4. Onvoldoende basisvoorzieningen op de ov-locatie – indicatoren: toilet, zitplaatsen, wachtruimte

Bouwstenen: Aantrekkelijkheid, Toegankelijkheid, Omgeving
Basisvoorzieningen zijn essentieel voor een prettige en toegankelijke openbare ruimte voor vrouwen, vaak ontbreken voorzieningen als wifi, beschutting tegen weer en

toegankelijke sanitaire voorzieningen inclusief verschoontafels voor baby's (Yorkshire Sport Foundation, 2022). Daarnaast zijn voldoende en comfortabele zitplekken een aandachtspunt. Voor vrouwen is privacy vaak een belangrijke factor in het ervaren van comfort in de openbare ruimte waarvoor bij zittenplaatsen voldoende tussenruimte nodig is. Bescherming tegen grote temperatuurschommelingen is wenselijk (Qiao et al., 2023). Waar mannen gevoelig zijn voor hitte, zijn vrouwen juist gevoelig voor koud.

Maatregelen:

- Publieke toiletten met verschoonvoorzieningen, huiselijke uitstraling (eventueel gekoppeld aan maatschappelijke voorzieningen);
 - Aandacht voor locatie van toilet en positionering uitgang, eventueel met camera aan buitenzijde zodat gebruiker kan zien wie er voor de deur staat;
- Zitplekken met tussenruimte, warme materialen, keuze zon/schaduw;
- Beschutting tegen weer en temperatuurschommelingen;
- Dynamische reisinformatie schermen voor de resterende wachttijd.

5. Geen "mooie" plek – indicatoren: sfeerverlichting, samenhang omgeving

Bouwstenen: Aantrekkelijkheid, Sociale veiligheid, Omgeving

Wanneer een gebouwde omgeving, zoals een ov-locatie, niet goed is geïntegreerd in de omgeving, ontbreekt het vaak aan identiteit. Hierdoor vinden gebruikers het moeilijker zich met de plek te verbinden (Oversticht, 2024). Uit het project Places for Girls blijkt bovendien dat vrouwen de voorkeur geven aan openbare ruimtes met een uitgesproken karakter, dat onder andere wordt versterkt door het gebruik van kleur en vorm (Ågren, z.d.). Daarbij gaat het niet alleen om de esthetische waarde maar ook om sfeer. Astolfi et al. (2018) ontdekten dat achtergrondmuziek bijdraagt aan een hogere veiligheidsbeleving en beleving van menselijke aanwezigheid. Het sterk reduceren van verkeersgeluid leidt echter tot een daling van de beleving van menselijke aanwezigheid.

Maatregelen

- Historische of iconische architectuur benutten;
- Materialisatie en kleur gebruiken voor herkenbaarheid en gevoel van veiligheid;
- Groene en culturele elementen inzetten om verhaal van de plek te vertellen;
- Geluidsbelasting verlagen, zodat je een normaal gesprek kan voeren;
- Achtergrondmuziek afspelen.

6. Moeilijk oriëntatie – indicatoren: bewegwijzering, landmarks

Bouwstenen: Aantrekkelijkheid, Toegankelijkheid, Sociale veiligheid, Omgeving, Bereikbaarheid

Reizigers moeten zich snel kunnen oriënteren, ook als zij niet bekend zijn met de locatie. Waar mannen zich bij het navigeren vaak oriënteren op zowel abstracte informatie zoals zonstand of windrichting én op herkenningspunten, maken vrouwen vaker uitsluitend gebruik van herkenbare plekken in de omgeving (Christler & McCreary, 2010). Dat uit zich ook in routekeuze.

Maatregelen:

- Kunstwerken en herkenbare gebouwen toevoegen en goed zichtbaar maken;
- Bewegwijzering met tekst én pictogrammen;
- Plattegronden met omgevingsinformatie in abri's;
- Haltes logisch positioneren aan loop- en fietsroutes en nabij woningen, vermijden van doodlopende en donkere paden.

7. Gebrek aan sociale controle – indicatoren: (in)formeel toezicht, levendig, horeca

Bouwstenen: Sociale veiligheid, Betrokkenheid, Aantrekkelijkheid, Omgeving

Een gebrek aan sociale controle/informeel toezicht draagt bij aan een onprettige beleving van ov-locaties, vooral voor vrouwen. Steden die de veiligheid willen verbeteren, grijpen vaak naar zichtbare maatregelen zoals cameratoezicht en een grotere aanwezigheid van politie (Danes, 2016). Gevaar is dat deze oplossingen juist gevoelens van onveiligheid oproepen, doordat mensen juist extra waakzaam worden (Beebejaun, 2009, Pedersen, 2020). Ook weet de reiziger op de halte of het station niet óf en wie de camerabeelden bekijkt. De Britse geograaf Gill Valentine (1990) stelt dat de sociale relaties binnen een ruimte en wie deze domineert bepalend zijn voor hoe veilig vrouwen zich voelen. Onbekenden met onvoorspelbaar of intimiderend gedrag beïnvloeden dit negatief.

Maatregelen:

- Voorzieningen die activiteit genereren (winkels, koffiekarren, plintfuncties);
 - Vergeven van standplaatsrechten op geïsoleerde plekken zoals carpoolplaatsen of veerhavens draagt bij aan meer sociale controle;
- Woningen met zicht op ov-locaties creëren informeel toezicht;
- Haltes aan doorgaande routes van langzaam verkeer plaatsen.

8. Slecht onderhoud en beheer – indicator: defecten/schades

Bouwstenen: Sociale veiligheid, Aantrekkelijkheid

Een OV-locatie kan onverzorgd overkomen, bijvoorbeeld door sporen van vandalisme, afval op straat, vieze beglazing en graffiti op muren. Volgens de broken windows-theorie (Wilson & Kelling, 1982) geven dergelijke signalen aan dat ongewenst gedrag op die plek wordt getolereerd. Een slecht onderhouden omgeving (halte, toeleidende route, fietsenstallingen) wekt een verwaarloosde of verlaten indruk en kan daardoor het gevoel van onveiligheid versterken (Saelens et al., 2024). Het gaat dan niet alleen om zichtbare verloedering maar ook om urinelucht. Dit is een groot probleem in veel steden met ondergrondse metrostations (Spence, 2021).

Maatregelen:

- Snelle reparatie en schoonmaak;
- Rijdend personeel en infrabeheerders van vervoerders inzetten als extra ogen voor defecten, schades en achterstallig onderhoud;
- Graffiti-werende coating, anti-krafolie;
- Street-art toepassen op graffitirijke plaatsen;

- Digitale meldingsmogelijkheid voor schade (in backoffice toedelen aan eigenaar).

9. Mogelijkheid om uit het zicht te zijn

Bouwstenen: Sociale veiligheid, Omgeving

Schram et al. (2024) beschrijven dat meisjes graag rondlopen, mensen observeren en met elkaar willen praten, maar soms ook bewust plekken opzoeken om zich terug te trekken uit het zicht. Vrouwen zoeken vaak plekken waar ze alleen kunnen zitten, zonder volledig zichtbaar te zijn, om zo hun privacy te waarborgen. Daarom zijn ze soms bezig met andere activiteiten, zoals eten, lezen of zich in een groep bevinden, om daarmee duidelijk te maken dat de ruimte 'bezet' is (Kern, 2021).

Maatregelen:

- Flexibele zitopstellingen zoals [busstation van Umea](#) (Zweden), waar gebruikers zelf het contactniveau kiezen;
- Zitplaatsen in cirkels en met deels afgebakende zones;
- Zonering die privacy biedt, maar zichtbaarheid behoudt.

10. Genderexclusieve communicatie en beeldvorming

Bouwstenen: Betrokkenheid, Sociale veiligheid, Omgeving

Vrouwen worden op verschillende manieren negatief beïnvloed door communicatie en beeldvorming in de openbare ruimte als zij zich niet gerepresenteerd voelen. Zo verwijzen veel naamgevingen in de openbare ruimte, zoals standbeelden, straatnamen en pleinen, naar witte mannen (Saelens et al., 2024) Emma Arnold, sociaalgeograaf, merkt op dat advertenties bijdragen aan een ongezonde beeldvorming en seksualisering van de openbare ruimte (University of Oslo, 2019).

Maatregelen:

- Meer en andere vrouwelijke representatie in kunst, straatnamen, pictogrammen en reclame.

11. Ontbreken communicatie bij onveilige situaties – indicator: alarm-zuil

Bouwstenen: Betrokkenheid, Sociale veiligheid, Omgeving

Een minder vaak benoemd middel in de literatuur is het ontbreken van een communicatiemiddel wanneer de nood hoog is. Denk hierbij aan een noodnummer of een SOS-knop die gebruikt kan worden bij onveilige situaties of wanneer die dreigen te ontstaan. In het openbaar vervoer zijn er al verschillende voorbeelden van dergelijke toepassingen. Zo heeft de NS in haar treinen een telefoonnummer aangebracht dat gebeld kan worden bij bijvoorbeeld sociaal onveilige momenten (Idema, 2022). Opvolging van meldingen is daarin van belang. Het ontbreken van een hulpnetwerk heeft een negatief effect op het sociale veiligheidsgevoel (Van Arum & Lub, 2007).

Maatregelen

- Alarm- en info-zuilen en meldnummers op meer ov-locaties en in voertuigen;
- Vervoerders als eerste aanspreekpunt onveilige/bedreigende situaties op de halte;
- “Veilige havens”, een luisterend oor en snelle nazorg aanbieden bij incidenten (via buschauffeurs, lokale voorzieningen);
- Reizigers hierover informeren via statische reisinformatie, apps en websites.

4. Ruimtelijke analyse

4.1 Beleving van ov-knooppunten

Op basis van deze elf knelpunten is inzichtelijk gemaakt op welke locaties sprake kan zijn van een lage beleving van sociale veiligheid. Met behulp van de schouw uit 2023 van de OV-knooppunten en het knooppuntenbelevingsonderzoek in de provincie Utrecht (2024) is voor negentien knooppunten is gekeken of de veiligheidsbeleving verklaard kan worden. Daarvoor zijn per knelpunt één of meerdere indicatoren uit de schouw geselecteerd die aansluiten op het knelpunt, zie de kopjes in hoofdstuk 3. Knelpunten 9 (privacy) en 10 (communicatie) konden niet gekoppeld worden aan de schouw.

Tabel 2: Beoordeling van sociale veiligheid en genderinclusiviteit op ov-locaties op basis van de schouw en de belevingsmonitor (in het kort: Beleving)

	Amersfoort Centraal	Amersfoort Schothorst	Amersfoort Vathorst	Bilthoven	Breukelen	Bunschoten Spakenburg	Doom	Utrecht Leidse Rijn	Meerkerk A27/N214	Mijdrecht centrum	Odijk Zuid	Oudewater Molenwal	Soesterberg P+R	Utrecht Centraal	Veenendaal Centrum	Vianen Lekbrug	Vinkenveen A2/Carpool	Zeist Jordanaan	Zeist Busstation
Schouw: Score	8,5	6,0	6,6	7,2	5,0	7,0	6,6	7,4	3,9	5,9	4,7	4,7	2,8	7,8	6,0	4,4	4,0	4,9	6,7
Beleving: Goed gevoel	6,4	6,0	6,9	6,9	6,5	6,6	6,9	6,7	5,4	6,2	5,8	6,3	4,7	6,7	6,8	5,9	6,0	7,1	6,8
Beleving: Veiligheid	7,9	7,6	8,0	7,7	8,2	7,9	7,5	8,2	6,4	7,5	7,6	6,1	6,8	8,1	8,1	8,0	7,7	8,4	8,5
Beleving: Veiligheid donker	6,5	6,3	6,8	6,3	6,9	6,9	6,7	6,9	4,7	5,8	6,1	6,0	4,8	6,5	6,3	6,2	7,1	7,1	7,5

Het lijkt mogelijk (kwalitatief beoordeeld) om op basis van geschouwde indicatoren een score te bepalen om de beleving van een knooppunt inzichtelijk te maken, zie tabel 2. Daarbij verklaren de geschouwde indicatoren een “goed gevoel” over een knooppunt op het oog beter dan de “beleefde veiligheid”.

Twee knooppunten die zowel op basis van de schouw als de belevingsmonitor een lage scoren hebben zijn [Soesterberg P+R](#) en [Meerkerk A27/N214](#). Maar worden spoedig aangepakt. [Zeist Busstation](#) kan veel vinkjes zetten: informeel toezicht vanuit het appartementencomplex (een soort omgekeerd panopticon), openbare ruimte modern ingericht, nauwelijks verschuilplekken, boomkronen op voldoende hoogte, lage heggen, geen barrières, winkels in de nabijheid en herkenningpunten. Als deze manier van scoren toegepast wordt op alle ov-knooppunten in de provincie, dan zou dit betekenen dat circa 30 van de 65 ov-knooppunten geen goed gevoel geeft aan de reizigers.

Verblijftijd zou een verklaring kunnen zijn voor het verschil tussen score op basis van de schouw en de belevingsmonitor. [Breukelen](#), Vianen en [Jordanlaan](#) zijn bijvoorbeeld knooppunten waar de overstaptijd over het algemeen kort is. Ook zou het gewicht van schouwindicatoren kunnen variëren door lokale bekendheid van reizigers. Ook de momenten en manier van (online) enquêteren hebben invloed op de belevingscore.

4.2 Beleving van ov-haltes

Voor lang niet alle ov-locaties in de provincie Utrecht is data beschikbaar over de benoemde knelpunten. Wel voor informeel toezicht en verlichting. Het zijn indicatoren die vaak in verband worden gebracht met gevoel van sociale veiligheid (Dubey et al., 2025).

- Informeel toezicht: Aan de hand van het Basis Bestand Grondgebruik (CBS, 2017) rond ov-locaties is bepaald of er een groot deel van de dag informeel toezicht zal zijn en of het straatbeeld levendig is. Grondgebruik dat als onveilig is aangemerkt: spoor, vliegvelden, bedrijven-, werk- en recreatieterreinen, glastuinbouw, bos en open natuurterrein en waterpartijen. OV-locaties met meer dan 40% 'onveilig' grondgebruik binnen 50 meter zijn als onveilig aangemerkt.
- Verlichting: In het Centraal Halte Bestand (DOVA, 20 maart 2025) is geregistreerd op hoeveel ov-haltes verlichting aanwezig is. Een halte is verlicht als de aanwezigheid van een lichtpunt binnen 25 meter vanaf de halte. Deze definitie kijkt niet naar de schijnrichting, lichtsterkte of de kleur van het licht. Maar ook ontbreekt informatie over de loop- en fietsroutes van en naar ov-locaties.

In onderstaande kaartbeelden, figuur 1, is te zien waar potentieel sprake kan zijn van een verlaagde sociale veiligheidsbeleving.



Figuur 1: Kaart met weergave met ov-locaties potentieel als onveilig kunnen worden ervaren, kaart links op basis van grondgebruik, kaart rechts op basis van verlichting.

Op basis van grondgebruik kan gesteld worden dat 1089 ov-locaties als potentieel onveilig beoordeeld kunnen worden. Veel locaties die als onveilig worden geclassificeerd lijken plausibel. Bijvoorbeeld bij [Austerlitz](#), niet vanwege de wolf, maar doordat je door het bos geen bebouwing kan zien of snel kan vluchten. Ook een halte op een verlaten industrieterrein zoals in [Amersfoort](#), kan gevoelens van onveiligheid oproepen. Het zijn haltes zonder 'reuring', informeel toezicht (in de avonduren) en goede zichtlijnen. Een opvallende halte is de halte [Stadsschouwburg](#) in het centrum van Utrecht.

Deze halte ligt tussen twee wijken in en aan de groene singel met hoog groen, deels op een brug. Op de [kaart](#) die Pointer & AD hebben gemaakt zijn rond deze haltes veel meldingen te zien van vrouwen die deze plek liever mijden, of die hier wat zijn overkomen.

In de provincie Utrecht is er op 367 ov-locaties geen verlichting aanwezig of op te grote afstand. Als beide indicatoren over elkaar heen worden gelegd zijn er 268 ov-locaties die als onveilig geclassificeerd kunnen worden.

5. Discussie

De opgave is groot om ov-locaties sociaal veiliger en inclusiever te maken. Veel onderzoeken kijken naar de beleving van vrouwen in het openbaar vervoer met de aanbeveling beter rekening hiermee te houden bij ontwerp en inrichting. De analyse brengt de maatregelen in kaart voor ov-locaties. De knelpunten die gesignaleerd zijn in dit onderzoek zijn een bevestiging van eerder gevonden factoren die invloed hebben op de sociale veiligheidsbeleving. Er is een verdere kwantitatieve analyse nodig om specifieke maatregelen aan te wijzen die een grote bijdrage kunnen leveren hieraan. Hier is, uiteraard, meer data voor nodig. Specifiek gaat het om twee bronnen:

1. OV-klantenbarometer

In dit onderzoek door CROW wordt namelijk voor meerdere indicatoren waaronder sociale veiligheid gevraagd naar de situatie op/rond de vertrekhalte. In dat onderzoek ontbreekt echter de vraag: "Wat is uw vertrekhalte?". Vragen die niet leiden tot een representatief resultaat zijn weggelaten uit die vragenlijst. Om een model te kunnen schatten zijn individuele scores van specifieke haltes juist heel waardevol. Hiermee kunnen maatregelen voorrang krijgen.

2. Stationsbelevingsmonitor

Daarnaast houden NS Stations en ProRail jaarlijks de Stationsbelevingsmonitor. Van dit onderzoek worden alleen de hoofdscores openbaar gepubliceerd, achterliggende cijfers ontbreken wat verdere duiding, kennisontwikkeling en vertaling naar maatregelen onmogelijk maken.

De belangrijkste tekortkoming van dit onderzoek is dat de schrijvers allen blanke mannen zijn. Zij kunnen zich hierdoor maar beperkt inleven in hoe onder andere vrouwen zich op voorhand en onbewust aanpassen om niet met sociale onveiligheid en exclusie geconfronteerd te worden in de openbare ruimte en het openbaar vervoer. De begeleiding van het onderzoek bestond wél uit mannen én vrouwen.

6. Conclusie

Veel is al bekend over welke factoren in de openbare ruimte invloed hebben op het gevoel van veiligheid. Op ov-locaties is die kennis beperkter. In dit paper is aan de hand van elf knelpunten inzichtelijk gemaakt wat bijdraagt aan het gevoel van onveiligheid. Dit bestaat uit belemmerd zichtveld, onvoldoende verlichting, beperkte toegankelijkheid, onvoldoende basisvoorzieningen, onaantrekkelijke plek, beperkte oriëntatiemogelijkheden, gebrek aan sociale controle, slecht onderhoud en beheer, ontbreken onttrekkingsplekken, genderexclusieve communicatie en ontbreken van de

communicatiemogelijkheden bij onveilige situaties. Een breed scala aan maatregelen is aangereikt om ov-locaties sociaal veiliger en genderinclusiever te maken. De knelpunten kunnen in meer of mindere mate de veiligheidsbeleving van reizigers verklaren. Om de veiligheidsbeleving van ov-locaties te verbeteren is inzet nodig, zowel maatschappelijk als in de fysieke inrichting. Het vraagt om een integrale én participatieve aanpak om samen met de gebruikers ov-locaties te maken die voor iedereen prettig zijn en voelen.

7. Nawoord

Dit paper is een bewerking en verrijking op het onderzoeksrapport Vertrekhalte Veilig OV van Martijn van den Berg en Daniel Pasker in opdracht van Academie van de Stad en de provincie Utrecht. Het rapport presenteert ook beeldende ontwerpconcepten. Dit is onderdeel van hun afstudeerprojecten.

Literatuur en referenties

- Ågren, A. (z.d.). Flickrum — Places for girls project | White Arkitekter. White Arkitekter.
- Astolfi, A., Orecchia, P., Bo, E., Shtrepi, L., Calleri, C., & Aletta, F. (2018). Influence of Soundscapes on Perception of Safety and Social Presence in an Open Public Space. In F. Aletta & J. Xiao (Eds.), *Handbook of Research on Perception-Driven Approaches to Urban Assessment and Design* (pp. 126-149). IGI Global Scientific Publishing.
- Beebejaun, Y. (2009). Making safer places: Gender and the right to the city. *Security Journal*, 22(3),
- Brooks, L., Godward, M., & Hoggard, M. (2023). Do transport professionals GET IT? The gender equality toolkit in transport. *Transportation Research Procedia*, 72, 2700-2707.
- CBS. (2021). Nederlanders korter, maar nog steeds lang. Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Ceccato, V., Sundling, C., & Gliori, G. (2024). Transit Safety of Women in Rural-Urban Contexts. *Feminist Criminology*, 19(4), 372-394.
- Christler, J. C., & McCreary, D. R. (2010). *Handbook of Gender Research in Psychology*. In Springer Nature Link.
- CROW. (2014) Infoblad Sociale veiligheid in de openbare ruimte – deel 3 in de reeks Hoe specificeer je dat? CROW Kennisbank.
- CROW. (2025). 4.4 Sociale veiligheid. In *Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom*. CROW Kennisbank.
- Crowe, T. 2000. *Crime Prevention through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts*. 2nd ed. Oxford, UK: Butterworth-Heinemann
- Danes, S. (2016). "Making urban places attractive to women: Differences that good design can make," *Journal of Urban Regeneration and Renewal*. Carnegie Mellon University.
- Dubey, S., Bailey, A., & Lee, J. B. (2025). Women's perceived safety in public places and public transport: A narrative review of contributing factors and measurement methods. *Cities*, 156, 105534.
- Franck, K. A., & Paxson, L. (1989). Women and Urban Public Space. In Springer eBooks (pp. 121–146).

Idema, L. (2022, 6 november). Onveilig gevoel in de trein? Dit gebeurt er als je de NS appt. NU.nl.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities: Introduction*.

Jan Gehl (2010). *Cities For People*. Islands Press

Jeffery, C. 1971. *Crime Prevention through Environmental Design*. Beverly Hills, CA: Sage

Jensen, W. A., Stump, T. K., Brown, B. B., Werner, C. M., & Smith, K. R. (2017). *Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most?* Elsevier.

Kail, E. (2011, 5 oktober). *Gender Implementation in Vienna –an overview* [Presentatieslides]. Scribd.

Kalms, N. (2019, 28 mei). More lighting alone does not create safer cities. Look at what research with young women tells us. *The Conversation*.

Kern, L. (2021). *Feminist city: Claiming space in a man-made world*. Verso Books.

Kro-Ncrv. (2024, september 13). *Enquête Pointer en AD: Vrouwen voelen zich het meest onveilig op stations*. KRO-NCRV.

Oversticht. (2024). *Sense of place in transformatiegebieden*. Het Oversticht.

Pedersen, L. (2020). Moving bodies as moving targets: A feminist perspective on sexual violence in transit. *Open Philosophy*, 3(1), 369–388.

Perez, C. C. (2019). *Invisible women: the Sunday Times number one bestseller exposing the gender bias women face every day*. Random House.

Provincie Zuid-Holland. (2022). *Beleidskader Sociale Veiligheid in het OV*. In Gedeputeerde Staten, *Veilig en Betrouwbaar Reizen in Zuid-Holland*.

Qiao, R., Wu, Z., Gao, S., Jiang, Q., Liu, X., Huang, C., ... & Chen, M. (2023). Towards inclusive underground public transportation: Gender differences on thermal comfort. *Building and Environment*, 242, 110569.

Saelens, E., Cuypers, L., Decorte, A., *Vital Cities*, Cuypers, L., Decorte, A., & Saelens, E. (2024a). Naar een inclusieve publieke ruimte: 6 bouwstenen & praktische tips voor een publieke ruimte op maat van vrouwen en meisjes. In Hogeschool West-Vlaanderen.

Schram, K., Doff, W., Fisher, T., Jansen, J., Slingerland, G., Zuijderwijk, L., Hogeschool InHolland, Erasmus University Rotterdam, & TU Delft. (2024). *Ruimte voor Meiden op Zuid*. In Kenniswerkplaats Leefbare Wijken. Kenniswerkplaats Leefbare Wijken.

Selviyan, V. (z.d.). *Het verschil tussen genderinclusiviteit en gendergelijkheid*. actmaatwerktraining.nl.

Spence, C. (2021). Scent in motion: On the multiple uses of ambient scent in the context of passenger transport. *Frontiers in psychology*, 12, 702517.

University of Oslo. (2019). "The urban space is sexualised and misogynistic".

Valentine, G. (1989). *The Geography of Women's Fear*. In JSTOR. The Royal Geographical Society.

Valentine, G. (1990). *Women's fear and the design of public space*.

Van Arum, S., & Lub, V. (2007). *Zicht op sociale veiligheid: Een vroegsignaleringssysteem voor bewoners*. In *Sociale Veiligheid*. Movisie.

Van Dooren, W. (z.d.). *Lichttechnische kenmerken van lampen | Infrastructuur | Lokale overheden | Vlaamse overheid. Mobiliteit en Openbare Werken*.

Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982). *Broken Windows*. *Atlantic monthly*, 249

Xin, T., *Umbrella Facility for Gender Equality (UFGE) in East Asia Pacific (EAP)*, World Bank, Department of Sociology of Peking University, Peking University, Wuhan University, Xinjiang University, & China Women's University. (2016). *Guideline for Incorporating Gender into ITS Planning, Design and Operation*.

Yorkshire Sports Foundation. (2022). Make Space for Us: Insight Report.