

BENCHMARK BREDE WELVAART & MOBILITEIT

Inzicht in brede welvaart in relatie tot
mobiliteit in alle Nederlandse gemeenten

Inhoudsopgave

Inleiding	3	3. In de praktijk toepassen	20
1. Over de benchmark	4	3.1 Signaleer integrale opgave door middel van data	21
1.1 Wat is de benchmark Brede Welvaart & Mobiliteit?	5	3.2 Kies voor een gebieds- of doelgroepgerichte aanpak	21
1.2 37 indicatoren en vier categorieën	5	3.3 Identificeer maatregelen die bijdragen aan meerdere aspecten van brede welvaart	22
1.3 Wat levert de benchmark op?	5	3.4 Hoe Goudappel helpt	23
2. Inzichten	6	4. Samen doorontwikkelen	24
2.1 Algemeen beeld	7	5. Onderzoeksverantwoording	27
2.2 Grote gemeenten (>100.000 inwoners)	8		
2.3 Middelgrote gemeenten (50.000 - 100.000 inwoners)	11		
2.4 Kleine gemeenten (25.000 - 50.000 inwoners)	14		
2.5 Kleinste gemeenten (<25.000 inwoners)	17		

Inleiding

Er is een groeiende behoefte bij beleidsmakers om **breder te kijken dan alleen bereikbaarheid** en ook **de effecten van mobiliteitsbeleid** op brede welvaart - het algehele welzijn van mensen - **te toetsen**.

Sinds de aangenomen motie in de Tweede Kamer door Van Raan en Sneller in 2022, is er ook op bestuurlijk niveau meer vraag naar handvatten voor het vergroten van brede welvaart. Dat is in de praktijk namelijk nog best lastig. Hoe zorgen we voor een duurzame gemeente waarin iedereen kan mee doen? Wat voor mogelijkheden hebben we om te sturen op gezondheid met mobiliteit? Wat maakt een leefomgeving eigenlijk prettig? En hoe houden we het betaalbaar?

Met trots presenteren wij de eerste versie van onze **Benchmark Brede Welvaart & Mobiliteit**. Brede welvaart verhogen start immers met betrouwbaar inzicht. Met deze benchmark helpen wij u grip te krijgen op de positieve en negatieve effecten van mobiliteit op de leefomgeving, de economische vitaliteit, gezondheid, sociale inclusiviteit en uiteraard ook op de bereikbaarheid in uw gemeente. Naast inzicht tonen we ook welke verbeterkansen er zijn. Doordat dit een landelijke benchmark is, kunt u bovendien vergelijken met andere gemeenten om te zien wie het op bepaalde aspecten goed doet en hoe dat komt.

Aangezien dit de eerste editie is van deze benchmark, zijn we erg benieuwd naar uw reactie. Geeft de benchmark u de benodigde inzichten? En heeft u nog ideeën voor de **doorontwikkeling**? In het laatste hoofdstuk van dit document nodigen we u uit om deze met ons te delen.

Voor nu wensen we u veel leesplezier en inspiratie. ●



Thomas Straatemeier



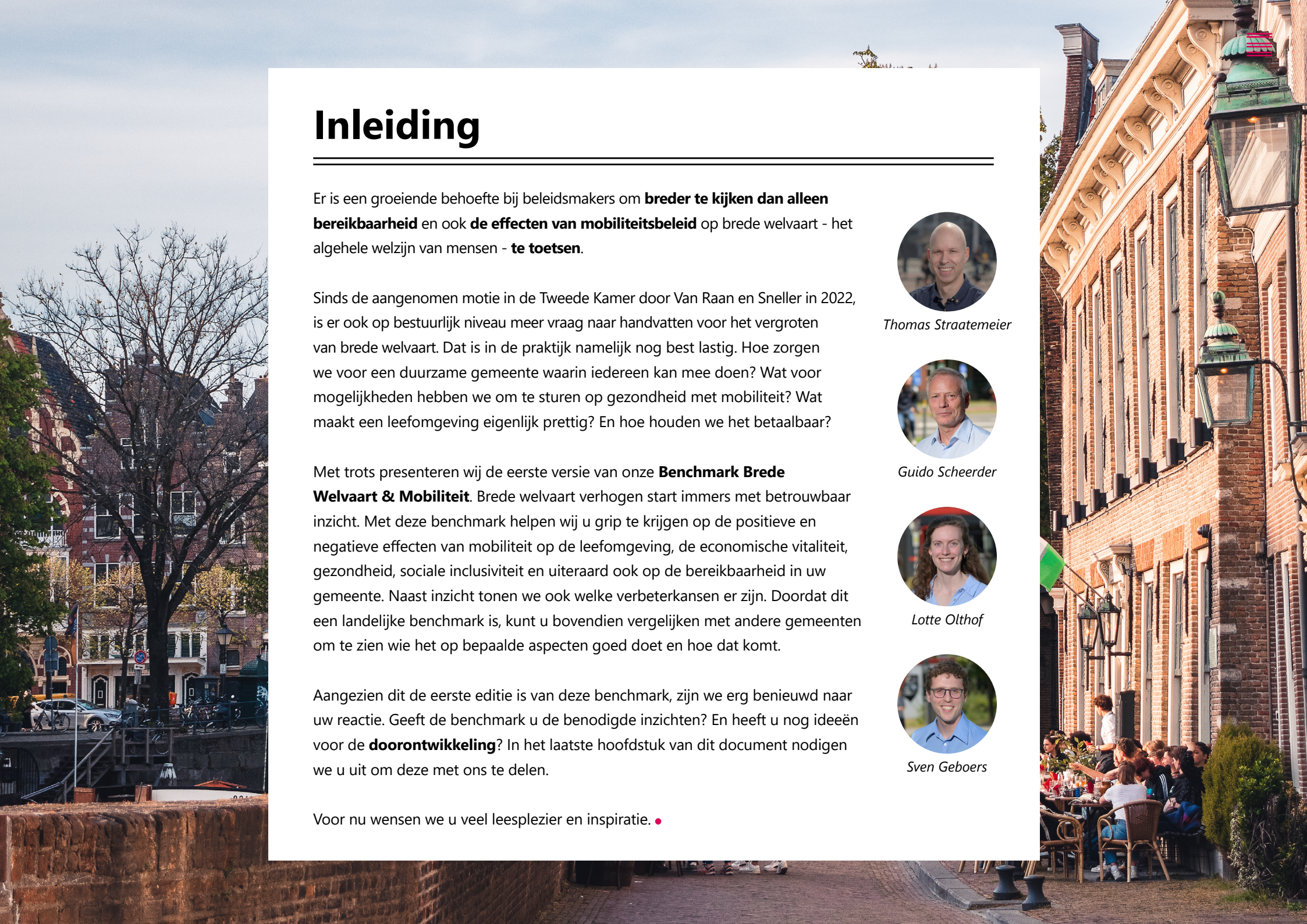
Guido Scheerder



Lotte Olthof



Sven Geboers





OVER DE BENCHMARK

Inzicht in brede welvaart in Nederlandse
gemeenten én kansen voor verbetering. »

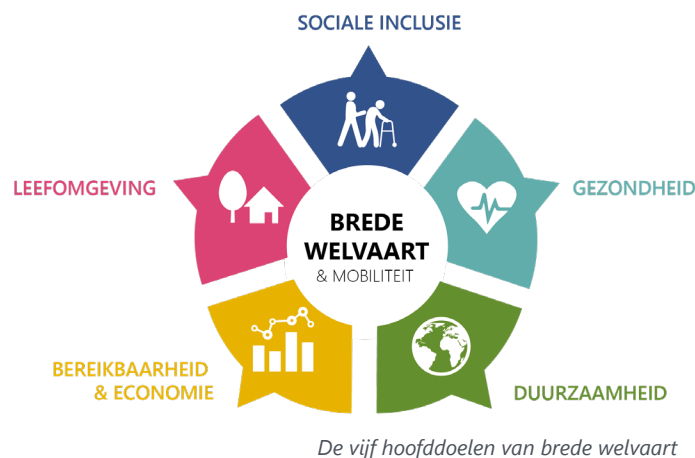
Wat is de Benchmark Brede Welvaart & Mobiliteit?

Met de benchmark Brede Welvaart & Mobiliteit brengen we de brede welvaart in relatie tot mobiliteit van alle 342 Nederlandse gemeenten in beeld.

Omdat brede welvaart per definitie meerdere aspecten omvat, delen we deze bij Goudappel op in **vijf hoofddoelen**: Sociale inclusie, Gezondheid, Duurzaamheid, Bereikbaarheid & Economie en Leefomgeving.

37 indicatoren en vier categorieën

Om brede welvaart in relatie tot mobiliteit in kaart te brengen, gebruiken we **37 objectief gemeten indicatoren** horend bij de vijf hoofddoelen van brede welvaart. Sommige indicatoren hebben een directe link met mobiliteit, zoals de modal split. Anderen hebben een indirecte link, zoals het aantal hart- en vaatziekten. Voor elk hoofddoel van brede welvaart hebben we verschillende indicatoren onderzocht. We geven per doel een voorbeeldindicator:



- 1. Sociale inclusie:** bereikbaarheid van voorzieningen met verschillende vervoerswijzen
- 2. Gezondheid:** aantal verkeersongevallen
- 3. Duurzaamheid:** aandeel openbaar vervoer
- 4. Bereikbaarheid & economie:** bereikbaarheid van banen
- 5. Leefomgeving:** aandeel groen in de openbare ruimte

Om gemeenten goed te kunnen vergelijken delen we deze op in **vier typen**:

- grote gemeenten (>100.000 inwoners)
- middelgrote gemeenten (50.000-100.000 inwoners)
- kleine gemeenten (25.000-50.000 inwoners)
- kleinste gemeenten (<25.000 inwoners)

Op de kaarten in deze benchmark is de brede welvaart afgebeeld in kleuren: hoe donkerder oranje een gemeente, hoe hoger de brede welvaart in relatie tot mobiliteit.

Lees meer over onze methodiek in [hoofdstuk 5: Onderzoeksverantwoording](#).

Wat levert de benchmark op?

De benchmark geeft inzicht in brede welvaart in relatie tot mobiliteit in alle Nederlandse gemeenten en oorzaken voor onderlinge verschillen. Naast inzicht in de huidige situatie, toont de benchmark ook kansrijke verbetermogelijkheden en concreet handelingsperspectief.

We zijn van plan deze benchmark (twee)jaarlijks uit te brengen. Hierdoor is het in de toekomst ook mogelijk om het effect van maatregelen te monitoren. ●

INZICHT IN
BREDE WELVAART
IN NEDERLANDSE
GEMEENTEN
ÉN
KANSEN VOOR
VERBETERING



INZICHTEN

Grote verschillen in brede welvaart. »

Algemeen beeld

GROTE VERSCHILLEN IN BREDE WELVAART

Als we kijken naar de relatie tussen brede welvaart en mobiliteit, dan zien we **grote verschillen tussen gemeenten**. Gemiddeld genomen scoren grotere gemeenten en/of gemeenten die in de Randstad liggen, hoger op brede welvaart.

Een van de redenen daarvoor is dat in gemeenten die dichtbij grote steden liggen, vaak **veel bestemmingen te bereiken zijn op korte afstand**, waardoor er meer gelopen en gefietst wordt. Ook is over het algemeen de kwaliteit van het openbaar vervoer hoger in deze gemeenten. Grotere gemeenten lopen ook voorop in het aantal elektrische auto's en het verlagen van de maximumsnelheden. Hierdoor scoren grote gemeenten goed als het gaat om economische vitaliteit, inclusiviteit en duurzaamheid.

Wel zijn **kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid aandachtspunten voor deze gemeenten**. De druk op de openbare ruimte

is hier groter, waardoor er minder ruimte is voor groen, er meer geluidshinder is en de luchtkwaliteit is over het algemeen slechter.

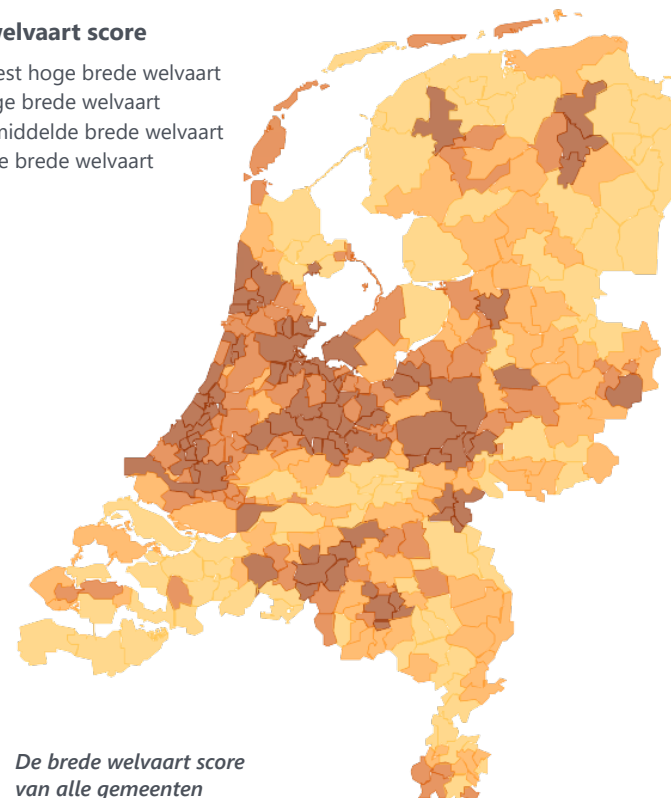
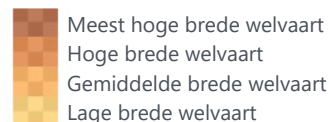
Voor de **kleine gemeenten is het beeld veel wisselender**. Veel van hen doen het goed op het gebied van leefomgeving en gezondheid, maar dat geldt niet voor allemaal. Deels komt een lagere score op brede welvaart door structurele factoren waar gemeenten weinig invloed op hebben (zoals ligging in de buurt van grote steden of goed openbaar vervoer) maar deels komt dit ook door verschillen in beleid.

Een gevarieerde top tien

In de top tien vinden we een mix van grote en kleine gemeenten. Kleine gemeenten in de buurt van groen en grote steden doen het relatief goed, doordat ze profiteren van de nabijheid van de stad, maar tegelijkertijd minder last hebben van de negatieve externe effecten, zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit.

Hierna zoomen we verder in op de inzichten per type gemeente. »

Brede welvaart score



TOP 10 GEMEENTEN MET GROOTSTE BREDE WELVAART

1. GOOISE MEREN	MIDDELGROTE GEMEENTE
2. AMSTERDAM	GROTE GEMEENTE
3. HILVERSUM	MIDDELGROTE GEMEENTE
4. BLOEMENDAAL	KLEINSTE GEMEENTE
5. UTRECHT	GROTE GEMEENTE
6. LEIDEN	GROTE GEMEENTE
7. OUDER-AMSTEL	KLEINSTE GEMEENTE
8. BUNNIK	KLEINSTE GEMEENTE
9. DELFT	GROTE GEMEENTE
10. LEIDSCHEMENDAM-VOORBURG	MIDDELGROTE GEMEENTE

Grote gemeenten (> 100.000 inwoners)

LIGGING EN SPREIDING

Van de onderzochte gemeenten vallen er **32 in de categorie grote gemeenten met meer dan 100.000 inwoners**. De meesten vinden we in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. Het gaat hierbij zowel om de vier grote steden (met meer dan 300.000 inwoners) en andere grote gemeenten. Ook gemeenten zonder duidelijk stadscentrum zoals Haarlemmermeer en Westland, vallen in deze categorie.

GROTE GEMEENTEN SCOREN GOED

Van de 32 gemeenten met meer dan 100.000 inwoners, vinden we er 20 terug in de top 50 van gemeenten als het gaat om brede welvaart en mobiliteit. **Amsterdam, Utrecht, Leiden en Delft staan zelfs in de top 10**. Waarom scoren grote gemeenten gemiddeld genomen goed in de benchmark?

SOCIALE INCLUSIE

GOEDE BEREIKBAARHEID ZONDER AUTO

In de meeste grote gemeenten kan iedereen binnen een voor hen **acceptabele reistijd** belangrijke voorzieningen zoals werk en onderwijs bereiken. Dit geldt ook voor huishoudens die geen toegang hebben tot een auto. Veel voorzieningen zijn ook te voet en met de fiets te bereiken,



wat de kosten voor mobiliteit beperkt. Amsterdam heeft het meest inclusieve mobiliteitssysteem, doordat de stad erg compact is en je overal makkelijk op verschillende manieren kan komen.

GEZONDHEID

SLECHTERE LUCHTKWALITEIT, MEER ACTIEVE MOBILITEIT

Op het thema **gezondheid doen grote gemeenten het gemiddeld niet beter dan andere gemeenten in Nederland**. Mensen in grote steden lopen en fietsen weliswaar meer, maar de luchtkwaliteit is er slechter en er is meer geluidshinder. De kans op verkeersongelukken is iets kleiner in grote gemeenten, maar er zijn behoorlijke

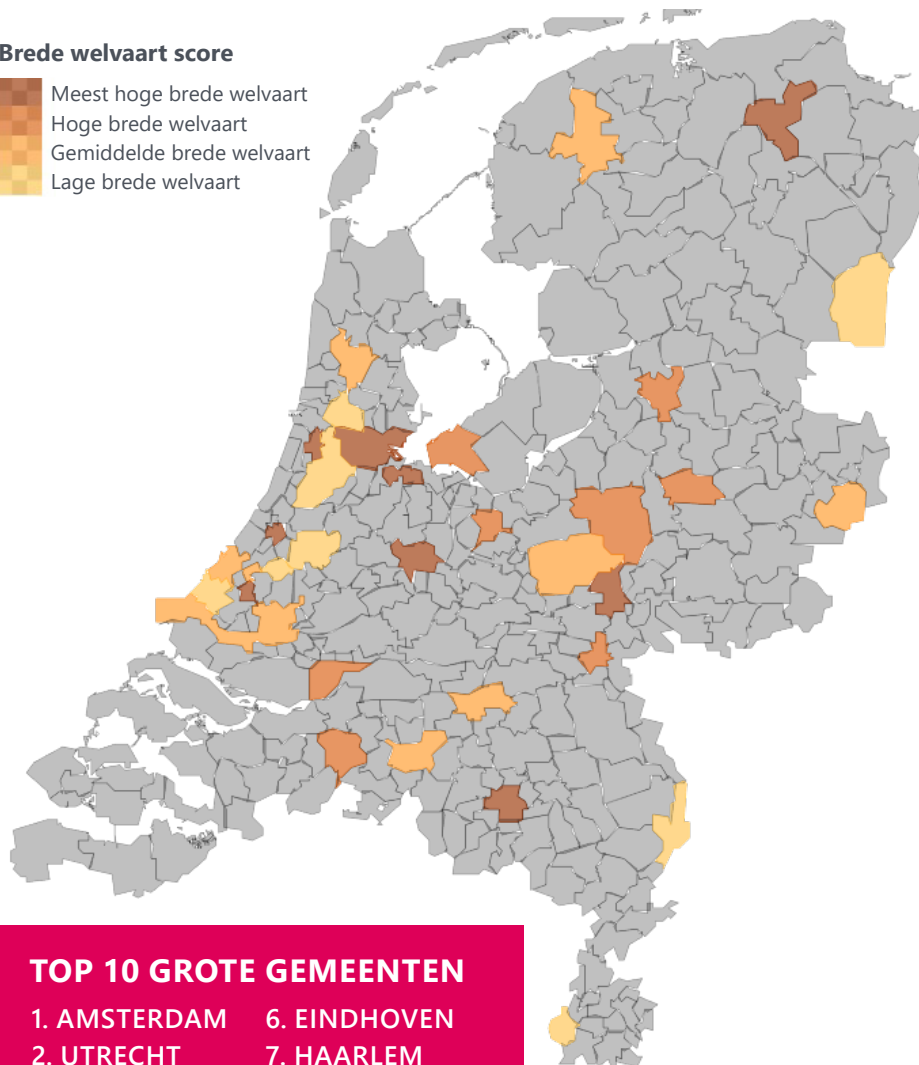
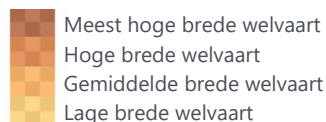
verschillen tussen gemeenten onderling. Enschede en Deventer zijn gemeenten met relatief veel wegen met een lage maximum snelheid, waardoor de kans op ongelukken kleiner is.

DUURZAAMHEID

MEER LOPEN EN FIETSEN, KOPLOPER ELEKTRISCH VERVOER

In absolute zin stoten grote gemeenten veel CO₂ uit, door het grote aantal inwoners. Kijken we echter naar de **uitstoot per inwoner dan doen grote gemeenten het juist goed**. Dat komt omdat er relatief veel wordt gelopen en gefietst en ook het aandeel openbaar vervoer hier hoger is.

Den Haag en Haarlem hebben de laagste CO₂ uitstoot per inwoner als gevolg van mobiliteit. Ook lopen grote gemeenten **voorop in het aantal elektrische auto's per 1.000 inwoners**. Breda loopt voorop in het aantal elektrische auto's per 1.000 inwoners terwijl Delft relatief de meeste laadpalen heeft. »

Brede welvaart score**TOP 10 GROTE GEMEENTEN**

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. AMSTERDAM | 6. EINDHOVEN |
| 2. UTRECHT | 7. HAARLEM |
| 3. LEIDEN | 8. ARNHEM |
| 4. DELFT | 9. DEVENTER |
| 5. GRONINGEN | 10. DORDRECHT |

De brede welvaart score
van grote gemeenten

BEREIKBAARHEID & ECONOMIE*VEEL BANEN EN VOORZIENINGEN DICHTBIJ*

Door de hogere dichtheid van steden zijn **veel banen en voorzieningen binnen een korte reistijd bereikbaar**. Ook zijn grote gemeenten vaak goed verbonden met andere steden, waardoor banen en voorzieningen in die steden ook binnen bereik zijn. Grote gemeenten zonder een duidelijke kern, zoals Westland, of die wat verder van andere steden zijn gelegen, zoals Emmen, doen het wat dit betreft minder goed.

LEEFOMGEVING*WEINIG GROEN, MEER HITTESTRESS*

In de grote gemeenten is de druk op de openbare ruimte groot. Het autobezit is hier weliswaar lager dan het landelijk gemiddelde, maar in de openbare ruimte neemt de auto nog steeds veel ruimte in, doordat deze in de stad niet vaak op eigen terrein geparkeerd kan worden. Ook is er meer ruimte nodig voor eigen infrastructuur voor fiets en openbaar vervoer. Dat alles zorgt ervoor dat **de openbare ruimte in grote gemeenten**

steniger en minder groen is dan in andere Nederlandse gemeenten.

Voorals oude steden zoals Haarlem, Leiden, Utrecht en Delft hebben weinig groen in de openbare ruimte. Dit zorgt voor meer hittestress.

Gemeenten zoals Arnhem, Ede en Apeldoorn hebben relatief veel groen in de openbare ruimte en profiteren van de nabijheid van de Veluwe.

Van alle grote gemeenten zijn Dordrecht en Amsterdam de steden waar parkeren relatief gezien de minste ruimte inneemt in de openbare ruimte. »

**VEEL BANEN EN
VOORZIENINGEN
DICHTBIJ
MAAR WEINIG
GROEN EN MEER
HITTESTRESS**

OPVALLEND: APELDOORN

GEZONDSTE EN LEEFBAARSTE GROTE GEMEENTE

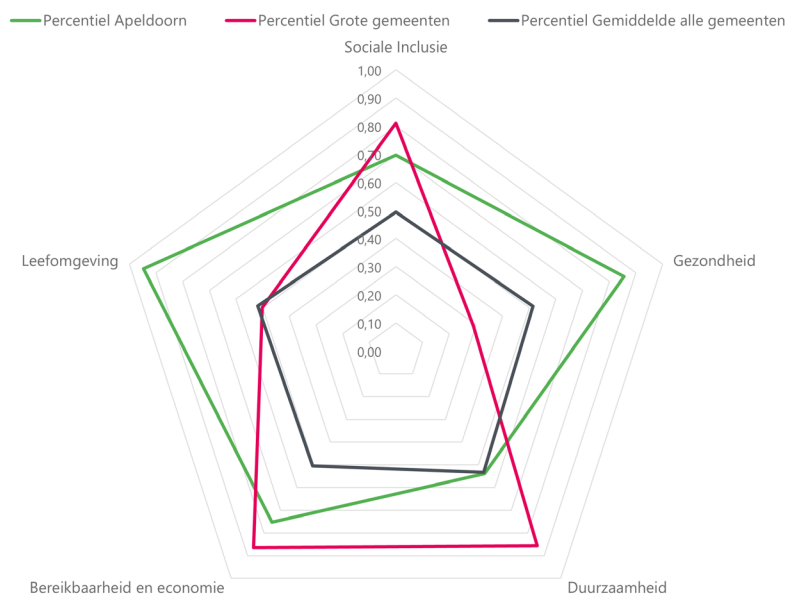
Apeldoorn scoort - in tegenstelling tot veel andere grote gemeenten - juist **goed op gezondheid en leefbaarheid**. Door de ruime opzet van de gemeente en de nabijheid van groen is de luchtkwaliteit hier beter, is er minder geluidhinder en is de openbare ruimte minder stenig dan in andere grote gemeenten. Qua duurzaamheid doet Apeldoorn het in vergelijking met andere gemeenten minder goed doordat mensen nog relatief vaak de auto nemen.



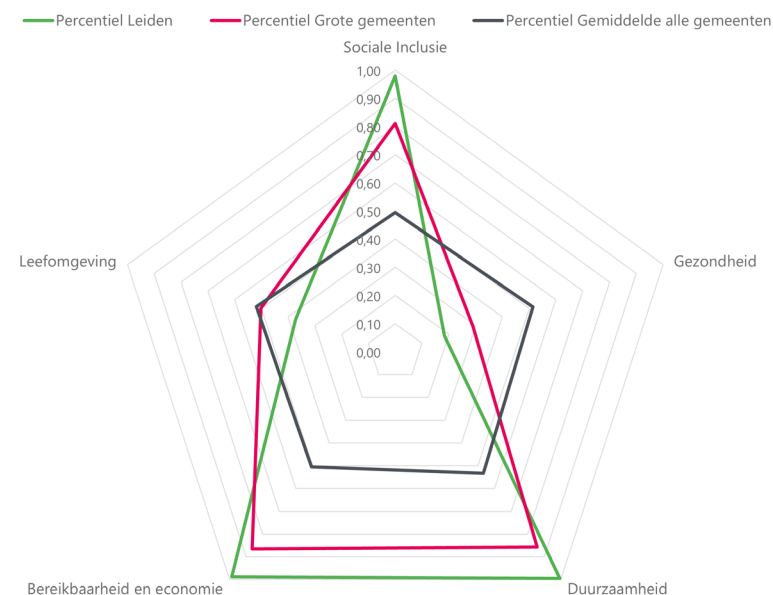
OPVALLEND: LEIDEN

EEN GEMEENTE VAN UITERSTEN

Leiden behoort als zeer compacte grote gemeente tot de **top op economie & bereikbaarheid, sociale inclusie en duurzaamheid** - de onderwerpen waar grote gemeenten sowieso goed scoren. De nabijheid van andere grote steden en veel bestemmingen binnen loop- en fietsafstand dragen hier aan bij. Qua leefomgeving en gezondheid scoort Leiden lager dan gemiddeld: de druk op de openbare ruimte is groot. »



Brede welvaart score van Apeldoorn



Brede welvaart score van Leiden

Middelgrote gemeenten (50.000 tot 100.000 inwoners)

LIGGING EN SPREIDING

De **60 gemeenten in de categorie middelgrote gemeenten** liggen verspreid over heel Nederland. Wel is er een duidelijke concentratie in Zuid-Holland, Noord-Brabant, Utrecht en Noord-Holland. In deze provincies liggen ruim 40 van de 60 gemeenten.

MIDDELGROTE
GEMEENTEN
SCOREN BETER OP
DUURZAAMHEID
DAN HET
LANDELIJK
GEMIDDELDE

ALGEMEEN BEELD

Middelgrote gemeenten scoren over het algemeen **iets beter op duurzaamheid, bereikbaarheid & economie en sociale inclusie dan het landelijk gemiddelde**. Maar juist iets minder op gezondheid en leefomgeving.

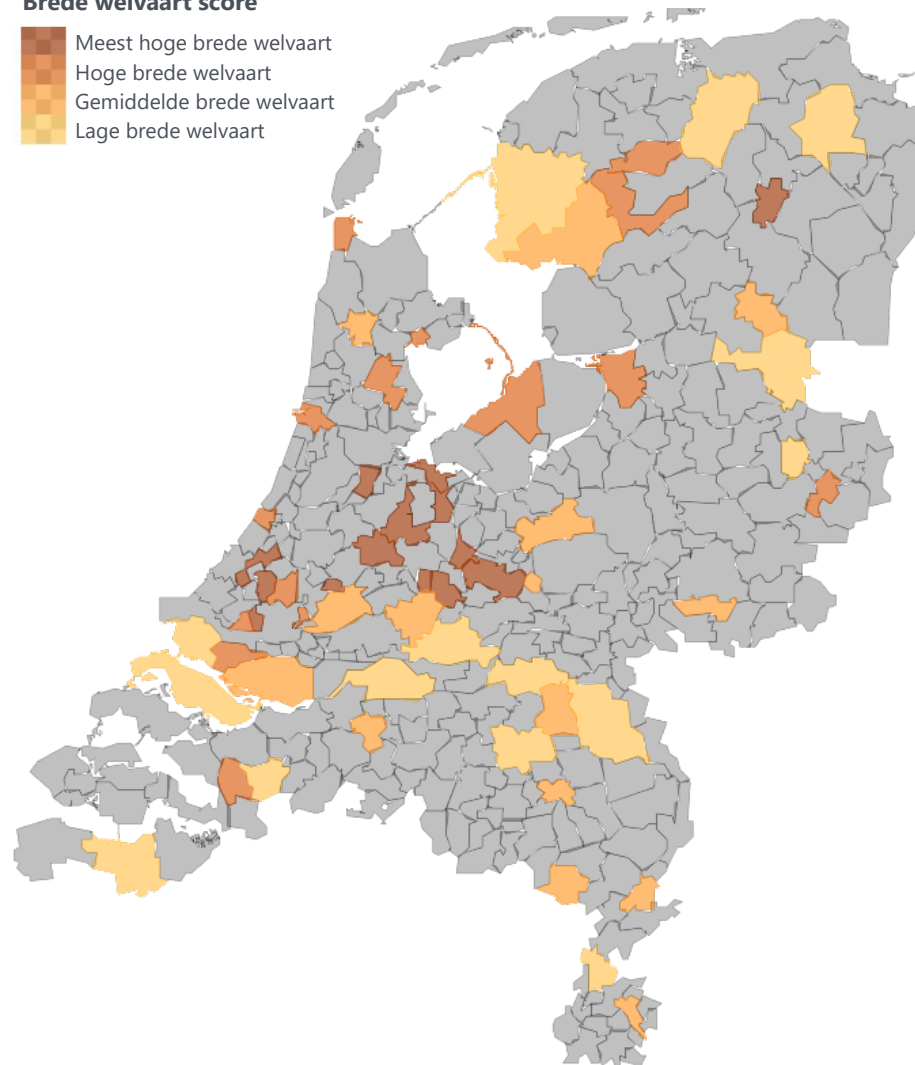
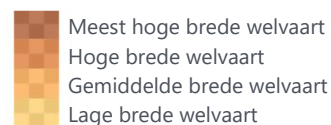
De **best scorende gemeenten liggen vrijwel allemaal in de Randstad**. Ze liften mee op de nabijheid van banen en voorzieningen, wat zich vertaalt in goede scores op bereikbaarheid & economie en sociale inclusie.

Gemeenten die in deze categorie **lager scoren, hebben vaak een landelijkere ligging**. Hier zien we een groter aandeel van gemeenten met meerdere kernen. Zij kunnen vooral verbeteren op sociale inclusie en leefomgeving. Wel zien we vaker een hogere score op gezondheid, o.a. door weinig geluidshinder. »

TOP 10 MIDDELGROTE GEMEENTEN

1. GOOISE MEREN
2. HILVERSUM
3. LEIDSCHENDAM-VOORBURG
4. ZEIST
5. HOUTEN
6. AMSTELVEEN
7. RIJSWIJK
8. PIJNACKER-NOOTDORP
9. ASSEN
10. WOERDEN

Brede welvaart score



De brede welvaart score van middelgrote gemeenten

SOCIALE INCLUSIE

OOK SOCIALE VOORZIENINGEN NABIJ DE GROTE STEDEN

Op het thema sociale inclusie zien we ook **dat gemeenten die goed scoren, profiteren van grotere gemeenten in de buurt**. De bereikbaarheid van lokale en regionale voorzieningen is daardoor prima. Leidschendam-Voorburg, nabij Den Haag, scoort hier het best. Wel blijft



de veiligheidsscore (o.a. gebaseerd op hoe prettig mensen het vinden om in hun buurt te wonen) in de regel wat achter voor gemeenten in deze categorie.

GEZONDHEID

GEZONDER DOOR MINDER UITSTOOT EN GELUIDSHINDER

Op het thema gezondheid voeren de **landelijkere gemeenten juist de boventoon**. Wat zij aan nabijheid van banen missen, maken ze goed door duidelijk minder geluidshinder door verkeer en daarmee ook een lagere uitstoot van fijnstof. De Gooise Meren en de Fryske Marren scoren hier het best.

Belangrijke kanttekening: grotere rijkswegen die door middelgrote gemeenten lopen, hebben een negatieve invloed op hun score. Dit is bijvoorbeeld te zien bij de gemeente Roosendaal.

DUURZAAMHEID

LOPEN EN FIETSEN IS OOK DUURZAAM

Middelgrote gemeenten **scoren iets beter op duurzaamheid dan het landelijk gemiddelde**. Zo valt Hilversum positief op door een lage CO₂-uitstoot. Gemeenten die goed scoren binnen deze categorie, doen dat vooral **door hun hoge aandeel actieve mobiliteit**, al verschilt de verhouding tussen fietsen en lopen per

gemeente. Zeist valt op door een groot aandeel fietsers. Gemeenten die lager scoren in deze categorie, doen dat vooral door een lager aandeel ov en minder (voorzieningen voor) elektrische auto's.

BEREIKBAARHEID & ECONOMIE

VEEL BANEN NABIJ GROTE STEDEN

De ranglijst voor bereikbaarheid & economie wordt vooral bepaald door de nabijheid van arbeidsplaatsen. Zo scoren Capelle aan den IJssel en Rijswijk hierop heel goed, doordat ze dichtbij Rotterdam en Den Haag liggen. Bovendien is de leegstand in deze gemeenten lager dan het landelijk gemiddelde.

LEEFOMGEVING

GROEN DOET LEVEN

Op het gebied van leefomgeving scoren heel andere gemeenten hoog. De goed scorende gemeenten hebben een **groot aandeel groen** in de omgeving en **reserveren minder ruimte voor parkeren**. Lelystad is daarin koploper voor de middelgrote gemeenten. Ook gemeenten rond Utrecht scoren hier goed. »

OPVALLEND: ASSEN

HOGE SCORE OP DUURZAAMHEID EN
LEEFOMGEVING

De gemeente Assen is de **hoogst scorende middelgrote gemeente buiten de Randstad**. Deze scoort op alle categorieën goed maar met name op duurzaamheid en leefomgeving. Op het thema van bereikbaarheid & economie kan nog winst worden behaald, bijvoorbeeld door de bereikbaarheid per fiets te verbeteren of de leegstand aan te pakken.

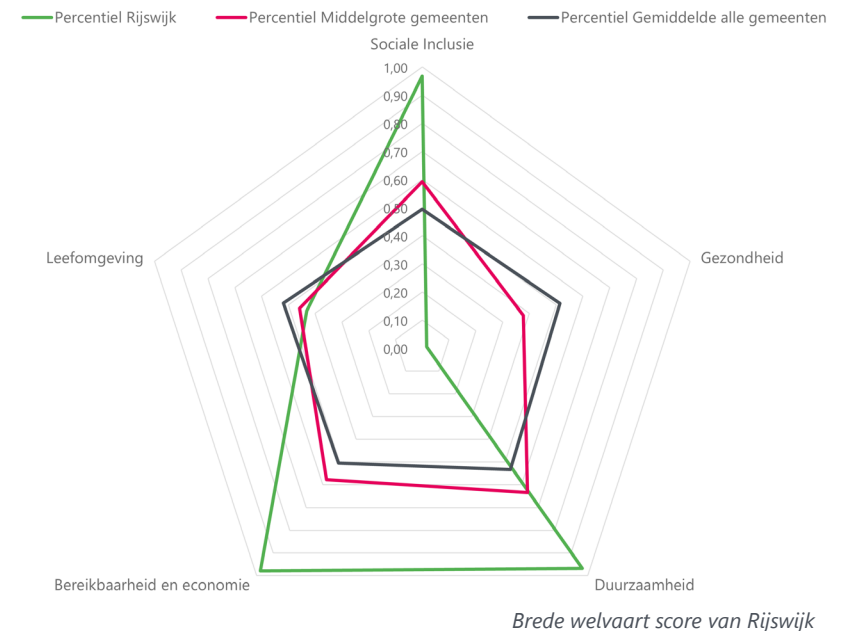
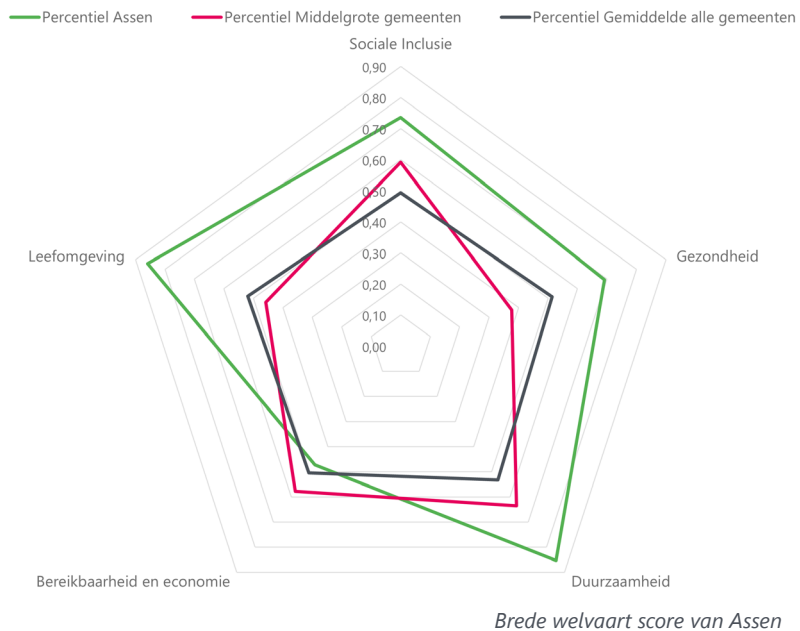


Foto: Michiel1972

OPVALLEND: RIJSWIJK

VOORDELIGE LIGGING NAAST DEN HAAG

De gemeente Rijswijk heeft een **algeheel goede score** – mede dankzij de ligging direct naast Den Haag. Wel kan de gemeente nog verbeteren op het thema gezondheid. Zo kan met name het aandeel 30 km/u wegen omhoog, om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. »



Kleine gemeenten (25.000 tot 50.000 inwoners)

LIGGING EN SPREIDING

De **136 gemeenten in de categorie kleine gemeenten** liggen verspreid over heel Nederland.

ALGEMEEN BEELD

Kleine gemeenten scoren gemiddeld erg vergelijkbaar met de rest van Nederland. Op sommige thema's scoren zij gemiddeld een fractie lager – zoals het aantal consumentgerichte voorzieningen per inwoner en de bereikbaarheid van banen en voorzieningen. Maar de verschillen in deze categorie gemeenten zijn groot. Wat opnieuw opvalt: goed scorende kleine gemeenten zoals Wassenaar, Diemen, De Bilt, Heemstede en Leiderdorp liggen dichtbij grote gemeenten in de buurt. Ze **liften mee op de nabijheid van banen en voorzieningen** in deze gemeenten, wat zich vertaalt in hoge scores voor bereikbaarheid & economie en sociale inclusie.

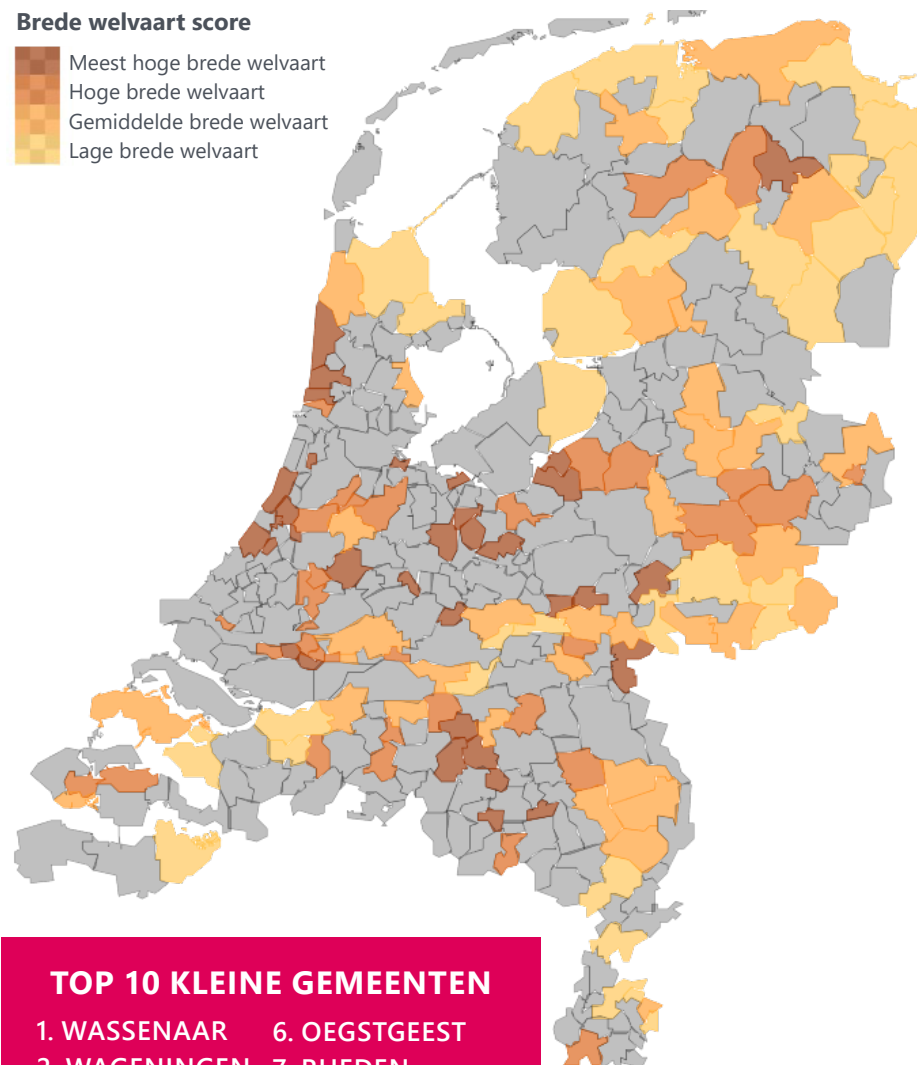
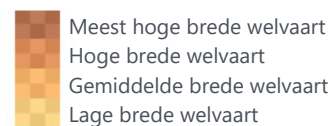
Kleine gemeenten die lager scoren, liggen voornamelijk in landelijk gebied. Ze scoren gemiddeld lager op bereikbaarheid & economie, sociale inclusie en duurzaamheid, onder andere door hun ligging. Op de andere twee doelen van brede welvaart – **gezondheid en leefomgeving** – **scoren deze gemeenten juist weer vaak hoger**. Er is hier namelijk minder fijnstof, geluidsbelasting, CO₂-uitstoot en ze hebben minder last van zomerhitte.

SOCIALE INCLUSIE

BEREIKBAARHEID MET DE FIETS EN OV LAGER DAN LANDELIJK

Vergeleken met het landelijk gemiddelde, scoren de kleine gemeenten **een fractie lager op sociale inclusie**, al zijn de verschillen tussen gemeenten klein. Vooral gemeenten dichtbij grotere gemeenten, scoren hier hoger op. De kleine gemeenten met de laagste »

Brede welvaart score



TOP 10 KLEINE GEMEENTEN

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. WASSENAAR | 6. OEGSTGEEST |
| 2. WAGENINGEN | 7. RHEDEN |
| 3. DIEMEN | 8. VOORSCHOTEN |
| 4. DE BILT | 9. OISTERWIJK |
| 5. HEEMSTEDE | 10. CASTRICUM |

De brede welvaart score van kleine gemeenten

scores op sociale inclusie, liggen allemaal in landelijker gebied. Dat komt vooral doordat banen en voorzieningen hier minder snel bereikbaar zijn met de fiets en ov (vergeleken met de auto).

GEZONDHEID

*ACTIEVE MOBILITEIT IN KLEINE GEMEENTEN
LAGER DAN LANDELIJK*

Kijken we naar gezondheid, dan scoren kleine gemeenten vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde. Positief: het aantal verkeersongelukken per voertuigkilometer is hier gemiddeld gezien lager dan in de rest van Nederland. Opvallend: in een groot aantal kleine gemeenten in de Randstad ligt dit aantal juist hoger. Dat in combinatie met een hogere geluidsbelasting, zorgt ervoor dat deze gemeenten een lagere score krijgen voor gezondheid.

Het aandeel fietsen en lopen t.o.v. andere vervoerswijzen (met andere woorden: het aandeel actieve mobiliteit) ligt juist iets lager dan het landelijk gemiddelde. Maar er zijn **grote verschillen tussen**

gemeenten. Zo hebben gemeenten met een hoge score voor het hele doel gezondheid, niet per sé de hoogste actieve mobiliteit. En andersom geldt ook: kleine gemeenten met veel actieve mobiliteit – zoals Oegstgeest, Wageningen en Oldenzaal – scoren weer niet het hoogst voor het hele doel gezondheid. Hoewel hier dus veel wordt gefietst en gelopen, vinden er bijvoorbeeld meer verkeersongevallen per voertuigkilometer plaats dan in veel andere kleine gemeenten.

DUURZAAMHEID

*BEST SCORENDE KLEINE GEMEENTES QUA DUURZAAMHEID IN
RANDSTAD*

Op duurzaamheid scoren de kleine gemeentes iets lager dan het landelijke gemiddelde. Dat komt vooral doordat hier **minder ov wordt gebruikt** en het **aandeel wandelaars** hier lager ligt. Opvallend: de beter scorende kleine gemeenten vinden we met name in de Randstad. In deze gemeenten zien we meer elektrische auto's, meer fietsers en de uitstoot van CO₂ is er lager.

Een opvallende kleine gemeente is Maasdriel, die voor de hele categorie duurzaamheid wat lager scoort, maar het wel opvallend goed doet qua aantal elektrische auto's.

BEREIKBAARHEID & ECONOMIE

HOGESCORES VOOR GEMEENTEN DICHT BIJ GROTE STEDEN

Qua bereikbaarheid & economie scoort Diemen het hoogst van alle kleine gemeenten. Dat valt te verklaren door de ligging: vlak naast Amsterdam, waardoor erg veel banen en voorzieningen bereikbaar zijn. Dit zien we ook bij andere kleine gemeenten die **dicht bij grotere gemeenten of voorzieningen** liggen. De kleine gemeenten die op dit doel het laagst scoren, liggen veelal in landelijker gebied, met name in Friesland en Groningen.

LEEFOMGEVING

*BEST SCORENDE KLEINE GEMEENTEN QUA LEEFOMGEVING LIGGEN
LANDELIJK*

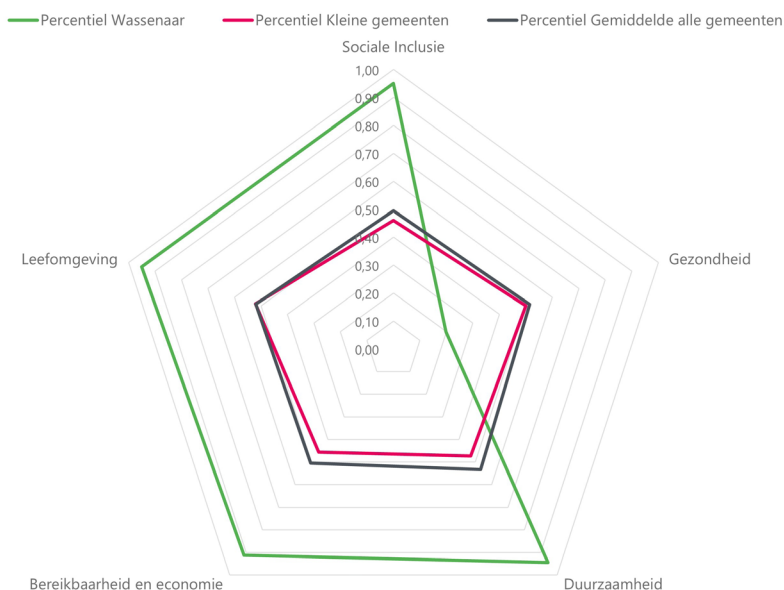
Zoomen we in op **leefomgeving**, dan scoren kleine gemeenten in Nederland erg **gemiddeld**. Maar ook binnen deze categorie zijn er grote verschillen. Zagen we bij de vorige categorieën dat **kleine landelijke gemeenten** vaak lager scoorden dan kleine gemeenten in de buurt van grote gemeenten, hier is dat beeld juist andersom. De kleine gemeenten met een landelijkere ligging scoren gemiddeld hoger op leefomgeving dan andere kleine gemeenten. Zij beschikken over meer groen in de openbare ruimte en het aantal zitbankjes per inwoner is hier hoger. »

OPVALLEND: WASSENAAR*BEST SCORENDE KLEINE GEMEENTE*

De gemeente Wassenaar is de **kleine gemeente in Nederland met de hoogste brede welvaart**. Het valt op dat deze gemeente op alle brede welvaart doelen erg hoog scoort, met uitzondering van gezondheid. De 30/50- en 60/80 km/u-verhouding scoort hier ruim onder het gemiddelde: zowel t.o.v. het gemiddelde in de categorie kleine gemeenten, maar ook vergeleken met het landelijk gemiddelde.



Foto: Geschiedenis van Zuid-Holland



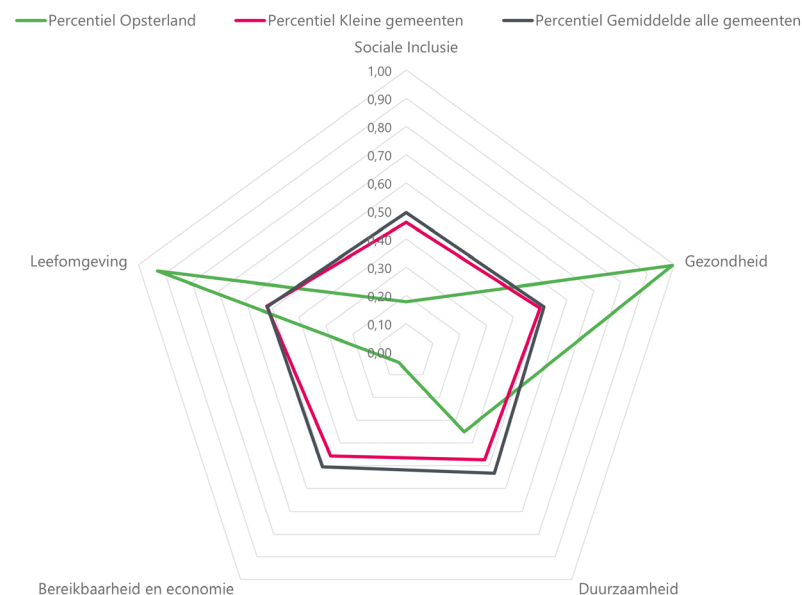
Brede welvaart score van Wassenaar



Foto: H.P. Burger

OPVALLEND: OPSTERLAND*GEZONDSTE KLEINE GEMEENTE*

Opsterland (Friesland) scoort het **hoogst van de kleine gemeenten op gezondheid**. Zoals in onderstaande figuur te zien is scoort deze gemeente ook erg goed op leefomgeving. Dat komt met name door de 30/50- en 60/80 km/u-verhouding en het lage aantal verkeersongevallen per voertuigkilometer. In Opsterland neemt de geparkeerde auto relatief weinig ruimte in en krijgt juist het langzaam verkeer meer ruimte. »



Brede welvaart score van Opsterland

Kleinste gemeenten (minder dan 25.000 inwoners)

LIGGING EN SPREIDING

De **113 gemeenten in de categorie kleinste gemeenten, zijn verdeeld over heel Nederland**. Zij liggen in het landelijk gebied (o.a. Pekela en Valkenburg), maar ook in de Randstad (o.a. Alblasserdam en Zandvoort).

ALGEMEEN BEELD

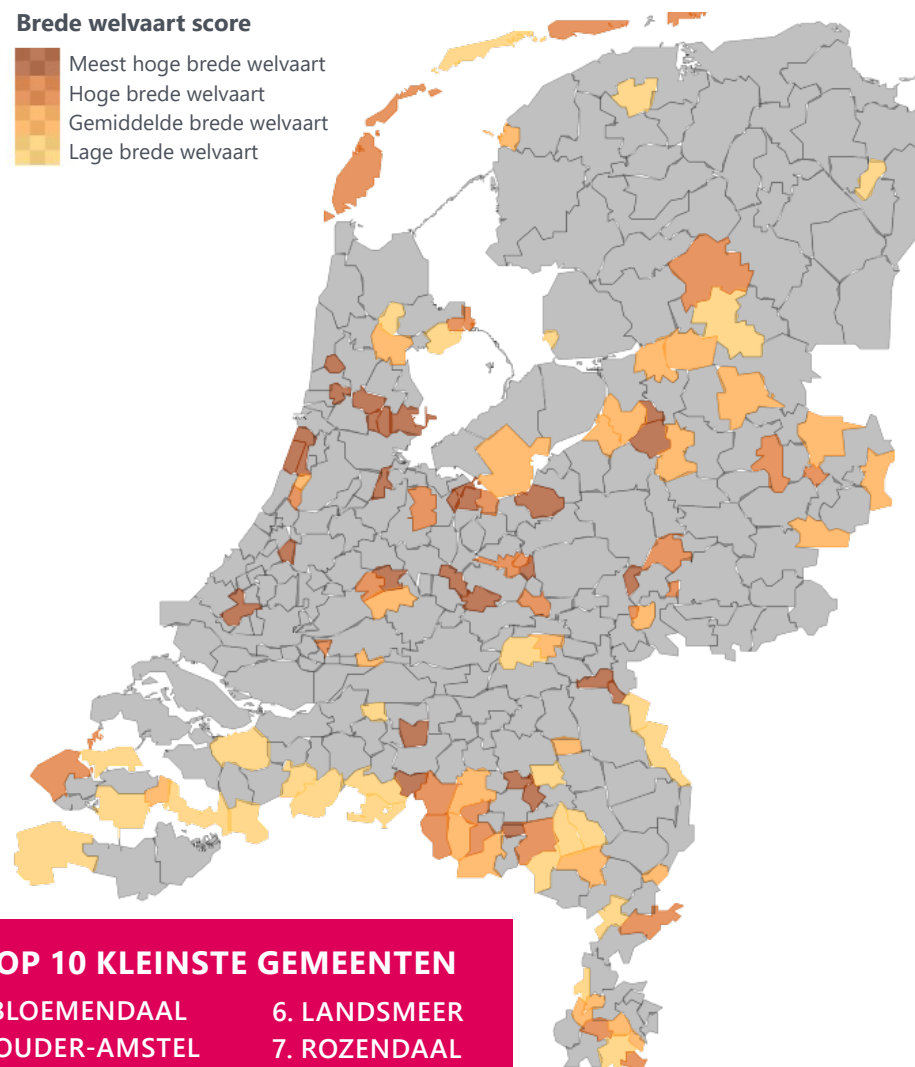
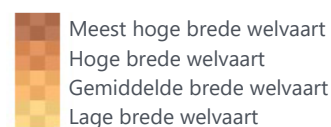
De kleinste gemeenten vertonen een **vergelijkbaar beeld met de kleine gemeenten**. Zij scoren lager op de brede welvaartsdoelen bereikbaarheid & economie, sociale inclusie en duurzaamheid, dan de gemiddelde score van alle gemeenten. Op de doelen leefomgeving en gezondheid scoren de kleinste gemeenten juist hoger dan het Nederlands gemiddelde.

Net als voor de vorige categorie, geldt dat de **best scorende kleinste gemeenten vrijwel allemaal dicht bij grote gemeenten** in de buurt liggen.

Daarbij valt op dat de top 5 van de kleinste gemeenten voornamelijk bestaat uit **gemeenten met een hoog gemiddeld inkomen**: Bloemendaal, Ouder-Amstel, Bunnik, Waalre en Midden-Delfland.

Ook bij de kleinste gemeenten heeft de meerderheid van de minder goed scorende gemeenten een landelijkere ligging. Tegelijkertijd scoren **sommige landelijke gemeenten juist heel goed op specifieke brede welvaartscategorieën**, zoals gezondheid. »

Brede welvaart score



TOP 10 KLEINSTE GEMEENTEN

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. BLOEMENDAAL | 6. LANDSMEER |
| 2. OUDER-AMSTEL | 7. ROZENDAAL |
| 3. BUNNIK | 8. HEUMEN |
| 4. WAALRE | 9. LAREN |
| 5. MIDDEN-DELFLAND | 10. WATERLAND |

De brede welvaart score van kleinste gemeenten

SOCIALE INCLUSIE

AUTOAFHANKELIJKHEID IS VAAK GROOT

Ook op het gebied van **sociale inclusie** scoren de kleinste gemeenten lager dan het Nederlands gemiddelde. Vooral als het gaat om de **bereikbaarheid van voorzieningen**, zoals supermarkten en scholen. Niet geheel verwonderlijk scoren de Waddeneilanden vanwege hun beperkte aantal voorzieningen slecht op deze indicatoren. Laren (Noord-Holland) is de best scorende kleinste gemeente als het gaat om sociale inclusie. In deze gemeente zijn de **lokale voorzieningen goed bereikbaar**: te voet en met de fiets.

GEZONDHEID

TEVREDEN EN GELUKKIG OP DE WADDENEILANDEN

De kleinste gemeenten scoren over het **algemeen sterk boven het landelijk gemiddelde op het brede welvaart doel gezondheid**. Vooral de verhouding 30/50 km/u- & 60/80 km/u-wegen is bovengemiddeld. Daarnaast is hier minder geluidbelasting en fijnstof.

Verder laten de landelijk gelegen gemeenten hoge scores zien op de indicator **geluk en tevredenheid**. Vooral de Waddeneilanden scoren hier bijzonder hoog. De matige bereikbaarheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen staat geluk hier dus niet in de weg. Als het gaat om het doel gezondheid in zijn totaliteit, dan is Reimerswaal (Zeeland) de nummer 1 gemeente van Nederland.

DUURZAAMHEID

AUTO WORDT VEEL GEBRUIKT, MAAR AANDEEL ELEKTRISCHE AUTO'S IS KLEIN

Op het aspect duurzaamheid scoren de kleinste gemeenten onder het landelijk gemiddelde, vooral als het gaat om het **aandeel elektrische auto's en laadcapaciteit**. Dit geldt met name voor de landelijk gelegen gemeenten.

De best scorende kleinste gemeenten zijn Uitgeest en Waterland met respectievelijk een 18e en 19e plaats van alle Nederlandse gemeenten op het onderdeel duurzaamheid. Zij scoren goed met het **aandeel fietsers en wandelaars** in de modal split en **lage uitstoot van CO₂**.

BEREIKBAARHEID & ECONOMIE

BANEN EN VOORZIENINGEN VERDER WEG

De kleinste gemeenten scoren gemiddeld genomen minder op dit aspect. Dat zit hem vooral in het aantal



arbeidsplaatsen per inwoner en het aantal **te bereiken arbeidsplaatsen** te voet, met de fiets en het ov, dat lager ligt dan het landelijk gemiddelde. Kleine gemeenten die wel goed scoren op bereikbaarheid & economie, liggen opnieuw overwegend **in de buurt van grote steden** in de Randstad, zoals Bunnik bij Utrecht en Ouder Amstel bij Amsterdam.

LEEFOMGEVING

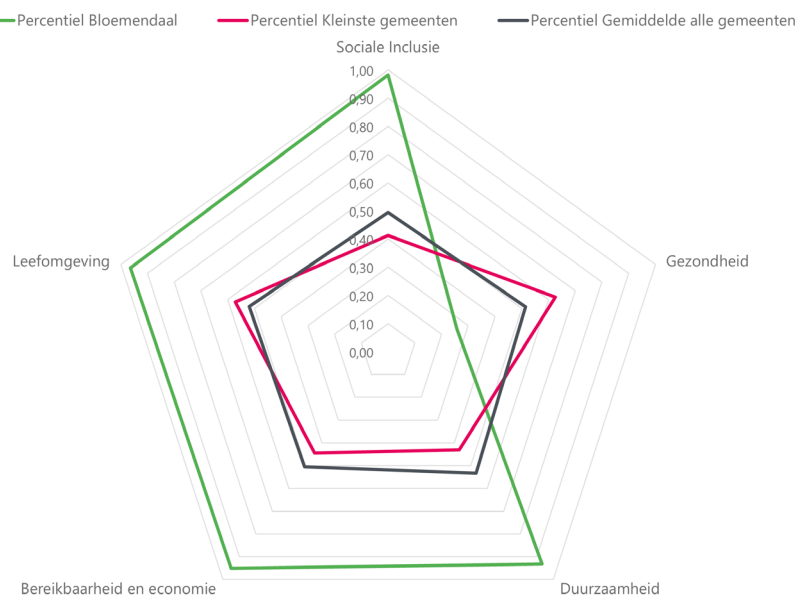
VEEL GROEN EN ZITGELEGENHEID

Op het gebied van leefomgeving scoren de kleinste gemeenten **juist bovengemiddeld**. Zij beschikken in verhouding over **meer groen** en **meer zitbankjes** dan gemeenten uit de andere categorieën. Voorbeelden van gemeenten die goed scoren qua groen zijn Ommen, Putten en Hilvarenbeek. Vlieland is de topscorer van alle gemeenten als het gaat om zitbankjes. »

OPVALLEND: BLOEMENDAAL

HOOG SCORENDE KLEINSTE GEMEENTE EN TOCH
RUIJTE VOOR VERBETERING

De gemeente Bloemendaal is **de hoogst scorende kleinste gemeente** en scoort op bijna alle vijf de brede welvaartsdoelen bijzonder hoog. Alleen voor het doel gezondheid kan nog een flinke verbetering worden gemaakt - met name op het gebied van verkeersveiligheid (de verhouding 30/50 km/u- en 60/80 km/u-wegen en verkeersongevallen per voertuigkilometer).

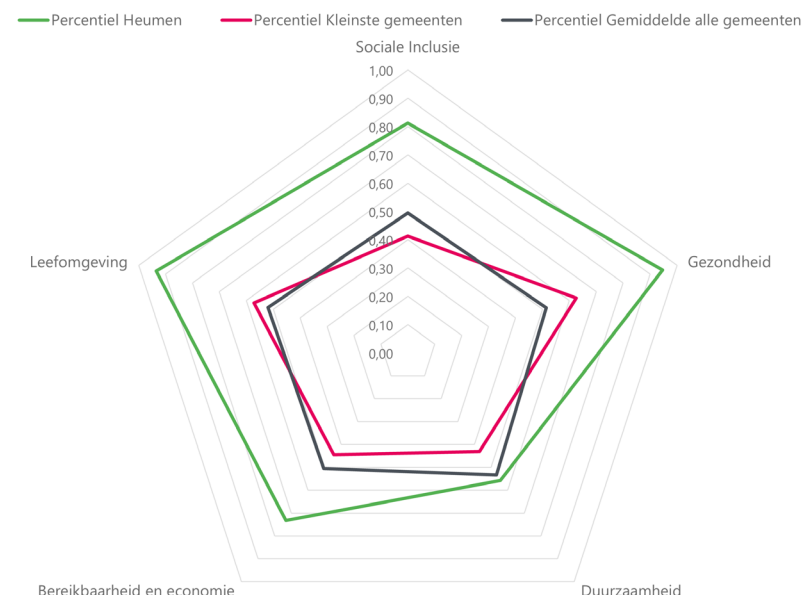


Brede welvaart score van Bloemendaal

**OPVALLEND: HEUMEN**

GOEDE SCORE OP ALLE DOELEN

De gemeente Heumen (Gelderland) is een in de top 10 scorende kleinste gemeente buiten de Randstad. **Heumen scoort op alle doelen bovengemiddeld**, met uitzondering van duurzaamheid waar het gemiddeld scoort. Indicatoren waar nog verbetering mogelijk is, zijn het aandeel van elektrische auto's en ov, om zo een grotere bijdrage te leveren aan duurzaamheid. •



Brede welvaart score van Heumen



IN DE PRAKTIJK TOEPASSEN

Drie adviezen om met succes in de praktijk aan de slag te gaan met brede welvaart. »



De inzichten uit deze benchmark zijn het **perfecte startpunt voor het verhogen van brede welvaart in uw gemeente**. Zelf aan de slag? We delen drie adviezen.

1. Signaleer integrale opgave door middel van data

In veel gemeenten spelen specifieke opgaven, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid of luchtkwaliteit. In plaats van data over die opgaven op verschillende plekken te gebruiken, is ons advies **om alle beschikbare data over (delen van) brede welvaart, samen te brengen** – bijvoorbeeld in een dashboard.

MONITOREN VAN VOORTGANG

Data over brede welvaart zijn ook nodig wanneer u wilt monitoren welke effecten uw beleid heeft: gaan ontwikkelingen de goede kant op? Niet voor niets krijgt monitoring een steeds belangrijkere rol in mobiliteitsplannen. Volgens de Europese richtlijnen voor [Sustainable Urban Mobility Plans \(SUMP\)](#) (vanaf eind 2027 verplicht voor 26 Nederlandse gemeenten) is monitoring van de voortgang van beleid zelfs een vast onderdeel. Het is de wens deze benchmark een- of tweejaarlijks uit te brengen, waardoor het ook mogelijk wordt om de voortgang van brede welvaart in gemeenten te monitoren.

Zo krijgt u een duidelijk beeld van de integrale opgaven waar uw gemeente voor staat, mogelijkheden om verschillende opgaven te combineren en waar de hoogste prioriteit ligt. Bovendien helpen data om beleid te onderbouwen en voorkomt het werken op basis van 'onderbuikgevoel'.

2. Kies voor een gebieds- of doelgroepgerichte aanpak van brede welvaart

Brede welvaart verbeteren klinkt soms als een abstract doel. Daarom raden we aan te starten met een **gerichte aanpak, op gebieds- of doelgroepniveau**. Data helpen om te bepalen waar opgaven het grootst zijn en voor wie. Wonen er bijvoorbeeld veel ouderen in een gebied? Dan stelt dat andere eisen aan de bereikbaarheid van zorg of de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Bovendien helpen data om inzicht te krijgen in de verdeling van positieve en negatieve effecten van mobiliteit. Welke doelgroepen zijn kwetsbaar? En wat kunnen we doen om ons [mobiliteitsbeleid rechtvaardiger](#) te maken? Belangrijk: neem hierin ook de perceptie van de doelgroep zelf mee, via bijvoorbeeld [belevingsonderzoek](#) of [participatietrajecten](#). Hoe mensen hun eigen brede welvaart ervaren, kan immers verschillen t.o.v. de cijfers. Samen kunt u zo op zoek gaan naar oplossingen die aansluiten bij de behoeften van de doelgroep. »

3. Identificeer maatregelen die bijdragen aan meerdere aspecten van brede welvaart

Het voordeel van een brede welvaartspectief op mobiliteit, is dat het helpt bij het zoeken naar maatregelen die bijdragen aan meerdere aspecten tegelijkertijd. We delen vier voorbeelden van maatregelen:

Scherper kiezen voor een aantrekkelijke, veilige en groene openbare ruimte draagt het sterkst bij aan verbetering van de brede welvaart in een gebied. Hoe maak je naast bereikbaarheid ruimte voor verblijven, spelen en klimaatadaptatie? Zet in op ruimte-efficiënte vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat kan alleen met een **integrale afweging**:

op netwerkniveau keuzes maken over verkeerscirculatie, wandel-, fiets- en ov-netwerken, schept randvoorwaarden om lokaal ruimte te bieden voor een andere inrichting van de openbare ruimte met meer ruimte voor groen en spelen.

Verlagen van de maximumsnelheid binnen en buiten de bebouwde kom naar 30 km/u: deze maatregel draagt niet alleen bij aan het verbeteren van luchtkwaliteit en verkeersveiligheid maar ook aan het verminderen van geluidshinder. Bovendien kan het ervoor zorgen dat meer mensen de fiets pakken. Een goed voorbeeld van een maatregel die bijdraagt aan **meerdere brede welvaartsaspecten**.

Ruimtelijk beleid: het beste mobiliteitsbeleid is ruimtelijk beleid. Zorg ervoor dat belangrijke bestemmingen voor zoveel mogelijk mensen bereikbaar zijn binnen loop- en fietsafstand. Daarmee beperken we de totale hoeveelheid mobiliteit en kiezen mensen eerder voor schone en gezonde vervoerswijzen. De nabijheid van voorzieningen verbeteren is ook weer goed voor de economische vitaliteit van een gebied.

Prijsprikkels inzetten om brede welvaart te verhogen: prijsprikkels zijn een hele effectieve manier om meerdere aspecten van brede welvaart te verbeteren. Het kan zowel gaan om het **stimuleren van gewenst gedrag** of het **voorkomen van ongewenst gedrag**. Lagere tarieven voor het openbaar vervoer zorgen ervoor dat mobiliteit voor mensen betaalbaar blijft én maken het aantrekkelijker om te kiezen voor deze duurzame optie. Gericht **parkeerbeleid** met hogere parkeertarieven vermindert de druk op de openbare ruimte én stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer te pakken. »

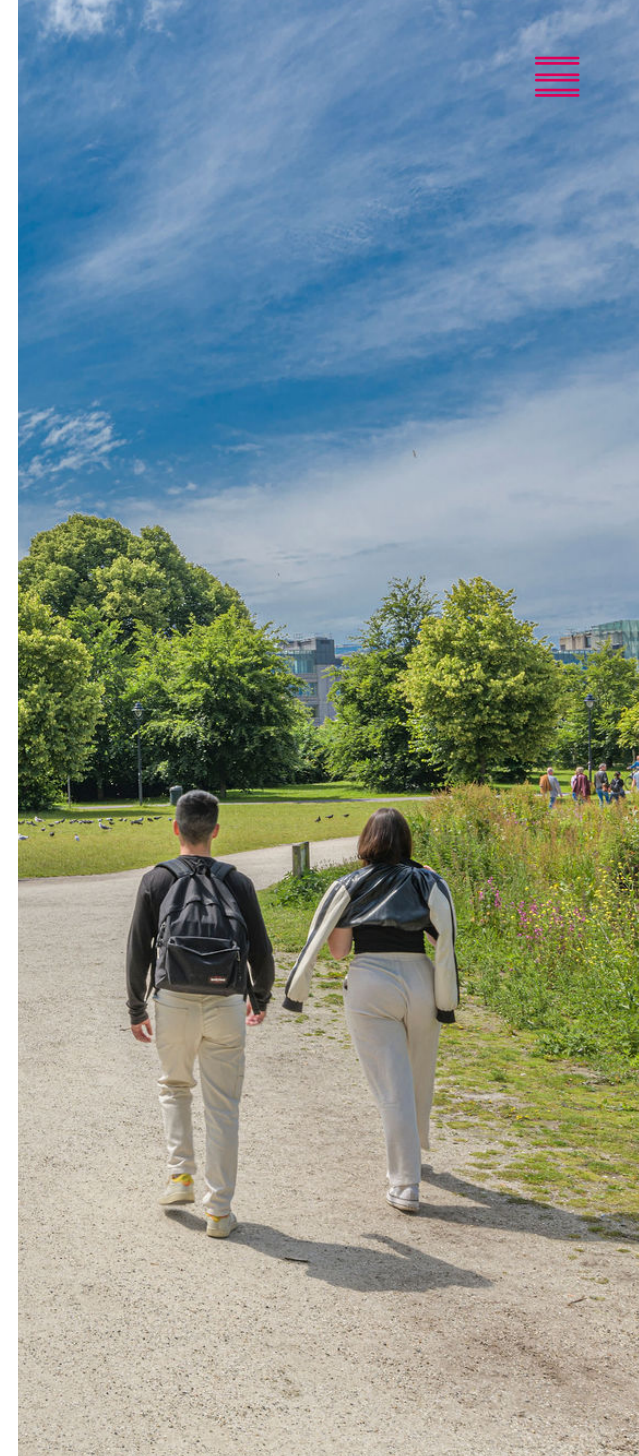


Hoe Goudappel helpt

In de praktijk aan de slag met inzichten uit de benchmark Brede Welvaart en Mobiliteit? Dat hoeft u natuurlijk niet alleen te doen. Bij Goudappel helpen we u graag, met aanvullende analyses, integraal advies op basis van data en procesbegeleiding. Enkele voorbeelden van mogelijke vragen en hoe we u daarbij kunnen helpen:

- **Meer inzicht in brede welvaart in uw gemeente en hoe deze te verhogen?** Achter deze benchmark zit een [uitgebreide monitor](#) waarin we openbare databronnen en eigen data combineren. Zo kunnen we per brede welvaartsonderdeel inzoomen – op buurtniveau of per doelgroep. Op basis hiervan adviseren we u hoe brede welvaart te verhogen. Als aanvulling hierop kunnen we bovendien specifieke **dashboards** ontwikkelen die aansluiten op de behoefte en opgaven in uw gebied.
- **Mobiliteitsongelijkheid verkleinen?** Met een [combinatie van kwantitatief onderzoek \(op basis van data\) en kwalitatief onderzoek \(zoals belevingsonderzoek\)](#) brengen we in kaart welke doelgroepen minder toegang tot mobiliteit hebben, welke impact ruimtelijk beleid hierop heeft, hoe doelgroepen hun eigen bereikbaarheid ervaren en welke oplossingen er zijn.
- **De openbare ruimte aantrekkelijker en groener inrichten?** We gebruiken een op brede welvaart gerichte ontwerpaanpak waarmee we vanuit 11 invalshoeken naar de openbare ruimte kijken. Dat helpt voor het maken van integrale keuzes op netwerkniveau én op straat.
- **Aan de slag met snelheidsverlaging zonder dat dat ten koste gaat van bereikbaarheid?** We helpen graag met visievorming, netwerkscans en advies over een [verkeersveilige en aantrekkelijke inrichting](#) van de weg. Ook kunnen we monitoren wat de impact is van snelheidsverlaging op brede welvaart.
- **Inzicht in de economische effecten van verkeersingrepen?** Ons [Koopstromenmodel](#) helpt te bepalen welke maatregelen bijdragen aan bereikbaarheid, economische vitaliteit én aantrekkelijkheid van een centrumgebied. Die onderbouwing draagt bovendien bij aan het creëren van draagvlak. •

» [Samen aan de slag? Schakel onze hulp in](#)





SAMEN DOOR- ONTWIKKELEN

Deel uw ideeën met ons. »



Wij zien deze benchmark nadrukkelijk als **eerste stap voor het creëren van inzicht** in brede welvaart in relatie tot mobiliteit. We zijn blij met de versie die er nu ligt, maar zien ook al dingen die we er graag nog beter in willen krijgen. Daarvoor zijn we uiteraard ook benieuwd naar uw behoefte als het gaat om in beeld brengen van brede welvaart en mobiliteit.

Graag willen we samen met een groep geïnteresseerden in het thema, **de benchmark en de achterliggende**

indicatoren doorontwikkelen. Heeft u een goed idee? Deel die vooral met ons.

Ter inspiratie: hieronder vijf vragen waar we bij het maken van de huidige benchmark tegenaan liepen.

1. Wat willen we precies meten?

Bij veel indicatoren spelen nog allerlei afwegingen **wat precies te laten zien**. Kijken we bij het bepalen van emissies alleen naar de uitstoot van verkeer van binnen de gemeente? Of nemen we verkeer van en naar de gemeente ook mee? Berekenen we de verkeersveiligheid per wegkilometer of per voertuigkilometer? Kunnen we de

kosten van mobiliteit ook meenemen in het bepalen van de bereikbaarheid van werk en voorzieningen? Kortom: er zijn **heel veel keuzes te maken**. Vaak speelt ook de kwaliteit van de achterliggende data een rol: kunnen we ook laten zien wat we graag willen? En als dat niet kan, wat komt dan het dichtst in de buurt?

2. Focussen we op output of outcome?

Outcome gaat over de gewenste uitkomsten van beleid - het hogere doel - bijvoorbeeld minder verkeersslachtoffers of het terugdringen van emissies. Tegelijkertijd zijn deze uitkomsten ook afhankelijk van veel verschillende factoren, waarvan sommige moeilijk te beïnvloeden zijn door gemeenten.

De benchmark zou zich ook meer kunnen richten op het monitoren van zaken die partijen direct kunnen beïnvloeden (de output) zoals het aandeel 30 km/h wegen of de hoeveelheid elektrische laadpalen. Nu zit er een **combinatie van beiden in de benchmark**. Nadeel van alleen kijken naar de output is dat dan niet meer duidelijk is hoe dat bijdraagt aan de hogere doelen waar het uiteindelijk om gaat.

3. Hoe omgaan met structurele factoren?

Een punt wat hier aan raakt is dat sommige gemeenten minder goed scoren **door structurele factoren**, dit is met »

name terug te zien bij de bereikbaarheid van banen en voorzieningen waarbij de ligging van de gemeente ten opzichte van andere gemeenten veel invloed heeft op de resultaten.

Hier is door gemeenten zelf niet veel aan te veranderen, maar het heeft wel **invloed op de uitkomsten**. Door vooral te kijken naar de ontwikkeling in de tijd kunnen we in volgende edities wel zien wel in hoeverre ontwikkelingen de goede kant op gaan (of niet).

4. Moeten we de perceptie van brede welvaart ook meenemen?

Wat is brede welvaart eigenlijk? Daar bestaan verschillende meningen over. Er is ook steeds meer onderzoek dat laat zien dat de **perceptie van mensen over de brede welvaart in hun gebied verschilt** en dat deze soms afwijkt van wat uit data blijkt. Wanneer we deze perceptie van mensen mee zouden nemen in de benchmark, dan betekent dat dat dezelfde informatie anders gewogen wordt

afhankelijk van wie in het gebied woont. Dat maakt de interpretatie lastiger.

5. Kiezen we voor een relatieve vergelijking of absolute normen?

In de huidige benchmark gebruiken we een **relatieve vergelijking**, waarbij we gemeenten onderling met elkaar vergelijken en op basis daarvan rangschikken. Door gemeenten relatief te vergelijken, ontstaat meer inzicht in wie het goed doet en wie niet, maar wordt **niet duidelijk of goed ook goed genoeg is**. Er bestaan op sommige onderdelen immers nu al normen waaraan moet worden voldaan (denk aan normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder). Ook kan men streefwaarden ontwikkelen om te bepalen wanneer iets goed is, bijvoorbeeld een streefwaarde voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Wanneer we absolute normen of streefwaarden mee zouden nemen in de benchmark, kan dat betekenen dat alle gemeenten een onvoldoende scoren wanneer een norm niet gehaald wordt. •

HEEFT U GOEDE IDEEËN OVER DE DOORONTWIKKELING VAN DEZE BENCHMARK? NEEM CONTACT MET ONS OP



Thomas Straatemeier

ADVISEUR MOBILITEIT & RUIMTE

✉ t.straatemeier@goudappel.nl



Guido Scheerder

ADVISEUR RETAIL & CENTRUMONTWIKKELING

✉ gscheerder@goudappel.nl



Lotte Olthof

ADVISEUR MOBILITEIT & RUIMTE

✉ lolthof@goudappel.nl



Sven Geboers

ADVISEUR OPENBAAR VERVOER

✉ svgeboers@goudappel.nl

ONDERZOEKS- VERANTWOORDING



Onderzoeksverantwoording

De benchmark Brede Welvaart & Mobiliteit is een eigen initiatief van Goudappel. Dit is de eerste editie van deze benchmark. In totaal zijn voor alle 342 Nederlandse gemeenten 37 **indicatoren** in kaart gebracht, horend bij de **vijf subcategorieën van brede welvaart**: leefomgeving, gezondheid, sociale inclusie, duurzaamheid en bereikbaarheid & economie.

De indicatoren zijn volledig gescoord op basis van meerdere databronnen. Op de volgende pagina tonen we een **versimpeld overzicht van de onderzochte indicatoren**. De data zijn met zorg verzameld en de gebruikte databronnen en indicatoren zijn opvraagbaar.

Methodiek

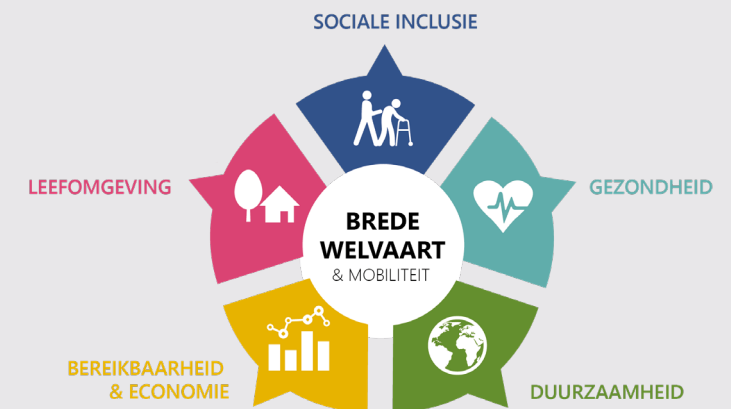
Om tot de uiteindelijke score per gemeente te komen, gebruikten we de volgende stappen:

1. Voor iedere gemeente verzamelden we per subcategorie van brede welvaart, **objectieve informatie over de indicatoren** horend bij die categorie.
2. Om de scores per indicator met elkaar te kunnen vergelijken, gebruikten we een normalisering door percentrang. Dat betekent dat **iedere gemeente per indicator een score kreeg tussen 0 en 1**, waarbij 0 staat voor de laagst scorende gemeente en 1 voor de hoogst scorende gemeente.
3. Vervolgens berekenden we **per gemeente de gemiddelde score per subdoel van brede welvaart**. Iedere indicator kreeg hierbij een eigen gewicht, gebaseerd op kennis en ervaring uit de praktijk. De ene indicator weegt dus zwaarder mee voor de gemiddelde score per subdoel dan de andere indicator.
4. Dat leverde vijf gemiddelde scores op per gemeente – voor ieder subdoel één. Die vijf scores vormen samen de **totaalscore per gemeente**: hoe scoort iedere gemeente t.o.v. alle Nederlandse gemeenten? Ieder subdoel telt even zwaar mee voor de totaalscore.
5. Om eerlijk te kunnen vergelijken, deelden we gemeentes vervolgens in op basis van **inwonersaantal**:

- **grote gemeenten** (>100.000 inwoners)
- **middelgrote gemeenten** (50.000-100.000 inwoners)
- **kleine gemeenten** (25.000-50.000 inwoners)
- **kleinste gemeenten** (<25.000 inwoners)

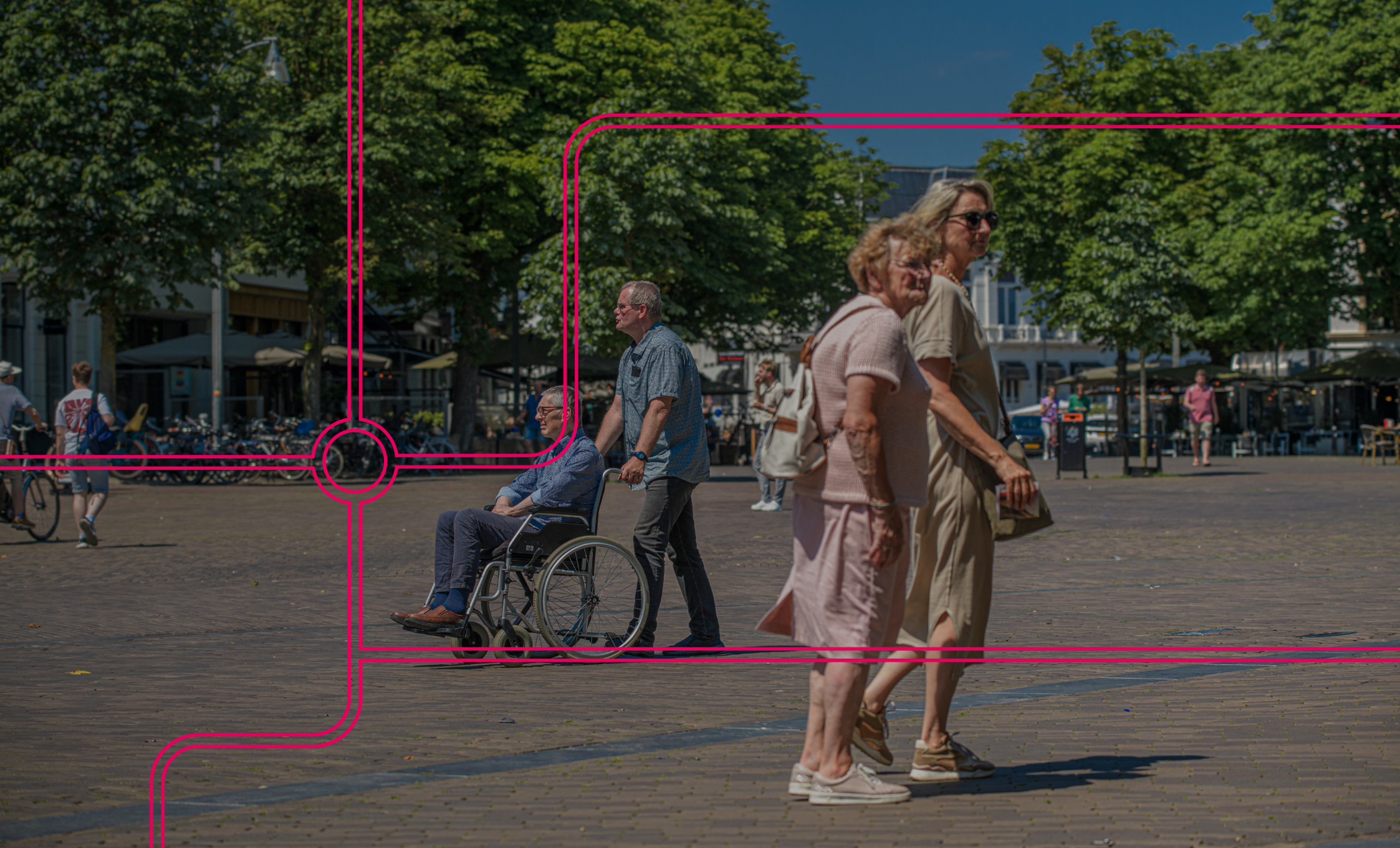
Zo weten we naast de score t.o.v. het landelijk gemiddelde, ook hoe gemeentes scoren t.o.v. gemeenten met een gelijke grootte.

6. In deze benchmark presenteren we brede welvaartsscore van gemeenten vervolgens aan de hand van **kleuren**: hoe donker de kleur, hoe hoger de brede welvaartsscore. •



De vijf hoofddoelen van brede welvaart

HOOFDDOEL	INDICATOREN
SOCIALE INCLUSIE	Verdeling van besteedbaar inkomen Veiligheidsscore Aantal zitplaatsen Bereikbaarheid van verschillende voorzieningen zoals zorg, onderwijs en supermarkten met verschillende modaliteiten Bereikbaarheid van banen met verschillende modaliteiten
GEZONDHEID	Aandeel actieve mobiliteit 30/50 km/u-verhouding 60/80 km/u-verhouding Aantal verkeersongevallen Aantal hart- en vaatziekten Mate van geluk en tevredenheid Geluidsbelasting Fijnstof
DUURZAAMHEID	Aantal elektrische auto's Aantal elektrische laadpalen Aantal fietsers Aantal wandelaars Aandeel openbaar vervoer CO ₂ -uitstoot
BEREIKBAARHEID & ECONOMIE	Leegstand Besteedbaar inkomen (Bereikbare) arbeidsplaatsen per modaliteit Consumentgerichte voorzieningen
LEEFOMGEVING	Verhouding tussen verharding en groen in de openbare ruimte Beweegvriendelijkheid Stikstof Zomerhitte in de stad Autobezit Verhouding openbare ruimte voor parkeren



We helpen u graag bij het in de praktijk brengen van deze benchmark

Neem contact op
met onze adviseurs:

Thomas Straatemeier
tstraatemeier@goudappel.nl
+31 (0)6 51 31 58 29

Guido Scheerder
gscheerder@goudappel.nl
+31 (0)6 42 99 07 14

Lotte Olthof
lolthof@goudappel.nl
+31 (0)6 29 04 14 53

Sven Geboers
svgeboers@goudappel.nl
+31 (0)6 11 71 65 32

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS