

# Geef mensen betere toegang tot de stad

Steden zijn de afgelopen decennia minder toegankelijk geworden op het gebied van wonen, vervoer en publieke voorzieningen. Vaak wordt dit veroorzaakt door de onbedoelde gevolgen van beleid. Een toegankelijkheidsstoets bij nieuw beleid houdt de stad voor verschillende groepen betaalbaar en aantrekkelijk.

**DOUWE WIELENGA, ELS DESMET & NIELS KOEMAN**

*Douwe Wielenga is projectleider bij de Rli, Els Desmet is lid van het projectteam en Niels Koeman is lid van de Rli*

De Nederlandse steden liggen er over het algemeen goed bij met een hoogwaardige openbare ruimte, een goede staat van onderhoud van gebouwen en aantrekkelijke voorzieningen. De Raad voor leefomgeving en infrastructuur (Rli) signaleert in haar recent verschenen advies *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen* echter ook een minder rooskleurige kant aan het stedelijke leven.<sup>1</sup> Een kant waarin verschillende groepen burgers onvoldoende mee kunnen doen. Dat speelt niet alleen in de grote steden in de Randstad, maar ook in middelgrote steden die een centrumfunctie vervullen – van Groningen tot Maastricht, van Deventer tot Middelburg.<sup>2</sup>

Steden zijn om verschillende redenen aantrekkelijk. Er is aanbod van werk en onderwijs en je kunt er naar het ziekenhuis gaan of bijvoorbeeld een bioscoop bezoeken. In de stedelijke samenleving vinden geplande en ongeplande ontmoetingen en activiteiten plaats. De uitwisseling van creativiteit en innovatie kenmerken de stedelijke samenleving.

Bovendien biedt de stad de mogelijkheid om gelijkgestemden of juist andersdenkenden tegen te komen en anoniem of juist zeer gezien door het leven te gaan. De stad is kortom voor veel verschillende mensen een aantrekkelijke plek.<sup>3</sup>

## **Publieke voorzieningen, wonen en ruimte**

Toegang tot de stad betekent kunnen deelnemen aan de stedelijke samenleving. Er zijn drie sleutelfuncties in de leefomgeving die je nodig hebt om als burger volwaardig deel te kunnen nemen aan de stedelijke samenleving: publieke voorzieningen, wonen en vervoer.<sup>4</sup> Onder publieke voorzieningen worden (openbare) buitenruimtes bedoeld, zoals parken en pleinen en publieke binnenruimtes zoals bibliotheken, gezondheidscentra en buurthuizen. Op die plekken ontmoeten burgers elkaar en wisselen zij kennis en informatie uit die hen verder helpen bij het vinden van bijvoorbeeld werk, zorg of andere activiteiten.<sup>5</sup>

Voor verschillende groepen burgers is in de afgelopen tien tot vijftien jaar de toegang tot de stad verminderd. Zij ondervinden meer dan voorheen problemen met de betaalbaarheid en beschikbaarheid van publieke voorzieningen, wonen en vervoer of lopen aan tegen het feit dat het stedelijk aanbod op deze sleutelfuncties niet aansluit bij hun persoonlijke situatie.

Publieke voorzieningen zijn bijvoorbeeld steeds vaker niet meer 'zomaar' toegankelijk voor iedereen.<sup>6</sup> Delen van de openbare ruimte worden bijvoorbeeld terras of festivalterrein waar een consumptie verplicht is of toegangskaartjes noodzakelijk zijn. Ook worden publieke voorzieningen ruimtelijk geconcentreerd. Bijvoorbeeld als wijkbibliotheken sluiten of als scholen, ziekenhuizen en sportvelden naar de rand van de stad worden verplaatst om ruimte te maken voor woningbouw of kantoren.<sup>7</sup> Bovendien leidt een stijging van vastgoedprijzen vaak tot een verschraling van het aanbod van publieke voorzieningen. Mensen komen in de knel doordat ze minder toegang hebben tot boeken, sport, informatie, zorg, hulp en ondersteuning. Dat huisartsen in verschillende steden de huur van een praktijkruimte inmiddels nauwelijks meer kunnen opbrengen is slechts een van de vele voorbeelden van druk op publieke voorzieningen in de stad.<sup>8</sup>

Op het gebied van wonen zijn er allerlei ontwikkelingen die hebben geleid tot verminderde toegankelijkheid.<sup>9</sup> Bijvoorbeeld de aanhoudende groei van het aantal huishoudens dat de groei van het aantal woningen (de woningbouwproductie) structureel overtreft.<sup>10</sup> Ook daalt het aantal verhuizingen omdat mensen hun persoonlijke woonsituatie niet kunnen verbeteren of een geschiktere woning niet kunnen betalen. De prijzen, beschikbaarheid en aansluiting bij behoeften (voorzieningen en eigenschappen of voorzieningen in de woning) sluiten steeds minder aan bij de wensen van stedelijke bewoners. Onderaan de streep constateert de raad dat steeds minder mensen een dak boven hun hoofd kunnen

vinden in de stad. En als dat al lukt is dat vaker een tijdelijke, dure of eigenlijk ongeschikte woning. De allerkwetsbaarsten worden dakloos.

Ook huishoudens met een modaal inkomen die op tal van terreinen (werk, opleiding, gezondheid, vervoersmogelijkheden en sociale netwerken) weinig tot geen problemen ervaren, raken bij het vinden van een geschikte woonruimte in de verdrukking. Wonen in de

---

## Publieke voorzieningen, wonen en vervoer zijn sleutelfuncties om volwaardig mee te doen

---

stad wordt onbereikbaar voor agenten, vrachtwagenchauffeurs, verpleegkundigen, ZZP'ers, accountmanagers, wetenschappers en ambtenaren. Ook tal van andere groepen zitten op de woningmarkt in de knel, zoals starters op de huur- en koopmarkt, arbeidsmigranten en mensen die uitstromen uit een instelling.

Het vervoerssysteem en de beschikbare voermiddelen lijken in Nederlandse steden op het eerste oog van hoog niveau. En vanuit het oogpunt van het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen is dat ook zo. Toch toont onderzoek aan dat sommige groepen in de steden bestemmingen voor werk, onderwijs of zorg moeilijk kunnen bereiken. De toegang tot vervoer is onevenredig verdeeld. Mensen in de knel kunnen zich bijvoorbeeld geen auto veroorloven, kunnen (om uiteenlopende redenen) niet fietsen of kunnen minder makkelijk reizen vanwege lichamelijke beperkingen. Vooral mensen met bestemmingen die ver van vervoersknooppunten zoals een metro- of treinstation vandaan liggen, hebben een probleem. De 'kosten' in brede zin (reistijd, reiskosten en de inspanning) om wonen,

werk, onderwijs of zorg te combineren zijn voor deze groep onevenredig hoog. Dit leidt ertoe dat mensen vanwege deze 'kosten' een baan soms niet kunnen accepteren of zorg of scholing vermijden.<sup>11</sup>

### ***Vijf hoofdoorzaken van verminderde toegang tot de stad***

Er is al decennia sprake van een trek naar de stad, wat uiteraard zorgt voor een bepaalde druk op steden.<sup>12</sup> De hoofdoorzaken van de verminderde toegang tot steden voor bepaalde groepen moet echter op andere vlakken gezocht worden. Sommige oorzaken zijn het gevolg van bewust gemaakte beleidskeuzes. Veel oorzaken zijn ook gelegen in de onbedoelde gevolgen van gemaakte keuzes. We onderscheiden in het Rli-advies 'toegang tot de stad' vijf hoofdoorzaken die de afgelopen vijftien jaar gezorgd hebben voor verminderde toegang tot de stad.

De eerste oorzaak is het terugtreden van de overheid. De grote nadruk op efficiëntie, marktwerking en het afstoten en decentraliseren van overheidstaken, hebben geleid tot vershraling van het aanbod van voorzieningen en strengere regels voor de verdeling van het schaarse resterende aanbod van diensten en voorzieningen in de stad.

De tweede oorzaak is het steeds duurder worden van wonen in zowel de huur- als de koopsector terwijl tegelijkertijd de inkomenszekerheid is afgenomen als gevolg van de flexibilisering van de arbeidsmarkt. Hierdoor is de betaalbaarheid van een woning in de stad voor steeds meer mensen een groot probleem.

De derde oorzaak is dat beleidsmakers onvoldoende oog hebben voor de effecten van maatregelen op andere beleidsterreinen, wat leidt tot onoverzichtelijkheid voor burgers, tegenstrijdige regels en onnodige maatschappelijke kosten. Denk bijvoorbeeld aan de effecten van de huidige kostendelersnorm, die leidt tot inefficiënt gebruik van de woningvoorraad (met name in de sociale huursector). De regeling leidt er namelijk toe dat er geliefden zijn

die niet gaan samenwonen om een korting op hun uitkering te voorkomen en dat er volwassen kinderen (ouder dan 21 jaar) zijn die door hun ouders worden verzocht het huis te verlaten met het risico dakloos te worden.<sup>13</sup>

De vierde oorzaak is het mechanisme dat 'oude waarden' (wat we eerder belangrijk vonden) als het ware zijn gestold in beleid: zowel in regelgeving als in de verzamelde informatie (statistieken) en in het proces (met wie wordt overleg gevoerd). Denk aan 'efficiëntie' in het vervoerbeleid. De nadruk ligt daarbij vooral op het verminderen van files (de filedruk). En door de huidige gesprekspartners van de overheid en de gebruikte rekenmodellen komt een waarde als 'toegang tot vervoer voor iedereen' al snel op de tweede of derde plaats. Dit heeft tot gevolg dat in veel steden de aandacht nog steeds vooral uitgaat naar de auto (het verminderen van files, zorgen voor voldoende parkeergelegenheid) en veel minder naar openbaar vervoer en langzaam verkeer als fietsen en wandelen.<sup>14</sup>

De vijfde oorzaak is dat er blinde vlekken zijn in het overheidsbeleid. Die bestaan enerzijds uit aannames, zoals de aanname dat vrijwel iedere burger voldoende zelfstandig en zelfredzaam is om zonder hulp deel te nemen aan de complexe stedelijke samenleving. Anderzijds is er ontbrekende beleidsinformatie: de meest kwetsbaren komen niet of nauwelijks voor in de onderzoeken en statistieken op het gebied van wonen, vervoer en publieke voorzieningen.

### ***Geplande en geleefde stad***

Planners, bestuurders en beleidsmedewerkers denken steevast in planningstermen en langetermijndoelen.<sup>15</sup> Dit wordt ook wel de geplande stad genoemd: de stad zoals deze bedacht en ontworpen is door beleidsmakers en stedenbouwkundigen. Het gaat dan om sociaal en fysiek beleid om de stad beter te maken: nieuwe huizen, heringerichte pleinen, andere winkels, bedrijventerreinen, de organisatie van het welzijnswerk.

Dat is belangrijk, maar er is ook aandacht nodig voor de stad die er eenvoudigweg al is: de geleefde stad. Dat is de stad zoals deze gecreëerd wordt door mensen. De stad die niet wordt gezien als een object waar professionals hun wetenschap, kennis en beleid op moeten afvuren om haar leefbaar te maken, maar als een ruimte waar — onafhankelijk van de plannen van professionals — geleefd wordt door mensen. Deze alledaagse realiteit moet ook in het werk van professionals vaker een nadrukkelijke plaats krijgen.

## Vanwege kosten en reistijd vermijden mensen soms zorg, scholing of weigeren ze een baan

Een beter begrip van de *geleefde stad* zorgt voor aandacht voor de manier waarop bewoners en gebruikers van de stad zelf met de stad omgaan. In 'Toegang tot de stad' wordt hiervoor een 'benadering vanuit burgers' gepresenteerd.<sup>16</sup> Hiermee kan beter achterhaald worden aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de toegang voor burgers tot de sleutelfuncties van de stad beter te waarborgen. In de kern houdt deze benadering in dat moet worden nagegaan of er voldoende rekening wordt gehouden met *de mogelijkheden en beperkingen* van burgers. Beleidsmakers moeten zich vaker afvragen: Hoe ziet de toegankelijkheid van de stad eruit door de ogen van inwoners?

### Wie komen er in de problemen?

De eerder gesignaleerde knelpunten pakken voor verschillende groepen burgers verschillend uit. Op basis van de 'benadering vanuit burgers' kunnen drie typen burgers worden

onderscheiden. Ten eerste *kwetsbare burgers* die beperkingen hebben in persoonlijke omstandigheden en capaciteiten, zoals een laag inkomen, beperkte digitale vaardigheden, schulden, een klein sociaal netwerk of een lichamelijke of geestelijke beperking.

Ten tweede onderscheiden we *nieuwe kwetsbaren*. Zij hebben nauwelijks beperkingen door persoonlijke omstandigheden of capaciteiten en zijn economisch zelfredzaam. Deze groep wordt in hun toegang tot de stad beperkt door externe fysieke, institutionele en sociaal-culturele ontwikkelingen die grotendeels losstaan van individuele capaciteiten. Denk aan flexwerkers die geen vrije huurwoning of koopwoning kunnen krijgen omdat de continuïteit van hun inkomen niet zeker is, huisartsen die in het centrum van steden de huur van een praktijkruimte niet meer kunnen betalen of mensen waarvoor de kosten van een auto en openbaar vervoer te hoog zijn.

Ten derde wijst de raad op *groepen burgers die een burgerinitiatief willen ontplooien op het gebied van de sleutelfuncties* en die tegen belemmerende regelgeving aanlopen. Dat overkomt formele burgerinitiatieven waaronder wooncoöperaties, en informele burgerinitiatieven zoals mensen die samen een eethuis willen beginnen voor aanschuifmaaltijden, moestuinen of een ontmoetingsruimte voor mensen uit de wijk. De 'rommelruimte' voor dit soort initiatieven wordt steeds minder beschikbaar, door verkoop van maatschappelijk vastgoed en het bebouwen van lege plekken in de stad.

### Normatief uitgangspunt

We doen enkele aanzetten hoe de toegang tot de stad verbeterd kan worden. Ten eerste stellen we in ons Rli-rapport vast dat sturen op toegang tot de stad een normatief uitgangspunt vergt, waaraan het beleid kan worden getoetst. Bijvoorbeeld: alle burgers in Nederland moeten zo goed mogelijk toegang hebben tot sleutelfuncties (publieke voorzieningen, wonen en vervoer) tegen aanvaardbare kosten (geld, tijd en moeite).

Dit uitgangspunt kan beschermend en stimulerend worden uitgewerkt in waarborgen voor burgers. Een beschermende uitwerking leidt tot het formuleren van minimumvoorwaarden die gegarandeerd moeten worden zodat burgers kunnen deelnemen aan de stedelijke samenleving. Een meer stimulerende uitwerking leidt tot positieve prikkels en ruimte om individueel én collectief invulling te geven aan specifieke wensen en behoeften, uitgaande van de eigen mogelijkheden.

### **Een toegankelijkheidstoets op ruimtelijke plannen**

Meer dan nu gebeurt moeten overheden, bedrijven en instellingen zichzelf de vraag stellen: wat is de invloed van onze (ruimtelijke) plannen en visies op de toegankelijkheid van de stad? Bij nieuw beleid kan daartoe een 'toegankelijkheidstoets' uitgevoerd worden – vergelijkbaar met de manier waarop de

van veranderingen in de inrichting van de stad voor verschillende groepen burgers. Het volbouwen van groene plekken in de stad kan de openbare buitenruimte beperken, maar als dat publieke ruimte met een dak oplevert kan het in sommige gevallen te verdedigen zijn. Als er woningen komen, moet de vraag gesteld worden of de toegenomen toegang tot wonen van de nieuwkomers opweegt tegen de afgenomen toegang tot groene publieke ruimte voor de zittende bewoners. Het stellen van dit soort toegangsvragen maakt het niet meteen makkelijker om besluiten te nemen, maar helpt wel bij een beter onderbouwde besluitvorming en het voorkomen van onvoorziene en ongewenste uitkomsten van besluitvorming met betrekking tot toegang tot de stad.

### **Actielijst voor bestuurders**

De toegankelijkheid van de stad wordt voor een belangrijk deel bepaald door landelijk beleid. Regels over de huurprijs van middenhuurwoningen, de financiële ruimte bij woningcorporaties om sociale huurwoningen te bouwen en te renoveren en de budgetten die gemeenten krijgen uit het gemeentefonds worden allemaal rondom het Haagse Binnenhof vastgesteld. Maar lokale politici en bestuurders kunnen ook zelf actie ondernemen. Hieronder doen we enkele suggesties voor beleidsmaatregelen die gemeentelijke overheden alleen of samen met de landelijke overheid kunnen uitwerken.

- ▶ Gemeenten kunnen een toegankelijkheidstoets introduceren waarin ze ruimtelijke plannen laten beoordelen op hun gevolgen op de toegang tot publieke voorzieningen, wonen en vervoer. Een dergelijke toets zou vanuit de rijksoverheid ook verplicht opgelegd kunnen worden.
- ▶ Gemeenten kunnen een kader ontwikkelen op basis waarvan zij burgerinitiatieven beoordelen en ondersteunen. Hiermee wordt willekeur voorkomen en ontstaat er bewustzijn dat minder mondige groepen

## **De kostendelersnorm leidt tot inefficiënt gebruik van de woningvoorraad**

effecten op het milieu in een milieueffectrapportage worden beoordeeld. Ook als beleidskeuzes eenmaal zijn gemaakt kan periodiek worden gekeken naar de effecten: vallen er groepen buiten de boot? Welke aspecten op het gebied van wonen, vervoer en publieke voorzieningen spelen daarbij een rol? Kwalitatieve onderzoeken kunnen helpen om inzichten te verzamelen en samen met burgers te werken aan betekenisvolle interventies om de toegang tot de stad te verbeteren en te waarborgen.

In steden is het woekeren met ruimte. Met een toegankelijkheidstoets kan worden nagegaan wat de verschillende effecten zijn

wellicht extra begeleiding nodig hebben om tot een initiatief te komen.

- ▶ Gemeenten kunnen een investeringsstrategie voor publieke voorzieningen maken met een in de begroting verankerd financieel kader. Het zou wel helpen als de rijksoverheid dit meefinanciert en de bestedingsruimte van gemeenten vergroot.
- ▶ Gemeenten kunnen woonruimte toevoegen door kantoorgebouwen te verbouwen tot woningen en door aan- en opbouwen bij woningen te stimuleren. Ze kunnen ook positieve prikkels ontwikkelen om bestaande woonruimte efficiënter te gebruiken, bijvoorbeeld met het oog op grotere (samengestelde) huishoudens. Vanuit de rijksoverheid zou het in dit verband helpen als de kostendelersnorm wordt herzien.
- ▶ Gemeenten kunnen voorkomen dat middenhuurwoningen scherp in prijs blijven stijgen door langetermijnafspraken te maken met institutionele beleggers – in Amsterdam is dit onlangs gebeurd.<sup>17</sup> Vanuit de rijksoverheid kan dit gestimuleerd worden door een betrokkenheid van meer dan twintig jaar te belonen. Bijvoorbeeld door een geleidelijke afname van de onroerende-zaakbelasting of overdrachtsbelasting voor eigenaar-verhuurders of door een regeling waarbij de belastingdruk op overwaarde geleidelijk afneemt, zodat snelle verkoop van woningen onaantrekkelijk wordt.
- ▶ Gemeenten, provincies en nationale overheid kunnen in het vervoersbeleid werken

aan 'toegang voor iedereen' door de 15-minutenstad als uitgangspunt te nemen, waarin alle relevante voorzieningen binnen 15 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn.<sup>18</sup>

### **Sturen op toegang tot de stad**

Door vanuit het perspectief van burgers te kijken naar de mogelijkheden van mensen, onnodige belemmeringen weg te nemen en beleidsuitgangspunten te herzien, kunnen alle burgers in Nederland zo veel mogelijk toegang krijgen tot de sociale, economische en culturele rijkdom die onze steden te bieden hebben.

Steden hebben belang bij een goed arbeidspotentieel, goed onderwijs en een gemengde bevolkingssamenstelling om alle functies die de stad aantrekkelijk maken te vervullen. Deze manier van kijken vraagt de komende jaren verdere verdieping, uitwerking en discussie. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van concrete handelingsperspectieven om beter te kunnen sturen op de toegang tot de stad. Belangrijk hierbij is de ontwikkeling van nieuwe afwegingskaders om besluiten te kunnen nemen over ruimteclaims waarbij de toegangsvraag wordt meegenomen. Het belang van de opbrengsten van vastgoed zou meer afgewogen moeten worden tegen de effecten op de toegang tot de stedelijke samenleving. Dat is belangrijk voor de mensen die nu in de knel komen, maar het is óók belangrijk voor de kwaliteit van onze steden.

### **Noten**

1 Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2020, 15 oktober). *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*. Op de website van de Rli zijn links te vinden van videofragmenten die het advies illustreren en ondersteunen. Er is een samenvatting

van de online presentatie terug te vinden die op 15 oktober 2020 plaatsvond en ook de volledige presentatie kan terug gekeken worden.

2 Er zijn ongetwijfeld verschillen tussen steden in de mate waarin er knelpunten in de toegang op treden. De Rli heeft hier geen onderzoek naar gedaan of over aange troffen.

3 Onder de term 'stad' rekenen we in dit artikel ook de 'stedelijke regio', een samenhangend gebied waarbinnen mensen wonen, werken en gebruik maken van tal van voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, cultuur, sport en horeca.

4 Zie de infographic uit het Rli-advies *Toegang tot de stad: Sleutelfuncties van de stad*.

- 5 Zie bijvoorbeeld: Hajer, M. & Reijndorp, A. (2001) *Op zoek naar nieuw publiek domein: analyse en strategie*. Of: Van der Zwaard, J. (2010). *Scenes in de Copy Corner: van vluchtige ontmoetingen naar publieke vertrouwdheid*.
- 6 Deel 2, hoofdstuk 2 van het advies maakt een uitgebreide analyse van publieke voorzieningen met veel literatuurverwijzingen. Hieronder worden er een aantal uitgelicht.
- 7 Zie voor meer hierover: E. Klinenberg (2019) *Palaces for the people*, via Youtube.
- 8 Zie bijvoorbeeld: Staalduine, J. (2020, 8 februari). De huisartsenpraktijk van Thao Nguyen moet wijken voor een woontoren. *Trouw*; Milikowski, F. (2018). *Van wie is de stad?* Amsterdam: Atlas Contact; Reijndorp, A. (2020). *De nieuwe stad, een gebruiksaanwijzing*. Transcity Valiz.
- 9 Deel 2, hoofdstuk 3 van het advies maakt een uitgebreide analyse van het wonen, waarbij cijfers van CBS, Primos, WBO/WoON, Capital Value, Kadaster en andere partijen worden gebruikt en diverse onderzoeken van bureau Rigo worden aangehaald.
- 10 Zie bijvoorbeeld: Capital Value (2020) *De woning(beleggings)markt in beeld 2020*.
- 11 Deel 2, hoofdstuk 4 van het advies maakt een uitgebreide analyse van het vervoer. Hierin staan tientallen literatuurverwijzingen. Hierbij springen er een paar uit: Martens, K. (2017). *Transport justice: designing fair transportation systems*. Roudledge; Bastiaansen, J. e.a. (2020). Does better job accessibility equally benefit public transport users and vehicle owners? *Urban Studies*; en Van der Bijl, R. & Van der Steenhoven, H. (2019). *Gesprekken over gebrekkige mobiliteit: vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*.
- 12 Zie bijvoorbeeld: PBL/CBS. (2019). *Statistische trends: Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019-2050: belangrijkste uitkomsten*. Cbs.nl
- 13 Dit is een van de verklaringen voor de sterke stijging van het aantal jonge daklozen in de afgelopen tien jaar. Zie bijvoorbeeld: SZN & Movisie (2020). *Feiten en cijfers dak- en thuisloze jongeren in Nederland*; Of kijk op zwerfjongeren.nl.
- 14 Lees meer hierover in het 'de ogen openende'-artikel van Verkade, T. & Te Brömmelstroet M. (2020, 28 april). Vijf inzichten die je blik op de weg voorgoed veranderen. *De Correspondent*.
- 15 Voor meer hierover is een aanrader: Reijndorp A. & Reinders L. (red.). (2010). *De allereerste en de geplande stad: over identiteit, plek en thuis*. Beukers/Scholma.
- 16 Zie ook de infographic uit het Rli-advies: *Benadering vanuit individuele burgers*.
- 17 Zie: Gemeente Amsterdam. (2020, 1 december). *Eerste 120 permanent-middeldure nieuwbouwwoningen*. Amsterdam.nl.
- 18 Hieraan wordt gewerkt in onder meer Parijs, Melbourne en Adelaide. Vervoersdeskundigen geven aan dat voor het realiseren van dit concept met name aandacht nodig is voor kris-krasbewegingen door de stad.