

Position Paper – Veiligheid van Meiden en Vrouwen in het Openbaar Vervoer

Inbreng Movisie – Ronde Tafel Tweede Kamer

Toegankelijk en veilig openbaar vervoer is van groot belang voor de participatie en zelfbeschikking. Vrouwen en meiden maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan mannen¹, maar ervaren het openbaar vervoer vaker als onveilig.

Movisie, kennisinstituut voor de aanpak van sociale vraagstukken, werkt aan de veiligheid van vrouwen, meiden en lhbtq+ personen in de openbare ruimte, onder meer binnen het programma *Veilige Steden*, waar Movisie gemeenten ondersteunt bij het maken van een aanpak die werkt. Verhalen over onveiligheid in het OV zien wij structureel terug in onderzoek, ervaringsverhalen en praktijkverhalen van beleidsmedewerkers binnen de gemeenten. Ook uit onderzoeken komen duidelijke cijfers: in de zomer van 2024 deed Pointer onderzoek naar de veiligheidservaringen van vrouwen in Nederland. 91 procent van de vrouwen en meiden gaf aan dat ze zich onveilig voelen op (trein-, metro-, en bus)stations. In het openbaar vervoer geldt dat voor 82 procent van de deelnemers.² Uit Amsterdams onderzoek kwam dat 28% van de vrouwen tussen de 50 en 64 jaar en 25% van de vrouwen tussen de 16 en 34 jaar relatief vaak haltes of trajecten mijden vanwege onveiligheidsgevoelens. Deze onveiligheidsgevoelens leiden dus tot minder zelfbeschikking en gedragsaanpassingen bij meiden en vrouwen.³

In dit position paper schetsen wij zes kernpunten die belangrijk zijn voor beleid dat kan helpen bij het vergroten van de veiligheid en veiligheidsbeleving van meiden en vrouwen.

1. De veiligheidservaring van vrouwen en lhbtq+ personen verschilt fundamenteel van die van mannen

We zien vaak dat in onderzoeken naar (sociale) veiligheid of veiligheidsbeleving de ervaringen van mannen en vrouwen met (sociale) veiligheid niet worden uitgesplitst maar er alleen een algemeen gemiddelde wordt gerapporteerd⁴, dit geldt ook voor onderzoeken naar veiligheid op NS stations.⁵ Dit terwijl er vaak grote verschillen zitten in de veiligheidsbeleving van mannen en vrouwen. Daarnaast wordt in veel onderzoeken niet gevraagd naar specifieke ervaringen die meiden en vrouwen vaker hebben, zoals iemand die expres of te dichtbij komt staan of zitten, iemand die achter hen aanloopt of langdurig kijkt, of een groep dronken mannen die luidruchtig of seksueel getint gedrag vertoont. Naast vrouwen en meiden ervaren lhbtq+ personen ook meer onveiligheid en discriminatie.⁶ Door een algemeen gemiddelde cijfer te hanteren en niet uit te vragen naar specifieke ervaringen blijft de beleving en ervaringen van meiden, vrouwen en lhbtq+ personen buiten beeld. Het is belangrijk dat er in monitoring én in aanpak rekening wordt gehouden met de specifieke ervaringen van meiden, vrouwen en lhbtq+ personen.

2. Leg de verantwoordelijkheid niet bij de slachtoffers

In veel beleid en interventies ligt de focus op wat vrouwen zelf kunnen doen om veilig te blijven, bijvoorbeeld door een focus op apps om alarm te slaan, meldpunten of tips zoals “ga niet alleen in een lege coupé zitten”.

¹ [In 2023 ruim 15 procent meer ingecheckt in het openbaar vervoer - Mobiliteit](#)

² [Enquête Pointer en AD: Vrouwen voelen zich het meest onveilig op stations | Pointer | KRO-NCRV](#)

³ [Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer 2024 | Website Onderzoek en Statistiek](#)

⁴ [Aanpak straatintimidatie door gemeenten: monitoring belangrijke stap | Movisie](#)

⁵ [Enquête Pointer en AD: Vrouwen voelen zich het meest onveilig op stations | Pointer | KRO-NCRV](#)

⁶ [Lhbtq+ monitor 2024 | Movisie](#)

Deze maatregelen leggen de verantwoordelijkheid bij de verkeerde groep: namelijk de slachtoffers. Vrouwen en meiden verrichten al enorm veel onzichtbaar ‘safety work’⁷, zoals hun route aanpassen, eerder vertrekken, niet in het donker reizen, trajecten of haltes mijden, sleutels tussen hun vingers houden, alert blijven in de trein.

Beleid dat zich richt op het vergroten van het ‘safety work’ vergroot niet alleen het gevoel van onveiligheid, maar kan achteraf leiden tot zelfbeschuldiging of beschuldiging door anderen (“ik/jij had beter niet met de trein kunnen gaan”).

3. De oplossing ligt primair in preventie gericht op omstanders en plegers

Voor het openbaar vervoer zien wij de volgende kansen:

a. Het communiceren van de sociale norm

Allereerst is het belangrijk dat in het openbaar vervoer een heldere sociale norm wordt gecommuniceerd over dat het intimideren of grensoverschrijdend bejegenen van vrouwen, meiden en lhbtq+ personen niet geaccepteerd wordt. Hierbij is het belangrijk dat er duidelijke regels zijn, en dat er consequenties zijn als deze regels niet worden opgevolgd. Een sociale normcampagne die deze norm helder uitdraagt, kan hierbij een zeer effectief middel zijn.⁸

b. Toerusten van personeel en andere omstanders

Uit onderzoek blijkt dat actieve omstanders, zoals medewerkers van vervoersbedrijven, conducteurs, winkeliers op de stations en reizigers spelen een cruciale rol kunnen spelen in het bewaken van de sociale veiligheid, het aanspreken van plegers en het ondersteunen van slachtoffers. Uit onderzoek blijkt ook dat het mogelijk is omstanders te activeren door middel van trainingen.⁹

In het geval van het openbaar vervoer zou het bijvoorbeeld behulpzaam zijn als omstanders en personeel subtiele signalen van onveiligheid leren herkennen, weten hoe ze laagdrempelig kunnen ingrijpen, en vrouwen en lhbtq+ personen serieus nemen wanneer zij hun ervaringen delen.

4. Plegers zijn overwegend mannen van alle leeftijden en achtergronden

Het is hierbij belangrijk om te benoemen dat seksuele intimidatie en grensoverschrijdend gedrag in de publieke ruimte hoofdzakelijk wordt gepleegd door mannen, uit alle lagen van de samenleving. Uit onderzoek blijkt dat etniciteit, leeftijd of andere factoren hierbij geen rol spelen.¹⁰ Het is belangrijk om het beleid te richten op de plegers, maar hierbij niet te stereotyperen.

5. De fysieke inrichting van stations beïnvloedt de veiligheidservaring

Uit onderzoek blijkt dat de openbare ruimte vaak onbewust meer is afgestemd op de behoefte van mannen dan van vrouwen. Dit terwijl vrouwen de ruimte anders gebruiken en ook andere ervaringen hebben als het gaat om veiligheid. Vrouwen hebben bijvoorbeeld vooral behoefte aan informeel toezicht door ‘ogen op straat’ van een divers publiek en van ‘zachte’ vormen van toezicht, zoals servicemedewerkers en beheerders. Klassieke veiligheidsmaatregelen zoals de inzet van handhaving en beveiligingscamera’s werken onvoldoende en kunnen onveiligheidsgevoelens zelfs versterken,

⁷ Vera-Gray, F., & Kelly, L. (2020). Contested gendered space: Public sexual harassment and women’s safety work. In *Crime and fear in public places* (pp. 217-231). Routledge.

⁸ [Zo zet je een campagne effectief in tegen straatintimidatie | Movisie](#)

⁹ [Wat werkt bij het activeren van omstanders bij straatintimidatie? | Movisie](#)

¹⁰ <https://www.sociale vraagstukken.nl/focus-op-daderprofielen-geen-oplossing-voor-straatintimidatie/>



omdat er juist ook een signaal vanuit kan gaan dat er kennelijk gevaren zijn. Andere elementen die van belang zijn, zijn bijvoorbeeld duidelijke zichtlijnen, heldere uitgangen en verlichting.¹¹

Maar vooral: vrouwen, meiden en lhbtq+ personen moeten vanaf het begin worden betrokken bij het ontwerp of de herinrichting van stations. Hun specifieke ervaringen en behoeften vormen cruciale input voor een daadwerkelijk veilige openbare ruimte.¹²

6. Technologische oplossingen zijn geen wondermiddel

Bij Movisie zijn geen technologische interventies bekend die op dit moment substantieel bijdragen aan het verminderen van sociale onveiligheid in het OV. Oplossingen zoals audio- of bewegingsdetectie, AI-gedreven monitoring, of apps die het slachtoffer kan gebruiken passen niet bij de vaak subtiële en contextgebonden ervaring van onveiligheid die vrouwen en lhbtq+ personen hebben (zie punt 1). Deze technologieën kunnen bovendien leiden tot valse veiligheidsgevoelens, privacyrisico's en discriminatie of etnisch profileren door algoritmes.

Het is belangrijk dat in eerste instantie wordt gekeken naar preventieve interventies zoals beschreven in de punten hiervoor.

¹¹ [Onderzoeksrapport 'ruimte voor meiden op zuid' Schram et al](#)

¹² [Tips voor het betrekken van vrouwen bij de inrichting van de openbare ruimte - Veilige Steden](#)