

Gezonde Stad Index 2026



Colofon

Arcadis Gezonde Stad Index 2026,
November 2026

Onderzoek en rapportage:
John Boon
Eke Schins-Derksen
Inge Noten

Dataverzameling en -analyse:
Jaco van den Berg
Cristina-Oana Miron



Inhoud

1. De gezonde stad: geen optelsom, maar een keuze! 5

2. Niet hangen in plannen, maar aanpakken 9

3. Onderzoeksopzet 12

4. Gezonde Stad Index 2024 14

Gezonde gebouwde omgeving 16

Gezonde mobiliteit 18

Gezonde buitenruimte 20

Gezond milieu 22

Gezonde gemeenschap 24

5. Van willen naar doen 26

6. Meest gezondste project/initiatief 31

Appendix: methodologie, data en bronnen 35

Appendix: profiel per stad 41



1 Inleiding

De gezonde stad: geen optelsom, maar een keuze!

Voor de vierde keer presenteren wij onze tweejaarlijkse Gezonde Stad Index. Hierin vergelijken we 25 Nederlandse steden met elkaar. In welke mate draagt de inrichting van de fysieke ruimte van deze steden bij aan gezondheid? De ambitie voor de Gezonde Stad is helder; steden moeten vergroenen, ruimte geven aan voetgangers en fietsers, de sociale cohesie versterken en tegelijkertijd bijdragen aan klimaatadaptatie en schonere lucht.

De inzichten uit onze vorige en de nieuwe Gezonde Stad Index laten zien dat Nederlandse steden haperen. De lucht die we inademen wordt gemiddeld genomen schoner. Maar de transitie naar een echt gezonde leefomgeving verloopt gefragmenteerd en ongelijk. Benodigde ingrepen zoals het terugdringen van autoverkeer, het versterken van groenblauwe netwerken en het verbeteren van verblijfskwaliteit raken direct aan bestaande patronen van ruimtegebruik en mobiliteit.

In dichtbevolkte stedelijke gebieden is de fysieke ruimte beperkt. Bij elke vierkante meter die we willen vergroenen of herbestemmen betekent het ook een herverdeling van functies. Daarom moet in veel wijken vergroening plaatsvinden in een stedelijk systeem op daar waar infrastructuur en bebouwing alle ruimte al geclaimd hebben. Dát is waar het over gaat!

Luchtkwaliteit, mobiliteit, veiligheid en sociale cohesie zijn sterk met elkaar verweven. Minder auto's leidt tot schonere lucht en meer ruimte voor ontmoeting en beweging. Groen draagt tevens bij aan hittestressreductie. Tegelijkertijd maakt deze verwevenheid de transitie complex: stedelijke mobiliteit en ruimtelijke inrichting vormen een zogenoemd 'wicked problem', waarbij het verbeteren van één aspect vaak nieuwe spanningen elders veroorzaakt.

Het lastige is dat baten zich pas op langere termijn en op grotere schaal manifesteren. Denk bijvoorbeeld aan gezondheidswinst, klimaatbestendigheid en sociale kwaliteit, terwijl de kosten en effecten van ingrepen direct zichtbaar en voelbaar zijn. Dit spanningsveld tussen korte en lange termijn maakt het uitermate lastig om structurele veranderingen door te voeren, zeker in een bestuurlijke context met versnipperde belangen, eigendom en verantwoordelijkheid.

De Gezonde Stad Index 2026 onderstreept daarmee niet alleen wáár steden staan in hun ontwikkeling, maar ook hoe complex de onderliggende transitie is. De beweging naar een Gezonde Stad vraagt om meer dan optimalisatie binnen bestaande systemen; zij vraagt om fundamentele keuzes, integrale sturing en een andere manier van waarderen en ontwerpen van de stedelijke ruimte.

Goede samenwerking tussen de domeinen (gezondheidszorg, sociaal en fysiek) is daarbij essentieel. In deze editie geven we daar dan ook handvaten voor. Ook laten we zien hoe je 'tactical urbanism' inzet om enerzijds tempo te maken en draagvlak te winnen en anderzijds te leren van kleinschalige experimenten. Tot slot inspireren we graag met een reeks 'Gezonde Projecten'; schoolvoorbeelden van hoe we de fysieke ruimte gezonder maken.

Onze Gezonde Stad Index 2026 legt wat mij betreft de lat niet hoger, maar scherper. Het is aan bestuurders, ontwerpers en ontwikkelaars om bestaande patronen te doorbreken en de stad opnieuw te maken vanuit wat echt telt - de kwaliteit van leven van mensen, hier en nu.



Frank Goossensen,
Country director, Arcadis Nederland







Barcelona



2 Niet hangen in plannen, maar aanpakken

Gezondheid is een groot goed. Het staat daarom hoog op de agenda van beleidsmakers en uitvoerders. Fysieke en sociale gezondheid, namelijk gezond leven in je eigen fysieke en sociale omgeving is van wezenlijk belang voor de gezondheid van Nederlanders. Ook dat onderwerp heeft dan ook een belangrijk aandeel in de beleidsgesprekken en discussies. Toch blijft het aanpakken en verbeteren van de fysieke en sociale leefomgeving vaak hangen in plannen.

Verschillende oorzaken zijn hiervoor te noemen: Ingewikkelde beleving, beleidsmaker vinden de samenhang tussen fysiek, sociaal en gezondheid ingewikkeld en komen daardoor minder tot directe en concrete oplossingen. Cultuur- en taalverschillen tussen de drie domeinen geeft ruis en discomfort. Tenslotte de financiering van vooral het fysieke en sociale domein is vaak tijdelijk, waardoor oplossingen na enige tijd weer stranden. Kortom veel van de initiatieven en inzet blijven steken in plannen.

Wij doen hierbij nogmaals de oproep de handen uit de mouwen te steken en gewoon te starten. Alleen door aan te pakken en door te zetten komen we tot daadwerkelijk gezonde wijken en steden in Nederland. Probeer door te werken met kleine maar schaalbare oplossingen te starten, en ga de plannen testen in de praktijk. Bijvoorbeeld het beleid voor het afsluiten van een weg ter bevordering van ontmoeting in een wijk. Begin eens met tijdelijk met bloembakken de straat af te zetten en zet een paar bankjes neer. Beoordeel wat er gebeurt in de praktijk ga daarna over naar de permanente afsluiting. Voordeel hiervan is dat met relatief weinig budget je een plan kunt toetsen en daarna meer onderbouwing hebt voor de daadwerkelijk financiering en aanpak. Kortom begin je permanente oplossing met een test in het fysieke sociale domein.



Eke Schins Derksen,
Directeur sector Rijksoverheid, Onderwijs en Gezondheidszorg, Arcadis Nederland

First Time Right

De Gezonde Stad is onderdeel van drie domeinen: het fysieke, het sociale en het gezondheidsdomein. Bij uitvoering, verbetering en oplossing hebben alle drie de domeinen hun visie en inbreng. Doe het de eerste keer gelijk goed en betrek alle partijen bij de opzet en aanpak van de wijk. Dat betekent niet alleen de wijkbewoners, maar ook de eerste lijn zorgpartijen en de trekkers van de sociale voorzieningen in de wijk. Hiermee ontstaat een breder beeld van de knelpunten en mogelijke oplossingen voor een Gezonde Wijk. Start de discussie met deze partijen integraal en bepaal daarna welke oplossingen haalbaar en toetsbaar zijn. Deze komen wellicht in aanmerking voor een aanpak volgens 'tactical urbanisme'. Test de oplossingen en bespreek welke meerwaarde ze opleveren bij een permanente uitvoering.

Het gesprek start natuurlijk niet blanco. Bepaal aan de voorkant wat er al in de wijk gaande is en waar de aanpak bij kan aansluiten. En neem daarbij ook data mee vanuit de verschillende domeinen. Fysieke opzet van de wijk, informatie over demografie maar ook gemeenschappen in de wijk en tenslotte de informatie over het gezondheidsprofiel van de wijk. Al deze data onderbouwt de discussie over de aanpak richting een Gezonde wijk en de oplossingen die in alle domeinen past. Daarmee lukt het in één keer de juiste richting te kiezen.

Deze aanpak hoeft niet jaren te duren. Verzamel de gegevens en de belangrijkste partijen in de wijk. Bepaal met hen samen in een bijeenkomst de knelpunten en mogelijke oplossingen. Werk daarna een voorkeursscenario uit (wat kan wel en wat kan niet), bespreek dat met de partijen en start met aanpakken van de knelpunten richting een Gezonde Wijk.

Werk in uitvoering

Deze aanpak combineert verschillende wensen rondom de Gezonde Stad.

1. Behapbaar

Door te starten in de wijk, maak je de aanpak specifiek op maat en behapbaar in de uitvoering. Inwoners en partijen in het gezondheids- en sociale domein weten exact wat er speelt in de wijk en welke knelpunten op fysiek en sociaal vlak aandacht verdienen en een oplossing.

2. Inzet data

Door aan de voorkant wijkdata te verzamelen over verschillende onderwerpen, ontstaat een gerichte discussie over de stand van zaken en wensen voor de wijk. Dit geeft inzicht in aandachtspunten en mogelijke aanpak daarvan.

3. Draagvlak voor oplossingen

Door iedereen te betrekken in een relatief kort tijdsbestek, ontstaat draagvlak voor de gekozen oplossingen.

4. Testen

En het vervolgens testen van de oplossingen laat in de praktijk zien wat haalbaar is en ook werkt. Daarmee onderbouw je de oplossingen op permanente basis.

5. Financiële middelen

Tenslotte vraagt deze opzet in eerste instantie minder financiële middelen, is daarmee meer haalbaar. En het geeft onderbouwing voor financiële middelen op lange termijn.

Vanzelfsprekend is niet iedere oplossingen op korte termijn te testen. Maar door deze aanpak wordt het mogelijk een aantal onderdelen direct in de praktijk te brengen en daarmee te starten. Vervolgens ontstaat tijd de iets lastiger te testen oplossingen uit te werken en daarop als vervolgstap in te zetten.



Weerstand Roermond


INGANG
GRATIS

3 Onderzoeksopzet

De Arcadis Gezonde Stad Index rangschikt vijfentwintig gemeenten op basis van een reeks kenmerken die aangeeft in hoeverre de fysieke inrichting bijdraagt aan de gezondheid van haar inwoners. Voor het onderzoek zijn dezelfde vijfentwintig gemeenten geanalyseerd als in 2022 en 2024. Hiermee is het mogelijk om te kijken hoe de steden zich ontwikkelen.



De 25 onderzochte gemeenten.

De 25 steden bestaan uit de twaalf gemeenten met het hoogte inwoneraantal van elke provincie. Aangevuld met de dertien grootste gemeenten van Nederland (gebaseerd op het aantal inwoners op 1 januari 2026), zie afbeelding.

Met deze gemeenten ontstaat een breed overzicht van de Nederlandse situatie met een bredere geografische spreiding, met verschillende niveaus van economische ontwikkeling en verwachtingen voor toekomstige groei.

Selectie kenmerken Gezonde Stad Index

Evenals in 2020, 2022 en 2024 hebben we voor deze Gezonde Stad Index onderzocht hoe de ‘steden’ scoren op de belangrijkste fysieke kenmerken uit het onderzoek uit 2016 door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Per kenmerk is bepaald of er nieuwe representatieve data beschikbaar is ten opzichte van de data in 2024. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de onderzochte kenmerken en op welke wijze deze zijn onderzocht, met bijbehorende databronnen.

Het RIVM heeft onderzocht wat de kenmerken zijn van een Gezonde Stad (https://www.rivm.nl/gezonde-stad). Hiervoor hebben ze 250 professionals met verschillende achtergronden (onder andere vanuit de gezondheidszorg-, ruimtelijke ordening en milieu) gevraagd om de volgende zin aan te vullen: ‘Een Gezonde Stad is voor mij…’. Dit leverde een lijst van 350 kenmerken op, die vervolgens zijn samengevoegd, gewaardeerd en geclusterd. Twee resultaten vielen op; ten eerste dat er veel overeenstemming is over wat professionals belangrijke kenmerken vinden van een ‘Gezonde Stad’ en ten tweede dat het merendeel van de belangrijkste kenmerken gekoppeld is aan de fysieke inrichting.

De kenmerken zijn onderdeel van vijf brede domeinen waaraan een Gezonde Stad moet voldoen:



1. is een stad die in een gezonde gebouwde omgeving voorziet. (Ruim, hygiënisch, voorzieningen nabij)
2. is een stad waarin je op een gemakkelijke en gezonde manier door de stad kan bewegen (fietsvriendelijk, voetgangersvriendelijk, dekkend ov-netwerk, verkeersveilig)
3. is een stad die een gezonde buitenruimte creëert om in te spelen en te verblijven (buitenspelen, met groen om in te spelen, creëren van luwe plekken, zichtbaar groen)
4. is een stad die gericht is op een gezond milieu (luchtkwaliteit, geluidsoverlast en hitte stress)
5. is een stad met een gezonde gemeenschapszin en ruimte voor sociale interactie (veiligheid, ontmoeting, verleiding tot bewegen)

De 25 gemeenten zijn gerangschikt in elk van de vijf domeinen. De uitsplitsing laat zien in welke opzichten de gemeenten goed scoren en in welke opzichten er kansen voor verbetering liggen.

4 Gezonde Stad Index 2026

Apeldoorn handhaaft zich en is wederom de Gezondste Stad van 2026

Apeldoorn is voor de tweede keer op rij de best scorende stad in ons tweejaarlijks onderzoek naar de bijdrage die de fysieke inrichting van steden levert aan gezondheid. De nummer 2, Maastricht, komt echter dichterbij. Opvallende nieuwkomer in de top-3 is Amersfoort. Deze stad steeg in onze vorige drie edities ook al steeds en zet deze opmars gestaag voort. Tweevoudig koploper Groningen zakt daarmee uit de top-3. Deze stad in het noorden van ons land verbeterde zichzelf weliswaar ten opzichte van 2024, maar de onderlinge marges zijn klein en andere steden hebben duidelijk ook niet stilgezeten.

In algemene zin is er één belangrijk lichtpunt te zien: de luchtkwaliteit in de onderzochte steden is beter geworden. Het 'Schone Lucht Akkoord' lijkt hier voorzichtig zijn vruchten af te werpen (zie ook: Gezond Milieu). Voor de derde keer op rij zien we helaas de hoeveelheid groen in steden wel weer afnemen. En dat terwijl nagenoeg alle onderzochte steden beleid hebben om de hoeveelheid groen juist te laten toenemen. Hoe doorbreken we dit patroon? Elders in deze publicatie leggen we uit welke rol 'tactical urbanism' daarbij kan spelen.

We zien deze keer twee opvallende stijgers. Haarlem stijgt maar liefst 6 plaatsen. We zien in deze stad kleine verbeteringen ten opzichte van de vorige keer. Het zijn de duidelijke verslechteringen, van een aantal steden die de vorige keer direct boven de Spaarnestad stonden, die echter de belangrijkste verklaring vormen. De gemeente Haarlemmermeer stijgt ook fors met vijf posities. De vorige keer zakte deze gemeente fors door een slechte score op geluid (invloed van het nabijgelegen Schiphol?). Nu lijkt die invloed minder prominent. Leeuwarden en Enschede eindigen ook beide meer dan één positie hoger dan in 2024. Er is niet een duidelijke oorzaak aan te wijzen hiervoor. Het zijn bescheiden verbeteringen op verschillende onderdelen waardoor deze twee steden in de ranglijst klimmen.

Waar er stijgers zijn, zijn er uiteraard ook dalers. Het meest opvallend is de 'vrije val' waarin Arnhem terecht lijkt te zijn gekomen. De stad aan de Rijn zakt maar liefst negen plekken in de ranglijst. Uit onze analyse blijkt dat Arnhem op alle fronten iets minder punten scoort. Omdat in de middenmoot de marges tussen de steden klein zijn, kan dat toch tot een forse daling leiden. Zoetermeer daalt vier plekken door een lagere score op Gezond Milieu en Gezonde Gebouwde Omgeving. Ook Terneuzen daalt vier plekken; hier zien we vooral een slechte score op Gezonde Gemeenschap. Almere zakt drie plekken door een flink lagere score op het onderdeel mobiliteit (zie ook: Gezonde Mobiliteit). Nijmegen daalt om dezelfde reden twee posities.

En waar steden met gepaste trots bovenaan de ranglijst staan, zijn er helaas ook hekkensluiters. Hier vinden we onder andere de grootste drie steden van Nederland terug en ook Zaanstad en Terneuzen. In de rangorde zien we hier geen verandering ten opzichte van twee jaar geleden. Toch is er ook positief nieuws te melden over deze steden: ze scoren minimaal hetzelfde aantal punten als in de vorige editie of laten soms zelfs een kleine verbetering zien.

Of ze nu hoog of laag eindigen in onze index, Nederlandse steden behoren internationaal gezien absoluut tot de gezondere plekken om te wonen. Dit komt vooral door hun inrichting, mobiliteitssysteem en voorzieningenstructuur. Het grootste risico voor de toekomst is niet vervuiling of mobiliteit, maar het verlies van groen en rust door voortdurende verdichting.



Vijf brede domeinen voor de fysieke inrichting van de Gezonde Stad.



Gezonde Stad Index

Rang	Stadsnaam	Verschil t.o.v. 2024
1.	Apeldoorn	●
2.	Maastricht	●
3.	Amersfoort	↑
4.	Groningen	↓
5.	Leeuwarden	↑
5.	Nijmegen	↓
7.	Haarlem	↑
8.	Emmen	●
9.	Zwolle	↑
10.	Almere	↓
10.	Den Bosch	●
12.	Enschede	↑
12.	Leiden	●
14.	Arnhem	↓
14.	Haarlemmermeer	↑
16.	Breda	↑
17.	Utrecht	↑
18.	Zoetermeer	↓
19.	Terneuzen	↓
20.	Eindhoven	●
21.	Zaanstad	●
22.	Amsterdam	↑
22.	Tilburg	●
24.	Den Haag	●
25.	Rotterdam	●

Gezonde Gebouwde Omgeving

Een Gezonde Gebouwde Omgeving bestaat uit een ruim opgezette en schone stad met voorzieningen om de hoek en de huisarts en het ziekenhuis dichtbij. Die ruime opzet stimuleert bewegen en biedt ruimte aan spel en ontmoeting. Als voorzieningen in de buurt zijn, wordt sneller gekozen voor lopen of fietsen om ze te bereiken. De nabijheid van gezondheidscentra stimuleert dat mensen tijdig naar een dokter gaan bij gezondheidsklachten. Dit werkt preventief.



Maastricht, Groningen en Nijmegen zijn de koplopers als het gaat om een Gezonde Gebouwde Omgeving. Deze drie steden combineren het beste van twee werelden. Het zijn compacte steden met een hoog voorzieningenniveau en uitstekende bereikbaarheid van zorg, terwijl zij tegelijkertijd relatief ruim en leefbaar zijn gebleven. Ze combineren functiemenging met sterke fiets- en wandelnetwerken. Dat gekoppeld aan nabijheid van gezondheidsvoorzieningen en een bewuste keuze om gezondheid een plek te geven in ruimtelijk beleid zorgt ervoor dat deze steden al jaren tot de koplopers behoren op dit onderdeel. Een interessante hypothese is ook dat universiteitssteden van nature gunstig scoren op dit domein.

Emmen, Leeuwarden en Terneuzen sluiten de rij. Dat deze steden lager scoren op het onderdeel Gezonde Gebouwde Omgeving betekent niet dat deze steden onprettige woonomgevingen zijn. Integendeel, zij bieden vaak rust, ruimte en groen. Deze steden zijn dus weliswaar ruim opgezet maar tegelijkertijd is de afstand tot voorzieningen relatief groot.

Eindhoven maakt op dit onderdeel, met maar liefst vijf posities, de grootste sprong in positieve zin. De lichtstad maakt op de verschillende subonderdelen binnen dit domein hele bescheiden stappen in de goede richting. Alles bij elkaar leidt dat tot de mooie stijging op de ranglijst. Ook Zwolle valt in positieve zin op met een verbetering in dit domein van vier posities. Ook hier zien we kleine verbeteringen op de subonderdelen ‘schoon’ en ‘ruim’.

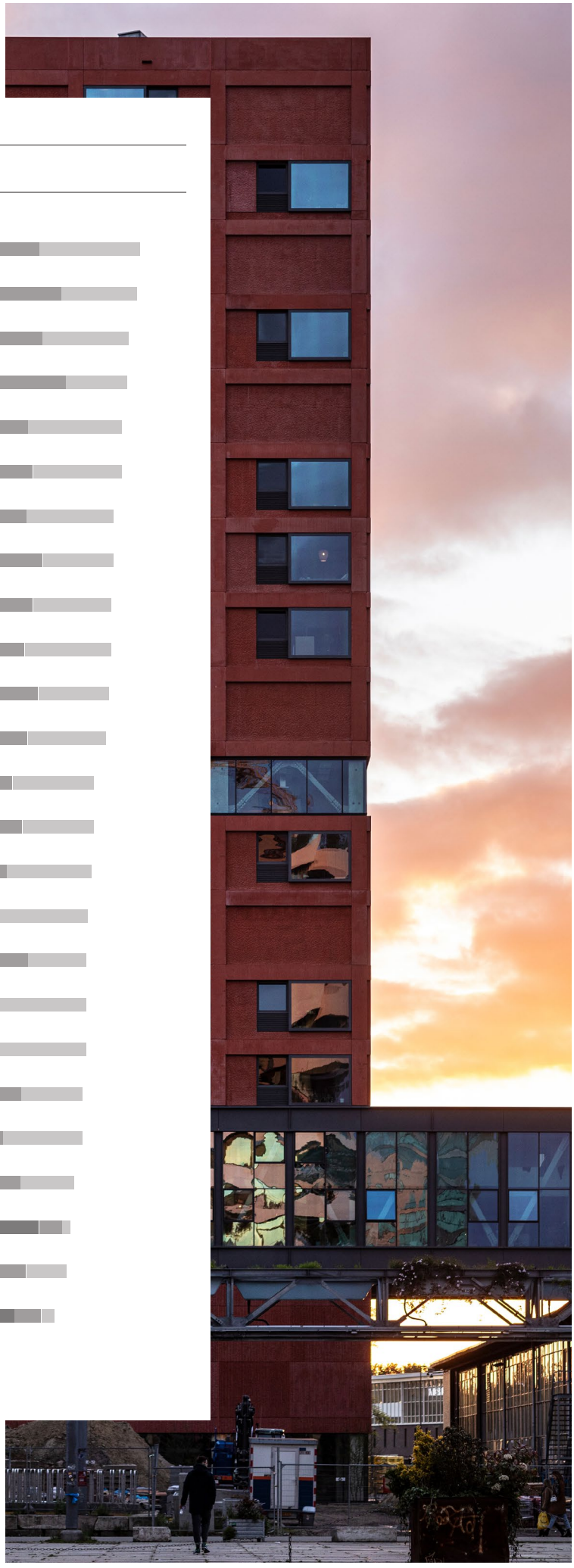
Zoetermeer valt in dit domein op als forse daler. De afstand tot vrijetijds- en cultuurvoorzieningen is hier toegenomen ten opzichte van twee jaar geleden. We kunnen echter niet precies aanwijzen waar dit aan ligt. Er zijn weliswaar aanwijzingen dat een aantal buurthuizen onder druk staat, maar dit verklaart naar onze mening onvoldoende de lagere score.

We onderzochten voor dit onderdeel de volgende kenmerken:

- Een stad die ruim opgezet is.
- Een hygiënische stad (of schone stad).
- Een stad met voorzieningen, voor iedereen bereikbaar en te gebruiken.
- Een stad met zorgvoorzieningen toegankelijk voor alle inwoners.

Rang	Stadsnaam	Verschil	Score
1.	Maastricht	↑	
2.	Groningen	↓	
3.	Nijmegen	●	
4.	Apeldoorn	↑	
5.	Haarlem	↑	
6.	Leiden	↓	
7.	Eindhoven	↑	
8.	Amersfoort	↑	
9.	Arnhem	↓	
10.	Utrecht	↓	
11.	Breda	↓	
12.	Enschede	↑	
13.	Den Bosch	↑	
14.	Tilburg	↑	
15.	Zoetermeer	↓	
16.	Amsterdam	↓	
17.	Zwolle	↑	
18.	Den Haag	↑	
19.	Rotterdam	↓	
20.	Haarlemmermeer	↓	
21.	Zaanstad	↑	
22.	Almere	↑	
23.	Emmen	↓	
24.	Leeuwarden	↓	
25.	Terneuzen	●	

- Een stad die ruim opgezet is voor alle inwoners.
- Een hygiënische stad (of schone stad).
- Een stad met voorzieningen, voor iedereen bereikbaar en te gebruiken.
- Een stad met zorgvoorzieningen toegankelijk voor alle inwoners.



Gezonde Mobiliteit

Gezonde Mobiliteit betekent dat mensen zich binnen steden zoveel mogelijk te voet of fietsend verplaatsen. Daarnaast ook per openbaar vervoer, maar in ieder geval zo min mogelijk met de auto.

In deze editie hebben we een nieuwe databron gebruikt voor het bepalen van OV-stations. Bovendien zijn we anders omgegaan met de data voor verkeersveiligheid. Vanwege verschillen in de wijze waarop verkeersongevallen door veiligheidsregio's worden geregistreerd, zijn de beschikbare ongevalscijfers onvoldoende vergelijkbaar voor een betrouwbare analyse. Regio's die zorgvuldig en volledig registreren, laten hierdoor vaak hogere aantallen zien dan regio's waar sprake is van onderregistratie. We gebruiken hier nu dus uitsluitend het rapportcijfer uit de CROW-monitor. Den Haag, Leiden en Zoetermeer stijgen hierdoor.

Gemiddeld genomen is het rapportcijfer voor verkeersveiligheid in de afgelopen twee jaar lager geworden: met 1,1 punt eraf naar een 3,4. De daling van het verkeersveiligheidsrapportcijfer hoeft niet automatisch te betekenen dat de verkeersveiligheid daadwerkelijk verslechterd is. Er kan sprake zijn van een veiligheidsparadox: naarmate inwoners hogere verwachtingen hebben van een veilige openbare ruimte, worden resterende risico's en incidenten sterker ervaren en negatiever beoordeeld.

Amsterdam, Utrecht en Nijmegen vormen de top-3 op het onderdeel Gezonde Mobiliteit doordat zij een unieke combinatie bieden van hoog fietsgebruik, een sterk openbaar vervoersnetwerk en een compacte stedelijke structuur. In deze steden zijn dagelijkse voorzieningen voor veel inwoners eenvoudig lopend, fietsend of met het OV bereikbaar, waardoor de auto minder noodzakelijk is. Jarenlange investeringen in actieve mobiliteit, stationsomgevingen en autoluwe stadsontwikkeling vertalen zich daardoor in een sterke positie binnen dit domein. Nijmegen scoort wel duidelijk minder punten dan twee jaar geleden.

Emmen, Terneuzen en Haarlemmermeer sluiten de rij op het onderdeel Gezonde Mobiliteit. De belangrijkste verklaring ligt in hun ruimtelijke structuur. Deze gemeenten zijn relatief ruim opgezet en kennen grotere afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen. Daardoor wordt vaker gebruik gemaakt van de auto en minder van lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Verder is opvallend dat in Amersfoort de beleving van de verkeersveiligheid veel minder gedaald is dan in de andere steden. In deze stad is recent de maximale snelheid in veel straten verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Bovendien is de binnenstad autoluw geworden. Het levert de stad een sprong van 7 plaatsen op binnen dit domein.

In negatieve zin valt Almere op. Het rapportcijfer voor verkeersveiligheid daalt van een 8,1 naar een 3,9. We kunnen hier geen harde verklaring voor vinden. Ook in dit geval kan de eerder beschreven veiligheidsparadox een rol spelen. Een andere hypothese is dat er in Almere relatief veel gebouwd wordt. Tijdelijke verkeerssituaties, bouwverkeer en een toenemende verkeersintensiteit kunnen leiden tot een lagere veiligheidsbeleving.

Om een inzicht te geven in de staat van de Gezonde Mobiliteit is er gekeken naar de volgende kenmerken:

- Een stad waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen.
- Een stad waarin je je gemakkelijk per voet kunt verplaatsen.
- Een stad met goed openbaar vervoer.
- Een stad met veilige fietsroutes.



Rang	Stadsnaam	Verschil	Score
1.	Amsterdam	↑	
2.	Den Haag	↑	
3.	Leiden	↑	
4.	Amersfoort	↑	
5.	Utrecht	↓	
6.	Rotterdam	↑	
7.	Nijmegen	↓	
8.	Haarlem	●	
9.	Arnhem	↓	
10.	Groningen	↑	
11.	Almere	↓	
12.	Zoetermeer	↑	
13.	Zaanstad	↓	
14.	Maastricht	↓	
15.	Eindhoven	●	
16.	Zwolle	↓	
17.	Den Bosch	●	
18.	Tilburg	●	
19.	Leeuwarden	↑	
20.	Breda	↓	
21.	Enschede	↓	
22.	Haarlemmermeer	↑	
23.	Apeldoorn	↓	
24.	Terneuzen	↑	
25.	Emmen	↓	

Een stad waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen.

Een stad waarin je je gemakkelijk per voet kunt verplaatsen.

Een stad met goed openbaar vervoer.

Een stad met veilige verkeer.



Gezonde Buitenruimte

Als kind de ruimte hebben om buiten te spelen. Als stadsbewoner luwe, rustige en groene plekken vinden waar je, beschut tegen geluid en wind, buiten kunt zijn. Zicht op groen vanuit je woning of tijdens je wandeling of fietstocht. Daar draait het om bij gezonde buitenruimtes.

Emmen, Apeldoorn en Terneuzen voeren de ranglijst van Gezonde Buitenruimtes aan. Deze gemeenten combineren een grote hoeveelheid groen met een relatief rustige en ruim opgezette leefomgeving. Inwoners hebben er vaak gemakkelijk toegang tot parken, natuurgebieden en andere groene verblijfsplekken, terwijl de blootstelling aan verkeersdrukte, geluid en hittestress relatief beperkt blijft. Juist die combinatie van groen, rust en ruimte maakt deze gemeenten bijzonder aantrekkelijk voor bewegen, ontmoeten en ontspannen in de buitenlucht.

Rotterdam, Den Haag en Haarlem sluiten de rij op het onderdeel Gezonde Buitenruimtes. De belangrijkste verklaring ligt in de hoge stedelijke dichtheid en de daarmee samenhangende druk op de openbare ruimte. Hoewel deze steden beschikken over aantrekkelijke parken en groene gebieden, hebben inwoners gemiddeld minder toegang tot rustige, groene en ruimtelijke buitenomgevingen op korte afstand van de woning.

Verder valt op dat Groningen stijgt doordat de toegang tot speelplekken verbeterd is. Een mogelijke verklaring zijn de investeringen die Groningen de afgelopen jaren heeft gedaan in sport-, beweeg- en speelvoorzieningen en in een openbare ruimte die bewegen, ontmoeten en buitenspelen stimuleert.

Om een inzicht te geven in hoe het staat met spelen, sporten en ontmoeten in de stad is er gekeken naar de volgende kenmerken:

- Een stad met groen om in te spelen (beschikbaarheid van groen).
- Een stad waar kinderen kunnen buitenspelen.
- Een stad die bewust rustige, luwe plekken creëert (geluid, groen, wind).
- Een stad met groen om naar te kijken.



Rang	Stadsnaam	Verschil	Score
1.	Emmen	●	
2.	Apeldoorn	●	
3.	Terneuzen	●	
4.	Leeuwarden	●	
5.	Almere	●	
6.	Haarlemmermeer	↑	
7.	Maastricht	↓	
8.	Groningen	↑	
9.	Den Bosch	↓	
10.	Arnhem	●	
11.	Enschede	↓	
12.	Eindhoven	↓	
13.	Zwolle	●	
14.	Breda	●	
15.	Nijmegen	●	
16.	Tilburg	●	
17.	Amersfoort	●	
18.	Zaanstad	●	
19.	Zoetermeer	●	
20.	Utrecht	●	
21.	Amsterdam	↑	
22.	Leiden	↓	
23.	Rotterdam	●	
24.	Den Haag	●	
25.	Haarlem	●	

Een stad met groen om in te spelen.

Een stad waar kinderen kunnen buitenspelen.

Een stad die bewust rustige, luwe plekken creëert (geluid, groen, wind).

Een stad met groen om naar te kijken.



Gezond Milieu

Een stad met een gezond milieu heeft een goede luchtkwaliteit, weinig geluidsoverlast en is gericht op het minimaliseren van hitte stress. In deze editie nemen voor het eerst ook ultrafijnstof mee (PM 2,5). Ultrafijnstof wordt inmiddels algemeen beschouwd als de luchtverontreinigende stof met de grootste gezondheidsschade. We zijn ook overgestapt op een andere dataset voor het bepalen van hittestress. In plaats van het ‘stedelijk hitte-eiland effect’, gebruiken we nu de ‘gevoelstemperatuur’ (bron: Klimaat Effect Atlas).

Binnen dit domein zien we de meest positieve ontwikkeling: de luchtkwaliteit in de onderzochte steden verbetert zich in de volle breedte. Hier zijn verschillende verklaringen voor. De verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de vorige editie past binnen de langjarige landelijke trend. Door strengere emissienormen, de groei van elektrisch vervoer, schonere industrie en lokale maatregelen zoals autoluwe gebieden en 30 km-zones zijn de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof de afgelopen jaren verder afgenomen. Hoewel weersomstandigheden van jaar tot jaar invloed hebben op de gemeten concentraties, wijst de algemene ontwikkeling op een structurele verbetering van de luchtkwaliteit in Nederlandse steden.

Emmen, Enschede en Terneuzen zijn de koplopers in dit domein. Ze delen een gunstige geografische ligging met het feit dat ze een relatief lage stedelijke dichtheid hebben, veel groen hebben en minder verkeersdruk dan de grote steden.

Amsterdam, Rotterdam en Leiden sluiten de ranglijst van het domein Gezond Milieu af. Deze steden worden gekenmerkt door een hoge verstedelijkingsdruk en intensieve mobiliteitsstromen. Hierdoor is de blootstelling aan luchtverontreiniging, geluidsoverlast en hittestress gemiddeld groter dan in minder dichtbebouwde gemeenten.

De opvallendste stijgers in dit domein zijn Haarlemmermeer (+11) en Terneuzen (+5). In Haarlemmermeer speelde in de vorige editie dat geluid rondom Schiphol intensief gemeten was waardoor de score toen (negatief) beïnvloed werd. Dit is dus een correctie. Bij Terneuzen zien we een forse verbetering op hitte stress (mogelijk door de nieuwe dataset).

De grootste dalers zijn Groningen (-6) en Leeuwarden (-2). Beide steden scoren deze editie slechter op het onderdeel hittestress. Het kan overigens zijn dat de situatie niet daadwerkelijk verslechterd is, maar dat de nieuwe dataset minder gunstig uitpakt voor beide steden.



Om inzicht de geven in de staat van de lucht, het geluid, de hitte en verkoeling van de stad is er gekeken naar de volgende kenmerken:

- Een stad met een goede luchtkwaliteit (fijnstof PM10).
- Een stad met een goede luchtkwaliteit (stikstof NO2).
- Een stad met weinig geluidsoverlast.
- Een stad gericht op het minimaliseren van de hittestress.

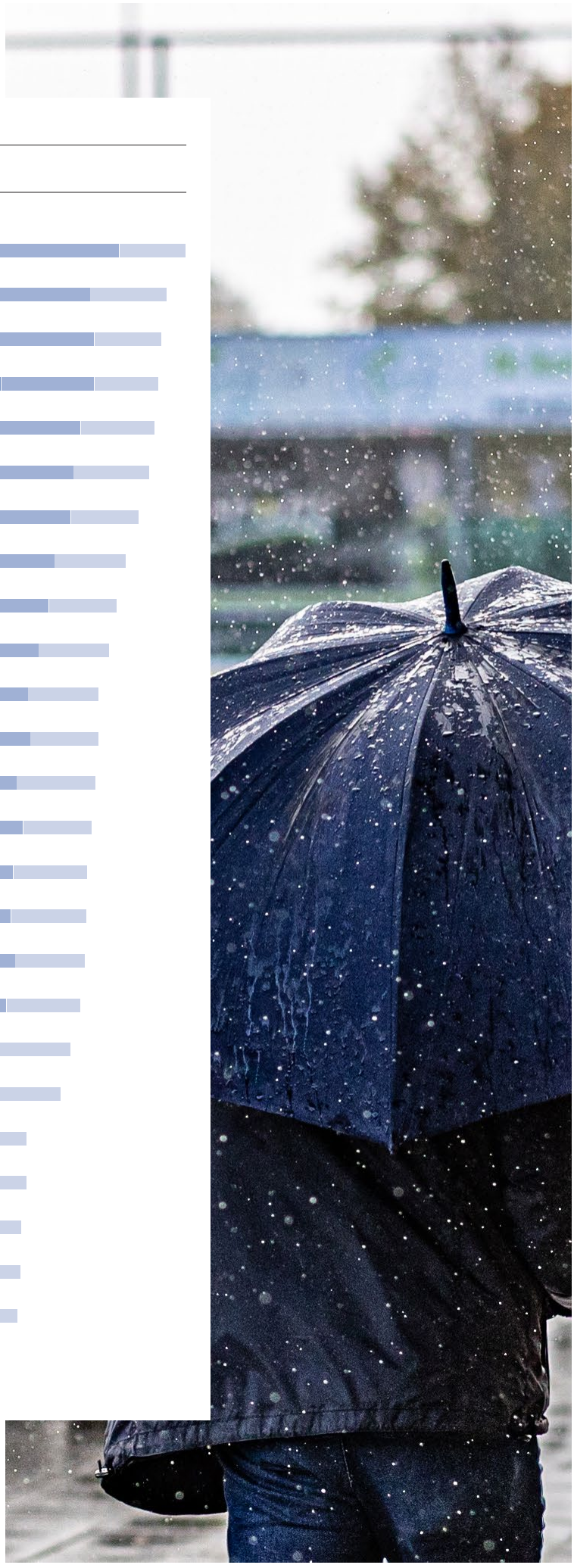
Rang	Stadsnaam	Verschil	Score
1.	Emmen	●	
2.	Enschede	↑	
3.	Terneuzen	↑	
4.	Leeuwarden	↓	
5.	Almere	↓	
6.	Apeldoorn	↓	
7.	Zwolle	●	
8.	Maastricht	↑	
9.	Groningen	↓	
10.	Den Bosch	↑	
11.	Breda	↑	
12.	Amersfoort	↑	
13.	Arnhem	↓	
14.	Haarlemmermeer	↑	
15.	Tilburg	↑	
16.	Nijmegen	↓	
17.	Zoetermeer	↓	
18.	Haarlem	↑	
19.	Zaanstad	↓	
20.	Eindhoven	↓	
21.	Utrecht	↑	
22.	Den Haag	↓	
23.	Amsterdam	↑	
24.	Rotterdam	↓	
25.	Leiden	↓	

Een stad met een goede luchtkwaliteit (PM10 + PM2.5).

Een stad met een goede luchtkwaliteit (NO2).

Een stad met weinig geluidsoverlast.

Een stad gericht op het minimaliseren van hittestress.



Gezonde Gemeenschap

Ervaren mensen een gezonde gemeenschapszin in hun stad en is er ruimte voor sociale interactie? Daar kijken we naar binnen het domein Gezonde Gemeenschap. We kijken daarbij onder andere naar sociale cohesie, veiligheid, stressherstel en of mensen voldoende bewegen.

De verslechtering van de psychische gezondheid, die zichtbaar werd tijdens de coronapandemie, lijkt langzaam plaats te maken voor herstel. Onderzoek van RIVM en Trimbos laat zien dat het mentale welbevinden van veel Nederlanders, en met name jongeren, weer voorzichtig verbetert. Wij zien dat ook terug in ons onderzoek.

Maastricht stijgt binnen dit domein maar liefst met 8 plekken. Een mogelijke verklaring ligt in het karakter van de stad als studentenstad. Jongeren en studenten behoorden tijdens de coronaperiode tot de groepen die de grootste terugval in mentaal welzijn lieten zien. Uit recent onderzoek blijkt juist bij deze groepen een voorzichtig herstel op te treden. Daarnaast profiteert Maastricht van een compacte en aantrekkelijke stedelijke omgeving met veel mogelijkheden voor ontmoeting, cultuur en ontspanning. Hoewel de data geen directe uitspraken over oorzaak en gevolg toelaten, sluit de ontwikkeling in Maastricht aan bij het bredere landelijke beeld van geleidelijk herstel van de mentale gezondheid.

Dat herstel geldt niet voor iedere stad. In Terneuzen stijgt het aandeel inwoners met een verminderde psychische gezondheid van 8,8% (2024) naar 11,9% (2026). Deze ontwikkeling laat zien dat het landelijke herstel ongelijkmatig verloopt en dat lokale verschillen groot kunnen zijn. De cijfers geven ook hier geen uitsluitsel over de oorzaken, maar onderstrepen wel het belang van blijvende aandacht voor mentale gezondheid en voor een leefomgeving die ontmoeting, beweging en stressherstel ondersteunt.

De afname van het aantal misdrijven tijdens de coronapandemie blijkt grotendeels tijdelijk te zijn geweest. Nu het openbare leven volledig is hervat, bewegen de criminaliteitscijfers zich in veel steden weer rond het niveau van vóór 2020. Daarmee lijkt vooral sprake van een normalisering na een uitzonderlijke periode waarin mobiliteit, sociale contacten en economische activiteiten sterk waren beperkt.

Voldoende bewegen staat ook onder druk. Het aandeel inwoners dat voldoet aan de beweegrichtlijnen neemt af, terwijl voldoende bewegen juist essentieel is voor zowel fysieke als mentale gezondheid. Deze ontwikkeling onderstreept het belang van het verder investeren in een leefomgeving die wandelen, fietsen, spelen en sporten aantrekkelijk en vanzelfsprekend maakt.



Om een inzicht te geven in de gezondheid van de gemeenschap is gekeken naar de volgende kenmerken:

- Een stad waar mensen zich veilig voelen/ een veilige stad.
- Een stad die mogelijkheden biedt tot herstel van stress (onverstoorde rust, recreatie).
- Een stad die verleidt tot bewegen/ een stad met voldoende en kwalitatief goede sport- en beweegvoorzieningen.
- Een stad met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.

Rang	Stadsnaam	Verschil	Score
1.	Haarlem	↑	
2.	Amersfoort	↓	
3.	Haarlemmermeer	↓	
4.	Apeldoorn	↓	
5.	Leeuwarden	↑	
6.	Leiden	↑	
7.	Zwolle	↓	
8.	Emmen	↑	
9.	Zoetermeer	↑	
10.	Zaanstad	↑	
11.	Maastricht	↑	
12.	Den Bosch	↓	
13.	Breda	●	
14.	Utrecht	↑	
15.	Nijmegen	↓	
16.	Enschede	↑	
17.	Groningen	↓	
18.	Almere	↑	
19.	Tilburg	↓	
20.	Terneuzen	↓	
21.	Amsterdam	↑	
22.	Eindhoven	↓	
23.	Den Haag	●	
24.	Arnhem	↓	
25.	Rotterdam	●	

Een stad waar mensen zich veilig voelen.

Een stad die mogelijkheden biedt tot herstel van stress (onverstoorde slaap, rust, recreatie).

Stad verleidt tot bewegen.

Een stad met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.



5 Van willen naar doen

Hoe tijdelijke ingrepen de Gezonde Stad in beweging brengen

We weten al jaren hoe een gezonde stad eruitziet en toch lukt het ons maar moeilijk om haar te maken. Onderzoek laat zien waarom. De ruimte is schaars en belangen botsen. Zeggenschap en verantwoordelijkheid zijn versnipperd. De kosten liggen hier, de baten elders. En de auto blijft voor veel mensen een ‘heilige koe’ waar je liever niet aankomt. Het stedelijke systeem is bovendien zo complex dat elke oplossing ergens anders weer nieuwe problemen creëert. Wat bovendien vaak ontbreekt, is integrale sturing en gedeeld inzicht. Geen wonder dat de moed je soms in de schoenen zakt als bestuurder of professional. De verleiding is groot om dan maar de weg van de minste weerstand te kiezen: we willen wel, maar het lukt gewoon niet.

Juist omdat deze structurele barrières zo hardnekkig zijn, ligt een deel van de oplossing niet in méér plannen, maar in anders beginnen. In deze editie belichten we daarom voor het eerst een aanpak die in eerdere edities nog onderbelicht bleef: tactical urbanism. Het principe is even simpel als doeltreffend: tijdelijke, snelle en vaak goedkope ingrepen in de openbare ruimte - van pop-up pleinen en proeffietspaden tot tijdelijke groenzones en parklets - die laten zien en ervaren wat er mogelijk is, vóórdat er definitieve keuzes worden gemaakt.



John Boon,
Hoofd Adviesgroep Landschapsarchitectuur, Stedenbouw en Gebiedskracht, Arcadis Nederland

Geen wondermiddel, wel een versneller

Tactical urbanism is geen eindoplossing, maar een versneller. Het is geen wondermiddel en dat hoeft het ook niet te zijn. Waar structurele technische problemen spelen, zoals complexe waterhuishouding, funderingen of nutsleidingen, helpt een tijdelijke plantenbak niet. En op drukke verkeersknooppunten kunnen tijdelijke ingrepen zelfs gevaarlijk zijn. De kracht zit elders.

Tactical urbanism helpt namelijk wel bij het testen en geaccepteerd krijgen van ander gedrag en ruimtegebruik. Denk aan proeffietspaden, tijdelijke voetgangerszones of het schrappen van een rijstrook. Bij het versterken van sociale cohesie, bijvoorbeeld met proefparklets, buurtpleinen of tijdelijke evenementen. Bij het verbeteren van verkeersveiligheid: door tijdelijke drempels, chicanes of wegversmallingen te testen. Bij het activeren van leegstand; met pop-up winkels, markten of culturele programmering. En bij klimaatadaptatie; door tijdelijk groen, bomen of regenwaterinfiltratie zichtbaar en ervaarbaar te maken.

Minstens zo belangrijk: tactical urbanism verandert niet alleen de ruimte, maar ook het gedrag en het gesprek. Tijdelijke proefopstellingen verlagen de drempel om iets nieuws





te proberen - meer fietsen, meer lopen, minder auto - zonder dat de weerstand groot wordt. En juist die snelle, zichtbare resultaten leveren het politieke en publieke draagvlak op dat nodig is om door te pakken.

Drie steden, één les: begin gewoon!

Parijs (Frankrijk) greep de coronapandemie aan als katalysator. Straten werden versneld anders ingericht met tijdelijke fietspaden, afgesloten rijstroken en autoluwe zones. Bij scholen ontstond het programma rues aux écoles: straten werden afgesloten voor autoverkeer met simpele middelen als hekken, markeringen en tijdelijke vergroening. De effecten waren direct meetbaar: schonere lucht, meer speelruimte, betere verkeersveiligheid. Het draagvlak dat daarmee ontstond, maakte dat veel van deze tijdelijke maatregelen inmiddels zijn doorontwikkeld tot permanente ingrepen.

Ljubljana (Slovenië) koos voor een geleidelijker pad. Vanaf eind jaren 2000 werden stap voor stap straten afgesloten, pleinen heringericht en nieuwe verblijfsruimten getest — bewust kleinschalig en omkeerbaar. Bewoners en ondernemers konden wennen aan een stad met minder auto's, terwijl de meerwaarde direct zichtbaar werd: meer verblijfskwaliteit, schonere lucht en hernieuwde stedelijke levendigheid. Het groeiende draagvlak maakte opschaling mogelijk en leidde uiteindelijk tot een vrijwel volledig autovrije historische binnenstad.

Blijburg aan Zee in Amsterdam laat zien dat tactical urbanism ook dichter bij huis werkt. Het stadsstrand ontstond halverwege de jaren 2000 als tijdelijk initiatief op opgespoten land in IJburg: zand, containers, paviljoens en een sterk cultureel programma - meer was niet nodig. De plek groeide uit tot een geliefde ontmoetingsplek die de behoefte aan informele, groene ruimte aan het water zichtbaar maakte. Toen het gebied moest wijken voor woningbouw, bleek de waarde zo groot dat het concept op een nieuwe locatie werd voortgezet en verankerd in de gebiedsontwikkeling.

Wat deze drie cases gemeen hebben, is even simpel als leerzaam. Geen van de steden begon met een definitief masterplan, ze begonnen met doen. Een tijdelijke ingreep, licht en omkeerbaar, maakte zichtbaar en ervaarbaar wat cijfers en visiedocumenten alleen niet kunnen overbrengen. Juist dat directe, fysieke bewijs - schonere lucht, meer ruimte, levendigere straten - bleek telkens de sleutel tot draagvlak. Bij bewoners, bij ondernemers én bij bestuurders. Daarnaast laten de voorbeelden zien dat de weg naar permanente verandering niet lineair hoeft te zijn: Parijs werd versneld door een crisis, Ljubljana groeide geleidelijk en Blijburg bewees dat zelfs een tijdelijke plek een blijvende identiteit kan vestigen. De rode draad? Wie durft te beginnen zonder alles dicht te timmeren, creëert ruimte - letterlijk en figuurlijk - om de stad gezonder te maken.

Laagdrempelig, niet vrijblijvend

Tactical urbanism klinkt laagdrempelig en dat is het ook. Maar juist die schijnbare eenvoud maakt het verleidelijk om te snel of te licht te beginnen. Een aantal lessen uit de praktijk. Start altijd met een nulmeting. Zonder baseline geen evaluatie en zonder evaluatie geen onderbouwd vervolg. Houd de proef technisch simpel, maar test de essentie. Het gaat niet om perfectie, maar om de juiste vraag: werkt deze fietspaadbreedte? Accepteren bewoners deze wegversmalling? Wees transparant. Communiceer vooraf wat je test, wat onzeker is en onder welke voorwaarden je de ingreep terugdraait. Geef het tijd. Gedragsverandering heeft weken tot maanden nodig, een te korte proef levert vertekende resultaten. Betrek ondernemers vroeg. Zij ervaren als eerste de economische impact en kunnen ambassadeur of tegenstander worden. Documenteer alles visueel. Foto's, time-lapses en beeldverhalen zijn vaak overtuigender dan cijfers, zeker in het politieke en publieke debat.

Geen eindstation, maar vertrekpunt

De gezonde stad komt niet dichterbij door grootse plannen die hun doel missen, of door ambities eindeloos vooruit te schuiven. Tactical urbanism biedt een andere weg: begin klein, test slim, maak zichtbaar wat werkt en bouw van daaruit verder. Het houdt risico's beheersbaar, kosten laag en doorlooptijden kort. Maar het echte resultaat ontstaat pas daarna. Doorontwikkelen naar permanente inrichting vraagt om scherpe doelen, gedegen monitoring, vroegtijdig stakeholdermanagement en het op orde brengen van de technische, juridische en financiële randvoorwaarden. Tactical urbanism is geen eindstation, het is het begin van een transitie die we niet langer kunnen uitstellen.

Stappenplan: van tactical urbanism naar permanente inrichting

Hierbij een stappenplan dat gebruikt kan worden om van tactical urbanism naar een permanente inrichting te komen.

1. Doelstelling en scope bepalen

- Stel heldere doelen: wat wil je veranderen (veiligheid, gebruik, economie, milieu, perceptie).
- Bepaal meetbare KPI's (gebruikersaantallen, snelheden, ongevallen, verblijfsduur, ondernemersomzet).
- Bepaal de scope: locatie, duur van de proef, betrokken stakeholders.

2. Ontwerp en veiligheidschecks

- Ontwerp tijdelijke ingrepen met eenvoudige, veilige materialen (verf, straatmeubilair, bloembakken, flexibele barrières).
- Voer risicoanalyse en overleg met bijvoorbeeld verkeers-/veiligheidsdiensten en nutsbedrijven.
- Zorg voor zichtbaarheid en duidelijke markering.

3. Uitvoering en communicatie

- Communiceer vooraf met bewoners, ondernemers, hulpdiensten en weggebruikers (duidelijke doelen, termijn).
- Lanceer de proef met monitoringplan en contactpunt voor feedback.
- Gebruik evenementen/media om deelname en zichtbaarheid te vergroten.

4. Monitoring en evaluatie

- Meet zowel kwantitatief (verkeersmetingen, tellingen, sensoren, omzetdata) als kwalitatief (enquêtes, interviews, observaties).
- Houd data continu bij en evalueer tegen KPI's.
- Verzamel incident- en klachtenregistratie.

5. Iteratief aanpassen

- Gebruik korte cycli: observeer — evalueer — pas aan — herhaal.
- Documenteer veranderingen en effecten; wees transparant naar publiek en bestuur.

6. Stakeholderdraagvlak en besluitvorming

- Presenteer resultaten helder: visuals, meetdata, bewonersfeedback, kosten-baten.
- Betrek bestuur, vergunningverleners en nutsbeheerders vroegtijdig in overgangsplan.
- Werk juridische en onderhoudsaspecten uit (wie betaalt wat, verantwoordelijkheid beheer).

7. Ontwerp permanente situatie

- Gebruik bewezen functionele principes uit de proef (afmetingen, materiaalkeuze, bomen, verlichting).
- Schakel ontwerp- en civiele experts in voor duurzame constructie, drainage, ondergrondse infrastructuur.
- Maak aandacht voor levensduur, onderhoud en circulariteit van materialen.

8. Financiering en fasering

- Stel kostenraming op: aanleg én onderhoud.
- Onderzoek financieringsmodellen (gemeentebudget, ondernemersparticipatie, subsidies).
- Plan gefaseerde aanleg indien budget of operationele verstoring beperkt is.

9. Implementatie en nazorg

- Realiseer permanente ingreep volgens ontwerp- en veiligheidsstandaarden.
- Communiceer oplevering en onderhoudsplanning met bewoners en ondernemers.
- Leg monitoring voor langere termijn vast (5-10 jaar) om effectbehoud te toetsen.

Kort voorbeeldproces

Stel we willen een straat vergroenen en de doorstroom voor fietsers verbeteren. Het doel kan dan zijn: toename van fietscomfort en reductie van de snelheid van auto's. In de tactical fase leggen we een tijdelijke fietsstrook aan met flexibele bollards, tijdelijke bomenbakken en snelheidsborden voor de duur van 3 maanden. We zorgen voor monitoring: snelheidsmetingen, fiets-/autotellingen, bewonersenquête, ondernemersfeedback. Uit de evaluatie moet blijken of het fietsgebruik stijgt en de snelheid van gemotoriseerd verkeer daalt. Als dat zo is, ontwerpen we de permanente inrichting; met verhardingen, eventuele aanpassingen aan de riolering, voldoende wortelruimte voor de bomen en definitieve verlichting. Tijdens de implementatie voeren we het plan gefaseerd uit met minimale hinder en zorgen we voor een beheerplan (inclusief financiële dekking).





6 Het gezondste project

Een gezonde wijk ontstaat niet zomaar. De onderlinge samenhang tussen bewoners is een belangrijk onderdeel. In de praktijk zien we heel veel initiatieven waar bewoners en vrijwilligers de ‘handen uit de mouwen steken’ om zo hun wijk en omgeving een nieuwe gezellige, leerzame en gezonde impuls te geven. Dit leidt niet alleen tot fysieke ingrepen maar veel vaker tot ondernemende en vitale gemeenschappen. Deze vormen een belangrijke en onmisbare schakel in een wijk.

Het in de spotlights zetten van deze projecten vinden wij belangrijk zodat alle betrokkenen ook de waardering voelen voor deze projecten en initiatieven, die vaak vanuit passie bij één of meerdere mensen ontstaan. Maar ondertussen leidt het tot projecten en gemeenschappen die veel betekenen voor mensen in de wijk.

Vandaar dat wij afgelopen anderhalf jaar de oproep hebben gedaan de projecten en initiatieven aan te melden voor de verkiezing van het Gezondste project van Nederland. Vraag was naar projecten die schaalbaar waren, bijdroegen aan gezondheid zoals in de Index is beschreven en de afgelopen 5 jaar zijn gerealiseerd. We kregen veel respons op de oproep. Onder leiding van de jury: Vincent Luyendijk (stadsmaker) en Annemarie van Doorn (Social Value Foundation) hebben we de mooiste geselecteerd. Die zijn op LinkedIn al in het zonnetje gezet en in deze Index doen we dat graag nogmaals. Dit als opmaat naar de verkiezing van meest Gezondste Project van NL die we op ons Gezonde Stad Event bekend maken. Maar zeg nu eerlijk, eigenlijk zijn al deze projecten al winnaar, elk in zijn eigen opzet en vorm!



De Torteltuin

Amsterdam

De Torteltuin is een Amsterdamse wooncoöperatie georganiseerd rondom de principes van de permacultuur, toegepast op de sociale en stedelijke omgeving. De torteltuin omvat 40 appartementen op IJburg Amsterdam met veel aandacht voor duurzaamheid

Visualisatie door Natrufied Architecture

https://www.detorteltuin.co/

CPO Soesterhof

Amersfoort

Het Soesterhof is een nieuwe buurt in het Soesterkwartier in Amersfoort. Het bestaat uit 30 koopwoningen en 12 sociale huurwoningen. De nieuwe buurt is een heuse ecobuurt waar zo energieneutraal en duurzaam mogelijk is gebouwd. De huizen staan rond een collectieve tuin met het tuinhuis als ontmoetingsplek, onderhouden door een ondernemende buurtgemeenschap.

Afbeelding door Soesterhof

https://www.soesterhof.nl/





So Lux Zuilen

Utrecht

Er is hard gewerkt aan het schoolgebouw van Lux, een openbare basisschool voor speciaal onderwijs. Het oude pand wordt namelijk volledig gerenoveerd tot een passende plek voor de leerlingen van Lux. Het Utrechtse bureau EVA-architecten presenteerde in februari 2023 het ontwerp voor een vrijwel nieuw, groter en duurzaam onderkomen voor de school in Zuilen.

Afbeelding door EVA architecten

https://www.so-lux.nl/

Eindhovenseweg i.c.m. centrumplan

Waalre

Door de herinrichting van de Eindhovenseweg in Aalst en de Traverse in Waalre-Dorp is het aantal verkeersbewegingen rigoreus teruggedrongen in de dorpskernen. Daardoor is de luchtkwaliteit verbeterd en is onder andere het winkelcentrum Den Hof levendiger en groener gemaakt. Daarmee is de weg en het centrum teruggeven aan de inwoners.

Afbeelding door Studio 040

https://www.waalre.nl/inwoners-en-ondernemers/eindhovenseweg-aalst





Buurtmoestuinen

Den Haag

De gemeente Den Haag heeft een buurttuinen initiatief in het kader van milieueducatie, waar je je per seizoen kan inschrijven voor een tuintje van 15m2. De tuin van Oostduin is daar er een van. Vroeger werden hier exotische groenten en bloemen gekweekt, maar tegenwoordig wordt er van alles verbouwd als reguliere en vergeten groente, medicinale kruiden, bloemen, leifruit en voedselbosplanten.

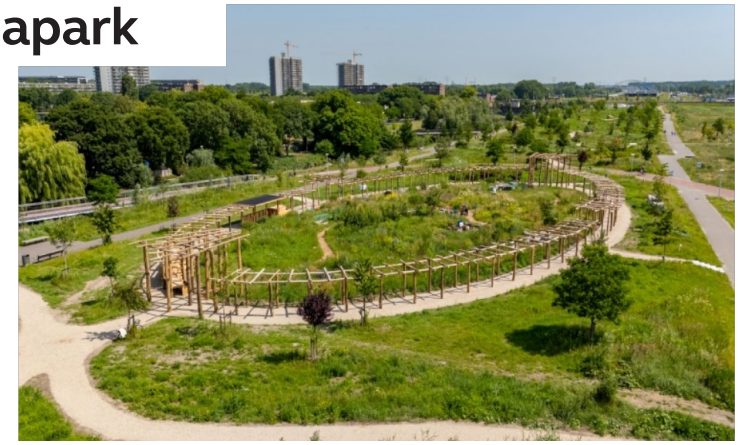
Afbeelding door Landgoed Oostduin
https://www.landgoedoostduin.nl/de-tuin-van-oostduin/

Gaasperdammertunnel/Brasapark

Amsterdam

Amsterdam Zuid-Oost is een nieuw park rijker: het Brasapark, aangelegd bovenop het dak van een drukke snelweg die in een tunnel is gelegd (de A9). In plaats van voorbijrazend verkeer is er nu een 3 kilometer lange groenzone, die in verbinding staat met het Nelson Mandela -, en Gaasperpark. Lokale bewoners hebben veel inspraak gehad in de inrichting van het park

Afbeelding door Stad+Groen
https://www.amsterdam.nl/leefomgeving/parken-recreatiegebieden/brasapark/





Buur

Nijmegen

BUUR in Nijmegen: ontstaan in 2016. Een huiskamer/ ontmoetingsplek voor en door de wijk waar buurtgenoten elkaar ontmoeten, meedoen, samen eten, voedsel verbouwen in de moestuin, en nog veel meer activiteiten waardoor mensen verbinding vinden met elkaar en een betrokken gemeenschap vormen. BUUR doet dit jaar voor de buurtmoestuin mee met Kern met Pit.

Afbeelding door BUUR
https://buurnijmegen.nl/





Appendix: methodologie, data en bronnen

Appendix: methodologie

Voor deze Gezonde Stad Index hebben wij voor 25 steden onderzocht hoe zij scoren op de belangrijkste fysieke kenmerken zoals opgenomen in het onderzoek Kenmerken Gezonde Stad, uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in 2016.

In dit onderzoek heeft het RIVM onderzocht wat de kenmerken zijn van een gezonde stad. Hiervoor hebben ze 250 professionals met verschillende achtergronden (onder andere vanuit de gezondheidszorg-, ruimtelijke ordening en milieu) gevraagd om de volgende zin aan te vullen: 'Een gezonde stad is voor mij…'.

Dit onderzoek leverde een lijst van 350 kenmerken op, die vervolgens zijn samengevoegd, gewaardeerd en geclusterd met behulp van een computerprogramma (Conceptsystems Global Max). Een kenmerk met een gemiddelde waardering van 3.00 of hoger werd hierbij als belangrijk bestempeld.

Naast de belangrijkste kenmerken uit het onderzoek hebben wij het kenmerk 'een stad die ruim opgezet is' meegenomen. Dit kenmerk is toegevoegd om de stedenbouwkundige structuur goed mee te wegen in het onderzoek.

Ontwikkeling van de steden

Om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de vijfentwintig steden ten opzichte van 2024 hebben wij ervoor gekozen om dezelfde 25 steden als 'benchmark' te hanteren. Per kenmerk is het gemiddelde van deze 25 steden bepaald. Vervolgens is per stad en per kenmerk bepaald hoe ze percentueel scoren ten opzichte van dit gemiddelde (zodat dit ook grafisch helder inzichtelijk te maken is). Daarbij is 1% bepaald door het gemiddelde van een kenmerk door 50 te delen. Als een stad op een bepaald kenmerk significant beter scoort dan het gemiddelde kan deze op dat onderdeel dus meer dan 100% scoren. Daarbij geldt: hoe gezonder hoe hoger het percentage. Dus hoge fijnstofgehaltes scoren een lager percentage en een hoger aantal vierkante meters groen scoren een hoger percentage. Per domein zijn de percentuele scores opgeteld. Op basis hiervan is per domein een rangorde van 1 tot 25 bepaald.

Voor het bepalen van de overall rangorde zijn vervolgens de rangordes per domein opgeteld. Hoe lager deze optelling; hoe hoger een stad in de overall rangorde eindigt.

De volgende 20 kenmerken zijn onderzocht bij het samenstellen van de Gezonde Stad Index:



Vier voor het domein 'Gezonde Gebouwde Omgeving'.

- Een stad die ruim opgezet is.
- Een hygiënische stad (of schone stad).
- Met voorzieningen, voor iedereen bereikbaar en te gebruiken.
- Een stad met zorgvoorzieningen toegankelijk voor alle inwoners.



Vier voor het domein 'Gezonde Mobiliteit'.

- Een stad waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen.
- Een stad waarin je je gemakkelijk per voet kunt verplaatsen.
- Een stad met goed openbaar vervoer.
- Een stad met veilige fietsroutes.



Vier voor het domein 'Gezonde Buitenruimte'.

- Een stad met groen om in te spelen (beschikbaarheid van groen).
- Een stad waar kinderen kunnen buitenspelen.
- Een stad die bewust rustige, luwe plekken creëert (geluid, groen, wind).
- Een stad met groen om naar te kijken.

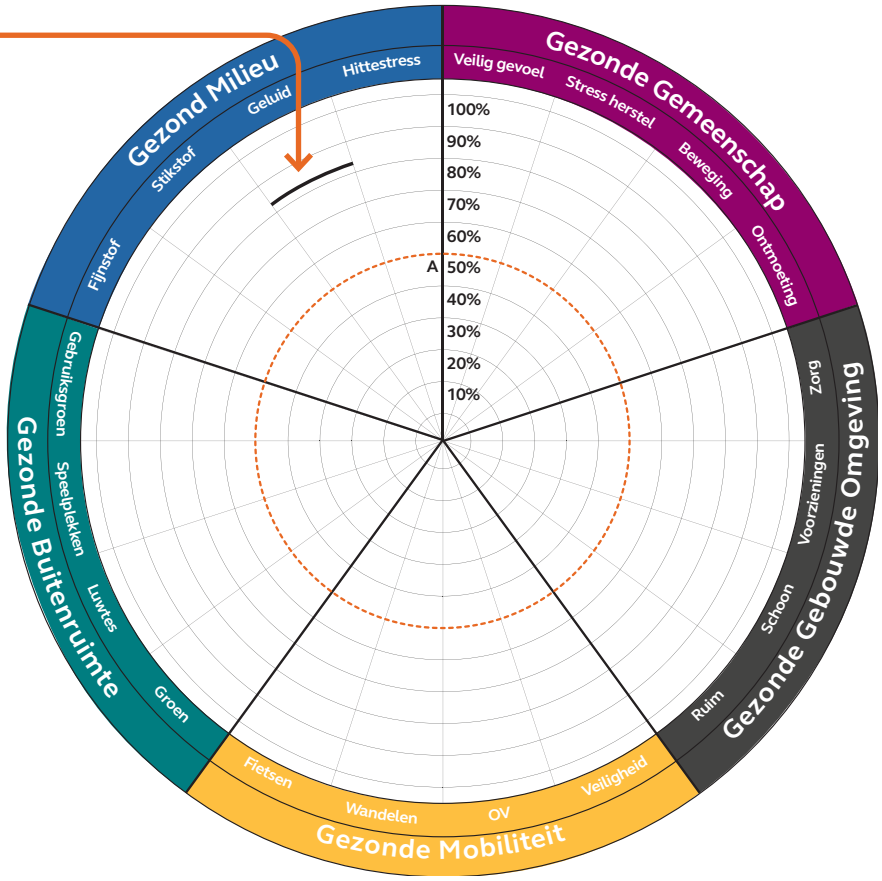
Informatie in het diagram:

Score van GSI 2024

1 - 25 :
de kenmerken per domein, aangeduid in afkortingen.

A :
De gemiddelde lijn.

10% - 100% :
De te behalen scores.



Vier voor het domein ‘Gezond Milieu’.

- Een stad met een goede luchtkwaliteit (fijnstof PM10).
- Een stad met een goede luchtkwaliteit (stikstof NO2).
- Een stad met weinig geluidsoverlast.
- Een stad gericht op het minimaliseren van de hittestress.

Vier voor het domein ‘Gezonde Gemeenschap’.

- Een stad waar mensen zich veilig voelen/ een veilige stad.
- Een stad die mogelijkheden biedt tot herstel van stress (onverstoorde rust, recreatie).
- Een stad die verleidt tot bewegen/ een stad met voldoende en kwalitatief goede sport- en beweegvoorzieningen.
- Een stad met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.

Per kenmerk is onderzocht of er nieuwe representatieve, openbare data beschikbaar is. Zie de tabel op pagina 38 voor een overzicht van elk van de onderzochte kenmerken die in de Gezonde Stad Index zijn opgenomen en op welke wijze deze onderzocht zijn met bijbehorende databronnen.

Appendix: data en bronnen

Domein	Bron (jaar)	Toelichting
Gezonde Gebouwde Omgeving	Een stad die ruim opgezet is	Bebouwingsdruk (Open Space Ratio)is de omrekentabel gebruikt uit bijlage 1 van onderzoek PBL.
	Een hygiënische stad (of schone stad)	Vragenlijst: % dat aangeeft 'veel overlast' van fysieke verloedering te ervaren.
	Met voorzieningen, voor iedereen bereikbaar en te gebruiken	Gemiddelde afstand tot voorzieningen
	Een stad waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen	Gemiddelde afstand tot zorgvoorzieningen
Gezonde Mobiliteit	Een stad waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen	Onderzoek fietsstad 2026 top 100
		Modal split
	Een stad waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen	Oppervlakte voetpad
		Modal split
	Een stad met goed openb aar vervoer	Afstand tot OV
		Modal split
	Een stad met goed openbaar vervoer	Vragenlijst: Cijfer verkeersveiligheid
Gezonde Buitenruimte	Met groen om in te spelen	m2 groen per kind 0-12 jaar
	Een stad waar kinderen kunnen buitenspelen	Vragenlijst: Goede speelplekken voor kinderen % helemaal eens
	Een stad die bewust rustige, luwe plekken creëert	% bebouwd gebied met een buurtpark binnen loopafstand
	Een stad met groen om naar te kijken	Gemiddelde NDVI binnen bebouwde gebied
Gezond Milieu	Een stad met een goede luchtkwaliteit	PM10 + PM2,5
		NO2
	Een stad met weinig geluidsoverlast	dB aan de gevel
	Een stad gericht op het minimaliseren van hittestress.	Gevoelstemperatuur van 41°C of hoger
Gezonde Gemeenschap	Een stad waar mensen zich veilig voelen.	Geregistreerde misdrijven
		Vragenlijst: rapportcijfer veiligheid in de buurt
	Een stad die mogelijkheden biedt tot herstel van stress (onverstoorde slaap, rust, recreatie).	Vragenlijst screening angst en depressie Kessler-10
	Stad verleidt tot bewegen	Afstand tot sportvoorzieningen
		Beweegrichtlijn
	Een stad met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.	Vragenlijst: schaalscore sociale cohesie (1-10)
Algemeen	Bewonersaantal	aantal
	Aantal kinderen 0-12jaar	aantal
	Oppervlakte gemeenten	m2
	Omgevingsadressendichtheid/ Stedelijkheid	omschrijving

Bron (jaar)	Toelichting
CBS (2026); TOP10NL (2026); BAG (2026); Planbureau voor de Leefomgeving (2019) Ruimtelijke dichtheden en functiemenging in Nederland	Bebouwingsdruk binnen de bebouwde kom uitgedrukt in Open Space Ratio (OSR) ((OPP bebouwde kom - OPP bebouwing)/ Brutovloeroppervlak gemeente. BVO is bepaald door de gebruiksoppervlakte uit BAG om te rekenen naar naar BVO. Hiervoor is de omrekentabel gebruikt uit bijlage 1 van onderzoek PBL.
Veiligheidsmonitor; beleving overlast in de buurt (2025)	% dat aangeeft 'veel overlast' van fysieke verloedering te ervaren
CBS Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, wijk- en buurtcijfers (2024)	Gemiddelde afstand tot detailhandel, horeca, vrije tijd en cultuur
CBS Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, wijk- en buurtcijfers (2024)	Gemiddelde afstand tot huisarts, apotheek en ziekenhuis
Fietsersbond (2026) Fietsstad 2026 top 100	Totaalscore in de beoordeling van de top 100
CROW, ODiN (2023) bewerkig Goudappel Coffeng	Het percentage 'fietsen' van de modal split
BGT (2026)	% voetpad ten opzichte van de totale verharding
CROW, ODiN (2023) bewerkig Goudappel Coffeng	Het % 'lopen' van de modal split
NDOV gtfs (2026)	Gemiddelde afstand van woning tot tot openbaar vervoer (bushalte/station)
CRO W, ODiN (2023) bewerkig Goudappel Coffeng	Het % 'OV' van de modal split
CROW (2019 - 2023)	Verkeersveiligheid score van 1-10
BGT (2026)	m2 speelgroen per kind tot 13 jaar(gemeenteniveau) /15 jaar (wijkniveau). BGT Categoriën: loofbos, gemengd bos, naaldbos, heide, duin, grasland overig, groenvoorziening, groenvoorziening bosplantsoen, groenvoorziening gras- en kruidachtigen
Per gemeente: CBS Leefbaarheid woonbuurt (2025). Per wijk: OpenstreetMap (2026)	Per gemeente: % dat aangeeft 'goede speelplekken' voor kinderen Per wijk: m2 speelterrein per kind tot 15 jaar. OSM categorie 'vrije tijd'
BGT (2026)	% bebouwd gebied binnen loopafstand van 300 m van een buurtpark vam tenminste 200 m2, gebieden die dichter dan 2.5m bij elkaar liggen worden samengevoegd (BGT Categoriën: loofbos, loofbos griend en hakhout, gemengd bos, naaldbos, heide, struiken, houtwal, duin open duinvegetatie, duin gesloten duinvegetatie, moeras, rietland, kwelder, grasland overig, groenvoorziening, groenvoorziening bosplantsoen, groenvoorziening gras- en kruidachtigen, groenvoorziening planten, groenvoorziening struikrozen, groenvoorziening heesters, groenvoorziening bodembedekkers)
Copernicus, Sentinel-2 L2A (2026)	Gemiddelde NDVI (Normalized Difference Vegetation Index) binnen bebouwd gebied
RIVM (2024)	Gemiddelde fijnstof PM10 + PM2,5
RIVM (2024)	Gemiddelde stikstof NO2
RIVM (2022)	% inwoners met een geluidsbelasting aan gevel hoger dan 60 dB
Klimaateffectatlas.nl Nelen & Schuurmans (2022)	% opp gemeente waar de gevoelstemperatuur 41°C of hoger is (extreme hittestress)
Nationale Politie (2025)	Het totaal aantal geregistreerde misdrijven / door het aantal inwoners.
Veiligheidsmonitor; (On)veiligheidsbeleving in buurt (2025)	Onderzoek veiligheidsbeleving, schaalscore veiligheid in buurt. Voor Terneuzen was er geen data beschikbaar, hiervoor is het cijfer van Zeeuws-Vlaanderen genomen
RIVM, CBS en GGD' Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen (2024)	Het hebben van een hoog risico op een angststoornis of depressie onder personen van 19 jaar en ouder.
Mulier instituut sport locaties (2026)	Gemiddelde afstand tot een sportlocatie
RIVM, CBS en GGD' Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen (2024)	% personen (19 jaar en ouder) dat voldoet aan de beweegrichtlijn 2024
Veiligheidsmonitor; leefbaarheid en overlast in woonbuurt (2025)	Score sociale cohesie
CBS (2024)	Inwoners (aantal) 2026 januari
CBS (2024)	
CBS (2024)	
CBS (2024)	Omgevingsadressendichtbij (per km2) 2026



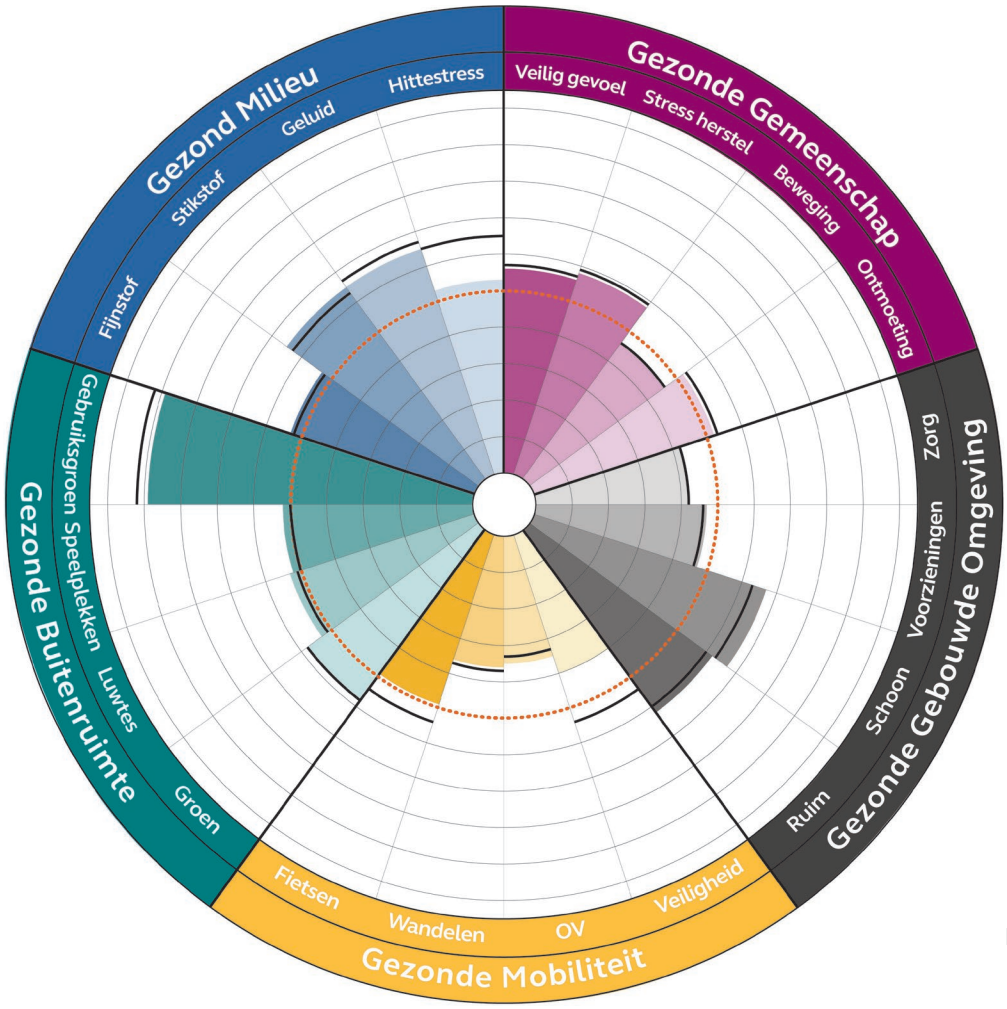


Appendix:
Profiel per stad



1. Apeldoorn

4	4	23	2	6
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Apeldoorn
Provincie:
Gelderland
Inwonersaantal:
169 212
Inwonersaantal/km²:
498
Oppervlakte km²:
341,15
Omgevingsadressendichtheid/km²:
1 773
Stedelijkheid:
Sterk Stedelijk

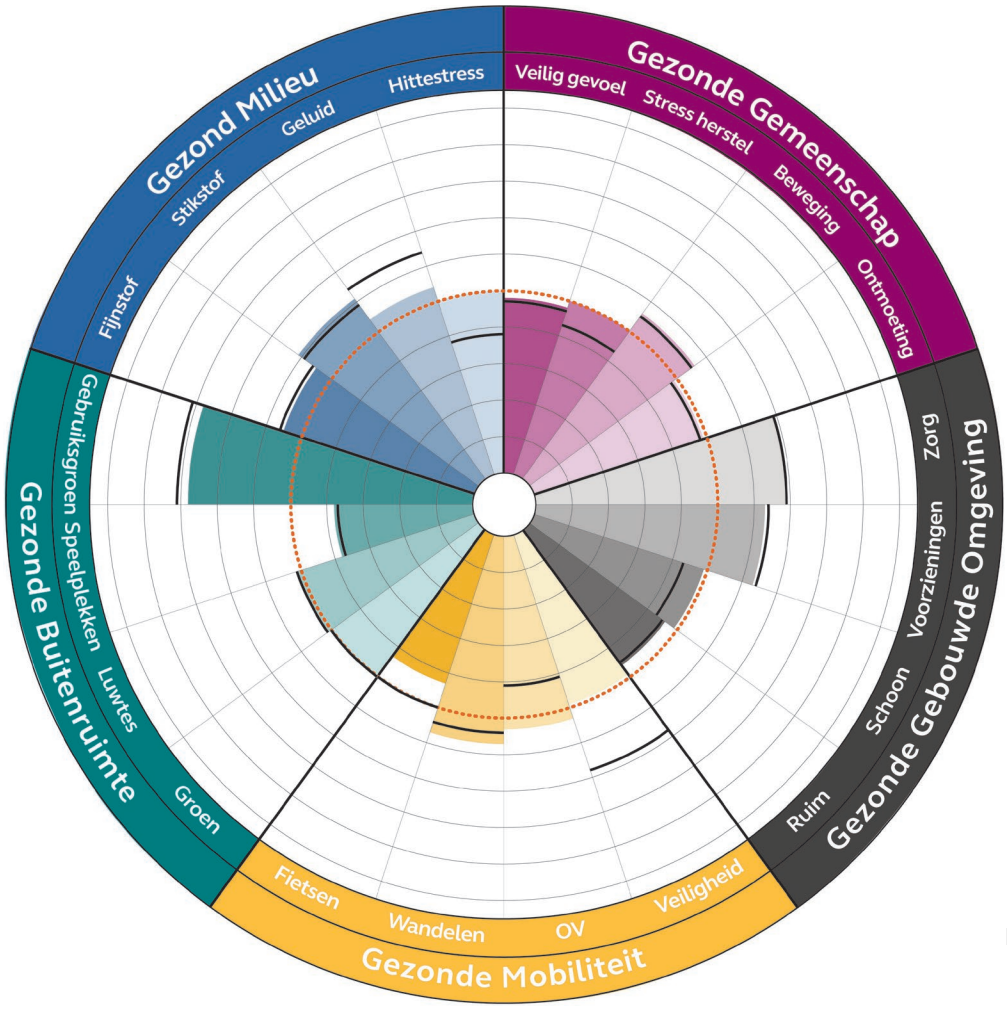
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



2. Maastricht

11	1	14	2	8
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Maastricht
Provincie:
Limburg
Inwonersaantal:
126 026
Inwonersaantal/km²:
2 259
Oppervlakte km²:
60,12
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 679
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

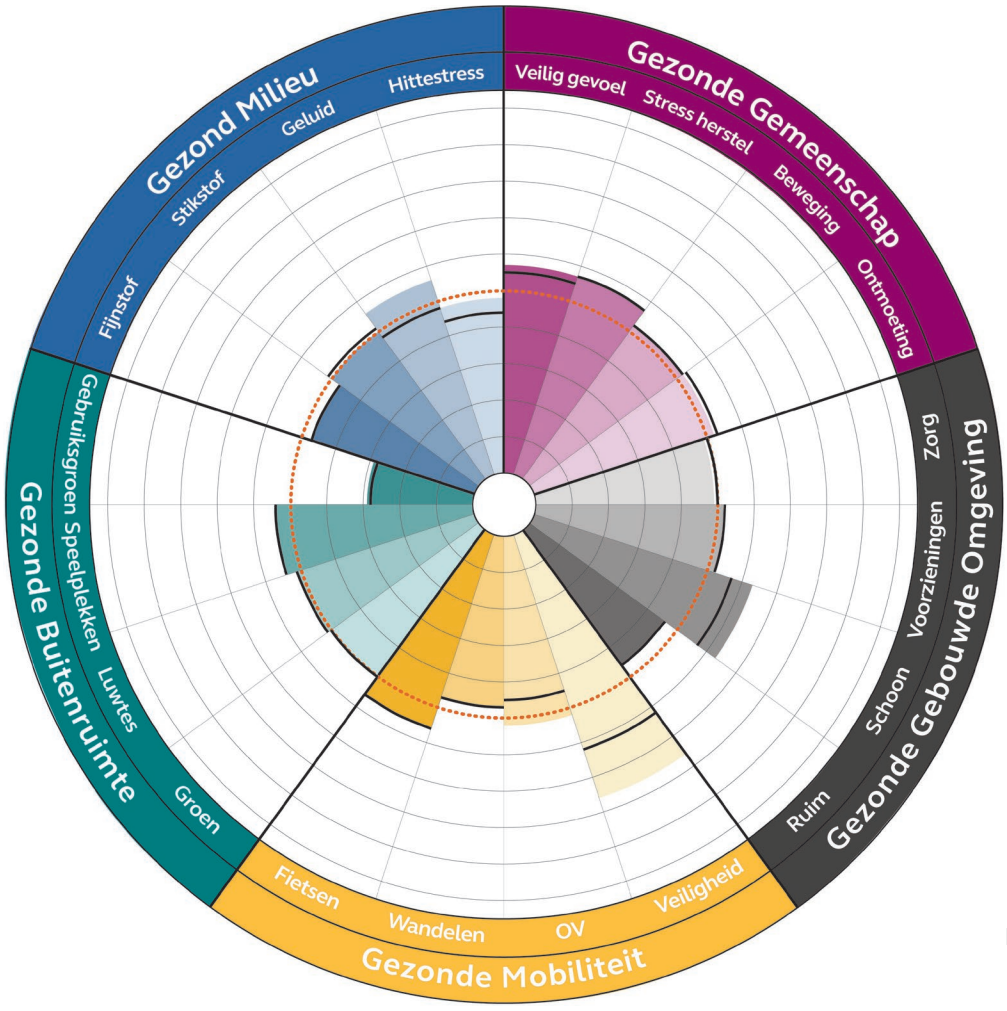
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



3. Amersfoort

2	8	4	17	12
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Amersfoort
Provincie:
Utrecht
Inwonersaantal:
163 764
Inwonersaantal/km²:
2 619
Oppervlakte km²:
63,86
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 459
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

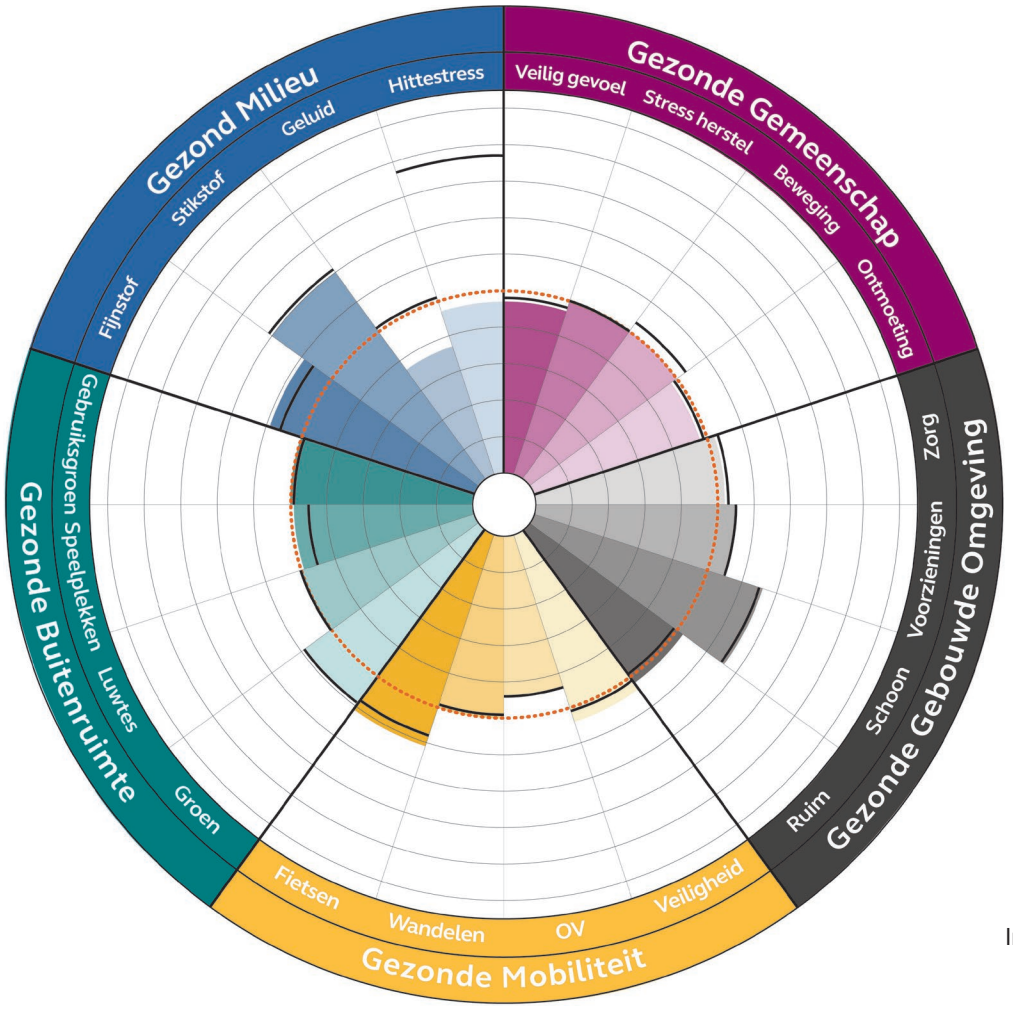
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



4. Groningen

17	2	10	8	9
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Groningen
Provincie:
Groningen
Inwonersaantal:
244 427
Inwonersaantal/km²:
1 322
Oppervlakte km²:
197,96
Omgevingsadressendichtheid/km²:
3 504
Stedelijkheid
Zeer sterk stedelijk

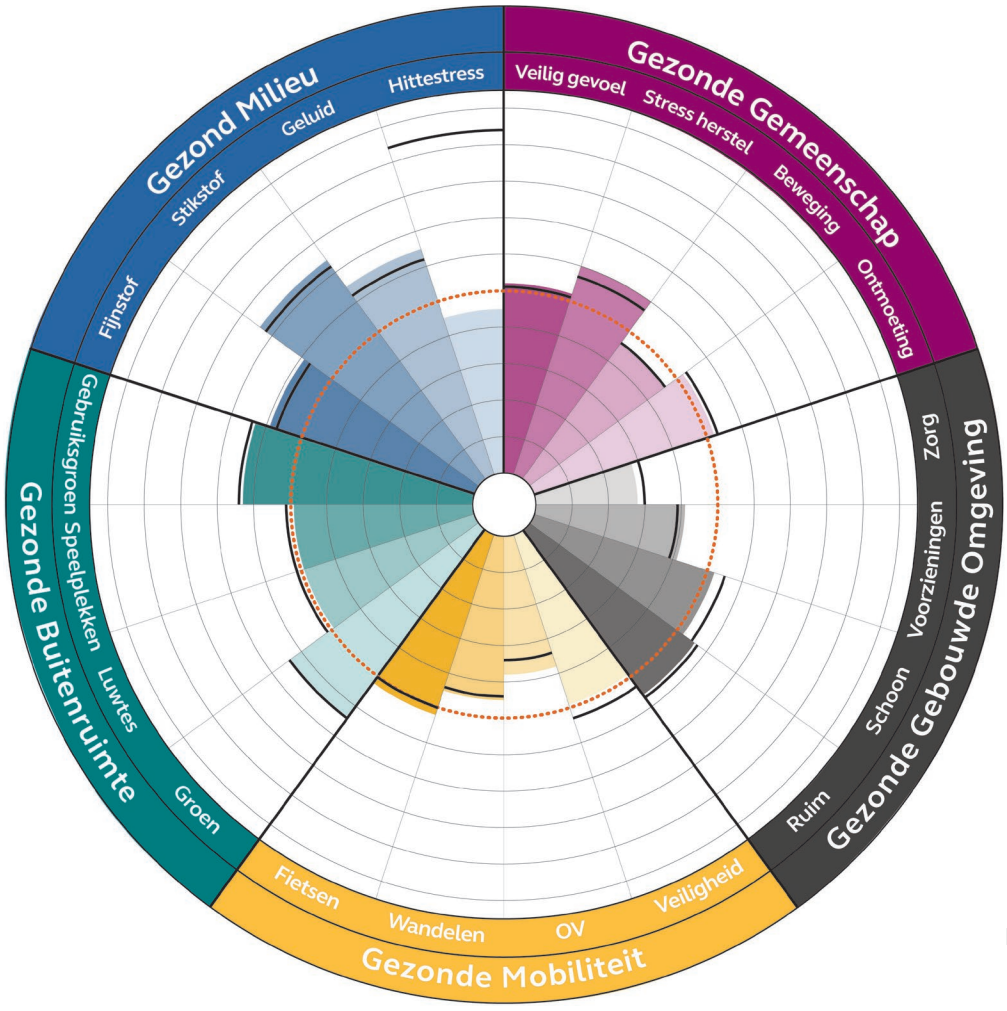
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



5. Leeuwarden

5	24	19	4	4
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Leeuwarden
Provincie:
Fryslân
Inwonersaantal:
130 162
Inwonersaantal/km²:
548
Oppervlakte km²:
255,06
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 249
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

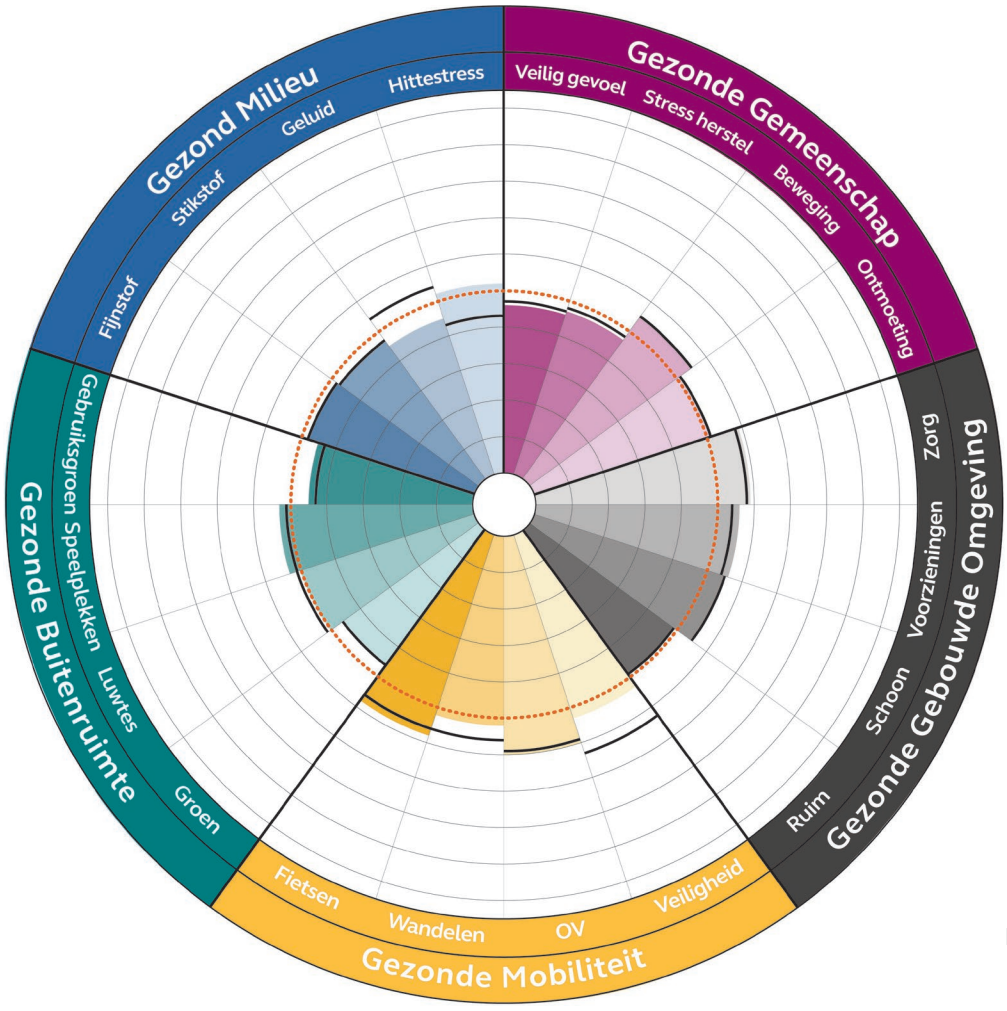
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



5. Nijmegen

15	3	7	15	16
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Nijmegen
Provincie:
Gelderland
Inwonersaantal:
189 871
Inwonersaantal/km²:
3 615
Oppervlakte km²:
57,63
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 465
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

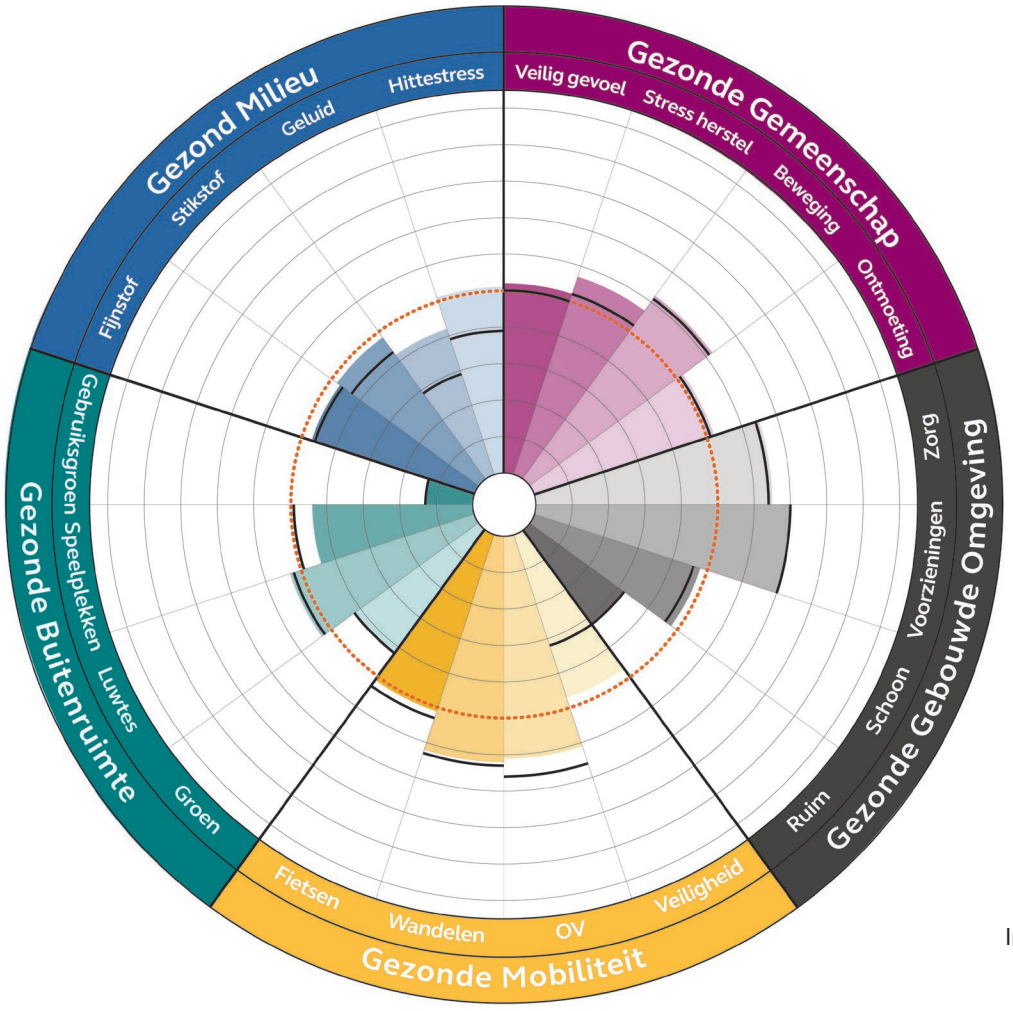
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



7. Haarlem

1	5	8	25	18
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Haarlem
Provincie:
Noord-Holland
Inwonersaantal:
168 898
Inwonersaantal/km²:
5 786
Oppervlakte km²:
32,10
Omgevingsadressendichtheid/km²:
3 736
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

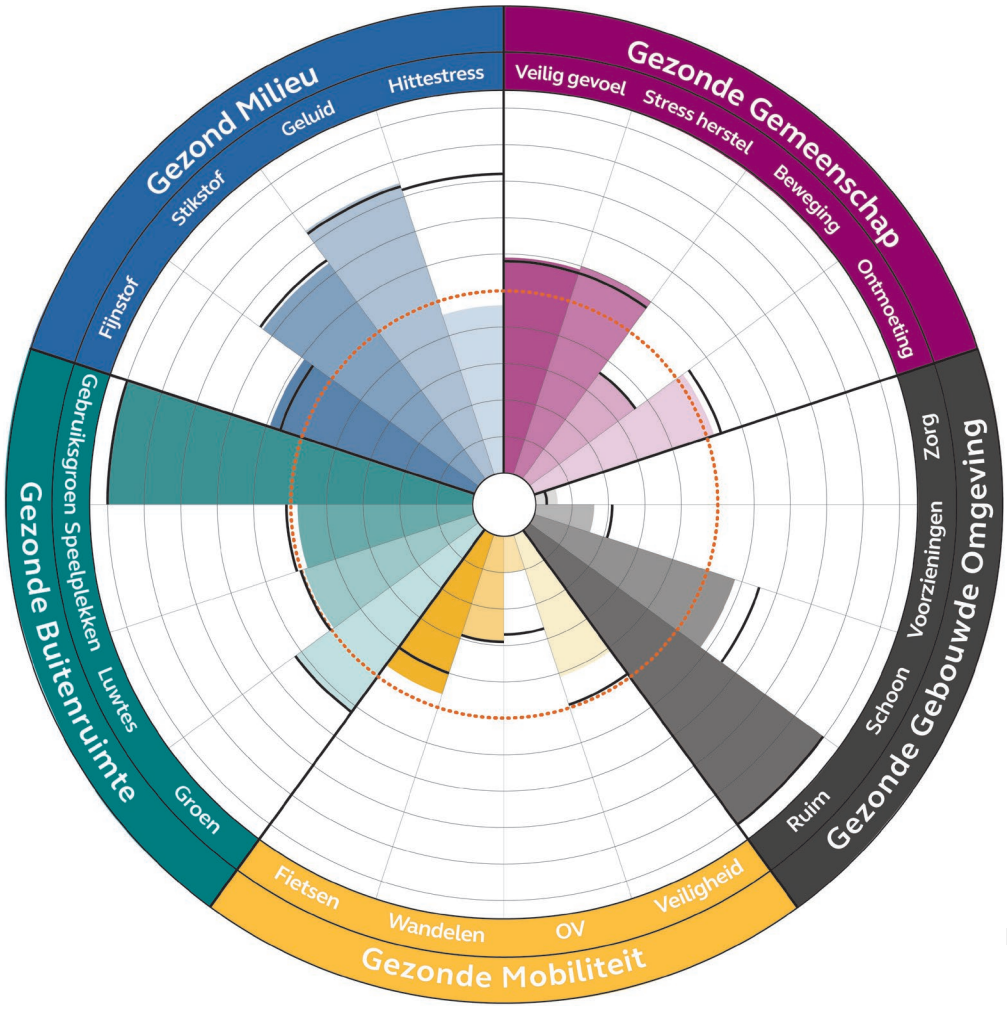
..... *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



8. Emmen

8	23	25	1	1
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Emmen
Provincie:
Drenthe
Inwonersaantal:
109 881
Inwonersaantal/km²:
327
Oppervlakte km²:
346,26
Omgevingsadressendichtheid/km²:
870
Stedelijkheid:
Weinig stedelijk

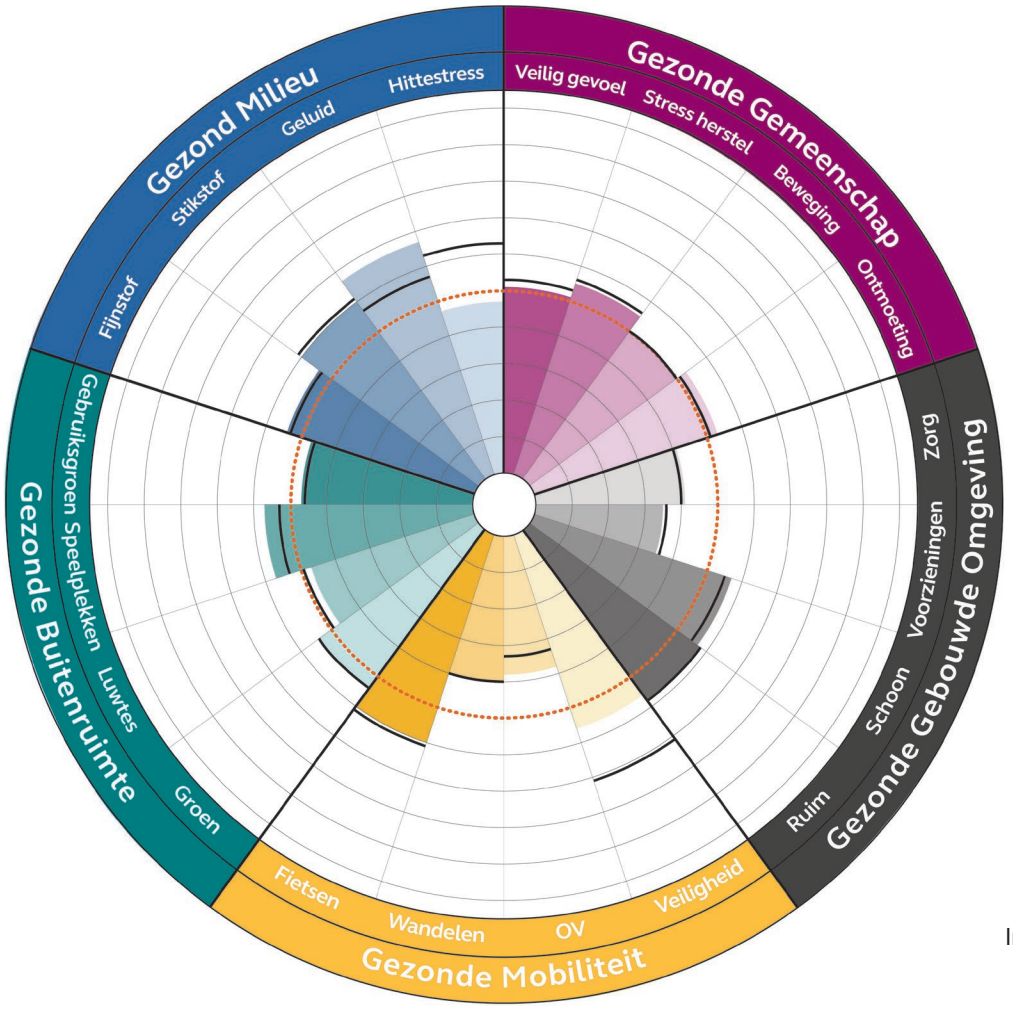
..... *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



9. Zwolle

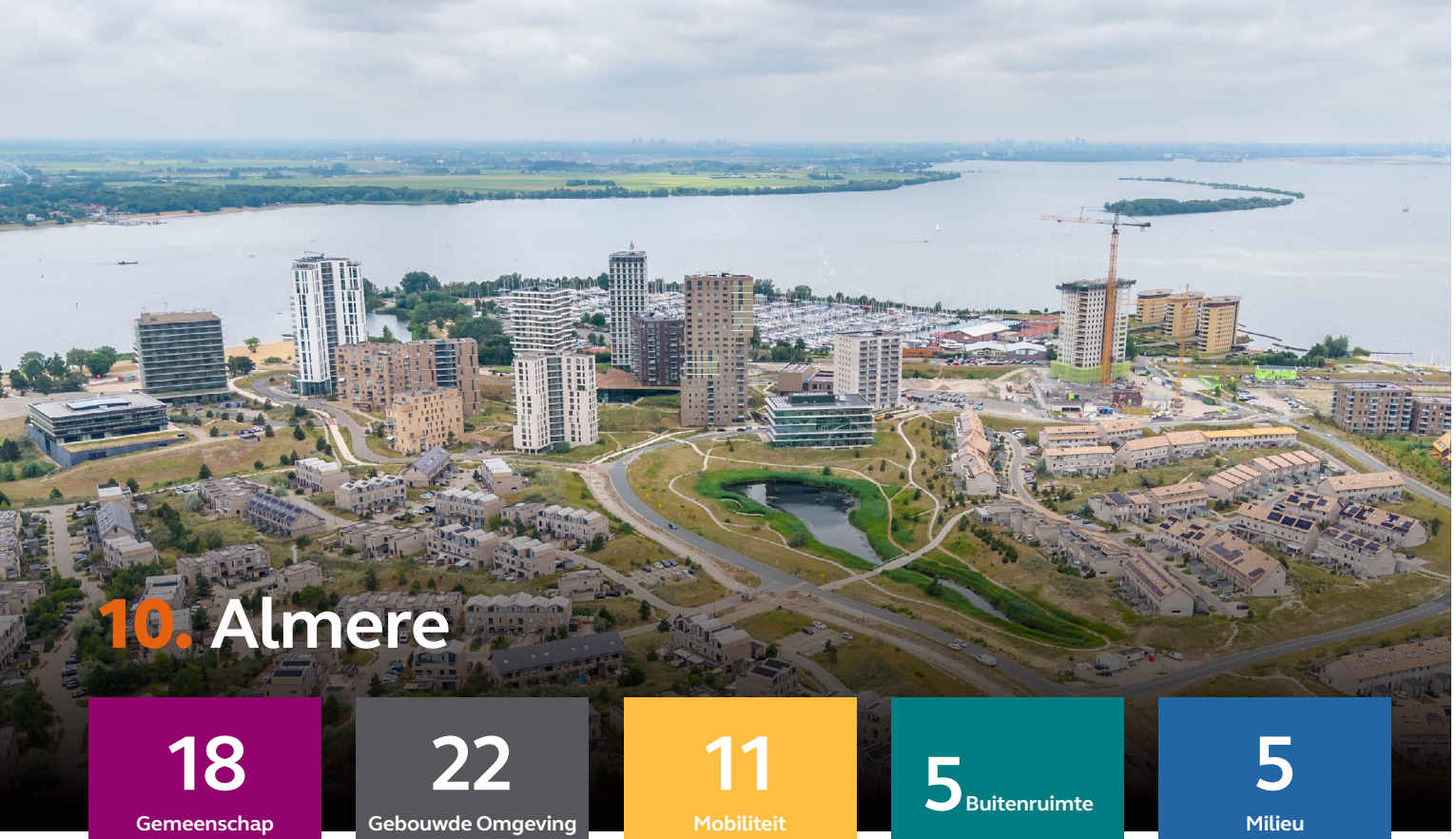
7	17	16	13	7
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Zwolle
Provincie:
Overijssel
Inwonersaantal:
134 147
Inwonersaantal/km²:
1 213
Oppervlakte km²:
119,36
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 106
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

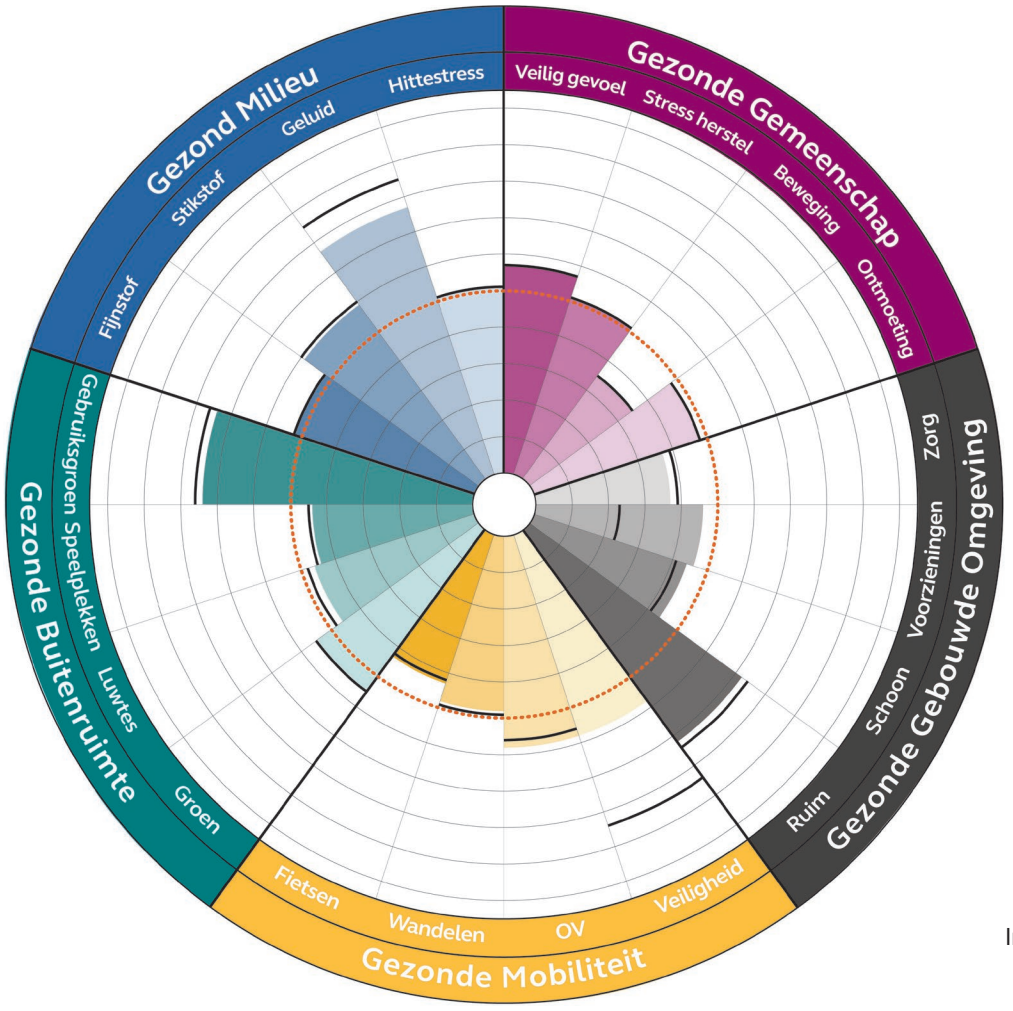
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



10. Almere

18	22	11	5	5
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Almere
Provincie:
Flevoland
Inwonersaantal:
232 619
Inwonersaantal/km²:
1 800
Oppervlakte km²:
248,77
Omgevingsadressendichtheid/km²:
1 645
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

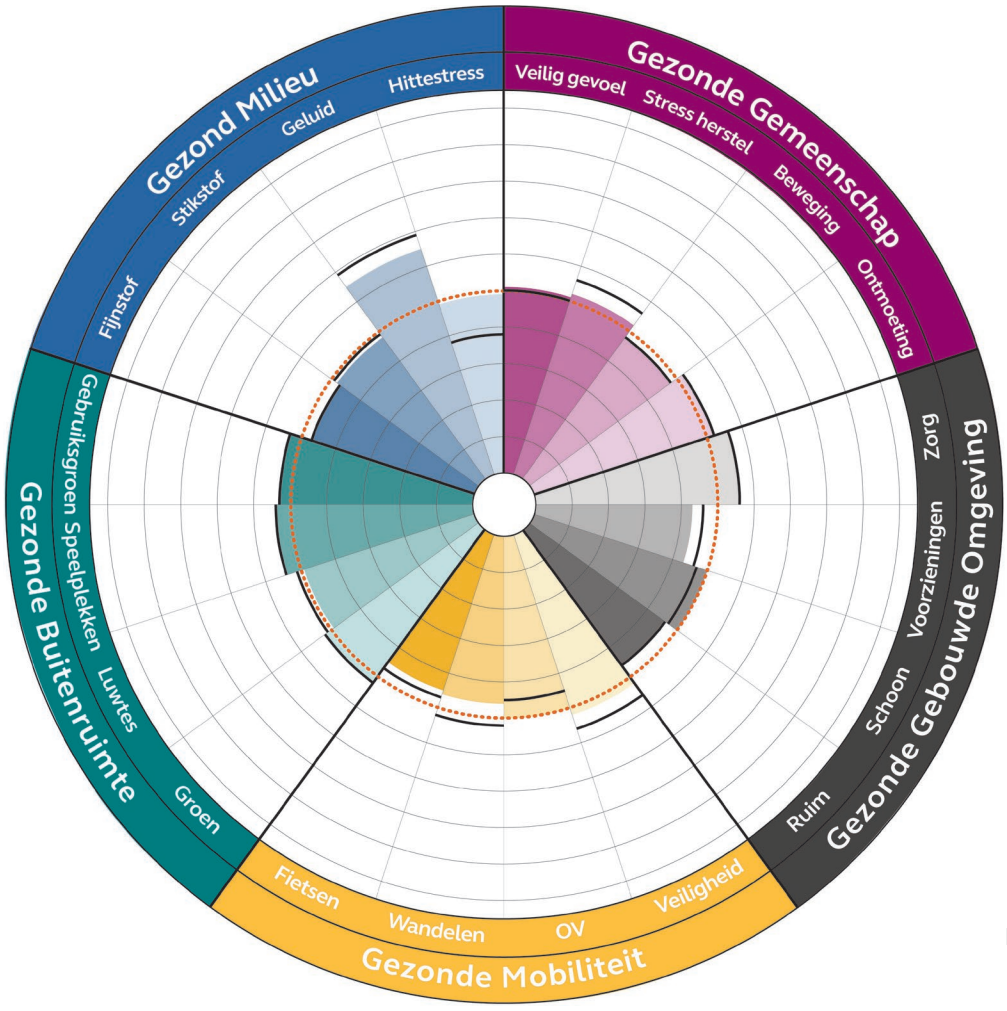
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



10. Den Bosch

12	13	17	9	10
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Den Bosch
Provincie:
Noord-Brabant
Inwonersaantal:
162 295
Inwonersaantal/km²:
1 481
Oppervlakte km²:
117,81
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 087
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

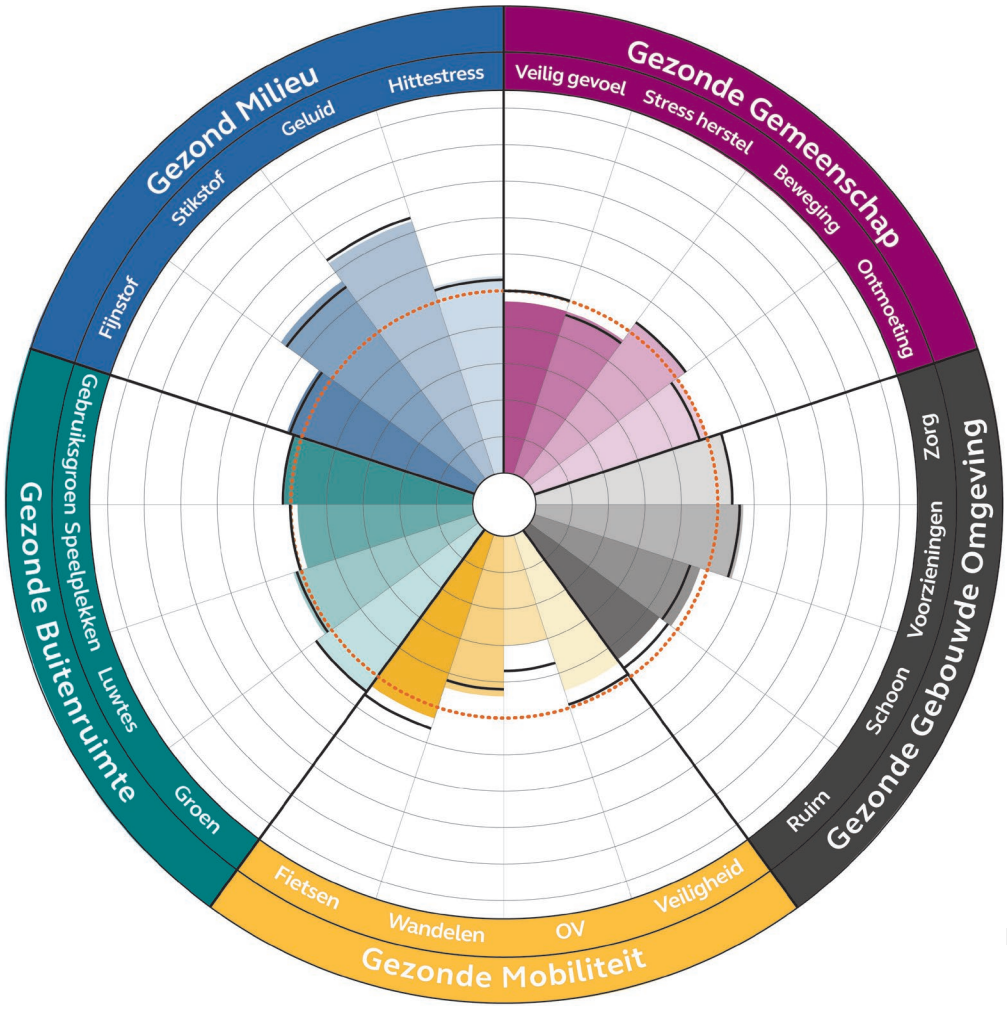
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



12. Enschede

16	12	21	11	2
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Enschede
Provincie:
Overijssel
Inwonersaantal:
162 683
Inwonersaantal/km²:
1 156
Oppervlakte km²:
142,72
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 267
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

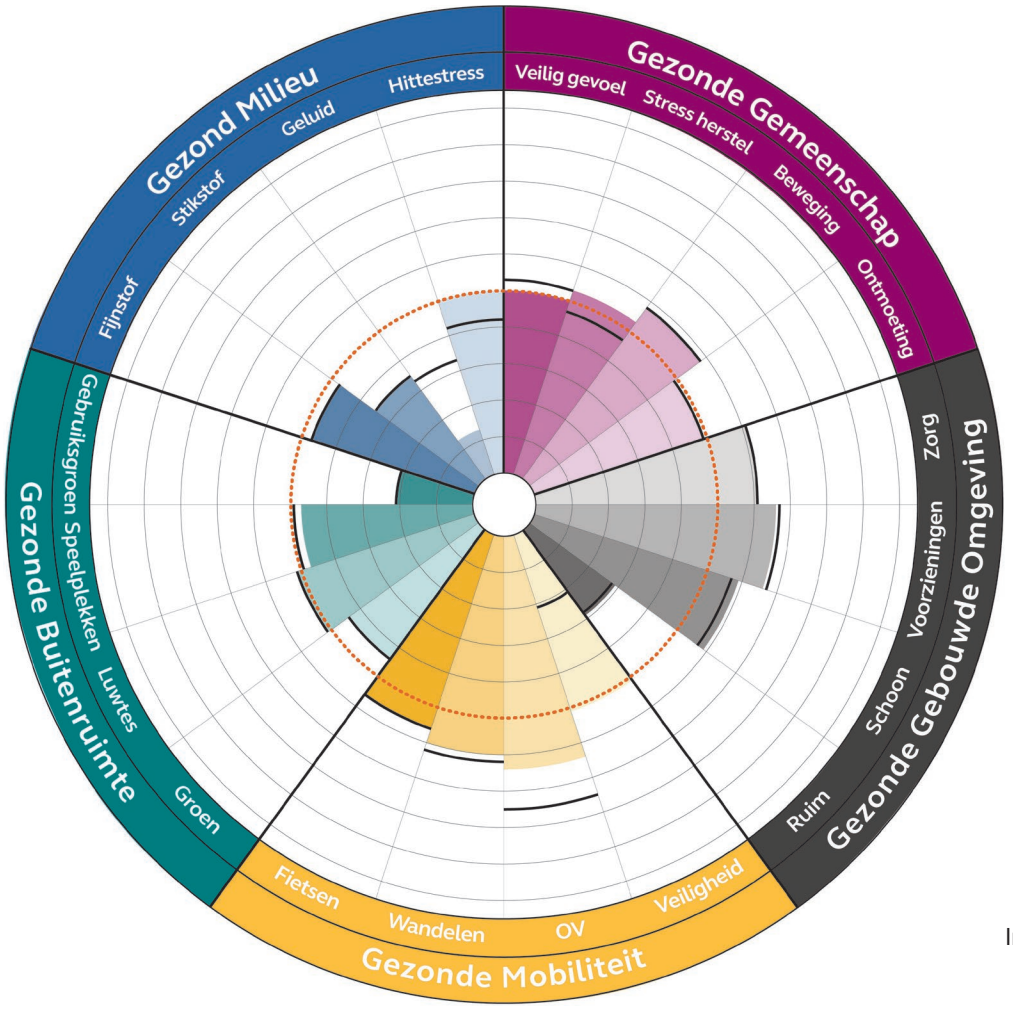
..... *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



12. Leiden

6	6	3	22	25
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Leiden
Provincie:
Zuid-Holland
Inwonersaantal:
130 328
Inwonersaantal/km²:
5 943
Oppervlakte km²:
23,27
Omgevingsadressendichtheid/km²:
4 005
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

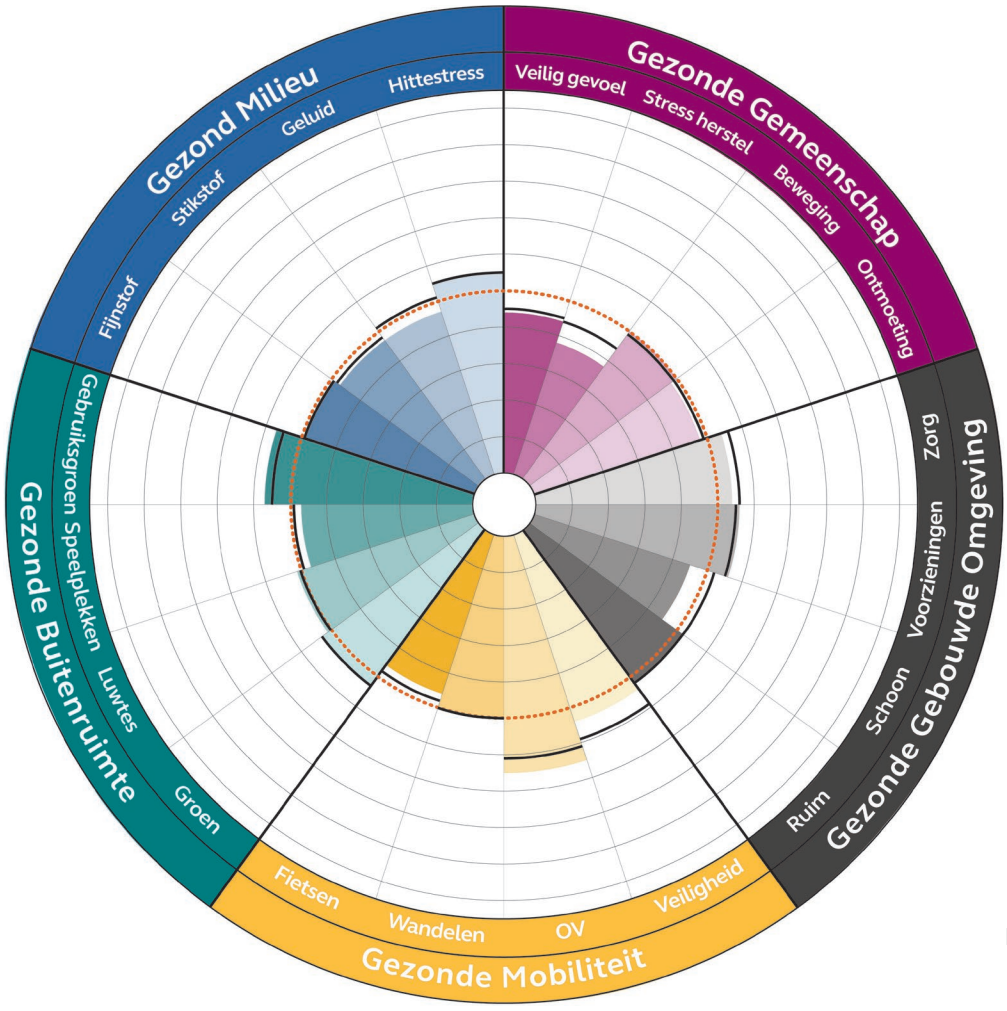
..... *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



14. Arnhem

24	9	9	10	13
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Arnhem
Provincie:
Gelderland
Inwonersaantal:
171 822
Inwonersaantal/km²:
1 759
Oppervlakte km²:
101,54
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 333
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

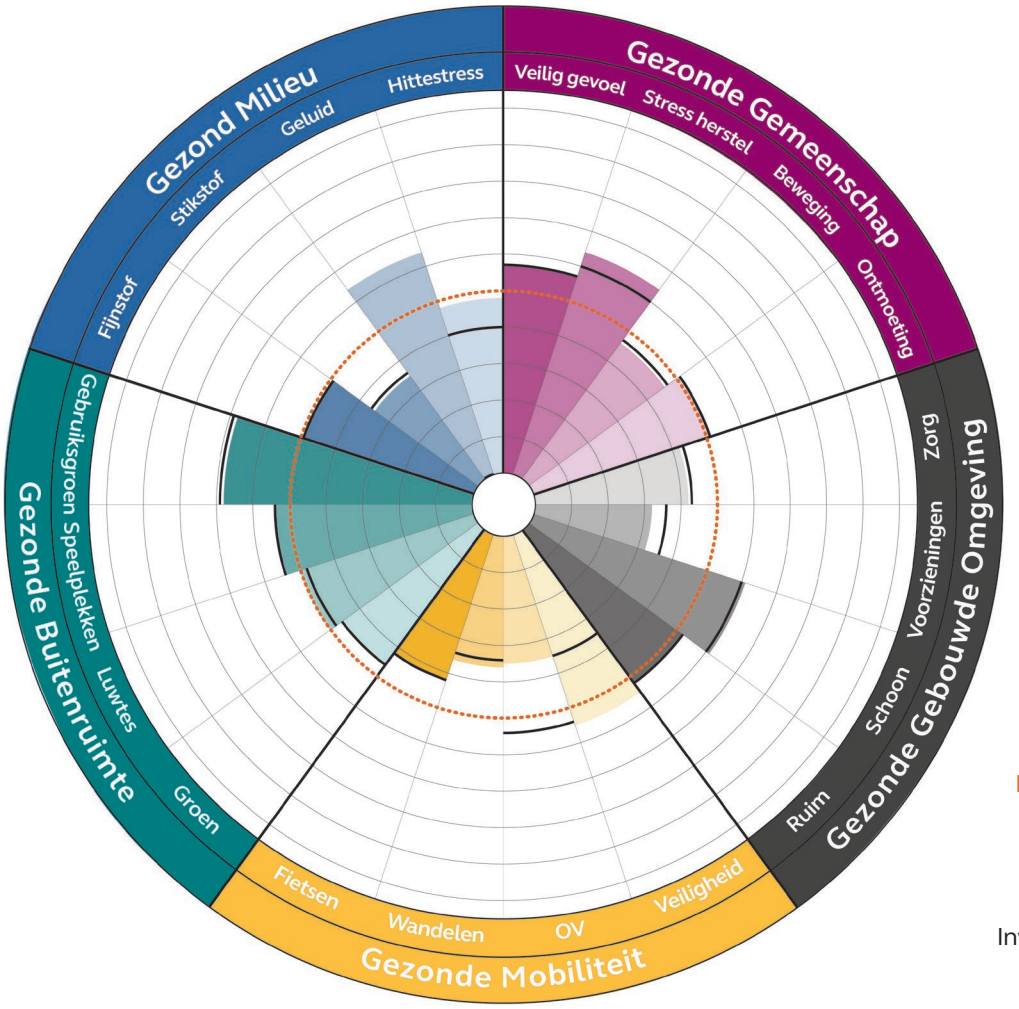
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



14. Haarlemmermeer

3	20	22	6	14
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Haarlemmermeer
Provincie:
Noord-Holland
Inwonersaantal:
166 978
Inwonersaantal/km²:
846
Oppervlakte km²:
206,31
Omgevingsadressendichtheid/km²:
1 567
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

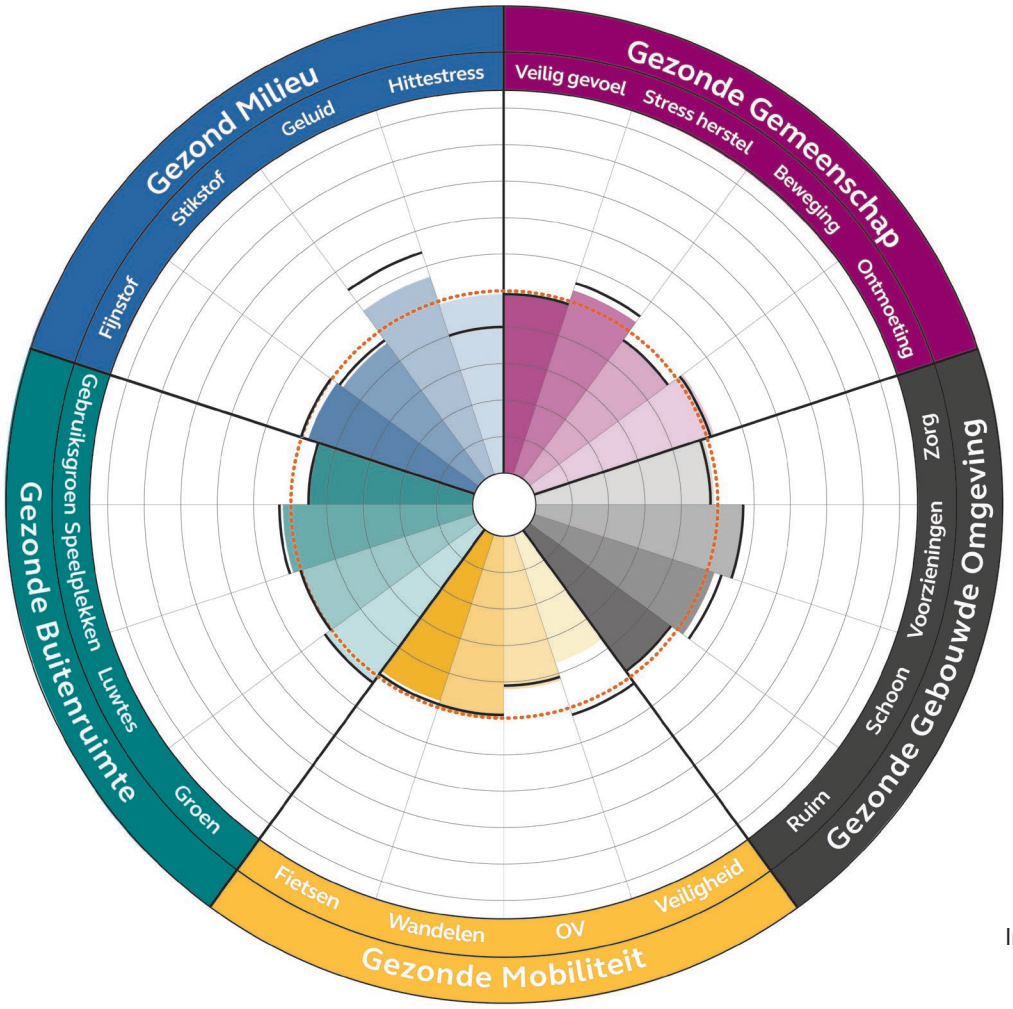
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



16. Breda

13	11	20	14	11
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Breda
Provincie:
Noord-Brabant
Inwonersaantal:
190 204
Inwonersaantal/km²:
1 513
Oppervlakte km²:
128,68
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 324
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

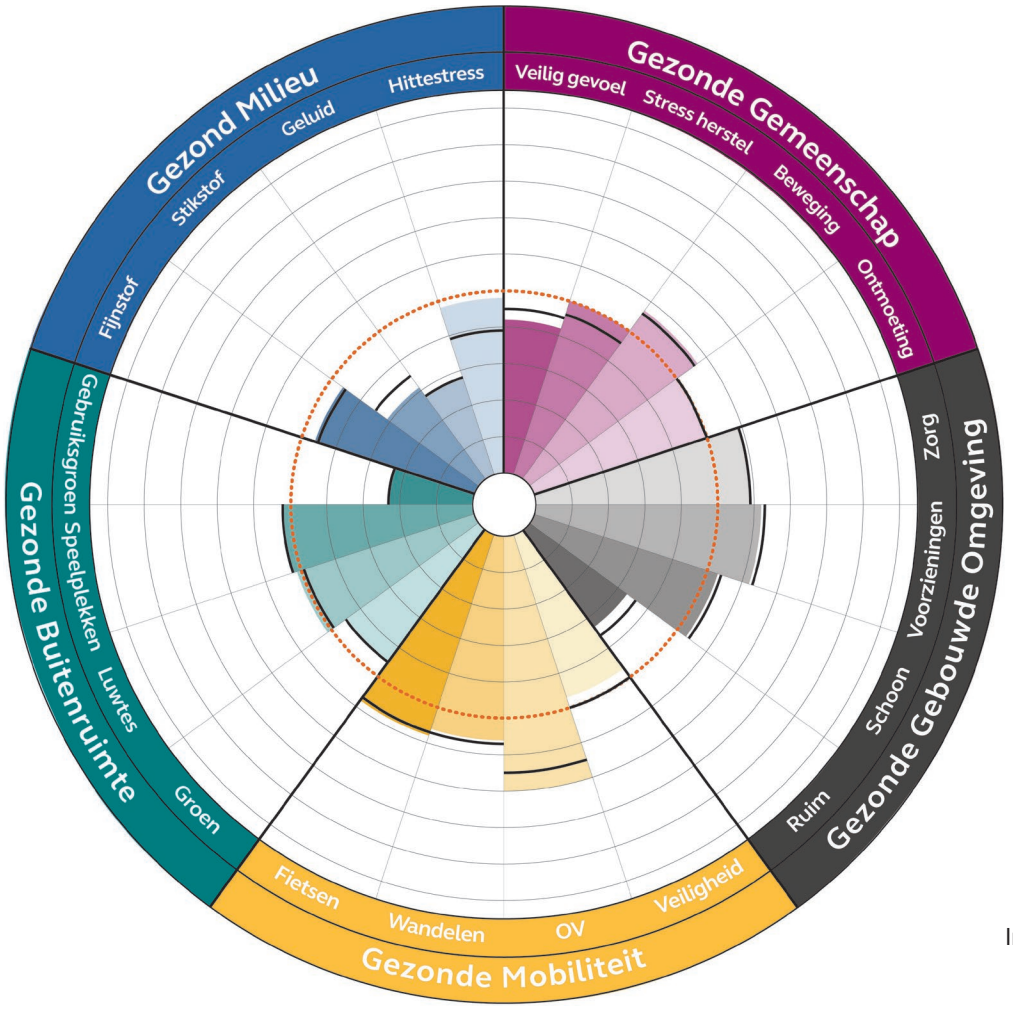
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



17. Utrecht

14	10	5	20	21
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Utrecht
Provincie:
Utrecht
Inwonersaantal:
378 121
Inwonersaantal/km²:
4 029
Oppervlakte km²:
99,21
Omgevingsadressendichtheid/km²:
3 697
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

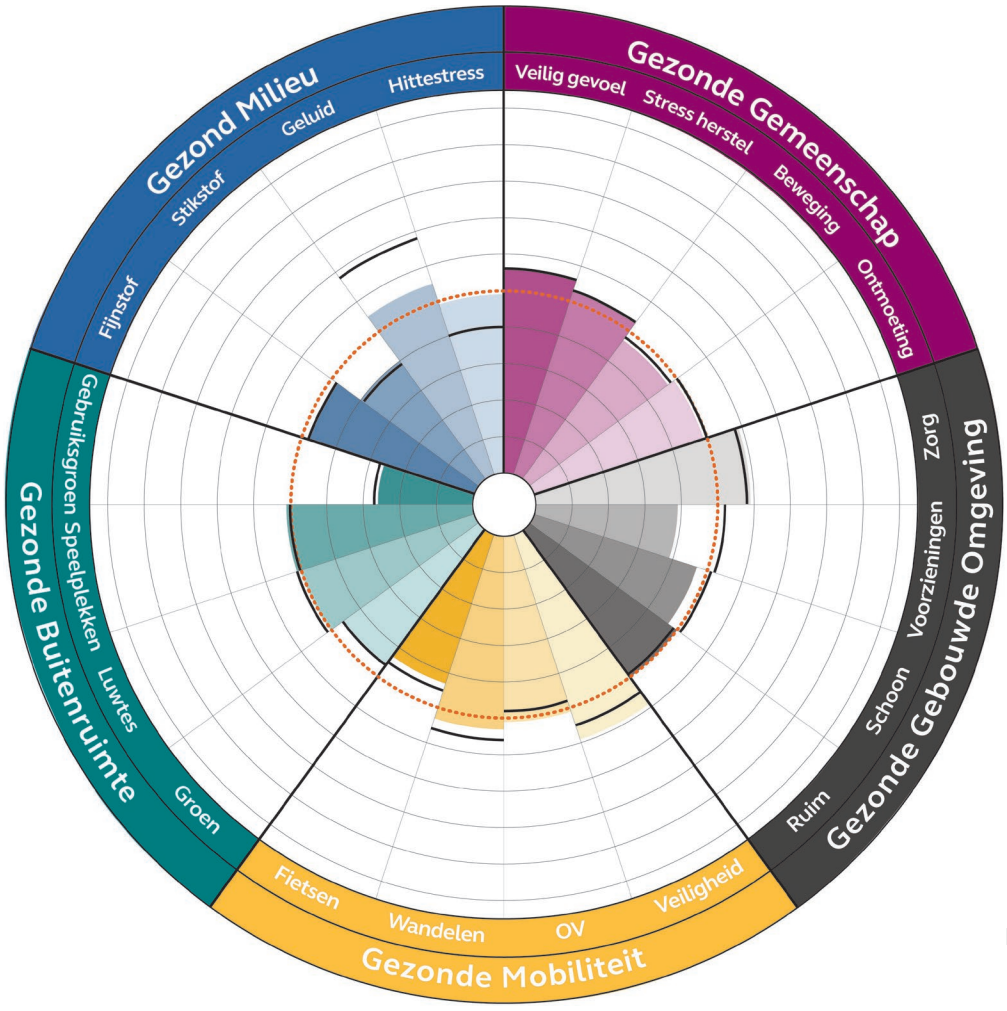
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



18. Zoetermeer

9	15	12	19	17
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Zoetermeer
Provincie:
Zuid-Holland
Inwonersaantal:
130 836
Inwonersaantal/km²:
3 865
Oppervlakte km²:
37,05
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 594
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

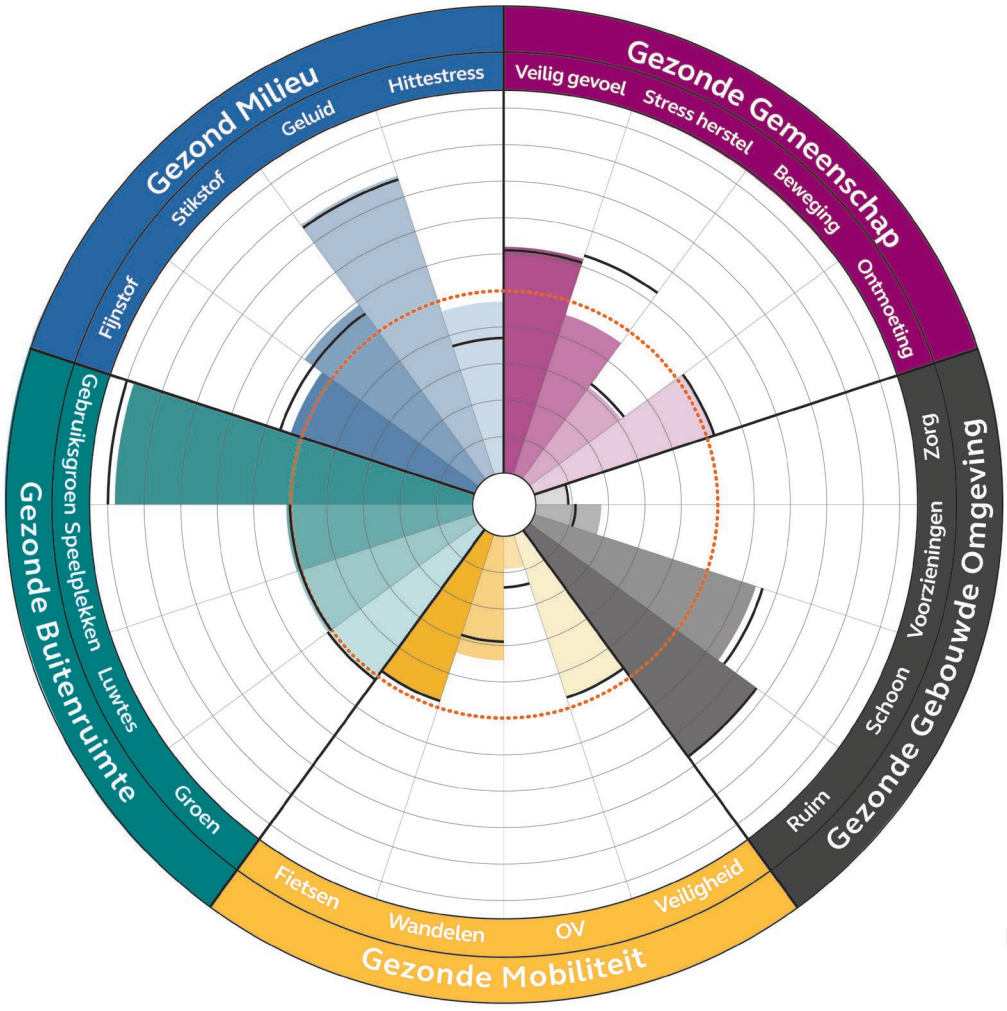
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



19. Terneuzen

20	25	24	3	3
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Terneuzen
Provincie:
Zeeland
Inwonersaantal:
55 955
Inwonersaantal/km²:
224
Oppervlakte km²:
317,76
Omgevingsadressendichtheid/km²:
897
Stedelijkheid:
Weinig stedelijk

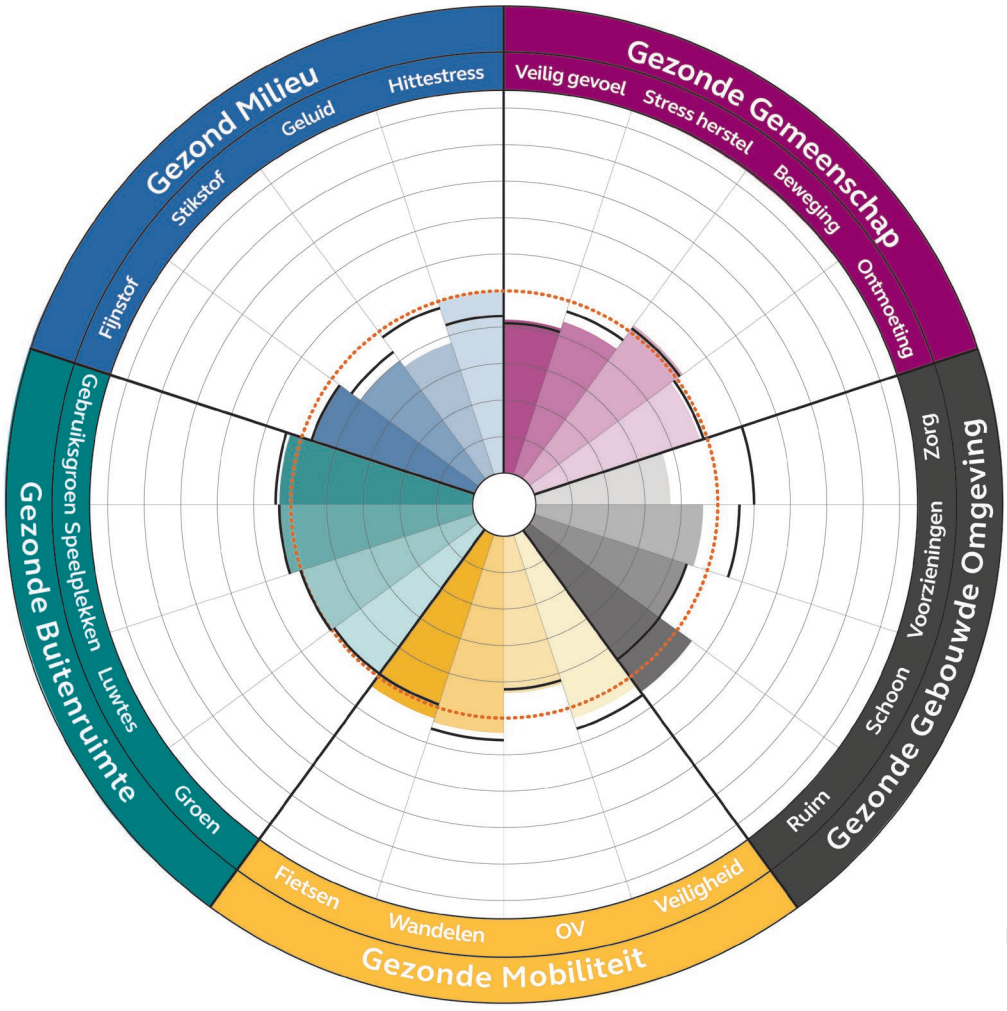
Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.

Score op dit onderdeel in 2024.



20. Eindhoven

22	7	15	12	20
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Eindhoven
Provincie:
Noord-Brabant
Inwonersaantal:
249 783
Inwonersaantal/km²:
2 840
Oppervlakte km²:
89,36
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 942
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

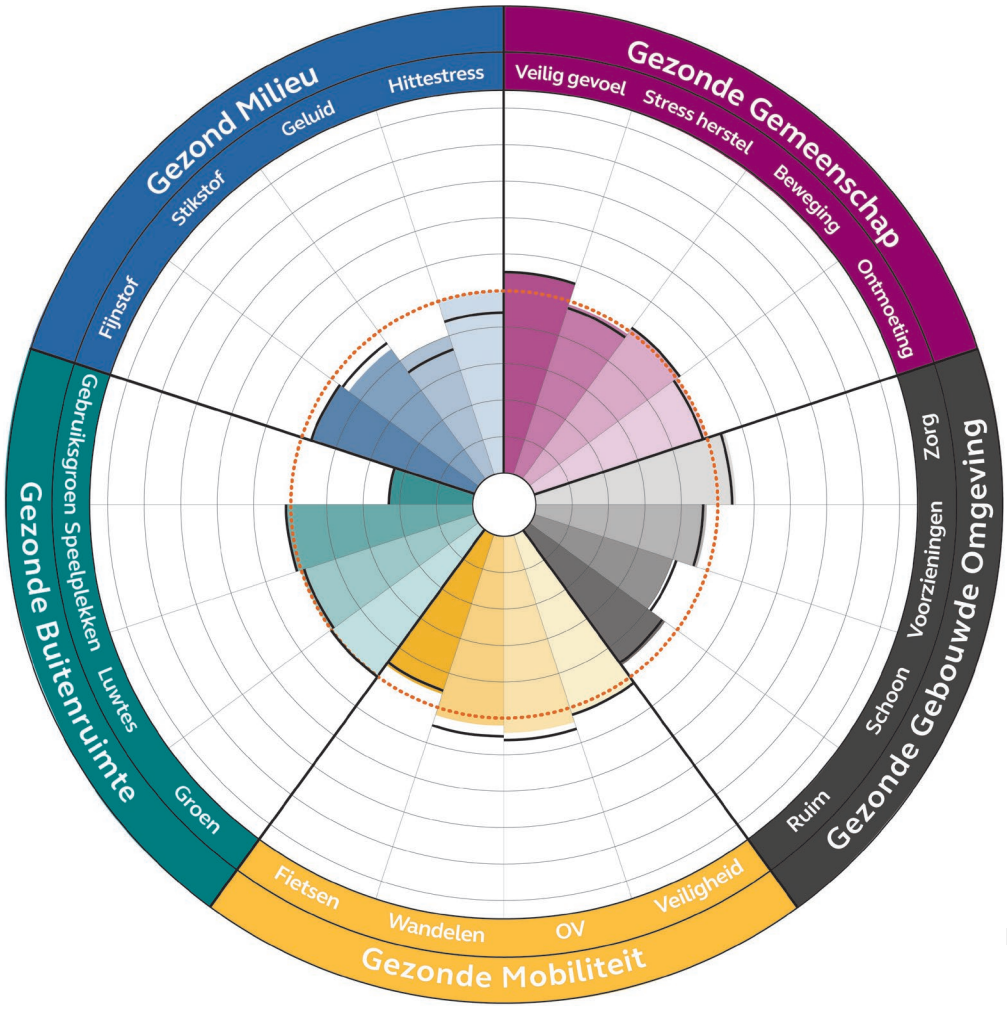
..... *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



21. Zaanstad

10	21	13	18	19
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Zaanstad
Provincie:
Noord-Holland
Inwonersaantal:
165 201
Inwonersaantal/km²:
2 242
Oppervlakte km²:
83,24
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 193
Stedelijkheid:
Sterk stedelijk

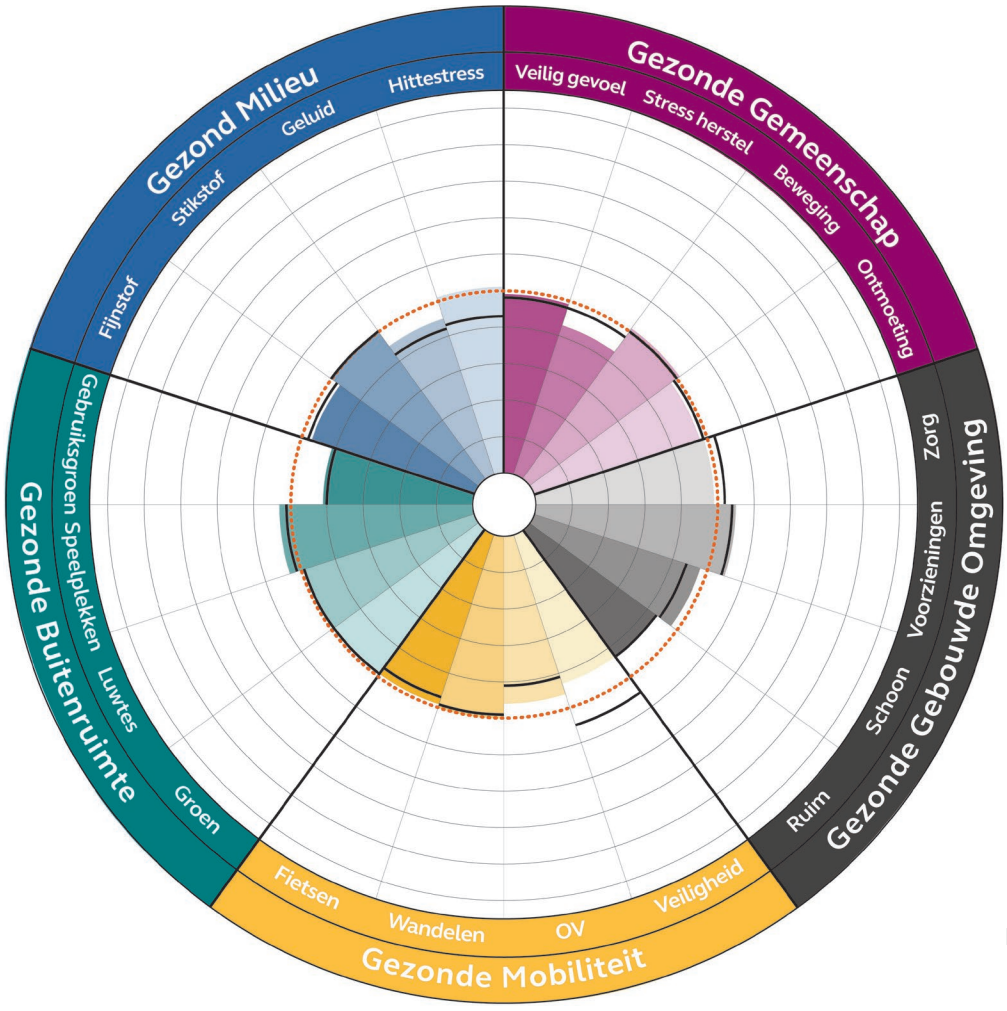
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



22. Tilburg

19	14	18	16	15
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Tilburg
Provincie:
Noord-Brabant
Inwonersaantal:
230 746
Inwonersaantal/km²:
1 835
Oppervlakte km²:
128,46
Omgevingsadressendichtheid/km²:
2 939
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

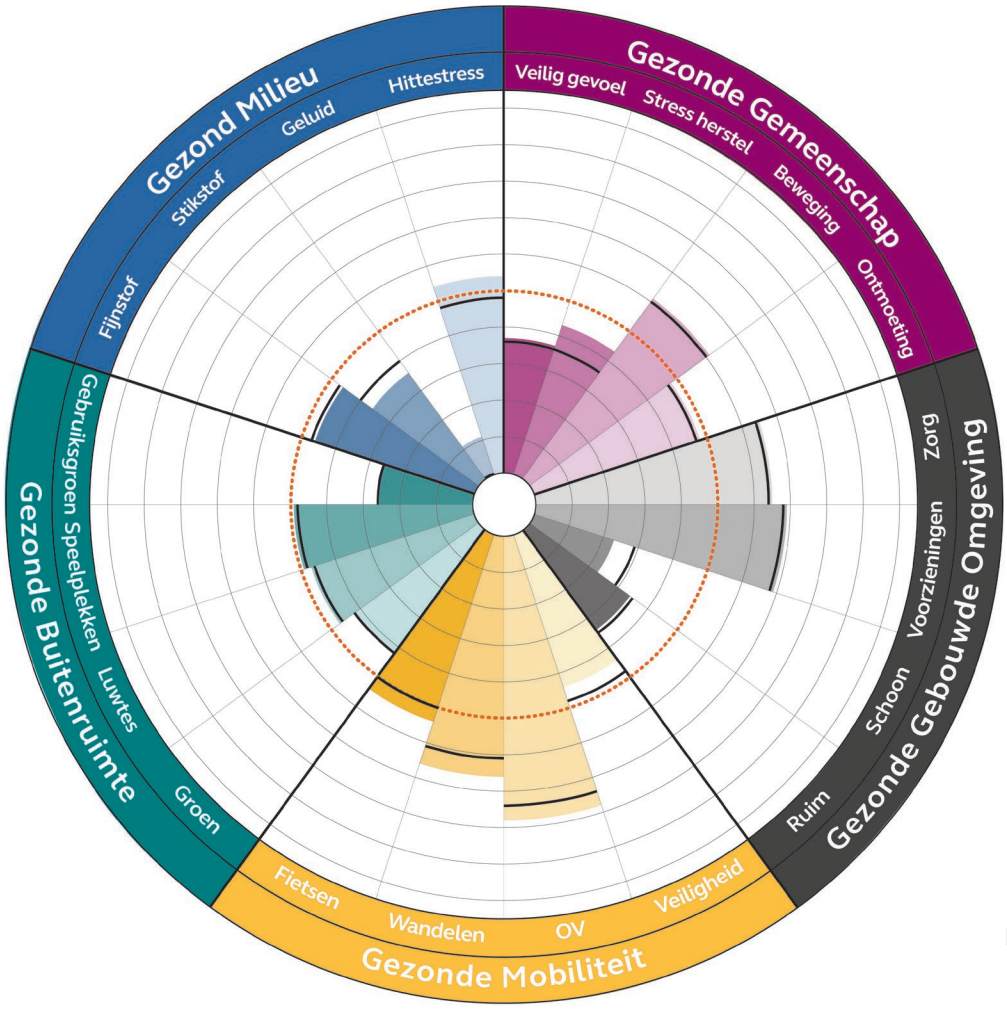
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



22. Amsterdam

23	18	1	24	23
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Amsterdam
Provincie:
Noord-Holland
Inwonersaantal:
941 927
Inwonersaantal/km²:
4 954
Oppervlakte km²:
243,65
Omgevingsadressendichtheid/km²:
6 138
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

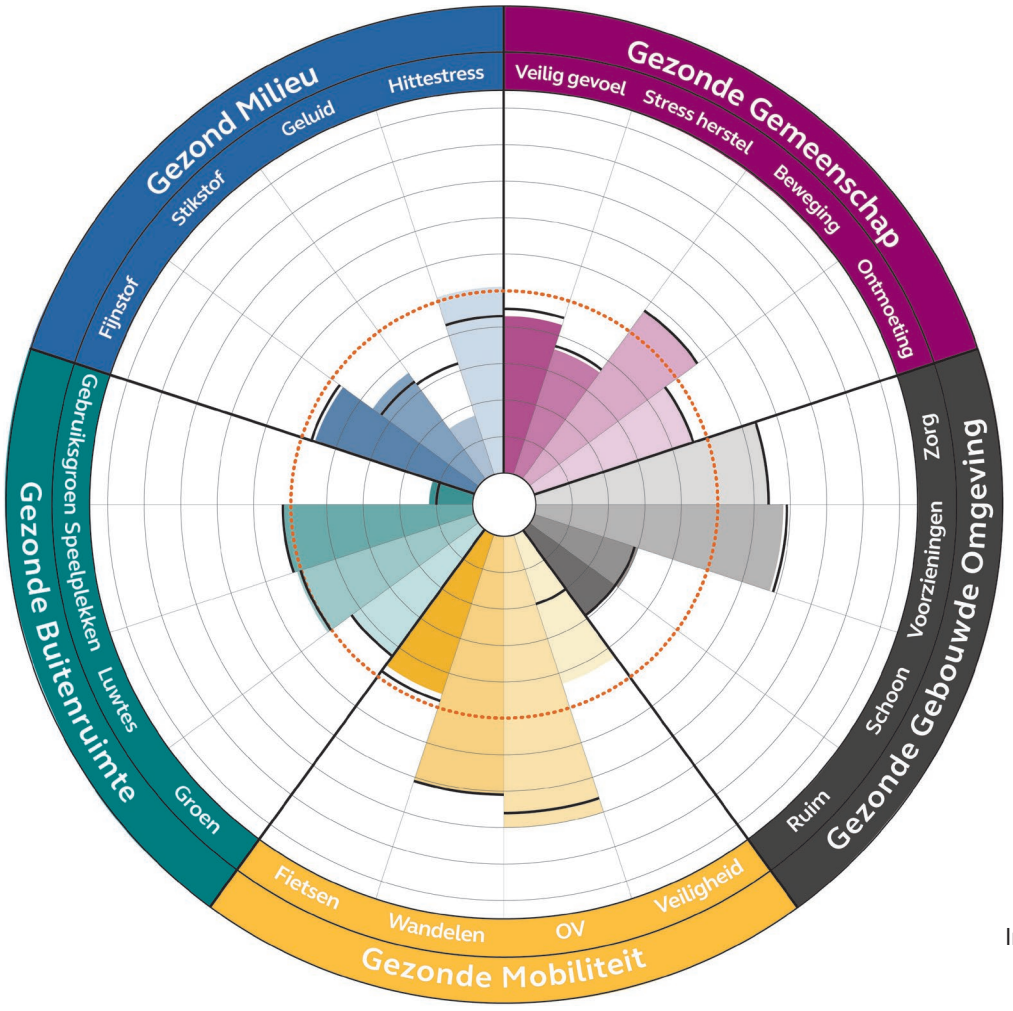
····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



24. Den Haag

23	18	2	24	22
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu



Gemeente:
Den Haag
Provincie:
Zuid-Holland
Inwonersaantal:
569 468
Inwonersaantal/km²:
6 863
Oppervlakte km²:
98,12
Omgevingsadressendichtheid/km²:
5 084
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

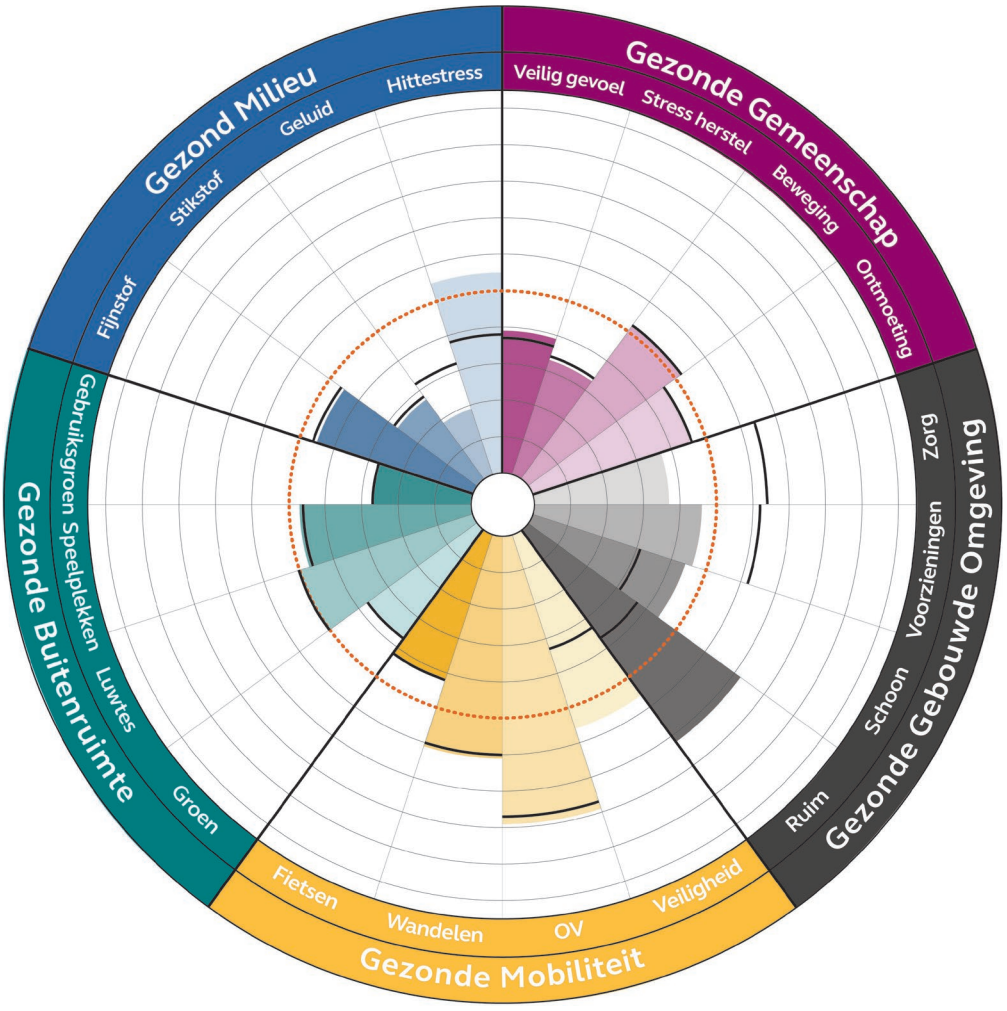
..... *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*



25. Rotterdam

25	19	6	23	24
Gemeenschap	Gebouwde Omgeving	Mobiliteit	Buitenruimte	Milieu

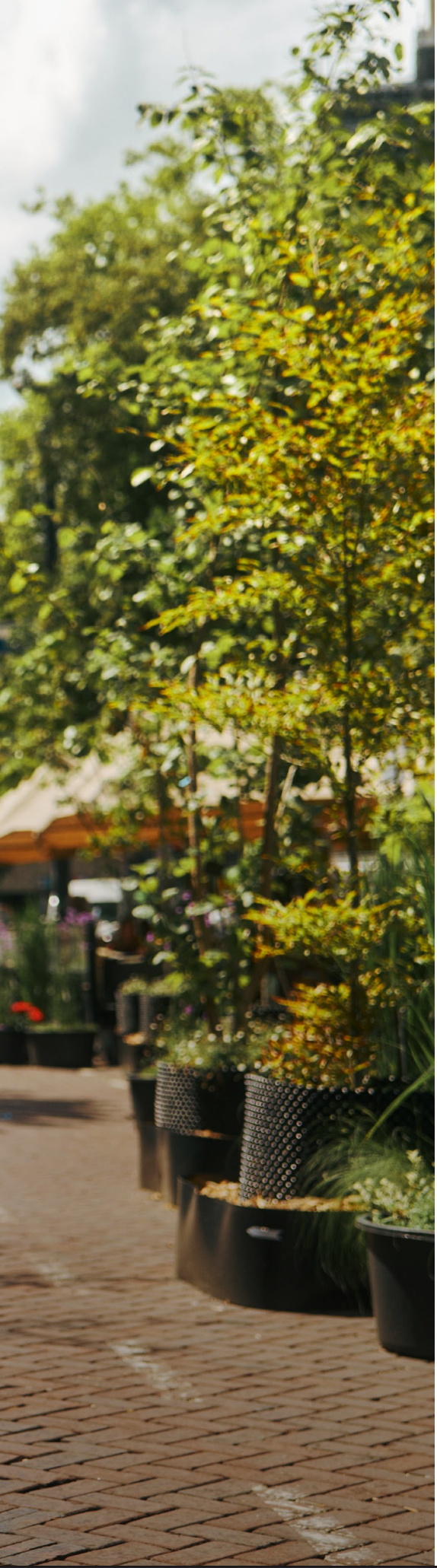


Gemeente:
Rotterdam
Provincie:
Zuid-Holland
Inwonersaantal:
673 804
Inwonersaantal/km²:
3 058
Oppervlakte km²:
324,14
Omgevingsadressendichtheid/km²:
4 161
Stedelijkheid:
Zeer sterk stedelijk

····· *Het gemiddelde t.o.v. de 25 steden.*

——— *Score op dit onderdeel in 2024.*





Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Met de toepassing van onze diepe marktsectorkennis gecombineerd met ontwerp, consultancy, engineering, project- en managementdiensten werken we samen met onze klanten aan uitzonderlijke en duurzame resultaten.

www.arcadis.com

Disclaimer

Hoewel er alles aan is gedaan om de nauwkeurigheid van het materiaal in dit document te waarborgen, is Arcadis niet aansprakelijk voor enig verlies of schade opgelopen door het gebruik van het rapport.

Auteurschap

Dit rapport is opgesteld door Arcadis Nederland BV. De meningen hierin uitgedrukt zijn die van de auteurs en zijn gebaseerd op het door hen uitgevoerde onderzoek met data van externe bronnen.

Contact us



John Boon

Hoofd Adviesgroep Landschapsarchitectuur, Gezonde Stad en Gebiedskracht, Arcadis Nederland

E john.boon@arcadis.com



Eke Schins Derksen

Directeur sector Rijksoverheid, Onderwijs en Gezondheidszorg, Arcadis Nederland

E eke.schinsderksen@arcadis.com



Tim Preger

External Communications Director Netherlands, Arcadis Nederland

E tim.preger@arcadis.com

Arcadis. Improving quality of life