



Plan van aanpak:

Innovatie voor veiligheidsperceptie in de openbare ruimte

Opbrengsten ontwerpsessie met beleid, kennis en praktijk

23 februari 2026

Julie van Hekken

Samenvatting

Dit stuk beschrijft hoe gemeenten innovatie kunnen inzetten om de veiligheidsperceptie van vrouwen in de openbare ruimte te versterken. De centrale boodschap is dat innovatie niet de oplossing op zichzelf is, maar wél gericht kan bijdragen wanneer vooraf duidelijk is wat het doel is, welke randvoorwaarden gelden en hoe uitvoering en opvolging georganiseerd worden. Zonder die uitvoeringslogica bestaat het risico op techsolutionisme en schijnveiligheid: maatregelen die politiek of communicatief aantrekkelijk zijn, maar weinig veranderen in de ervaring op straat.

De inzichten in dit plan van aanpak bouwen voort op een ontwerpessie op 5 februari 2026 met deelnemers uit beleid, kennis en praktijk. In die sessie zijn drie oplossingsrichtingen uitgewerkt op het gebied van slimme verlichting, slimme apps en nudging. Deze oplossingsrichtingen zijn getoetst aan drie herkenbare situaties: een drukke straat, een verlichte straat en een donkere dorpsweg. Voor elk van deze situaties is bekeken hoe innovatie kan bijdragen aan veiligheidsgevoel, en welke knelpunten direct zichtbaar worden wanneer een gemeente dit in de praktijk wil uitvoeren.

De sessie resulteerde in drie uitgewerkte oplossingsrichtingen. Ten eerste slimme verlichting, waarbij de focus ligt op het verminderen van donkere hoeken, het verbeteren van zichtlijnen en het ondersteunen van logische, herkenbare routes in de nacht. Verlichting blijkt vooral kansrijk wanneer het onderdeel is van een bredere aanpak in de openbare ruimte (inrichting, onderhoud, routekeuze en zichtbaarheid), en wanneer beheer en onderhoud structureel zijn geregeld. Ten tweede slimme apps/digitale interventies, die niet als doel op zichzelf zijn behandeld, maar als middel om handelingsperspectief te bieden (bijvoorbeeld locatie delen, check-in of contact leggen). Hier is benadrukt dat apps alleen waarde toevoegen als vooraf helder is wat de uitkomst is (voor wie, op welk moment) en wat er met signalen of data gebeurt. Het laatste punt is het beleid van nudging. Hieruit bleek dat deze methode kan worden gebruikt tot het aansturen van bepaald gedrag. De kern is: technologie inzetten is alleen verantwoord als het gekoppeld is aan concrete acties en uitlegbaar is aan inwoners.

Over alle drie oplossingsrichtingen heen kwamen dezelfde randvoorwaarden naar voren. Allereerst uitvoerbaarheid: maatregelen moeten passen binnen de praktijk van handhaving, beheer en partners. Een idee dat niet te organiseren is in rollen, capaciteit en opvolging, levert uiteindelijk weinig effect op. Ten tweede opschaalbaarheid, expliciet ook voor kleinere gemeenten. Beleid moet daarom werken met herbruikbare formats en waar nodig regionale samenwerking, zodat beperkte capaciteit en budget geen reden zijn om niet mee te kunnen doen. Ten derde zijn privacy en ethiek leidend: geen victim blaming en transparantie over wat wel en niet wordt gedaan met de gegevens van de melders.

De sessie bracht daarnaast knelpunten en succesfactoren in beeld die bepalend zijn voor het resultaat. Knelpunten zijn onder meer beperkte opvolgingscapaciteit, moeilijke effectmeting en het risico dat interventies vooral zichtbaar zijn maar weinig veranderen. Succesfactoren

zijn juist: concrete probleemdefinitie per plek en moment, een duidelijke koppeling van interventie naar handelen, en een multidisciplinaire werkwijze waarin verschillende perspectieven binnen de openbare ruimte gezamenlijk optrekken.

Op basis hiervan adviseert dit stuk om niet meteen grootschalig uit te rollen, maar te werken met gerichte pilots en doorontwikkeling. Daarbij is het uitgangspunt om klein te beginnen, snel te leren, en alleen opschalen wat aantoonbaar bijdraagt aan veiligheidsperceptie én uitvoerbaar en uitlegbaar is. De vervolgaanpak vraagt om een multidisciplinaire inrichting, duidelijke doelen per situatie, en structurele borging van randvoorwaarden zodat innovaties niet blijven steken als losse projecten maar onderdeel worden van effectief gemeentelijk handelen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Introductie	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Definitie en scope	4
1.3 Wat gebeurt er al?	6
Doelstelling en ontwerpprincipes	7
2.1 Doelstelling	7
2.2 Ontwerpprincipes (uit de sessie)	7
Aanpak: de ontwerpsessie	8
3.1 Doel en opzet	8
3.2 Werkvorm	8
Bevindingen per oplossingsrichting	10
4.1 Oplossingsrichting A – Slimme verlichting	10
4.1.1 Bijdrage veiligheidsperceptie	10
4.1.2 Toepassing in de drie situaties	10
4.1.3 Knelpunten en aandachtspunten	10
4.1.4 Aanbevolen vervolgstap	10
4.2 Oplossingsrichting B – Inzet slimme apps en digitale interventies	11
4.2.1 Bijdrage veiligheidsperceptie	11
4.2.2 Toepassing in de drie situaties	11
4.2.3 Knelpunten en aandachtspunten	11
4.2.4 Aanbevolen vervolgstap	11
4.3 Oplossingsrichting C – Nudging	12
4.3.1 Bijdrage veiligheidsperceptie	12
4.3.2 Toepassing in de drie situaties	12
4.3.3 Knelpunten en aandachtspunten	12
4.3.4 Aanbevolen vervolgstap	12
Overkoepelende knelpunten en succesfactoren	13
5.1 Knelpunten	13
5.2 Succesfactoren	13
Plan van aanpak: van idee naar uitvoer	15
6.1 Stap 1 – Probleem en doel scherp	15
6.2 Stap 2 – Kies interventiepakket passend bij context	15
6.3 Stap 3 – Communicatie	15
6.4 Stap 4 – Pilot, meten, leren, opschalen	16
6.5 Uitwerking pilots	17
6.5.1 Slimme verlichting	16
6.5.2 Meldkanalen/apps	17

6.5.3 Nudging interventies	18
Conclusie	19

Introductie

Aanleiding

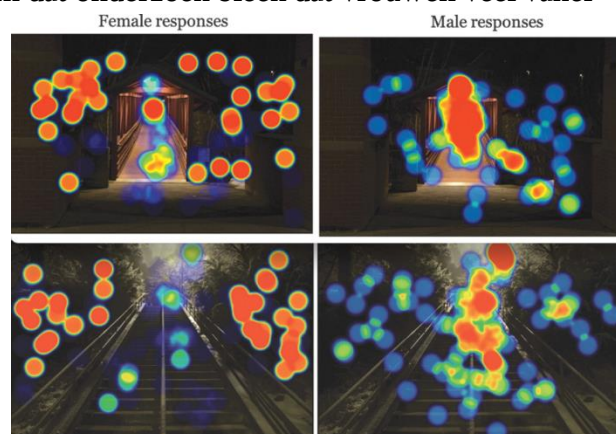
Dit plan van aanpak richt zich op de veiligheidsperceptie van vrouwen in de openbare ruimte. In gesprekken en in de praktijk komt terug dat straatintimidatie niet alleen leidt tot directe onveiligheid, maar ook tot aangepast gedrag zoals bijvoorbeeld het vermijden van routes, alert zijn, sneller naar huis willen en het mijden tijdstippen. Tegelijk is er maatschappelijke en lokale druk om “iets te doen” tegen straatintimidatie, zeker op plekken waar veel mensen samenkomen (uitgaan, OV-knooppunten, evenementlocaties) en op routes waar vrouwen zich 's avonds of 's nachts kwetsbaar voelen.

Gemeenten zoeken daarbij naar handelingsperspectief binnen hun bestaande verantwoordelijkheden: openbare orde en veiligheid, inrichting en beheer van de openbare ruimte, communicatie en samenwerking met partners (zoals OV, horeca, beveiliging, politie en zorg). De reflex om snel naar technologie te grijpen is begrijpelijk. Digitalisering helpt kosten te verlagen en de kwaliteit van hun dienstverlening te verbeteren. Maar dit brengt ook risico's met zich mee. Zonder duidelijke doelen en een uitvoerbare opvolging kan innovatie omslaan in techsolutionisme of schijnveiligheid: maatregelen die zichtbaar zijn, maar weinig veranderen in de ervaring op straat, of die impliciet de verantwoordelijkheid bij vrouwen leggen.

Definitie en scope

In dit plan wordt onder (seksuele) straatintimidatie verstaan: herhaald, ongewenst gedrag in de openbare of semi-openbare ruimte dat als bedreigend, vernederend of seksueel grensoverschrijdend wordt ervaren. Denk aan roepen/nafluiten, seksueel getinte opmerkingen of gebaren, langdurig aanstaren of volgen, ongewenste aanrakingen of het blokkeren van de looproute. Waar relevant wordt ook gedrag meegenomen dat online plaatsvindt maar duidelijk gekoppeld is aan een fysieke plek (bijvoorbeeld rondom uitgaansgebieden of haltes).

Onder andere een recente studie van BYU¹ laat zien dat vrouwen de openbare ruimte in de avond en nacht anders beleven dan mannen. In dat onderzoek bleek dat vrouwen veel vaker hun omgeving scannen op mogelijke risico's (zoals donkere randen, struiken en zijkanten van routes), terwijl mannen vaker gericht kijken naar het pad of hun bestemming. Dat bevestigt waarom in dit plan niet alleen wordt gekeken naar objectieve veiligheid, maar juist ook naar veiligheidsperceptie van vrouwen. Hoe voelt een plek aan, hoe wordt



¹ <https://www.liebertpub.com/doi/10.1089/vio.2023.0027>

het ervaren en voelt iemand zich vrij om zich daar te bewegen.

De scope van dit plan ligt dus bij de openbare en semi-openbare ruimte, met nadruk op preventie en het merkbaar verbeteren van veiligheidsperceptie voor vrouwen. Het plan bouwt voort op het voorgaand literatuuronderzoek. Uit dit onderzoek kwamen 3 hoofdlijnen binnen beleid in de openbare ruimte; slimme verlichting, meldapps en nudging technieken. Op deze 3 onderwerpen is verder gebouwd tijdens de ontwerpsessie op 5 februari 2026. Op basis van de bevindingen in de sessie wordt dit plan van aanpak gebaseerd. Het plan is niet bedoelt voor huiselijk geweld of geweld “achter de voordeur”. Een belangrijk uitgangspunt is dat interventies niet mogen leiden tot victim blaming: oplossingen moeten niet suggereren dat vrouwen zelf hun veiligheid moeten managen om het probleem te “voorkomen”.

Wat gebeurt er al?

In dit onderzoek is verkend hoe gemeenten innovatie en slimme technologie kunnen inzetten tegen straatintimidatie, met als centrale vraag hoe dit kan bijdragen aan het veiligheidsgevoel van vrouwen in de openbare ruimte. In het vooronderzoek is in kaart gebracht dat gemeenten al uiteenlopende maatregelen inzetten. Dat varieert van meldkanalen en campagnes tot handhavingspilots, data-gedreven analyses en ingrepen in de openbare ruimte. Tegelijkertijd lopen gemeenten regelmatig tegen dezelfde punten aan: beperkte opvolgingscapaciteit, onduidelijkheid over wat meldingen of signalen concreet opleveren en lastige effectmeting (zeker als het gaat om veiligheidsbeleving).

Dit plan van aanpak bouwt voort op die inventarisatie en vertaalt de opbrengsten van de ontwerpsessie met beleid, kennis en praktijk naar een concreet kader. Welke innovatierichtingen zijn kansrijk en hoe kunnen gemeenten dit uitvoerbaar organiseren met zicht op het doel: een merkbaar veiliger gevoel voor vrouwen op straat.

Doelstelling en ontwerpprincipes

Doelstelling

Het hoofddoel van dit plan van aanpak is het versterken van de veiligheidsperceptie van vrouwen in de openbare ruimte. Daarbij gaat het niet om het verminderen van incidenten, maar vooral om het merkbaar verbeteren van de ervaring op straat. De 3 interventies besproken in dit onderzoek moeten zorgen dat met name vrouwen routes durven te nemen, of minder vermijden, en een groter gevoel van controle en ondersteuning hebben in kwetsbare momenten.

Ontwerpprincipes (uit de sessie)

De ontwerpessie heeft geleid tot een set ontwerpprincipes die richting geven aan alle keuzes in dit plan. Het eerste principe is het definiëren van het probleem. Elke interventie start met de vraag welke situatie of welk gedrag wordt beïnvloed, op welk moment en voor wie. Daarmee wordt voorkomen dat een oplossing (bijvoorbeeld een app of sensor) het vertrekpunt wordt zonder dat duidelijk is wat het probleem precies is.

Het tweede principe is het centraal stellen van de uitvoerbaarheid. Interventies zijn alleen kansrijk als ze te organiseren zijn in de praktijk: wie doet wat, wanneer, met welke bevoegdheden en middelen, en wat gebeurt er nadat een signaal of melding binnenkomt. Zonder opvolgingscapaciteit en heldere rolverdeling blijft impact uit en neemt vertrouwen af.

Het derde principe is multidisciplinair werken. Veiligheidsperceptie is geen puur technisch of puur veiligheidsdomein. Effect ontstaat pas wanneer mensen vanuit openbare ruimte, binnen verschillende afdelingen samen optrekken. Dit plan van aanpak is daarom zo ingericht dat het deze disciplines expliciet verbindt in de verschillende lagen van keuzes, uitvoering en evaluatie.

Aanpak: de ontwerpsessie

Doel en opzet

De ontwerpsessie had als doel om drie oplossingsrichtingen voor het versterken van de veiligheidsperceptie van vrouwen gezamenlijk aan te scherpen op vier criteria:

1. Verwachte bijdrage aan veiligheidsbeleving van vrouwen.
2. Uitvoerbaarheid in de praktijk
3. Opschaalbaarheid
4. Risico's.

De sessie is uitgevoerd met deelnemers met een beleidsachtergrond, praktijkervaring en studenten met kennis in slimme verlichting en veiligheid in het openbaar vervoer. Daarbij waren onder andere vertegenwoordigers aanwezig vanuit Smart City en stedelijke innovatie (Gemeente Den Haag), mobiliteit en urban planning (Gemeente Den Haag), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het openbaar vervoer (HTM), kennis/onderzoek (TU Eindhoven) en een gemeente met lopende praktijkervaring rondom een meldapp en opvolging (Rotterdam).

De sessie bouwde voort op het eerdere vooronderzoek waarin in kaart is gebracht welke typen interventies gemeenten al inzetten (o.a. meldkanalen, data/monitoring, handhaving, en ingrepen in de openbare ruimte zoals verlichting) en waar de praktijk vaak op vastloopt (opvolgingscapaciteit, meetbaarheid, privacy/ethiek en borging).

Werkvorm

Deelnemers zijn verdeeld in drie groepen, elk gekoppeld aan één thema wat naar voren kwam in het vooronderzoek: slimme verlichting, slimme apps/meldkanalen en nudging (met nadruk op gedrags- en omgevingsinterventies).

Elke groep werkte toe naar een pitch. Hier werd gelet op uitvoerbaarheid in verschillende situaties, bestaande concepten en knelpunten. Hierna is plenair besproken wat kansrijk is en waar de belangrijkste randvoorwaarden en knelpunten zitten.

Als gezamenlijke toetssteen zijn drie situaties gebruikt om de toepasbaarheid concreet te maken: (1) een drukke straat, (2) een verlichte straat, en (3) een donkere dorpsweg. In alle

drie de situaties is nadrukkelijk gekeken naar het verschil tussen objectieve veiligheid en subjectieve veiligheidsbeleving.

Vorbereiding (3 vragen)

Elke deelnemers kreeg voorafgaand aan de ontwerpsessie drie vragen:

1. In welke setting komt straatintimidatie het vaakst voor?
2. Wat is de grootste belemmering om effectief te handelen?
3. Welke rode lijnen zijn belangrijk?

In de sessie kwam diezelfde structuur terug als toetsingskader onder de pitches: oplossingen moesten duidelijk maken (a) voor welke setting ze bedoeld zijn, (b) welke uitvoeringsbelemmering ze oplossen (of juist introduceren) en (c) hoe ze binnen rode lijnen blijven.

Bevindingen per oplossingsrichting

Oplossingsrichting A – Slimme verlichting

A1. Bijdrage veiligheidsperceptie

Slimme verlichting is in de sessie vooral benaderd als ontwerpinterventie voor veiligheidsbeleving: het verbeteren van zichtlijnen, het verminderen van donkere hoeken en “zwarte gaten”, en het versterken van routegevoel en aanwezigheid zonder dat er direct handhaving nodig is. Tegelijk werd benadrukt dat verlichting structureel ouderschap niet oplost en dat het effect beperkt is wanneer het los staat van inrichting van de openbare ruimte.

Een centraal inzicht is dat “meer licht” niet automatisch beter is. Felle verlichting kan leiden tot te hoog contrast met de omgeving, waardoor iemand zich juist in de spotlight geplaatst voelt en de zijkanten donker blijven. Daarnaast speelt verblinding een rol. Er is expliciet besproken dat standaard straatverlichting vaak is ontworpen vanuit doorstroom (“van doel naar doel bewegen”) en minder vanuit sociale veiligheid.

A2. Toepassing in de drie situaties

In de discussie kwam naar voren dat de context bepalend is.

In een stedelijke omgeving met woningen en trambeweging kan de sociale situatie (wie is er, waarom zijn mensen er) veiliger aanvoelen dan op een verlaten pad, ook als het lichtniveau vergelijkbaar is. In zulke stedelijke situaties werd warmere, minder scherpe verlichting genoemd (metafoor: “kerstverlichting”) om een menselijker, zorgzamer sfeer te ondersteunen.

Voor de andere situaties, de legere omgevingen, is het uitgangspunt juist om te voorkomen dat één felle lamp een hoog contrast creëert; liever gelijkmatige verlichting inclusief zijkanten. Daarbij is benoemd dat lampen die lager hangen kunnen helpen voor gelijkmatigheid, maar ook nieuwe nadelen kunnen hebben (te zichtbaar zijn, minder om je heen kunnen kijken).

A3. Knelpunten en aandachtspunten

Belangrijke knelpunten zijn technische en ecologische afwegingen (kleurtemperatuur, intensiteit, effect op mens en natuur). Blauw licht werd genoemd als gunstiger voor natuur maar nadelig voor slaap/waakritme; warm licht als gunstiger voor beleving en mogelijk “zorgzamer gedrag”. Dit vraagt expliciete keuzes per locatie, vooral in parken/groengebieden.

Daarnaast zijn er onbedoelde effecten. Dynamische verlichting kan het gevoel geven “vindbaar” te zijn en werkt vooral langs de specifieke verlichte route. In dezelfde lijn is besproken dat vrouwen zich soms ook enigszins willen kunnen “verstoppen” en niet volledig volgbaar willen zijn.

A4. Aanbevolen vervolgstap

De sessie wijst richting kleinschalige pilots per type plek, met vooraf vastgelegde ontwerpkeuzes. Omdat de werking van verlichting per situatie verschilt, is het zinvol om per

context gericht te experimenteren. Variatie in kleurtemperatuur, dynamiek en type verlichting (bijvoorbeeld warmer licht of een zachtere, ‘kerstverlichting’-achtige sfeer) kan in de openbare ruimte het verschil maken tussen een koude, afstandelijke uitstraling en een warmere, uitnodigende beleving.

Oplossingsrichting B – Inzet slimme apps en digitale interventies

B1. Bijdrage veiligheidsperceptie

De sessie bevestigde dat apps snel symbolisch kunnen worden als niet helder is wat ze opleveren. Het voorbeeld van de Rotterdamse STOP-app liet zien dat het gebruik beperkt kan blijven (relatief weinig downloads) en dat de toegevoegde waarde vooral ontstaat waar opvolging georganiseerd is, zoals terugbellen door getrainde medewerkers.

De kernvragen die terugkwamen waren: wat is de uitkomst, wat gebeurt er met de data, wie reageert en leidt het tot een veiliger gevoel?

B2. Toepassing in de drie situaties

Voor drukke contexten (uitgaan/evenementen/OV) werd aansluiting bij bestaande omgevingen en partners logisch geacht (OV, beveiliging, horeca). Voor minder drukke contexten is besproken om een volgfunctie in de app te zetten. Ook werd er besproken of eventueel handhaving op aanvraag een stuk mee zou kunnen fietsen. Om de laagdrempeligheid te behouden benoemde de sessie hierbij expliciet app-moeheid. Door een aparte app te downloaden gebeurt dit minder snel. Bovendien verlaagt de integratie in bestaande apps (zoals reisplanners) eventuele drempels.

B3. Knelpunten en aandachtspunten

Het belangrijkste knelpunt is opvolgingscapaciteit. Meldkanalen werken alleen als er mensen achter zitten die signalen kunnen oppakken. Daarbij spelen arbeidsvoorwaarden/werktijden van Boa’s mee. In Den Haag is nachtelijke inzet van Boa’s beperkt, terwijl specifieke groepen in Rotterdam langer kunnen werken.

Ook is benoemd dat een “veilige haven”-concept actueel gehouden moet worden. Deelnemers gaven aan dat juist hun veiligheidsperceptie minder zou worden bij het benadrukken van de onveiligheid op hun fietsroute.

B4. Aanbevolen vervolgstap

Als kansrijke functies kwamen naar voren:

- Het zichtbaar maken van opvolging (vertrouwen)
- Het in kaart brengen van zowel onveilige als juist “goede” plekken (met nuance),
- Het combineren met ondersteuning zoals “veilige havens” met handhavers.

Tegelijk is expliciet getwijfeld over het publiek tonen van “goede/slechte plekken”, omdat dit de subjectieve veiligheid kan schaden wanneer dagelijkse routes ineens als onveilig worden gelabeld.

Oplossingsrichting C – Nudging

C1. Bijdrage veiligheidsperceptie

De deelnemers aan deze groep plaatste nudging nadrukkelijk in de hoek van gedrags- en omgevingsinterventies, niet als ongerichte surveillance. Het uitgangspunt is dat er alleen data of signalering moet worden ingezet als dit leidt tot handelingsperspectief. In alle andere gevallen is het advies om geen data te verzamelen.

C2. Toepassing in de drie situaties

In drukke straten ligt nudging vooral in het overbrengen van normen, met name omstanderactivatie (wat is gewenst gedrag, wat kan een omstander doen). In meer routematige situaties (verlichte straat) kan nudging zich richten op overgangen en “dode zones” waar de beleving omslaat. In afgelegen situaties (donkere dorpsweg) is een minimalistische, uitlegbare prikkel relevant, juist vanwege beperkte capaciteit en het risico op stigmatisering.

C3. Knelpunten en aandachtspunten

Er werd benoemd dat nudges richting ouders averechts kunnen werken (het noemen van “wat je niet moet doen” kan juist triggeren). Daarom werd nudging het meest kansrijk geacht richting omstanders en slachtoffers, met een laagdrempelige, eenduidige route naar hulp of melding.

C5. Aanbevolen vervolgstap

Voorbeelden van nudging kwamen uit het Openbaar Vervoer. In trams worden schermen deels gebruikt voor informatie/reclame en deels voor boodschappen). Een ander voorbeeld komt uit het living lab Scheveningen waarin geur/kleur/aanwezigheid het gedrag beïnvloeden.

Ook werd verwezen naar een voorbeeld in Leuven dat in Den Haag wordt toegepast tegen geluidsoverlast. Hier is nudging met verlichting ingezet. In Den Haag werd benoemd dezelfde aanpak verkennen voor straatintimidatie, mits het doel en de opvolging helder zijn.

De aanbevolen vervolgstap is een kleine proef met een heldere hypothese: welk gedrag/gevoel verandert, welke boodschap/prikkel wordt ingezet, wat is het centrale ontvangstpunt, en hoe wordt doorgezet naar de juiste partij.

Overkoepelende knelpunten en succesfactoren

De ontwerpessie laat zien dat de drie oplossingsrichtingen (slimme verlichting, apps/digitale interventies en nudging/sensoren) sterk van elkaar verschillen in techniek en uitvoering, maar in de praktijk tegen een aantal dezelfde, overkoepelende knelpunten aanlopen. Deze thema's bepalen in hoge mate of innovaties bijdragen aan veiligheidsperceptie voor vrouwen, of juist blijven steken in losse projecten met beperkt effect.

Knelpunten

1. *Capaciteit en opvolging: zonder uitvoering geen effect*

Uit alle drie de groepen kwam terug dat een interventie pas betekenis krijgt wanneer er een uitvoeringsketen achter zit. Voor digitale kanalen betekent dit dat meldingen en signalen alleen vertrouwen opbouwen als er opvolging is. Zonder praktische afspraken over opvolging wordt de innovatie al snel symbolisch. Er is wel een kanaal of maatregel, maar er gebeurt in de praktijk te weinig met wat binnenkomt.

2. *Meetbaarheid: veiligheidsbeleving is leidend, maar vraagt slim meten*

De sessie bevestigde dat veiligheidsperceptie het primaire doel is, maar ook dat het lastig is om effecten overtuigend te meten. Bij verlichting kan het bijvoorbeeld gaan om beleving, wat verschillend per persoon is. Bij apps kan een hoger meldvolume zowel "beter" (meer vertrouwen) als "slechter" (meer incidenten of meer aandacht voor onveiligheid) betekenen. Bij nudging is het effect vaak subtiel en contextafhankelijk. Dit vraagt om een meetstrategie die niet alleen telt, maar die combineert: korte herhaalde belevingsmetingen, contextinformatie (plek/moment) en een beperkt aantal aanvullende signalen.

3. *Risico op techsolutionisme en schijnveiligheid*

Een terugkerend thema was het risico dat technologie wordt ingezet omdat het zichtbaar, innovatief of politiek aantrekkelijk is, terwijl het probleem niet scherp genoeg is gedefinieerd of de uitvoeringsketen ontbreekt. De sessie benoemde dat dit kan leiden tot schijnveiligheid. Maatregelen "stralen uit" maar dragen niet duurzaam bij aan veiligheidservaring. De basisvraag blijft steeds wat er daadwerkelijk verandert op straat en voor wie?

4. *Noodzaak tot heldere probleemdefinitie en doelafbakening*

De sessie benadrukte dat "straatintimidatie" als begrip breed is en dat interventies pas zinvol gekozen kunnen worden als helder is welk probleem wordt aangepakt. Een belangrijke nuancering die genoemd werd is dat straatintimidatie niet hetzelfde is als zware geweldsvormen zoals femicide. Doelen en interventies verschillen. Als dit door elkaar loopt, ontstaat het risico dat maatregelen worden ontworpen voor een ander probleem dan waar men in de openbare ruimte in de praktijk tegenaan loopt. Een heldere doelafbakening voorkomt dat oplossingen disproportioneel worden.

Succesfactoren

1. *Zichtbaar resultaat in de ruimte*

Interventies dragen het meest bij aan veiligheidsperceptie wanneer bewoners en gebruikers merken dat er iets verandert in de omgeving: beter ontworpen verlichting, logischere en prettigere routes, duidelijke aanwezigheid of “goede plekken”, of een herkenbaar ondersteuningspad. Zichtbaarheid betekent hierbij niet “meer controle”, maar een concrete verbetering die mensen ervaren tijdens het lopen, fietsen of wachten. Hierdoor krijgen mensen met een minder veiligheidsgevoel wel het idee dat het probleem wordt erkend.

2. *Duidelijke rolverdeling en eigenaarschap*

Het voorafgaande literatuuronderzoek en de sessie laat zien dat effectieve oplossingen governance nodig hebben: wie is eigenaar (openbare ruimte, veiligheid, sociaal domein), wie beslist, wie beheert, en wie handelt op signalen? Vooral bij apps en nudging is eigenaarschap cruciaal om te voorkomen dat het initiatief eindigt bij “er is iets gemaakt”.

3. *Communicatie: uitleg en terugkoppeling*

Succes hangt sterk samen met communicatie. Inwoners moeten begrijpen wat het doel is, wat de gemeente doet (en ook wat niet), en waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. Daarnaast is terugkoppeling over het effect van de signalen en interventies essentieel. Zonder terugkoppeling verdwijnt het vertrouwen en daardoor zakt gebruik en draagvlak weg. Met terugkoppeling ontstaat legitimiteit om te blijven verbeteren en uit te breiden.

Plan van aanpak: van idee naar uitvoer

Dit hoofdstuk vertaalt de sessie-opbrengsten en het eerdere overzicht van gemeentelijke praktijk naar een herhaalbaar stappenplan. De kern is dat een gemeente niet begint bij een technologie, maar bij een scherp afgebakende situatie, een concreet doel voor veiligheidsperceptie en een uitvoerbare keten van besluitvorming, beheer en opvolging.

Stap 1 – Probleem en doel scherp

De eerste stap is het afbakenen van de situatie waarin het veiligheidsgevoel onder druk staat. Dit gebeurt door een concrete setting te kiezen (bijvoorbeeld OV-knooppunten, uitgaansgebied, parken of stille woonstraten). Koppel hier een moment aan (bijvoorbeeld weekendnacht, laatste ritten, begin/einde dienstregeling, evenementenmomenten). De ontwerpsessie liet zien dat dezelfde plek overdag en 's nachts een totaal andere sociale betekenis kan hebben. Hierbij staat de vraag centraal wie er hoort te zijn en waarom. Dit bepaalt sterk hoe veilig iets voelt.

Vervolgens wordt het doel geformuleerd in termen van veiligheidsperceptie: welke verbetering wil de gemeente zien en voelen? Dit doel moet concreet zijn (bijvoorbeeld minder vermijdingsgedrag op route X, meer comfort en oriëntatie in overgangen en zijstraten, of meer vertrouwen dat er opvolging is wanneer er iets gebeurt). Een helder doel voorkomt dat interventies worden gekozen die vooral zichtbaar zijn, maar het probleem niet raken. Het voorkomt dat het doel onbedoeld verschuift naar meer meldingen of meer techniek zonder betekenis voor de gebruiker.

Stap 2 – Kies interventiepakket passend bij context

Pas nadat probleem en doel helder zijn, kiest de gemeente een interventiepakket. De sessie bevestigde dat de drie richtingen elk een eigen sterkte hebben en dat de context bepaalt wat logisch is. Slimme verlichting is vooral passend wanneer de kern zit in zichtlijnen, contrast, donkere hoeken en routebeleving. Apps of digitale interventies zijn alleen passend wanneer er een duidelijke dienst of flow achter zit. Nudging interventies zijn passend wanneer gedrag en norm in de ruimte beïnvloed moeten worden, mits proportioneel en gekoppeld aan een concrete handelingsketen.

Stap 3 – Communicatie

In deze stap worden rode lijnen geborgd voordat er getest of uitgerold wordt. De sessie benadrukte dat veiligheidservaring niet alleen afhankelijk is van objectieve maatregelen, maar ook van het gevoel dat interventies eerlijk, proportioneel en niet stigmatiserend zijn.

Dit betekent dat er geen impliciete boodschap moet zijn dat vrouwen hun veiligheid zelf moeten managen, er geen sprake is van disproportionele monitoring, en dat er transparantie is over datagebruik en grenzen. Bij verlichting hoort bijvoorbeeld de toets of een oplossing geen nieuwe kwetsbaarheid creëert (zoals te veel exposure of het gevoel volgbaar te zijn).

Communicatie is een integraal onderdeel van deze stap. Inwoners moeten begrijpen wat het doel is, wat er verandert in de ruimte, waarom dit gekozen is en wat er met signalen gebeurt. Minstens zo belangrijk is terugkoppeling door te laten zien wat interventies opleveren zodat het vertrouwen groeit. In het eerdere overzicht van bestaand beleid is dit ook als sturingsprincipe opgenomen: publiceer begrijpelijke terugkoppeling en koppel uitvoering zichtbaar aan signalen en leren.

Stap 4 – Pilot, meten, leren, opschalen

De vierde stap is het uitvoeren van een kleinschalige pilot. De pilot start bewust klein op één of enkele plekken, een duidelijke doelgroep of moment, en een minimale set aan veranderingen. Meten in de pilot richt zich primair op veiligheidsbeleving. De sessie benadrukte dat tellingen op zichzelf onvoldoende zijn. Meten moet betekenisvol zijn voor de ervaring op straat.

Na de pilot volgt een vast leer- en bijsturingsritme. De aanpak werkt met maandelijkse reflectie over wat werkte en wat niet werkte, welke neveneffecten er optraden, en wat aanpassing in uitvoering, communicatie of inrichting vraagt. Opschaling vindt alleen plaats wanneer effect en uitvoerbaarheid samenkomen. Interventies die wel “mooi” zijn maar niet uitvoerbaar blijken, of die uitvoerbaar zijn maar geen effect op veiligheidsperceptie tonen, worden niet opgeschaald. Hiermee wordt de kern van het plan geborgd namelijk het gericht verbeteren van veiligheidsgevoel, in plaats van het verzamelen van losse innovaties.

Uitwerking Pilots

Bij het introduceren van pilots is het belangrijk om per interventietype andere aandachtspunten te hanteren. Slimme verlichting, meldkanalen en nudging werken via verschillende mechanismen, kennen andere risico's en vragen een andere "landingsbaan" in de organisatie. Onderstaande aandachtspunten vertalen het algemene pilotadvies naar een praktische checklist per type.

1) Slimme verlichting: introduceer als ontwerp- en belevingspilot

- Bij verlichting is het verleidelijk om te sturen op technische parameters (sensoren, dynamiek), terwijl het doel veiligheidsperceptie is. Introduceer de pilot daarom als een ontwerpinterventie met expliciete keuzes over contrast en beleving.
- Kies één type plek en één moment (bijv. overgangszones bij OV/uitgaan, stille route, parkpad). Leg vooraf vast welk probleem wordt opgelost: "donkere hoekjes", "zwarte zijkanten", "onlogische route", "spotlight-effect".
- Maak expliciete ontwerpkeuzes: kleurtemperatuur (warm/koud), lichtverdeling (ook zijkanten), de logica van overgangen (geen harde 'licht-eilandjes').
- Let op neveneffecten die direct invloed hebben op beleving: "vindbaar/volgbaar"-gevoel, te fel licht, hoge contrasten, schaduwen, en verplaatsing van onveiligheidsgevoel naar net buiten de verlichte route.
- Meet niet alleen "meer licht", maar beleving: korte herhaalde belevingsvragen op de plek zelf.
- Borg beheer vanaf dag 1: storingen, onderhoud en wie bijstuurt. Verlichting die "niet werkt" op het verkeerde moment schaadt vertrouwen en kan de onveiligheidsbeleving versterken.

2) Meldkanalen/apps: introduceer als dienst met opvolging

- Bij meldkanalen zit het grootste risico in placebo en teleurstelling: een kanaal zonder opvolging vergroot frustratie en kan victim blaming oproepen.
- Start met een minimale doelgroep en setting waar opvolging haalbaar is (bijv. uitgaansgebied in weekenduren, of OV-context met partnerafspraken). Definieer wat "opvolging" betekent: terugbellen, doorverwijzen, toezicht inzetten, fysieke aanpassing, communicatie.
- Voorkom app-moeheid. Sluit als mogelijk aan bij bestaande kanalen of platforms (bijv. gemeentelijk meldpunt, OV-omgeving, website/WhatsApp) in plaats van "weer een aparte app".

- Maak de belofte klein en concreet: wat kunnen mensen verwachten, binnen welke tijd, en wat gebeurt er níet (bijv. geen 24/7 responsgarantie als die er niet is).
- Let op datakwaliteit zonder dataminimalisatie te breken: locatie en moment zijn vaak genoeg; vrije tekst en contact alleen opt-in.
- Meet in pilots vooral vertrouwen en effect op beleving: voelen mensen zich gesteund, ervaren ze dat melden zin heeft, en leidt het tot zichtbare acties? Meldvolume is op zichzelf geen succesmaat.

3) Nudging interventies: introduceer als gedrags- en normpilot

- Nudging is kansrijk, maar alleen als het niet blijft hangen in een losse boodschap. Het grootste risico is dat een nudge iets activeert (bewustwording) zonder dat er een duidelijke handelingsroute achter zit, of dat de interventie stigmatiserend werkt.
- Begin met één hypothese: welk gedrag of welk gevoel wil de nudge beïnvloeden? Bijvoorbeeld omstanders activeren, norm stellen, routes “leesbaar” maken, of kwetsbare overgangen rustiger en voorspelbaarder laten voelen.
- Richt nudges primair op omstanders en ondersteuning, niet op daders (dat kan triggeren of averechts werken). Zorg dat er één duidelijke call-to-action is die klopt met wat de gemeente kan waarmaken.
- Kies plekken waar context en timing passen: OV-knooppunten, begin/einde dienstregeling, stegen/overgangen, plekken met veel voetgangers.
- Besteed extra aandacht aan acceptatie: nudges die als betuttelend, stigmatiserend of “surveillance” worden ervaren ondermijnen het doel.

Conclusie

Dit plan van aanpak laat zien dat innovatie niet “de oplossing” is voor straatintimidatie, maar wél gericht kan bijdragen aan de veiligheidsperceptie van vrouwen wanneer het onderdeel is van een bredere aanpak in de openbare ruimte en in de veiligheidsketen. De ontwerpessie bevestigde dat veiligheidsbeleving sterk samenhangt met context over hoe een plek is ingericht, wie er aanwezig is, hoe routes aanvoelen, en of er een herkenbaar handelingsperspectief is wanneer er iets gebeurt. Juist daarom werken losse interventies zelden; effect ontstaat wanneer ontwerp, uitvoering en communicatie samenkomen.

Tegelijkertijd vraagt innovatie om discipline. De belangrijkste waarschuwing is het vermijden van techsolutionisme en placebo-oplossingen. Een app, sensor of slimme verlichting kan snel een zichtbaar “antwoord” lijken, maar zonder probleemdefinitie, uitvoeringslogica en evaluatie ontstaat schijnveiligheid. Maatregelen die vooral symbolisch zijn, weinig veranderen in de ervaring op straat of onbedoeld de verantwoordelijkheid bij vrouwen leggen. Daarom start de aanpak altijd bij het concrete probleem (plek + moment), volgt daarna de vraag wat er uitvoerbaar is (rollen, bevoegdheden, capaciteit) en wordt pas dan gekozen welke interventie past—met een meet- en leerstrategie om te toetsen of het doel werkelijk dichterbij komt.

Tot slot benadrukt dit plan het belang van een multidisciplinaire aanpak. Veiligheidsperceptie is geen puur veiligheidsvraagstuk en ook geen puur ontwerpprobleem. Het vraagt om samenwerking tussen verschillende perspectieven in de openbare ruimte. Alleen als deze disciplines gezamenlijk optrekken, kunnen innovaties effectief, uitvoerbaar en maatschappelijk uitlegbaar worden ingezet.