



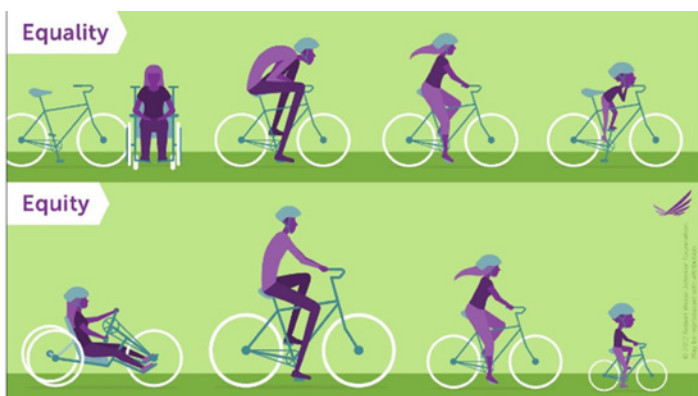
Een verkenning van “Equity”... wat is het en wat heeft de wegenbouw ermee te maken?

Ten behoeve van de vooruitgang van wegenbouwpraktijken in België stelt OCW zich als taak onderzoek te organiseren, innovatie te stimuleren en nieuwe kennis te verspreiden. Om de sector op de toekomst voor te bereiden, heeft OCW oog voor ontwikkelingen en tendensen waarvan de verwachting is dat ze binnen korte termijn gemeengoed kunnen zijn. Het onderwerp “Equity” is zo’n thema (Bajwa et al., 2022; Leahy & Takesian, s.d.).

In dit artikel lichten we toe wat “Equity” is en waar het vandaan komt, tonen we uitingen ervan in de openbare ruimte, en verkennen we de betekenis voor de wegenbouwsector en OCW.

Equity? (Howard & Wilkes, 2022; Leahy & Takesian, s.d.; Madison, 2021)

Kort gezegd staat “Equity” voor **rechtvaardigheid en gelijkheid**. Het is één van de begrippen die in zwang zijn geraakt om onpartijdige en rechtvaardige behandeling te realiseren en favoritisme en discriminatie tegen te gaan. Een ander begrip dat gelinkt is aan rechtvaardigheid is “Equality”, met een wezenlijk verschil (Figuur 1).



Figuur 1 – Verschil tussen “Equality” en “Equity”
(Robert Wood Johnson Foundation [RWJF], 2017)

Bij “Equality” wordt iedereen op precies op dezelfde manier behandeld, zonder rekening te houden met individuele behoeften (iedereen dezelfde fiets), terwijl bij “Equity” middelen worden voorzien die hij of zij **nodig heeft om te slagen** (een fiets op maat).

“Equity” gaat over het personeel (workforce) maar evengoed over normen, praktijken en werkmethoden.

“Equity” met betrekking tot personeel

Met betrekking tot **personeel** is het aan elk bedrijf om zijn **eigen plannen te maken** hoe te zorgen voor “Equity”. Daarbij worden vaak de waarden “Equity”, diversiteit en inclusie door elkaar gebruikt, terwijl er wel degelijk een onderscheid is. McKinsey gebruikt volgende definities:

- “Equity” verwijst naar een eerlijke behandeling voor alle mensen, zodat de bestaande normen, praktijken en beleid ervoor zorgen dat identiteit niet voorspellend is voor kansen of resultaten;
- Diversiteit verwijst naar wie vertegenwoordigd is in de beroepsbevolking;
- Inclusie verwijst naar hoe het personeel de werkplek ervaart en de mate waarin organisaties alle werknemers omarmen en hen in staat stellen een betekenisvolle bijdrage te leveren (What is diversity, 2022).

Soms worden deze waarden beperkt tot gender. Er zijn evenwel heel wat waarden waarop gelijkheid en rechtvaardigheid betrekking kunnen hebben (leeftijd, gender, etniciteit, bekwaamheden, religie, inkomen, enz.), elk met zijn eigen gevoeligheden.

“Equity” met betrekking tot normen, praktijken en werkmethoden.

Werkmethoden, normen en praktijken zijn van toepassing op een organisatie. Bij OCW, dat ten dienste staat van alle bedrijven in de wegenbouwsector en adviezen uitbrengt over bijvoorbeeld onderhoud en aanleg van weginfrastructuur, hebben onze werkmethoden en onze adviezen impliciet ook een belang voor de sector (wegbeheerders, aannemers) (Bajwa et al., 2022; Cruz Serrano, 2021; Kitchin et al., 2022; Vrouwen en mobiliteit, 2020).

OCW werkt rond materialen en inrichtingen, technieken, testen, metingen, en het gebruikt software. Voor sommige aspecten is nog niet geheel duidelijk wat “Equity” betekent of hoe het het best wordt toegepast. Verkennend kunnen we het volgende stellen:

- **Materialen en inrichtingen:** het komt erop neer om de openbare ruimte zo in te richten en materialen toe te passen die ervoor zorgen dat iedereen zich kan verplaatsen in de openbare ruimte. Het concept *Design for All* van rond het millennium is een belangrijk concept dat tot doel heeft producten, omgevingen en diensten te creëren die door alle mensen kunnen worden gebruikt, ongeacht hun capaciteiten of handicaps.
- **Technieken:** voor onderhoud en aanleg van weginfrastructuur betreft het de mogelijkheden (kansen, opportuniteiten) en onmogelijkheden voor iedereen om de technieken toe te passen.

- **Testen en metingen:** met betrekking tot testen: idem als bij technieken. Bij steekproeven en enquêtes komt het erop neer om voldoende representativiteit te waarborgen in de steekproefpopulatie.
- **Software:** de software moet bruikbaar zijn voor iedereen, ook voor personen met problemen met kleurenblindheid en slechthoortheid.

Betekenis voor OCW

Een eerste analyse van het toepassen van “Equity” vond plaats op de activiteiten van de afdeling mobiliteit en verkeersveiligheid. Deze afdeling richt zich met name op de inrichting van de openbare weg en de veiligheid van het gebruik van die infrastructuur door alle typen weggebruikers. De analyse leert ons dat we, zonder er de stempel “Equity” op te plakken, rekening houden met de waarden waar “Equity” voor staat. Enkele voorbeelden van projecten die dat aantonen:

- Bij de reflectie op het **thuisladen van elektrische voertuigen via kabels over het trottoir**, besteedden we aandacht aan het gevaar dat dit kan opleveren voor de gebruikers van het trottoir (met name voetgangers, personen met beperkte mobiliteit);
- Met de door OCW ontwikkelde **meetstoel** wordt per meetblok van 5 m het comfort van een voetgangersverharding beoordeeld, en de langs- en dwarshelling geregistreerd. De aandacht voor dit onderwerp past perfect bij het onderwerp “Equity”;
- In de op de toekomstgerichte **werkgroep CAV** (geconnecteerde en autonome voertuigen) gaat ook de aandacht uit naar robottaxi's (een autonome auto die wordt ingezet door een bedrijf voor gedeelde ritten), die locaties bereikbaar kunnen maken waar openbaar vervoer niet rendabel is (bv. bedrijvenszones 's nachts). Die robottaxi's zijn ook potentieel bruikbaar voor personen die geen rijbewijs hebben (ouderen, jongeren, enz.) en personen die niet over voldoende middelen beschikken voor een eigen 'slim' voertuig. Het concept van robottaxi's is zeer duidelijk op “Equity” gericht;
- Bij de opleidingen gericht op het voeren van **verkeersveiligheidsaudits** komt een heel breed pallet aan maatregelen aan bod. Er gaat bijzondere aandacht uit naar de meest kwetsbare weggebruikers.

Is "Equity" nieuw? (Bajwa et al., 2022; Cruz Serrano, 2021; Viswanath et al., 2022)

Er zijn heel wat tools en documenten die een beeld schetsen van wat er onder “Equity” moet worden verstaan. Is het oude wijn in nieuwe zakken? Of een evolutie die onontkoombaar is?

In de bakermat van het begrip “Equity” gelinkt aan weginfrastructuur, de **Verenigde Staten**, wordt het belang van het kijken van het verkeerssysteem door een “Equity” bril sterk benadrukt. Die insteek helpt planners en ontwerpers de behoeften te zien van elke persoon die mogelijk wordt gediend of beïnvloed door elke beslissing op het vlak van verkeer en vervoer. Het maakt het mogelijk de toegankelijkheid van de stad voor iedereen te verbeteren, inclusief senioren, mensen met een handicap en een laag inkomen, gekleurde mensen en individuen die in achtergestelde gebieden wonen. Daarnaast kan het de waardigheid van de gebruikerservaring van het openbaar vervoer verbeteren, en het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers onder voetgangers en fietsers verminderen en aansporen tot een gezondere levensstijl.

Ze spreken daar over het inrichten van complete straten (**complete streets**), met rechtvaardigheid als sleutelement. Het omvat ook infrastructuurgerichte elementen, zoals:

- verlenging van de groentijd op oversteekplaatsen om langzamere voetgangers de tijd te geven om over te steken;
- het installeren van akoestische voetgangerssignalen om mensen met een visuele beperking te waarschuwen wanneer het veilig is om over te steken;
- het installeren van middenbermen zodat mensen één rijrichting tegelijk kunnen oversteken en mensen een veilige wachtplaats kunnen bieden;
- het creëren en repareren van trottoirs om een effen en ononderbroken oppervlak te bieden waar mensen kunnen te voet gaan of mobiliteitshulpmiddelen kunnen gebruiken.
- het vergroten van het aantal verbindingen en veilige oversteekplaatsen om barrières en omslachtige routes te verminderen (Complete streets, 2024).

Ze spreken in relatie tot “Equity” ook van een **road diet** (‘wegdieet’). Dit gaat om een reconfiguratie van de weg, met minder effectieve breedte van de rijbaan of minder rijstroken voor wagens en meer ruimte voor andere vervoerswijzen.

Voor België lijken de rechtvaardigheidsmaatregelen onder de noemer “complete streets” en “road diets” weinig vernieuwend. Herinrichting van wegen is in de steden met meer ruimte voor fietsers en voetgangers is onderdeel van beleid. Wegbeheerders werken aan gelijkaardige maatregelen, zonder er de naam “Equity” aan te geven.

Een sprekend voorbeeld van overwegingen rond rechtvaardigheid en gelijkheid gaat over de planning van de infrastructuur voor **elektrische mobiliteit**, met aandacht voor onder meer bereikbaarheid, veiligheid en betaalbaarheid:

- **Financiële toegankelijkheid** van EV-bezit en gebruik: is een elektrisch voertuig ook voor personen met een kleine beurs weggelegd? Hoe zit het met de variaties in de oplaadmogelijkheden thuis en de bijbehorende elektriciteitskosten en -tarieven?
- **Veiligheid** bij toegang tot en gebruik van EV-laadstations: hoe staat het met de beschikbaarheid van nabijgelegen voorzieningen? Is er beschutting tegen slecht weer? Zijn er beveiligingscamera's?
- **Toegankelijkheid** van EV-laadapparatuur: hoe wordt omgegaan met mensen met een beperking? In hoeverre houden publieke laadplaatsen hier rekening mee? (Equity considerations, 2023)



(Source: [U.S. Access Board](#))

Figuur 2 – Toegankelijkheid van EV-laadapparatuur (EV charging recommendations, 2022)

- **Geografische dekking** van de elektrische mobiliteitsinfrastructuur: hoe wordt er omgegaan met verschillen tussen armere en welgestellere wijken?
- **Beschikbaarheid van veilige infrastructuur** voor micromobiliteit en speciale infrastructuur voor openbaar vervoer: in welke mate kan het gebruik van elektrische voertuigen vergroten? Hoe ervoor zorgen dat iedereen toegang heeft tot de goedkoopste elektrische vervoerswijzen (elektrische steps, brommer, enz.)?

Het voorbeeld rond elektrische mobiliteit maakt helder wat er bij "Equity" komt kijken. De meeste onderwerpen komen ook in België aan bod. Het gaat deels ook over infrastructuurgerelateerde elementen, zoals de toegankelijkheid van laadpalen. Een keuze om laadpalen op de parkeerstrook te plaatsen in plaats van op het voetpad is een duidelijk voorbeeld van een op "Equity" gerichte maatregel, wederom zonder dat etiket erop te plakken.

Toegankelijkheid en gelijke kansen (Equal Brussels, 2024; Gelijke kansen in Vlaanderen, s.d.)

Een aspect dat veel aandacht krijgt, is de **toegankelijkheid** van de openbare ruimte. Het voor iedereen toegankelijk maken van de openbare ruimte past binnen het gelijkekansenbeleid. Met toegankelijkheidsanalyse kunnen gemeenten inzicht krijgen over het in orde zijn van de infrastructuur en de inrichting van de omgeving. Hiermee kan een gemeente stapsgewijs werken aan verbeterpunten voor een toegankelijker gemeente.

Een voorbeeld van beleid is de **gelijke kansentest** van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De test is ontwikkeld om effecten na te gaan van beleidsmaatregelen op verschillende bevolkingsgroepen (op vlak van geslacht; handicap; etnische en culture achtergrond; seksuele oriëntatie, genderidentiteit en genderexpressie; sociale afkomst en sociale situatie). De test is verplicht te gebruiken door gewestelijke overheidsinstellingen, bij onder meer strategische planningsdocumenten, wet – en regelgevende teksten, evenals bij opdracht- en concessiedocumenten en toekenning van subsidies bij een bedrag hoger dan 30.000 euro.

Gelijkekansenbeleid kan ook onder maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) vallen. MVO omvat de verantwoordelijkheid van een organisatie voor de effecten van haar besluiten en activiteiten op de maatschappij en het milieu.

ITF toolkit voor genderanalyse voor transport (International Transport Forum [ITF], 2024)

ITF (International Transport Forum) heeft een toolkit ontwikkeld, een systematisch analytisch proces om genderverschillen en de relevantie van gender binnen een specifieke context te identificeren. Dit omschrijven ze als een eerste stap op weg naar het bereiken van gendergelijkheid, en omvat het meten van de manier waarop dezelfde factoren, bijvoorbeeld beleid, een verschillende impact hebben op vrouwen en mannen.

De toolkit beschikt over een genderchecklist en genderindicatoren. De **genderchecklist** is nuttig om vragen te beantwoorden als ‘wie zal de gevolgen ondervinden van beleid en projecten, en hoe? Wat zijn de verschillende vervoersbehoeften, voorkeuren of beperkingen per gender? Wie is betrokken bij het besluitvormingsproces?’

De toolkit reikt **genderindicatoren** aan om in te schatten hoe het staat met gendergelijkheid van een beleid of project. Voorbeelden van indicatoren zijn onder meer:

- Is het verkeer even veilig voor elk gender? De indicatoren zijn objectief meetbaar: verkeersdoden, verkeersgewonden, type voertuiginzittende gedood of gewond, gendergerichte veiligheidsmaatregelen in het openbaar vervoer;
- Kan elk gender zich tijdens het reizen even veilig voelen? Indicatoren: perceptie van veiligheid, frequentie van gendergerelateerd geweld, impact van veiligheidsproblemen op reisgedrag, publiek bewustzijn, rechtsbescherming.
- Reizen verschillende genders op verschillende manieren? Zijn er genderverschillen in het gebruik van private voertuigen? Is openbaar vervoer voor iedereen gelijk toegankelijk?

Deze nog nieuwe toolkit kan inspiratie bieden voor wegbeheerders. Door de toolkit uit te testen, kan een eerste analyse gericht op gender onderwerp worden van discussie en gangbaar worden. Dit kan vervolgens vervolledigd worden met andere gelijkheids- en rechtvaardigheidswaarden.

Uitingen van “Equity” in het straatbeeld

Meerdere uitingen in het straatbeeld worden geassocieerd met gelijkheid en rechtvaardigheid. Het gaat om uitingen die bij de huidige tijdsbeeld passen en mogelijk blijvend in het straatbeeld te zien zullen zijn. Drie voorbeelden ter illustratie:

- **Verkeersborden voor de bevordering van gendergelijkheid:** in de stad Genève werd de helft van de verkeersborden aan oversteekplaatsen vervangen door aangepaste versies van de verkeersborden (beeltenis van een vrouw, een zwangere vrouw, een oudere vrouw, een koppel vrouwen, een Afrikaans aandoende vrouw, een iets gezettere vrouw). Genève trok hier ca. 50.000 euro voor uit (Bonvin Bonfanti, 2024; Heddema, 2020).

De stad Genève noemt dit een concrete, zichtbare en relevante bijdrage aan de globale actie op het vlak van “Equality” (ze gebruiken het begrip “Equity” niet), om de stad meer gastvrij te maken en inclusief voor iedereen. Een vraag hierbij kan zijn tot hoever je hierin zou kunnen gaan, daar waar dat op dit moment enkel focust op vrouw. Het is daarnaast onduidelijk of er (potentiële) gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid. Hoe verkeersveilig zijn niet uniforme verkeersborden? Leiden ze af van de focus op de weg? Of lost gewenning dat op? Hoe interpreteren autonome voertuigen deze verkeersborden?

Londen doet iets gelijkaardigs, met speciale verkeerslichten voor de overstekende voetgangers zelf.

- **Gelijke straatnamen:** ook dit is een uiting in het straatbeeld gericht op gender. Het idee is dat het aandeel straatnamen ter ere van een mannelijke persoon geleidelijk kan verminderen ten gunste van straatnamen die verwijzen naar andere gendertypen (Schwab, 2020).



Figuur 3 – Voorbeelden van verkeersborden in Genève (links en midden) en verkeerslichten in Londen (rechts) (Bonvin Bonfanti, 2024; OCW)

Dat is een trend die we in België, maar ook elders, zien. Erisbeperkt cijfermateriaal rond.

Londen staat hier relatief ver in, met ca. 27,5% straatnamen die naar vrouwen verwijzen, daar waar Marseille het met 0,6% moet doen. Ook in Brussel wordt het bijgehouden, en bedraagt het aandeel verwijzend naar vrouwen bijna 7,4%. Een in het oog springende verandering was de naamgeving van de gerenoveerde Annie Cordytunnel (EqualStreetNames.Brussel, 2024).

- **Regenboogzebra:** deze kleurrijke oversteekplaatsen dragen symbolisch bij aan een toleranter samenleving. Het gaat hierbij om ondersteuning van diversiteit en inclusiviteit. Over de regenboogzebra doen er geregeld vragen de ronde over uniformiteit en zelfs legaliteit (denlowie, 2021).

Bovenstaande voorbeelden zijn opvallende uitingen in het straatbeeld van gelijkheid- en rechtvaardigheidswaarden. Daar waar ze mogelijk polariserend werken, zijn er ook infrastructuurinrichtingen waarbij het verband met “Equity” niet direct gelegd wordt, maar die wel degelijk een component van gelijkheid en rechtvaardigheid bevatten.

Zie bijvoorbeeld de manier waarop steden omgaan met elektrische deelsteps. Steden maken sterk verschillende keuzes met betrekking tot deze recent opgekomen vorm van micromobiliteit, met daaruit voortvloeiend verschillen in “Equity”.

- Na consultatie van de bevolking heeft Parijs de **elektrische deelstep verboden**, vooral uit oogpunt van verkeersveiligheid. De steps werden kriskras achtergelaten in de openbare ruimte, waardoor een veilig gebruik van voetpaden in het gedrang kwam. Het verbod maakt een einde aan dit probleem. Anderzijds hebben delen van de bevolking geen toegang meer tot elektrische deelsteps. Parijs zet evenwel meer in op elektrische deelfietsen.
- Het Brussels gewest doet daarentegen pogingen om de juiste **voorwaarden te scheppen voor een veilig gebruik van de deelsteps**. De weginfrastructuur wordt aangepast door in te zetten op dropzones en geofencing. De elektrische steps moeten na gebruik in dropzones geplaatst worden. Via de techniek van geofencing wordt aangezet tot het gebruik van die dropzones (de gebruikskosten van de step worden enkel gestopt bij plaatsing in een dropzone). Ook wordt op sommige plaatsen de snelheid van de elektrische steps beperkt (bv. in voetgangerszones). Door dit beleid zien we derhalve veranderingen in de openbare ruimte, en tegelijkertijd houdt de bevolking toegang tot relatief goedkope elektrische mobiliteit.
- Het bieden van de keuzemogelijkheid (Brussels gewest) is een andere vorm van gelijkheid en rechtvaardigheid dan die van het Parijse verbod.

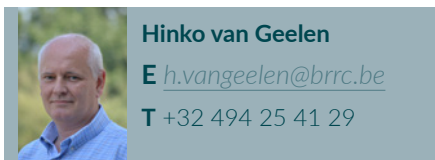
Besluit

Op het eerste gezicht betekent “Equity” voor **aannemers** nog niet zo veel, met uitzondering van het besef dat rechtvaardigheid en gelijkheid waarden zijn die meer dan in het verleden belangrijk worden geacht en waarvan we in het straatbeeld uitingen zien. Verder is het niet ondenkbaar dat opdrachtgevers in de toekomst vragen stellen over de wijze waarop een bedrijf aandacht besteedt aan rechtvaardigheid en gelijkheid. Dit kan gaan over de waarden van het bedrijf, maar mogelijk ook over toepassingen binnen een wegenproject.

Bij **overheden** wordt steeds vaker rekening gehouden met rechtvaardigheid en gelijkheid; ze leggen zichzelf ook wel de verplichting op om gelijke kansen te beoordelen van beleid en projecten. Dit is een antwoord op een behoefte die uit de maatschappij naar voren komt.

De trein lijkt in gang gezet. Het heeft er alle schijn van dat het **design for all** principe, bij uitstek gericht op gelijkheid en rechtvaardigheid, een blijvertje is. Het valt niet te verwachten dat gewesten een u-turn maken met hun mobiliteits- en infrastructuurbeleid, en de focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid **van alle weggebruikers** minder hoog in het vaandel komt te staan.

Waar de focus in grote mate op gender ligt, zou een grotere aandacht voor andere elementen in de nabije toekomst niet moeten verbazen. Het is belangrijk om daar op de juiste en objectieve manier mee om te gaan, en vooral te blijven wijzen op het belang van **objectieve verkeersveiligheid**. De strijd voor meer gelijkheid en rechtvaardigheid is er het meest mee gediend als dit hand in hand gaat met een verbetering van de verkeersveiligheid.



Literatuur

Bajwa, M., Henry, N. & Shukla, A. (Eds.). (2022). *The road ahead: 26 voices for safe & sustainable mobility*. United Nations (UN). <https://roadsafetyfund.un.org/news/road-ahead-26-voices-safe-and-sustainable-mobility>

Bonvin Bonfanti, A. (2024, mai 14). 250 panneaux de signalisation féminisés en Ville de Genève. *Ville de Genève*. <https://www.geneve.ch/actualites/250-panneaux-signalisation-feminises-ville-geneve>

Complete streets. (2024). *Smart Growth America*. <https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets/>

Cruz Serrano, L. (2021). *Women in infrastructure: Selected stocktaking of good practices for inclusion of women in infrastructure* (OECD Public Governance Policy Papers No. 7). Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). <https://doi.org/10.1787/9eab66a8-en>

denlowie. (2021, oktober 3). *Zebra-pad* [Online forum post + Commentaren]. Juridisch Forum. <https://juridischforum.be/viewtopic.php?t=134155>

Equal Brussels. (2024). *Gelijkekansentest van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. <https://test.equal.brussels/nl/>

EqualStreetNames.Brussel. (2024, mei 1). <https://equalstreetnames.brussels/nl/index.html#10.9/50.8371/4.3692>

Equity considerations in electric mobility infrastructure planning (2023, June 29). US Department of Transportation. <https://www.transportation.gov/urban-e-mobility-toolkit/e-mobility-infrastructure-planning/equity-considerations>

EV charging recommendations by US Access Board. (2022, July 21). Kiosk Industry. <https://kioskindustry.org/ev-charging-design-recommendations-by-u-s-access-board/>

Gelijke kansen in Vlaanderen. (S.d.). Vlaanderen.be. <https://www.vlaanderen.be/gelijke-kansen-in-vlaanderen>

Heddema, R. (2020, februari 11). Feminisering verkeersborden kost Genève 50.000 euro. *EW Magazine*. <https://www.ewmagazine.nl/buitenland/achtergrond/2020/02/feminisering-verkeersborden-kost-geneve-50000-euro-195227w/>

Howard, C. & Wilkes, R. (2022, March 10). What is the difference between equity and equality? *Divided we fall*. <https://dividedwefall.org/equity-vs-equality/>

International Transport Forum (ITF). (2024). *ITF gender analysis toolkit for transport*. <https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies-0>

Kitchin, F., Maci, G. & Janssen, A. (2022, March 3). Gender-sensitive infrastructure planning means better cities for everyone. *Urbanet*. <https://www.urbanet.info/gender-sensitive-approach-infrastructure/#:~:tekst=A%20gender-sensitive%20approach%20to%20infrastructure%20development%20can%20promote,improve%20the%20well-being%20of%20everyone%20in%20the%20city>

Leahy, A. & Takesian, Y. (S.d.). The importance of the equity lens in transportation planning and design. *Kittelson & Associates*. <https://www.kittelson.com/ideas/the-importance-of-the-equity-lens-in-transportation-planning-and-design/#:~:text=By%20Amanda%20Leahy%20Yolanda%20Takesian&text=An%20equity%20lens%20helps%20planners,solutions%20are%20refined%20and%20tested>

Madison, L. (2021, July 13). Equality vs. equity: Do you know the difference? *Vitals*. <https://vitals.sutterhealth.org/equality-vs-equity-do-you-know-the-difference/>

Robert Wood Johnson Foundation (RWJF). (2017, June 30). *Visualizing health equity: One size does not fit all infographic*. <https://www.rwjf.org/en/insights/our-research/infographics/visualizing-health-equity.html>

Schwab, P.-N. (2020, maart 11). Vervrouwelijking van straatnamen: Zinvol debat of politiek gebaar? *Into the Minds*. <https://www.intotheminds.com/blog/nl/vervrouwelijking-van-sstraatnamen-zinvol-debat-of-politiek-gebaar/>

Viswanath, K., Kapoor, A., Mandal, R. & Tandon Mehrotra, S. (2022). *She rises: Responsive, inclusive, safe & equitable spaces: A framework for caring cities*. *Safetipin*. <https://safetipin.com/report/she-rises-a-framework-for-caring-cities/>

Vrouwen en mobiliteit: Mobiliteit is niet genderneutraal. (2020, maart 7). *Netwerk duurzame mobiliteit*. <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/vrouwen-en-mobiliteit-mobiliteit-niet-genderneutraal>

What is diversity, equity, and inclusion? (2022, August 17). *McKinsey & Company*. <https://www.mckinsey.com/featured-insights/mckinsey-explainers/what-is-diversity-equity-and-inclusion#/>