

n° 1

→ Doelstelling



© VLIZ

Vraag naar vastgoed aan de kust

Aantal en dichtheid van de bevolking

Gemiddelde waarde van het vastgoed

Bebouwde oppervlakte

Percentage bebouwde oppervlakte vanaf de kustlijn

Mate van bebouwing op voordien onbebouwd oppervlak

Oppervlakte niet ontwikkeld land dat tot ontwikkeling wordt gebracht

Vraag naar verkeer aan de kust

Verkeersintensiteit op de weg

Druk van recreatie in kustwateren en op zee

Aantal ligplaatsen in jachthavens voor recreatievaartuigen

Oppervlakte ingenomen voor intensieve landbouw

Percentage landoppervlak in intensief landbouwgebruik

TO CONTROL FURTHER DEVELOPMENT OF THE UNDEVELOPED COAST, AS APPROPRIATE

n° 1

Goal



Demand for property on the coast

Size and proportion of the population living in the coastal zone

Value of residential property

Area of built-up land

Percentage of built-up land by distance from the coastline

Rate of development of previously undeveloped land

Area converted from non-developed to developed land uses

Demand for road travel on the coast

Volume of traffic on coastal motorways and major roads

Pressure for coastal and marine recreation

Number of berths and moorings for recreational boating

Land taken over for intensive agriculture

Proportion of agricultural land farmed intensively



© Hannelore Maelfait

Aantal en dichtheid van de bevolking

In Nederland is sedert 1988 het bevolkingsaantal (en bevolkingsdichtheid) gestegen, zowel in het achterland als in het kustgebied. De bevolkingsdichtheid aan de kust is echter lager en groeit trager aan dan in het achterland.

Wat toont deze meting?

De bevolkingsdichtheid in het achterland is sinds 1988 met iets meer dan 50 inwoners per km² gestegen, aan een ratio van ongeveer 3 inwoners per km² per jaar. Dit brengt de bevolkingsdichtheid in het achterland in 2005 op bijna 500, ten opzichte van 400 inwoners per km² in de kustzone. Ook het kustgebied wordt gekenmerkt door een stijging van de bevolkingsdichtheid. Hier verloopt de toename echter geleidelijker, en is er 'slechts' een toename van 20 inwoners per km² over de beschouwde periode.

De bevolkingsaantallen in het achterland vertonen een constante stijging, terwijl deze in het kustgebied meer fluctueren. Zo was er in het kustgebied een lichte daling van het bevolkingsaantal zichtbaar in 1990 en in 1999. Beide dalingen werden echter in het daaropvolgende jaar gecompenseerd door een sterke aangroei. De bevolkingsaangroei was in het kustgebied het grootst tussen 2001 en 2002 (stijging met 21 130 inwoners).

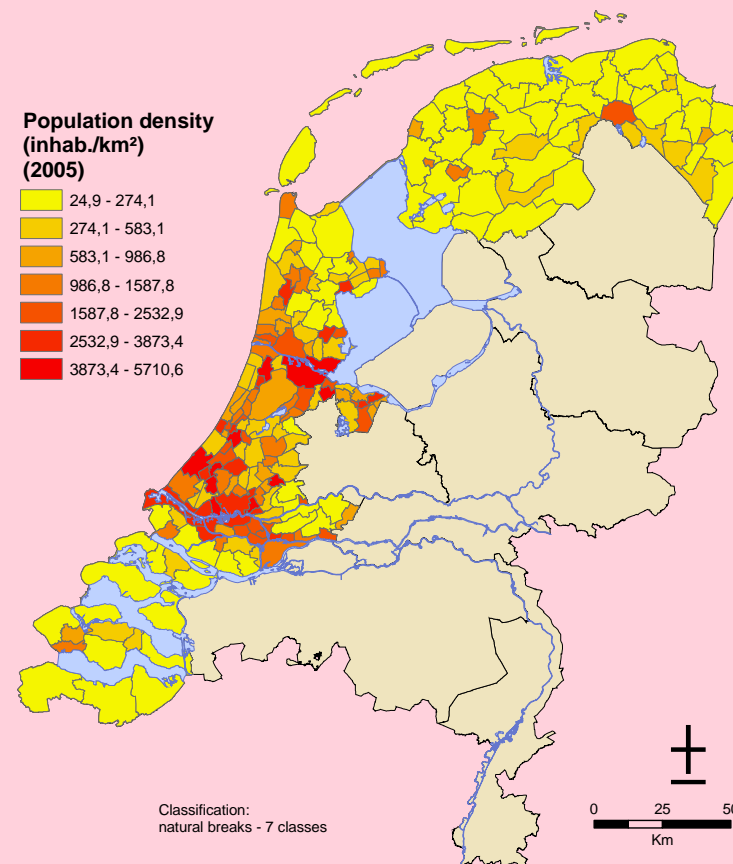
De individuele kustprovincies volgen de Nederlandse trend, behalve de provincie Zuid-Holland. Hier zijn de kustgemeenten duidelijk dichter bevolkt dan de achterlandgemeenten (1 776 inwoners per km² tegenover 1 139 inwoners per km²). Friesland en Groningen vertonen de kleinste bevolkingsdichtheid, zowel voor het achterland als het kustgebied. Het grootste verschil in bevolkingsdichtheid tussen kustgebied en achterland komt voor in de provincie Noord-Holland (respectievelijk 490 en 1 150 inwoners per km²).

Waarom deze meting?

Bevolkingsdichtheid is een maat voor de druk die wordt uitgeoefend op het land door de vraag naar bouwgrond, huisvesting, tewerkstelling, openbare diensten en transport. Inzake planning is het van belang dat men nagaat of deze druk zich voordoet in het volledige studiegebied of zich concentreert in het kustgebied (langs de kust). De stijgende vraag vindt veelal plaats in gebieden waar het behouden en beschermen van de natuurlijke diversiteit en open ruimte juist prioriteit moet krijgen.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Bevolkingsdichtheid kan gelinkt worden aan nationale, regionale en lokale ontwikkelingsplannen. Het EU-demonstratieprogramma voor ICZM benadrukt het belang om aandacht te vestigen op de snel aangroeiende bevolking in kustgebieden en de relatie met natuur- en milieu-indicatoren. In termen van duurzaamheid moet men echter ook de link met sociaaleconomische indicatoren in acht nemen. Zo kan bijvoorbeeld het aantal overnachtingen in toeristische accommodaties ten opzichte van het aantal permanente inwoners, als een bijkomende bevolkingsdruk aangezien worden.

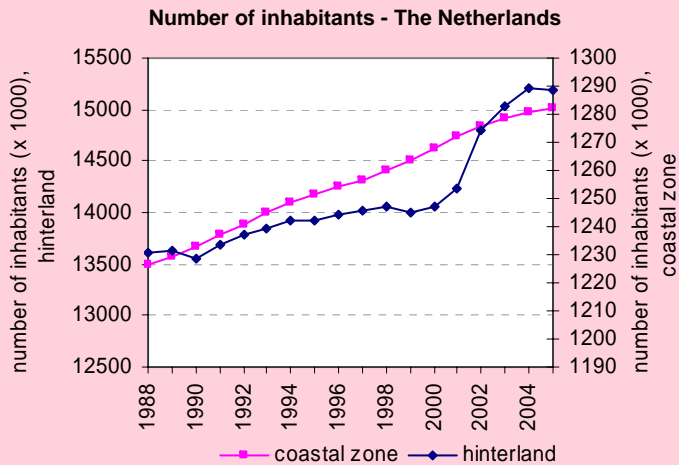


Bron:

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), www.cbs.nl

Since 1988, The Netherlands has experienced growth in population numbers and density both in the coastal zone and in the hinterland. Population density however is lower and increasing at a slower rate in the coastal zones, compared to the hinterland.

Size and proportion of the population living in the coastal zone



What does the measurement show?

Population density in the hinterland has increased by just over 50 inhabitants per km² since 1988, at a rate of approximately 3 inhabitants per km² per year. As a result, population density in the hinterland reached almost 500 inhabitants per km² in 2005, compared to 400 inhabitants per km² in the coastal zone. The coastal zone is also characterised by an increase in population density, although this increase is much more gradual. Here, the increase reached about 20 inhabitants per km² over the period 1988-2005.

A constant increase in population numbers is visible in the hinterland, whereas the numbers in the coastal zone are subject to fluctuation. Population numbers in the coastal zone dropped in 1990 and again in 1999 but these decreases were largely compensated for in following years. Population growth in the coastal area was strongest from 2001 to 2002 (an increase of 21,130 inhabitants).

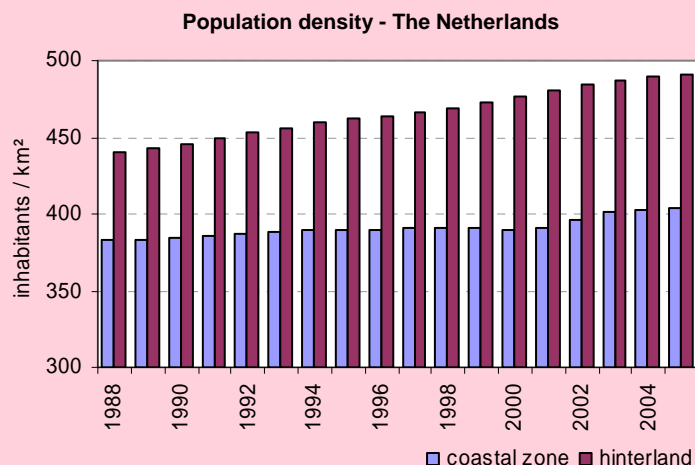
The situation in The Netherlands is reflected in all coastal provinces, except in Zuid-Holland. The coastal municipalities in this province are more heavily populated than the hinterland municipalities (1,776 inhabitants per km² compared to 1,139 inhabitants per km²). The coastal zone and the hinterland of the provinces of Friesland and Groningen are the least populated. The largest difference in population density between the coastal zone and the hinterland occurs in Noord-Holland (490 inhabitants per km² at the coast compared to 1,150 in the hinterland).

Why monitor population density?

Population density measures the pressure on land from population concentrations and their requirements for land, housing, employment, public services and transport. For planning purposes, it is important to determine whether such pressure is general throughout the wider reference region or is concentrated in the coastal area. The increasing demand often takes place in areas where the most valuable natural diversity and open spaces need to be safeguarded.

What are the implications for planning and managing the coast?

Population density can be linked to national, regional and local development plans. The EU Demonstration Programme on ICZM underlined the concern for rapidly increasing populations in coastal zones and its relationship with environmental indicators. In terms of sustainability however, the link with socio-economic indicators also needs to be considered; e.g. the number of overnight stays in tourist accommodation relative to the residential population size can be seen as an additional population pressure.



Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

Gemiddelde waarde van het vastgoed

De marktprijs van het vastgoed in Nederland is de laatste acht jaar sterk gestegen. Het kustgebied volgt deze trend; de waarde van vastgoed aan de kust ligt iets hoger dan de gemiddelde waarde in Nederland.

Wat toont deze meting?

De waarde van het vastgoed in het kustgebied ligt gemiddeld genomen 9 000€ hoger dan de waarde voor Nederland. Zowel in het kustgebied als in geheel Nederland zijn twee trendbreuken zichtbaar in de gemiddelde waarde van het vastgoed tussen 1997 en 2005. Tussen de perioden doet zich een spectaculaire stijging voor.

In een eerste periode van 1997 tot en met 2000 bedragen de vastgoedwaarden gemiddeld 79 500€ (Nederland) en 87 800€ (kustgebied). Tijdens de tweede periode (2001-2004) stijgen de waarden in het kustgebied en in Nederland respectievelijk gemiddeld tot 140 400€ en 132 500€. Binnen deze periode wisselen stijging en daling van de gemiddelde vastgoedwaarde elkaar af. In 2005 bedraagt de gemiddelde vastgoedwaarde 217 500€ (kustgebied) en 202 000€ (Nederland).

Bij een onderlinge vergelijking van de kustprovincies in het jaar 2005 stellen we vast dat, behalve Groningen, de kustprovincies de trend van Nederland volgen, waarbij het vastgoed in het kustgebied van de provincie duurder is dan de gemiddelde provinciewaarde. De vastgoedprijzen zijn het hoogst in het kustgebied van Zuid-Holland; hier betaalt men gemiddeld een prijs van 286 400€ voor een woning. Zuid-Holland vertoont ook het grootste prijsverschil (99 400€) tussen het kustgebied en de gemiddelde provinciewaarde. Groningen volgt de algemene trend niet: het vastgoed is daar gemiddeld 10 750€ goedkoper in het kustgebied ten opzichte van de totale provincie.

Waarom deze meting?

Het kustgebied is een begeerde woonplaats voor zowel de residentiële bevolking als de 'tweede bewoners' en vakantiegangers. Deze aantrekkingskracht doet de vraag naar en de kostprijs van woningen stijgen.

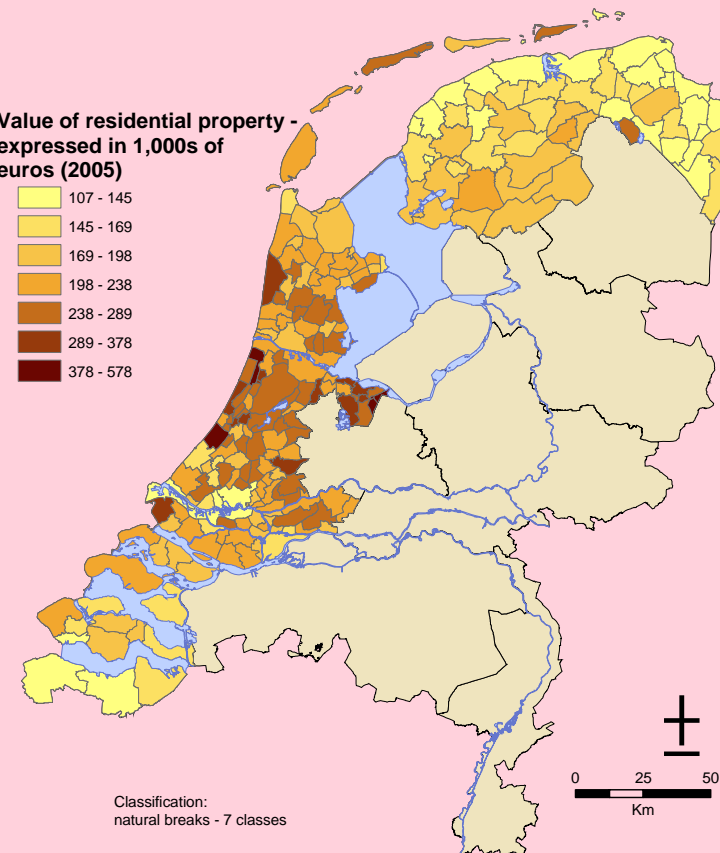
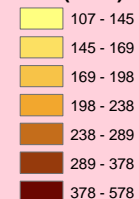
Met deze meting kan men nagaan hoe de trends in de kostprijs van woningen zich over de laatste jaren voortzetten, zowel op nationaal vlak als in het kustgebied en het achterland. Deze resultaten kunnen dan gekoppeld worden aan bevolkingsgegevens en het aantal en percentage tweede woningen om een analyse te maken in ruimere context.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Het toerisme en de vakantie-industrie geven kustgebieden de mogelijkheid om zich economisch verder te ontwikkelen. In populaire kustgebieden kan dit ook neveneffecten teweegbrengen. Zo kan de toegankelijkheid tot de vastgoedmarkt beperkter worden voor jonge gezinnen of sociaal kwetsbare personen en huishoudens, wat het wegtrekken van deze groepen naar andere gebieden in de hand werkt. Het gebrek aan ruimte om te bouwen, in combinatie met de wedijver om onontwikkeld land een bepaalde functie toe te kennen, draagt alleen maar bij tot de stijgende prijzen van het vastgoed.

Indien men het leven in kustgebieden aangenaam en aantrekkelijk wil houden, met een gezonde 'mix' van sociale en economische functies, moet in het ruimtelijk beleid rekening gehouden worden met een evenwicht in het aanbod permanent bewoonde woningen en tweede woningen.

Value of residential property - expressed in 1,000s of euros (2005)



Classification:
natural breaks - 7 classes

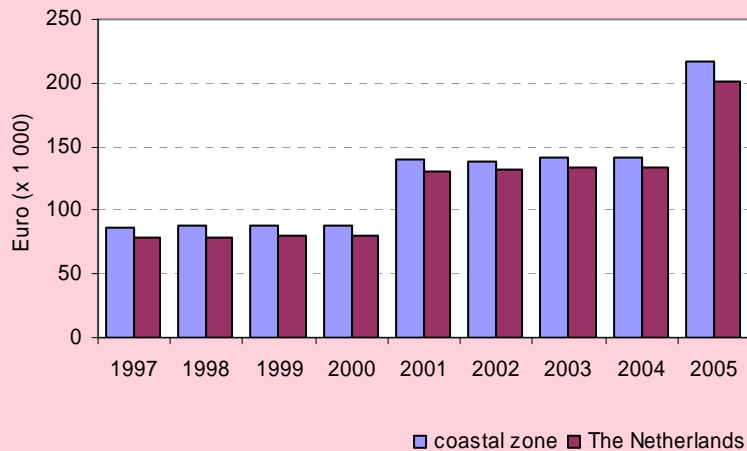
Bron:

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), www.cbs.nl

The value of residential property in The Netherlands has increased significantly in the past eight years. The coastal area follows this national trend and the prices of property at the coast are slightly higher than the average throughout the country.

Value of residential property

Value of residential property - The Netherlands

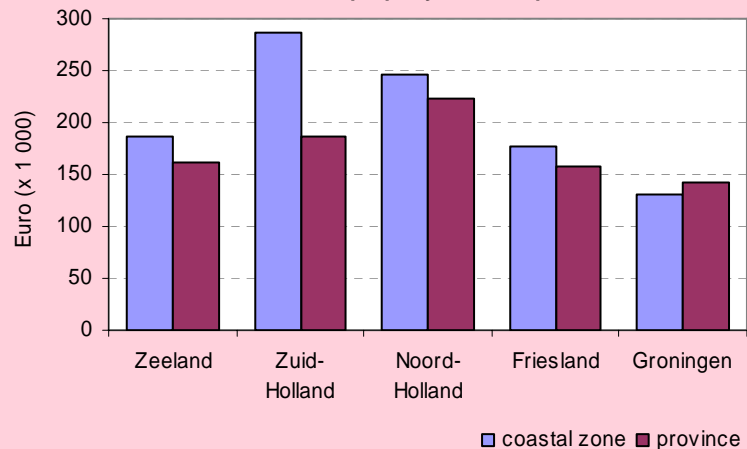


What does this measurement show?

The average price of property at the coast is about 9,000€ higher than the country average. Two trend breaks can be observed in the price of property in The Netherlands as well as in the coastal zone over the period 1997-2005. A first period - from 1997 to 2000 - shows average prices of 79,500€ (country) and 87,800€ (coastal zone). During the second period (2001-2004), the average price rises to 140,400€ for the coastal zone and 132,500€ for The Netherlands as a whole. In 2005, the average price of property amounts to 217,500€ for the coastal zone, compared to 202,000€ for the country.

A comparison of the coastal provinces in 2005 shows that, except for Groningen, the national trend is followed: the property prices in the coastal part of the provinces are higher than those in the province as a whole. The most expensive property is found in the coastal zone of Zuid-Holland: buying a property here may cost on average 286,400€. This province also shows the largest difference (99,400€) between the coastal zone and the province as a whole. Groningen deviates from the general trend: property is on average 10,750€ cheaper at the coast compared to the province as a whole.

Value of residential property - coastal provinces - 2005



Why monitor the value of residential property?

The coastal area is a very attractive place in which to live, not only for the residents but also for second homes owners and holidaymakers. This attraction however is responsible for an increase in the price of property.

This measurement provides the opportunity to follow trends in the market value of property over the last few years in the coastal zone and the hinterland, throughout The Netherlands. The findings of this trend analysis can be compared to the data on population density and the percentage of second homes in a certain area in order to make a broader assessment of the pressure for development in coastal zones.

What are the implications for planning and managing the coast?

Tourism and holiday business provide an excellent opportunity for economic development in the coastal zone. Some side effects are likely to occur in popular seaside towns. With an increasingly competitive property market, the options for affordable housing become more and more restricted for younger or socially deprived households and may lead to temporary or permanent emigration from the area.

The lack of space for building land in combination with the pressure exerted by competing land uses, including nature conservation, only adds to the increase in price of residential property.

If living at the coast is to be maintained as a healthy mix of social and economic functions, it needs to build on a structural housing policy that integrates all aspects of the local planning strategies.

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

Percentage bebouwde oppervlakte vanaf de kustlijn

Het percentage bebouwde oppervlakte in Nederland neemt jaarlijks toe, een fenomeen dat zowel in het kustgebied als in het achterland duidelijk waarneembaar is. De bebouwing van onbebouwd oppervlak verloopt trager in het kustgebied dan in het achterland.

Wat toont deze meting?

Het percentage bebouwde oppervlakte in het kustgebied en het achterland is in de periode 1989-1996 met respectievelijk 0,46% en 0,82% gestegen. In het kustgebied werd de sterkste stijging waargenomen in de periode 1993-1996 (0,26%), terwijl het achterland sterker bebouwd werd tussen 1989 en 1993 (0,46%).

In 1996 was 10% van de beschikbare oppervlakte in het kustgebied bebouwd, tegenover 14% in het achterland van Nederland. Dit wijst erop dat het achterland sterker bebouwd is dan het kustgebied en dat de bebouwing daar ook sneller verloopt.

De individuele kustprovincies volgen de trend van Nederland, behalve Zuid-Holland. Daar is het kustgebied sterker bebouwd dan het achterland van de provincie. Friesland is de minst bebouwde provincie, zowel in het kustgebied (6%) als in het achterland (8%). Het achterland van Noord-Holland is het sterkst bebouwd van alle kustprovincies (23%) en deze kustprovincie vertoont meteen ook het grootste verschil in percentage bebouwing tussen het kustgebied en het achterland (9% verschil).

De resultaten van de meest recente meting (2003) zal midden 2006 vrijgegeven worden. Dit zou een meer nauwkeurige analyse toelaten. Verschillen in methodologie laten echter niet toe om de meting van 2003 te vergelijken met de datasets 1989-1996.

Waarom deze meting?

Het percentage grond dat de laatste jaren werd bebouwd in het kustgebied geeft een beeld van de druk op de kust en van de waarschijnlijkheid dat er verdere veranderingen zullen plaatsvinden in de (nabije) toekomst.

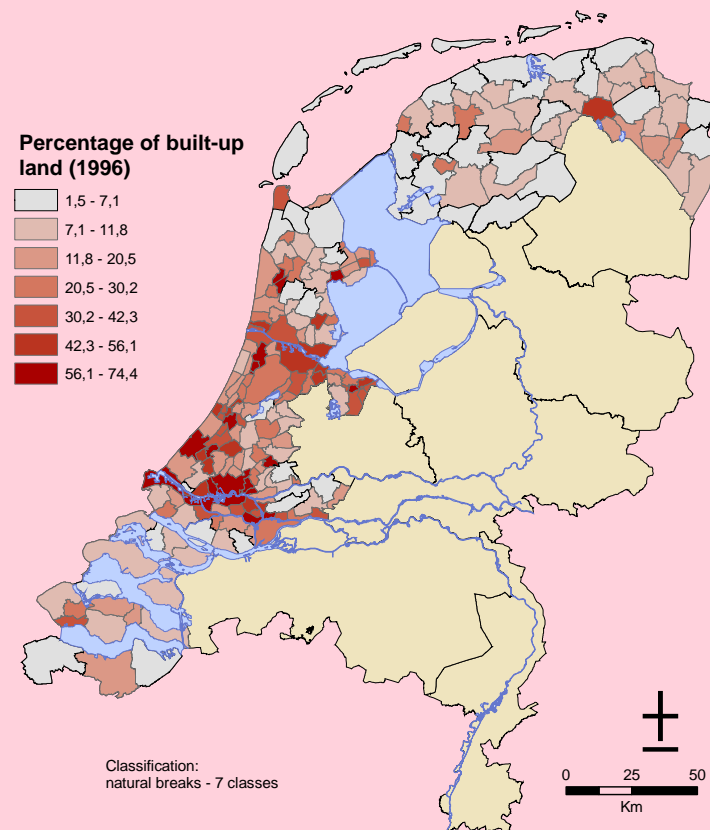
Het monitoren van het percentage oppervlakte dat bebouwd wordt illustreert het onderliggende patroon van de ontwikkeling. Zo kan bijvoorbeeld nagegaan worden of de ontwikkeling gekarakteriseerd wordt door bebouwing in een smalle strook langs de kust, of door sterke bebouwing naar het achterland toe.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Kustgebieden worden vaak geconfronteerd met hoge bevolkingsdichtheden en een positieve netto migratiebalans. Ze vormen één van de meest populaire gebieden voor toerisme en vakantie, waardoor de druk voor meer bebouwing aanzienlijk is.

Verstedelijking is één van de grootste aandachtspunten bij het evalueren van de toestand van de kust. Het innemen van land voor nieuwe bebouwingen en aanleg van wegen gebeurt meestal ten koste van landbouwgrond en, in mindere mate, ten koste van semi-natuurlijke gebieden zoals bossen, graslanden en duinen.

Het Nederlandse beleid betreffende duurzaam landgebruik en ruimtelijke planning is in handen van het VROM, het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

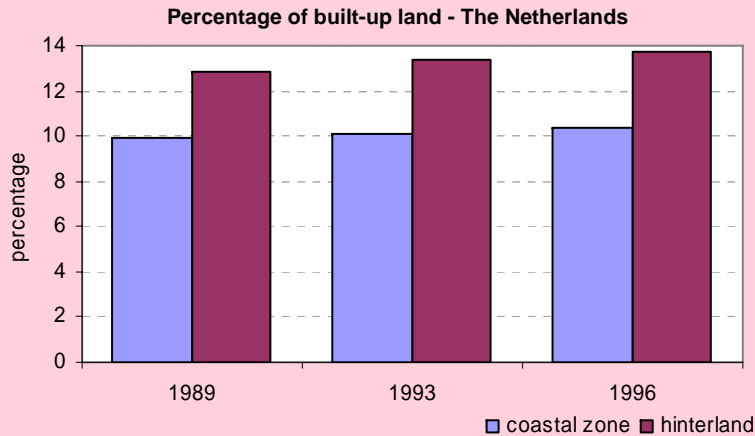


Bron:

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), www.cbs.nl

The area of built-up land increases annually in both the coastal zone and the hinterland of The Netherlands. The rate of increase in the percentage of built-up land is however lower in the coastal zone.

Percentage of built-up land by distance from the coastline



What does this measurement show?

The percentage of built-up land in the coastal zone and hinterland increased by 0.46% and 0.82% respectively between 1989 and 1996. Development at the coast was slightly more intense during the second part of this period (1993-1996) with an increase of 0.26% built-up land of the total land area. In 1996, 10% of the total land area in the coastal zone is built-up compared to 14% in the hinterland. Hence, the hinterland is relatively more developed than the coast and the rate of development away from the coast is also higher.

This trend also applies to individual coastal provinces, except for Zuid-Holland where the coastal zone is proportionally more developed than the hinterland. Friesland is the province with the least development both at the coast (6%) and in the hinterland (8%). When comparing the hinterland situation, of all coastal provinces, Noord-Holland has the highest percentage of built-up land (23%) and the highest contrast with its coastal zone (14%).

Results from the most recent measurement (2003) will be released mid-2006 and should allow for more accurate and realistic analysis. Due to differences in methodology however, the 2003 measurement will not be comparable to the data sets collected for the period 1989-1996.

Why monitor the percentage of built-up land?

The proportion of land taken up for development in the coastal zone in the last few decades provides an indication of the pressure at the coast and the probability that further changes will take place.

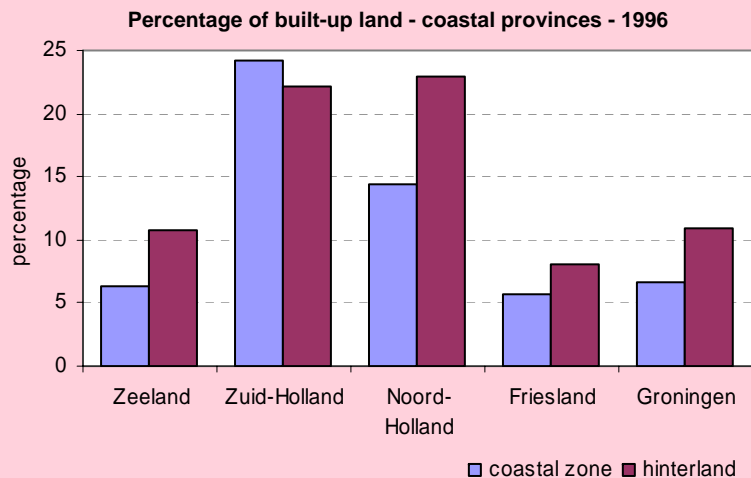
Monitoring the area of built-up land illustrates the underlying patterns of development which may occur as ribbon development in a fringe along the coast or also cover areas towards the hinterland e.g. along major roads.

What are the implications for planning and managing the coast?

Coastal areas generally deal with high population densities and positive migration. They are one of the most popular areas for holiday-making and tourism, which provides a substantial driving force in development and the demand for construction land.

The increasing trend of urbanisation is one of the main issues of concern when evaluating coastal areas throughout Europe. The take-over of land for new building and development sites, roads and infrastructure is often at the expense of agricultural land and to a lesser extent of semi-natural areas such as forests, grasslands and dunes.

In The Netherlands, spatial planning and land use are the responsibility of the VROM, the Dutch Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment.



Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

Oppervlakte niet ontwikkeld land dat in ontwikkeling wordt gebracht

De oppervlakte niet ontwikkeld land dat in ontwikkeling wordt gebracht, blijft in Nederland toenemen. Hoewel in het kustgebied minder land tot ontwikkeling wordt gebracht (bebouwd wordt) verloopt de ontwikkeling er toch sneller dan in het achterland.

Wat toont deze meting?

De graad van bebouwing op voordien onbebouwd oppervlak in het kustgebied en het achterland is in de periode 1989-1996 gestegen met respectievelijk 0,45% en 1,22%. In het achterland vertoont de graad van bebouwing een eerder constante trend: zowel in de periode '89-'93 als '93-'96 werd 0,61% van het onontwikkeld land bebouwd. Het kustgebied vertoont een heel duidelijke stijging in het percentage oppervlakte dat bebouwd wordt in de tweede periode. Zo heeft er bijna een verdrievoudiging plaatsgevonden in graad van bebouwing in '93-'96 tegenover de periode '89-'93 (van 0,11% naar 0,31%). De ontwikkelingssnelheid in het kustgebied ligt hoger dan in het achterland, maar toch blijft het achterland een sterkere aangroei in bebouwing van voorheen onbebouwd oppervlak behouden ten opzichte van het kustgebied.

In de periode 1993-1996 was het kustgebied van Zuid-Holland koploper in het tot ontwikkeling brengen van land (1,66%). Enkel in de provincies Noord-Holland en Friesland werd er meer land ontwikkeld in het achterland (respectievelijk 1,20% en 0,21%), wat overeenkomt met de algemene situatie in Nederland. Friesland springt in het oog door zijn extreem lage percentages aangroei in de periode 1993-1996, namelijk 0,03% in het kustgebied tegenover 0,21% in het achterland.

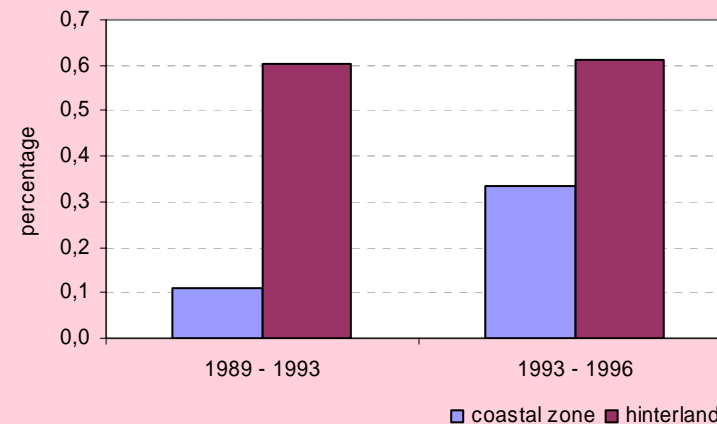
Waarom deze meting?

Deze meting geeft een maat van de druk op de kust en de waarschijnlijkheid dat er verdere veranderingen zullen optreden in de toekomst. Er wordt nagegaan hoe snel het kustgebied de laatste jaren werd bebouwd en of er een sterkere ontwikkelingssnelheid bestaat in het kustgebied ten opzichte van het achterland. Hiervoor moet men zowel de snelheid van nieuwe bebouwing in het kustgebied als het achterland bekijken. Dit kan, samen met andere gegevens (cfr. percentage bebouwde oppervlakte vanaf de kustlijn, havenontwikkeling, aantal tweede woningen, ...), helpen te achterhalen wat het onderliggende patroon van de ontwikkeling is.

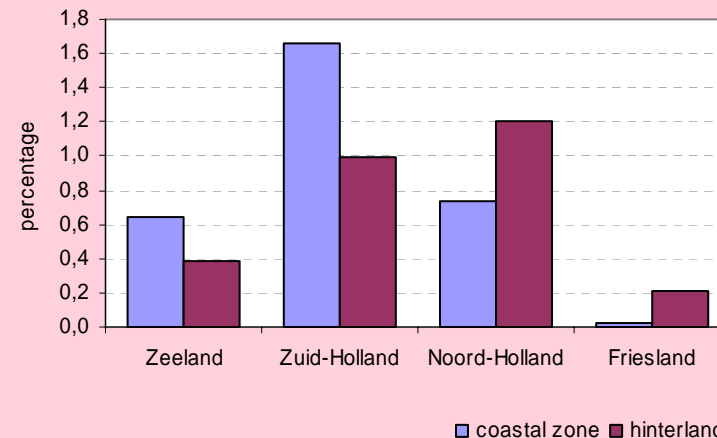
Belang voor duurzaam kustbeheer

Veel wat met wonen, ruimte en milieu te maken heeft, is onderhevig aan regels en wetgeving. Hierbij komt dat deze drie facetten niet los van elkaar kunnen bekeken worden. In de Nota Ruimte worden de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd. Het gaat hierbij vooral om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020. Vooral de Ruimtelijke Hoofdstructuur Nederland (RHS), waar de kust onderdeel van uitmaakt, zal hierin een belangrijke rol spelen. Men wil, met het oog op een leefbaar land voor toekomstige generaties, het milieu, de natuur, het wonen, de bebouwing en infrastructuur duurzaam beheren en ontwikkelen.

Area converted from non-developed to developed land uses - The Netherlands



Area converted from non-developed to developed land uses - coastal provinces - 1993/1996

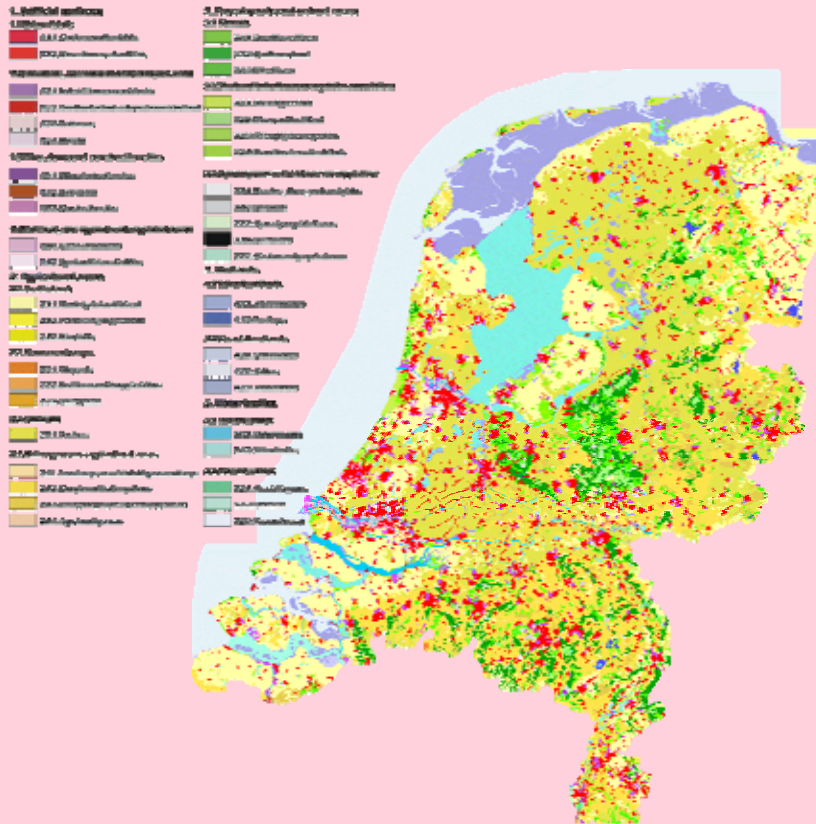


Bron:

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), www.cbs.nl

The area of previously undeveloped land brought into development has increased steadily between 1989 and 1996 in The Netherlands. Although a smaller percentage of the total land area is being developed in the coastal zone, the observed rate of development over a given period is higher at the coast than in the hinterland.

Area converted from non-developed to developed land uses



What does this measurement show?

The degree of development on previously undeveloped land in both the coastal zone and the hinterland has increased over the period 1989-1996 by 0.45% and 1.23% respectively. At the coast, new development was strongest from 1993-1996 (0.31%), while for the hinterland a similar trend can be observed in both periods 1989-1993 and 1993-1996 (0.61%).

The hinterland shows a constant increase in development: for the periods '89-'93 and '93-'96, the rate of land take-over for new development was 0.61%. In the coastal zone however, the percentage of newly developed land increases three fold during the second period - 0.11% during '89-'93 compared to 0.31% during '93-'96. Although the hinterland is still developing a relatively higher percentage of its previously undeveloped land, the rate of development in the coastal zone is increasing faster than in the hinterland.

The coastal zone of Zuid-Holland championed development in the period 1993-1996, with an increase of 1.66% of its land area. The provinces of Noord-Holland and Friesland followed the average national trend in the sense that proportionally more land was brought into development in the hinterland than at the coast (1.20% and 0.21% respectively). Friesland is 'the odd man out' with rates of development for the period 1993-1996 well below the average both in the hinterland (0.21%) and even more so at the coast (0.03%).

Why monitor the area converted from non-developed to developed land uses?

The rate of development on previously undeveloped land provides an indication of the pressure at the coast and the likelihood of future changes in the coming years. It is important to provide information on how and where this development is occurring and at what speed. Combined with other indicators (port development, numbers of second homes, etc.) this information may also support the prognosis for the coming years. The situation at the coast is also compared to its hinterland.

What are the implications for planning and managing the coast?

Most of our living, working and (semi-)natural environment is subject to detailed planning and legal prescriptions. These three aspects of planning are closely connected. The *Nota Ruimte* (Governmental Note on Spatial Planning) establishes the principles for spatial planning in The Netherlands, mainly addressing issues of land use that need to be tackled by 2020. The coastal zone is included in this planning process, in which the natural and living environment, as well as the need for infrastructure, are sustainably planned and developed for the present and future generations.

At European level, trends in land uses can be compared among Member States by using the common Corine Land Cover data sets CLC 1990 and CLC 2000. For local purposes and/or specific analysis such as the trends in the area of built-up land, the accuracy obtained with CLC data may be considered less appropriate. The area in red indicates coverage by urban development, the road/rail network and associated land.

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

Verkeersintensiteit op de weg

Het gemiddeld aantal voertuigen dat zich dagelijks op de weg bevindt ligt merkbaar hoger in het achterland van de kustprovincies dan in de kustgemeenten. In beide worden autosnelwegen (A-wegen) beduidend meer gebruikt dan lokale wegen (N-wegen). Er is een jaarlijkse stijging in verkeersintensiteit zichtbaar op de wegen in het kustgebied, tegenover een eerder schommelende trend op de wegen in het achterland.

Wat toont deze meting?

De verkeersdrukke in het achterland van de kustprovincies ligt beduidend hoger dan in de kustgemeenten. Gemiddeld genomen bevinden er zich dagelijks zo'n 52 000 voertuigen meer op de wegen in het achterland dan in het kustgebied. De meerderheid van de voertuigen verplaatst zich over autosnelwegen of A-wegen. Daar-tegenover verplaatst ongeveer één derde van alle voertuigen in het kustgebied zich dagelijks over lokale wegen (N-wegen), tegenover ongeveer één vijfde in het achterland van de kustprovincies.

In het kustgebied is zowel op de autosnelwegen als op de lokale wegen een stijging in verkeersdrukke waar te nemen (2000-2004). In het kustgebied kon gemiddeld een jaarlijkse stijging worden waargenomen van 400 voertuigen op de autosnelwegen en 250 voertuigen op de lokale wegen. Dit bracht het gemiddeld aantal voertuigen per dag op de weg in 2004 op 27 000 voor de A-wegen en 12 800 voor de N-wegen. Het achterland vertoont echter schommelingen in dagelijkse verkeersintensiteiten, met een piek in 2002, zowel op de A- als de N-wegen (respectievelijk 85 550 en 21 000 voertuigen). De verkeersintensiteit op de A-wegen is van 2002 tot 2004 blijven dalen, terwijl de drukke op de N-wegen in 2004 weer licht is toegenomen.

Op provincieniveau krijgen Zuid- en Noord-Holland te maken met de grootste verkeersdrukke (2004), vooral op de autosnelwegen in het achterland (respectievelijk gemiddeld 97 800 en 110 000 voertuigen). Opvallend is dat er in het kustgebied van Groningen geen telpunten voorkomen op A- of N-wegen. In Friesland komen in het kustgebied enkel telpunten voor op de A-wegen.

Waarom deze meting?

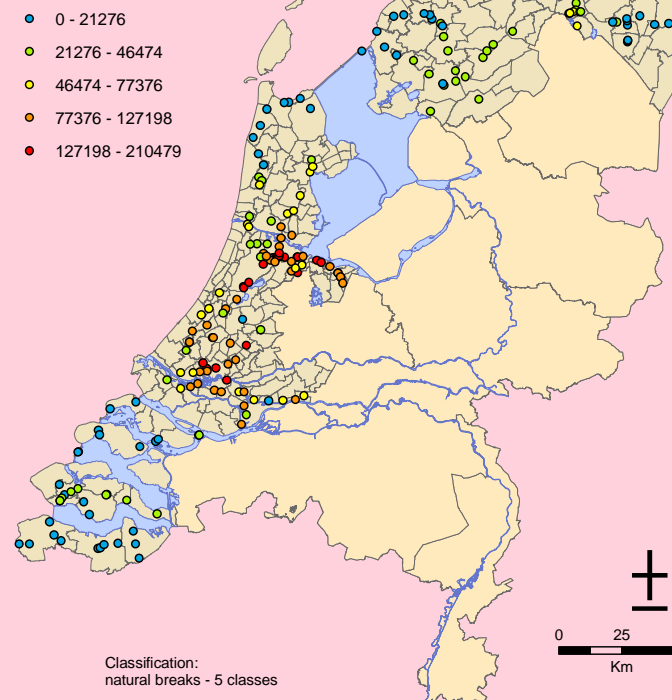
Een stijgende verkeersintensiteit heeft niet alleen een invloed op de menselijke gezondheid en het milieu, het kan ook andere problemen geven. Zo kan het een merkbare invloed uitoefenen op de levenskwaliteit van de lokale bevolking en kan het de plaatselijke economische activiteiten hinderen door bijvoorbeeld een verminderde toegankelijkheid en parkeerproblemen. Toerisme speelt een belangrijke rol in zowel het sociale als economische gebeuren in de meeste kustgebieden. Een verhoogde verkeersdrukke tijdens het zomerseizoen is een neveneffect van deze belangrijke inkomstenbron voor de kusteconomie.

Trends in het aantal voorbijkomende voertuigen geven een goede indicatie van de verkeersproblematiek in en rond de kustgemeenten. Dit kan helpen om mogelijke conflicten in het verkeer en de verkeersintensiteiten op te sporen.

Belang voor duurzaam kustbeheer

In de context van duurzame ontwikkeling voor kustgebieden is het belangrijk dat aan de noden voor transport wordt voldaan zodat de toegankelijkheid wordt behouden en gestimuleerd, terwijl ook de veiligheid op de weg wordt gegarandeerd. Vooral mechanismen om pieken in het verkeer op te vangen tijdens het toeristische seizoen verdienen prioriteit.

Average number of vehicles per day on the roads in the coastal provinces (2004)

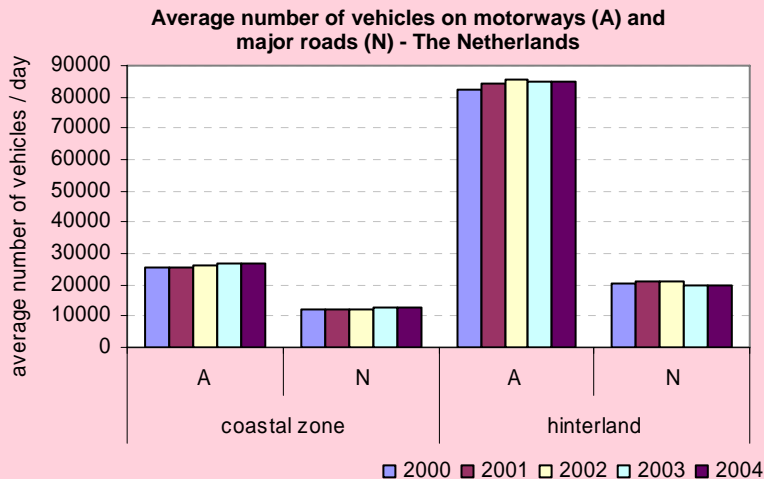


Bron:

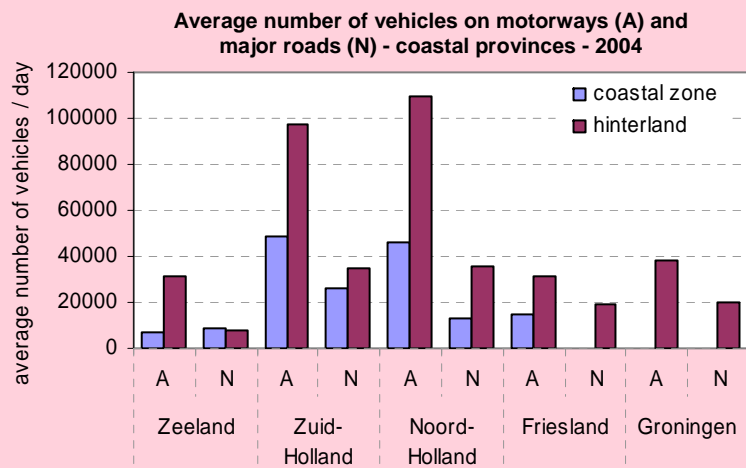
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

The average number of vehicles on motorways and major roads, is markedly higher in the hinterland compared to the coastal area of coastal provinces. Both in the hinterland and at the coast, the motorways (A-roads) are used more intensively than the major roads (N-roads). Traffic intensity on the coastal roads is increasing steadily every year, whereas the trend is less clear for hinterland roads.

Volume of traffic on coastal motorways and major roads



Coastal zone = coastal municipalities of the coastal provinces
Hinterland = non-coastal municipalities of the coastal provinces



Source:

The Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Transport research centre

What does this measurement show?

Traffic intensity in the hinterland of the coastal provinces is higher than at the coast. On average, there are about 52,000 more vehicles on the roads in the hinterland every day, compared to the coastal zone. The majority of these vehicles are found on motorways or A-roads. About one third of all vehicles in the coastal zone makes use of major roads (N-roads), versus about one fifth in the hinterland of the coastal provinces.

The coastal zone is characterised by an increase in traffic intensity, both on highways and major roads (2000-2004). An annual increase of approximately 400 vehicles per day on highways and 250 vehicles per days on motorways could be observed at the coast. For 2004, a daily average of 27,000 and 12,800 vehicles respectively was counted in measuring stations on highways and 12,800 vehicles on motorways in the coastal zone. Daily traffic intensities in the hinterland tend to fluctuate. A peak is observed for 2002, on both A- and N-roads (85,550 and 21,000 vehicles respectively). The daily average number of vehicles on A-roads decreased between 2002 and 2004, while traffic increased slightly on the N-roads in 2004.

The provinces of Zuid- and Noord-Holland absorbed the highest traffic intensities (2004), especially on the motorways in the hinterland (97,800 and 110,000 vehicles respectively). There are no measuring stations for traffic in the coastal zone of Groningen. The coastal area of Friesland only has measuring stations on A-roads.

Why monitor the demand for road travel on the coast?

An increase in traffic not only affects human health and the environment; it also relates to quality of life as perceived by the resident population (e.g. parking problems) and may even hinder economic activities because of traffic jams or restricted access. Tourism plays a substantial social and economic role in most of the coastal zones. An increase in traffic intensity during peak seasons is one of the side effects of this significant driver of coastal economy.

Trends in the number of passing vehicles give a good indication of transport issues in coastal areas and towns.

What are the implications for planning and managing the coast?

In the context of sustainable development for the coastal zones, it is important to meet traffic requirements in such a way that fluent access is maintained and stimulated while safety on the roads is ensured. Mechanisms to absorb peaks in road traffic during the tourism high season are a priority for seaside towns.

Aantal ligplaatsen in jachthavens voor recreatievaartuigen

In het Deltagebied komen er in totaal 71 jachthavens voor, goed voor 18 321 ligplaatsen. Het grootste deel van deze jachthavens komt voor in het achterland (57 jachthavens, 13 544 ligplaatsen). Het aantal jachthavens in het Waddengebied ligt een stuk lager, namelijk 42 in 2004, goed voor 5 969 ligplaatsen.

Wat toont deze meting?

In het Deltagebied zijn de meeste jachthavens gelegen in het achterland. Er zijn aanzienlijk minder jachthavens in het kustgebied van de Delta, maar het gemiddeld aantal ligplaatsen per jachthaven ligt hier wel hoger dan in het achterland. Binnen het Waddengebied is een stijging van het aantal ligplaatsen merkbaar, die vooral tot uiting komt in de provincies Noord-Holland en Groningen.

Het kustgebied van de Delta omvat de gemeenten Sluis, Schouwen-Duiveland, Veere, Goedereede, Westvoorne en Rotterdam. De meeste jachthavens liggen in Schouwen-Duiveland (7), met iets meer dan de helft van de ligplaatsen (2 682). Hoewel het achterland van de Delta absoluut gezien het grootste aantal ligplaatsen telt, kunnen in het kustgebied toch een groter aantal recreatievaartuigen per jachthaven aanmeren (gemiddeld 341 ligplaatsen per haven tegenover 238 in het achterland). Dit wijst erop dat de jachthavens in het kustgebied gemiddeld genomen iets groter zijn dan deze in het achterland.

Voor het Waddengebied worden alle jachthavens in de kustgemeenten en jachthavens van waaruit de Waddenzee vrij gemakkelijk toegankelijk is in rekening gebracht. In het Waddengebied komt het grootste aantal jachthavens voor in de provincie Friesland (22 in 2004). In Friesland zijn sinds 1997 vier jachthavens verdwenen, terwijl het aantal ligplaatsen constant is gebleven sinds 2001 (2 745 ligplaatsen). In Texel, Den Helder en Den Oever (Noord-Holland) enerzijds en Lauwersoog, Oostmahorn, Dokkumer Nieuwezijlen, Zoutkamp, Delfzijl en Termuntzyl (Groningen) anderzijds is er een stijging van het aantal ligplaatsen zichtbaar in de periode 1997-2004 (respectievelijk van 1 249 tot 1 454 en van 1 595 tot 1 770).

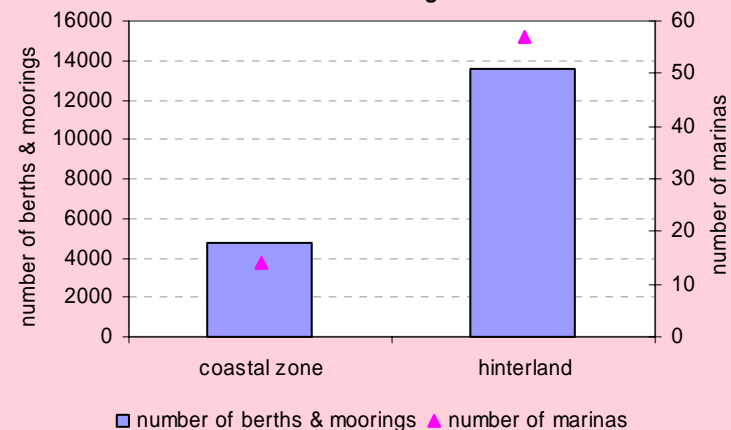
In Friesland blijft het aantal ligplaatsen in jachthavens op de Waddeneilanden gelijk sinds 1996. In de kustgemeenten en het binnenland daarentegen is een duidelijke stijging in het aantal ligplaatsen zichtbaar. Het grootste aantal ligplaatsen (en jachthavens) bevindt zich in het binnenland van de provincie (29 256 in 2003).

Gegevens over het aantal ligplaatsen in jachthavens zijn niet makkelijk te verkrijgen. Zo zijn er geen gegevens voorhanden voor de Hollandse kust (van Rotterdam tot Den Helder). De data worden zelden in centrale databanken verzameld, bv. op provinciaal niveau. Als er al gegevens aanwezig zijn, is het niet evident om de provincies onderling te vergelijken (data verzameld in verschillende jaren) en vaak zijn ook geen tijdsreeksen voorhanden. De kustprovincie Friesland vormt hierop een uitzondering.

Waarom deze meting?

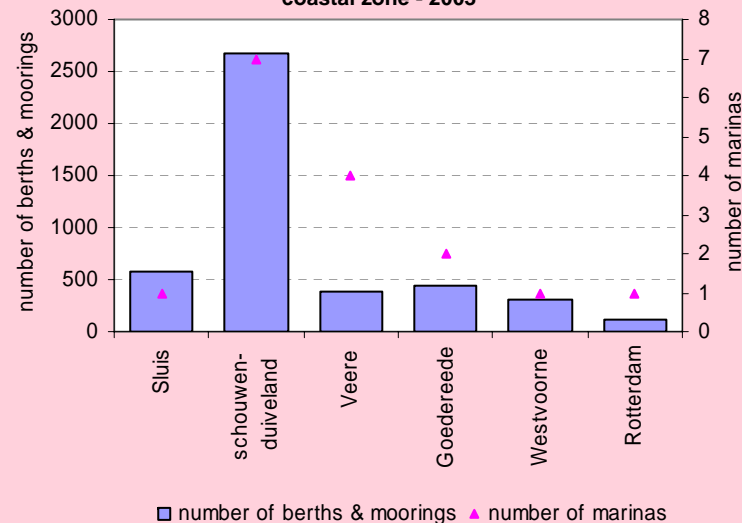
Het aantal ligplaatsen in jachthavens is een maat voor de druk die uitgeoefend wordt op de kustwateren door het recreatieverkeer. De effecten op het ecosysteem zijn voornamelijk te vinden in de chemische vervuiling door olie of verf en de mechanische verstoring van onder andere het sediment en de benthische organismen. Er kan ook een eroderend effect op de voorkust optreden, vooral in estuaria. Met deze meting kan worden nagegaan hoe de steeds groeiende vraag naar recreatiemogelijkheden zich doorzet in het aantal jachthavens en ligplaatsen, maar ook waar die groei zich het sterkst concentreert langs de Nederlandse kust.

Number of berths and moorings - Delta area - 2003



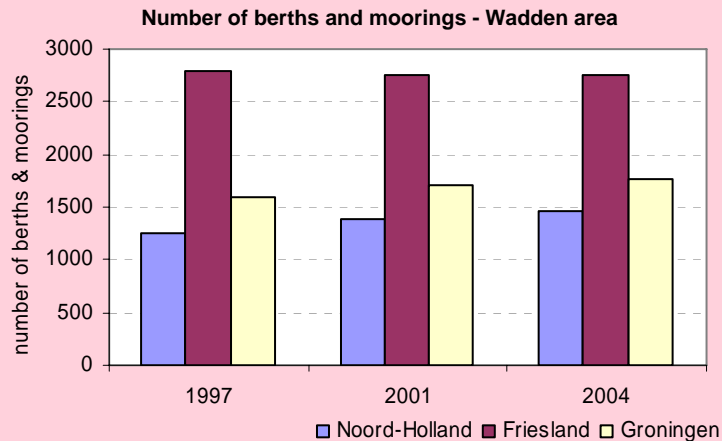
Coastal zone = Sluis, Schouwen-Duiveland, Veere, Goedereede, Westvoorne, Rotterdam
Hinterland = remaining locations in the Delta area.

Number of berths and moorings - Delta area - coastal zone - 2003



The Delta area has 71 marinas, with a total of 18,321 berths. The largest part of these marinas is located in the hinterland (57 marinas with 13,544 berths). Recreational boating in The Wadden area is relatively less significant, with 42 marinas (2004) and 5,969 berths.

Number of berths and moorings for recreational boating



What does this measurement show?

Most of the marinas in the Delta area are located in the hinterland. There are fewer marinas along the North Sea coast of the Delta area but the average number of berths per marina is higher than in the hinterland. In the Wadden area, the number of berths is increasing, especially in the provinces of Noord-Holland and Groningen.

The coastal zone of the Delta area includes the municipalities of Sluis, Schouwen-Duiveland and Veere (province of Zeeland) and Goedereede, Westvoorne and Rotterdam (province of Zuid-Holland). The largest share of marinas is located on Schouwen-Duiveland (7) and holds just over half of the total number of berths (2,682). The hinterland of the Delta area has a higher number of marinas. The marinas in the coastal zone however, have a larger capacity (on average 341 berths per marina in the coastal zone, compared to 238 in the hinterland).

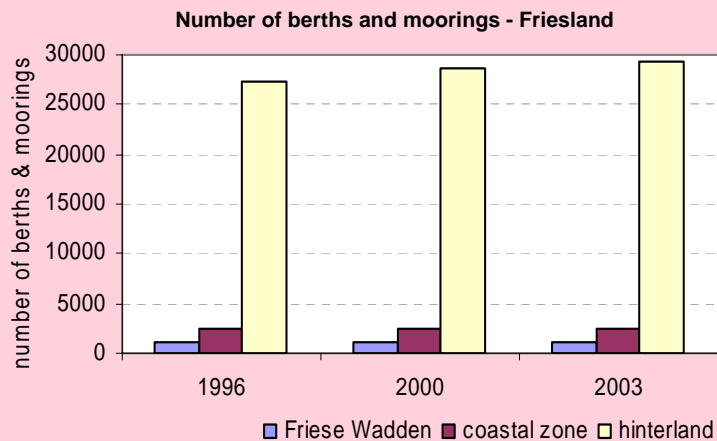
For the Wadden area, all marinas in the coastal municipalities and those from which the Wadden Sea is easily accessible are taken into account. The province of Friesland accounts for the highest number of marinas in the Wadden area (22 in 2004). In Friesland four marinas have closed down since 1997, although the number of berths has remained stable since 2001 (2,745). In Texel, Den Helder and Den Oever (Noord-Holland) and Lauwersoog, Oostmahorn, Dokkumer Nieuwezijlen, Zoutkamp, Delfzijl and Termunterzijl (Groningen) on the contrary, an increase in the number of berths was visible between 1997-2004 (from 1,249 to 1,454 and from 1,595 to 1,770 respectively).

The number of berths in marinas on the Wadden in Friesland has remained stable since 1996. A contrasting situation is observed in the coastal municipalities and in the hinterland of the province, with a significant increase (nearly 2,000 additional berths since 1996) to 29,256 berths in 2003.

Information on the number of berths in marinas is not easily accessible. Data for the Holland coast (Rotterdam to Den Helder) for example, are not available. Data is rarely collected for storage in a central databank, e.g. at the provincial level. Where data has been collected, comparison among regions or provinces is not always feasible (data corresponds to different sampling periods) and time series are rare. The province of Friesland is an exception.

Why monitor the number of berths and moorings for recreational boating?

The number of berths and moorings in marinas is a measure of the pressure exerted on coastal waters by recreational boating. The effects on the ecosystem are mainly chemical pollution by oil and paints and mechanical disturbance of the sediments and the related benthic organisms, as well as an eroding effect on the foreshore, especially in estuaries. This measurement monitors the increasing demand for recreational boating and its relationship with the number of marinas, berths and moorings and also provides an indication of where growth is most significant.



Belang voor duurzaam kustbeheer

Belangrijke kustgebieden voor recreatievaartuigen zijn over het algemeen ook van belang voor natuurbehoud. Het is daarom van belang om duurzaam recreatievaren en de uitbreiding van jachthavens in regionale en lokale ontwikkelingsplannen op te nemen.

Nederland (provincies Zeeland & Zuid-Holland) is een partner in het MAYA-project (*Marinas and Yachting in the Lower North Sea*), waarin o.a. een aantal aspecten op het gebied van ruimtelijke inrichting van jachthavens wordt bekeken.

In de toekomst wil men in het zuidelijke deel van het IJsselmeer een meer dynamisch en intensiever ruimtegebruik mogelijk maken. Hierdoor kan de druk van het recreatievaren langs de kust en in de Waddenzee wellicht voor een deel verschoven worden naar dit gebied.

Bron:

De Deltagids: www.deltawaterland.nl/jachthavens_ned.xls

Provinciebesturen van Zuid-Holland, Noord-Holland, Friesland & Groningen



© VLIZ



© VLIZ



© VLIZ



© VLIZ

What are the implications for planning and managing the coast?

Areas that are of interest for the future development of marinas and recreational boating, often also include natural elements that need to be safeguarded for nature conservation at the local and European level. It is therefore of utmost importance to include principles of sustainability in the expansion and development of recreational boating and to integrate these in local and regional development plans.

The Netherlands (provinces of Zeeland & Zuid-Holland) is a partner in the MAYA project (Marinas and Yachting in the Lower North Sea), in which a number of aspects related to the infrastructure, design and management in marinas, are evaluated.

Plans are under way to allow for a more dynamic and intensive use of water in the southern portion of the IJsselmeer. These might redirect part of the pressure from recreational boating along the coast and in the Wadden Sea towards interior waters to the north and centre of The Netherlands.

Source:

Deltagids: www.deltawaterland.nl/jachthavens_ned.xls

The Governments (Recreation Departments) of the Provinces of Zuid-Holland, Noord-Holland, Friesland & Groningen.

Percentage van het land in intensief landbouwgebruik

Het percentage van het land in intensief landbouwgebruik (inclusief glastuinbouw en bloembollenteelt) neemt in Nederland algemeen af, een trend die zich zowel doorzet in het kustgebied als in het achterland van de kustprovincies (1989-1996). Het intensieve landbouwgebruik is groter in het achterland en vertoont er ook een tragere procentuele afname in de tijd.

Wat toont deze meting?

Het intensief landbouwgebruik (inclusief glastuinbouw en bloembollenteelt) in Nederland gaat gestaag achteruit. Het percentage land dat in intensief landbouwgebruik is in het kustgebied en het achterland is in de periode 1989-1996 met respectievelijk 1,7% en 1,4% gedaald. In het kustgebied werd de sterkste daling waargenomen in de periode 1989-1993 (-0,87%), terwijl er in het achterland een sterkere afname voorkwam in de periode 1993-1996 (-0,71%). In 1996 werd 70% van het land in het achterland gebruikt voor intensieve landbouw, tegenover 66% in het kustgebied.

De situatie is in alle kustprovincies gelijkaardig aan deze van Nederland, namelijk een sterker gebruik van land voor intensieve landbouw in het achterland dan in het kustgebied. Dit verschil komt duidelijk naar voor in Noord- en Zuid-Holland, waar er in het kustgebied respectievelijk maar 53% en 40% land in intensief landbouwgebruik is, ten opzichte van 66% en 67% in het achterland. In Zeeland is er slechts een minimaal verschil tussen het kustgebied en het achterland in gebruik van land voor intensieve landbouw (respectievelijk 79% en 80%).

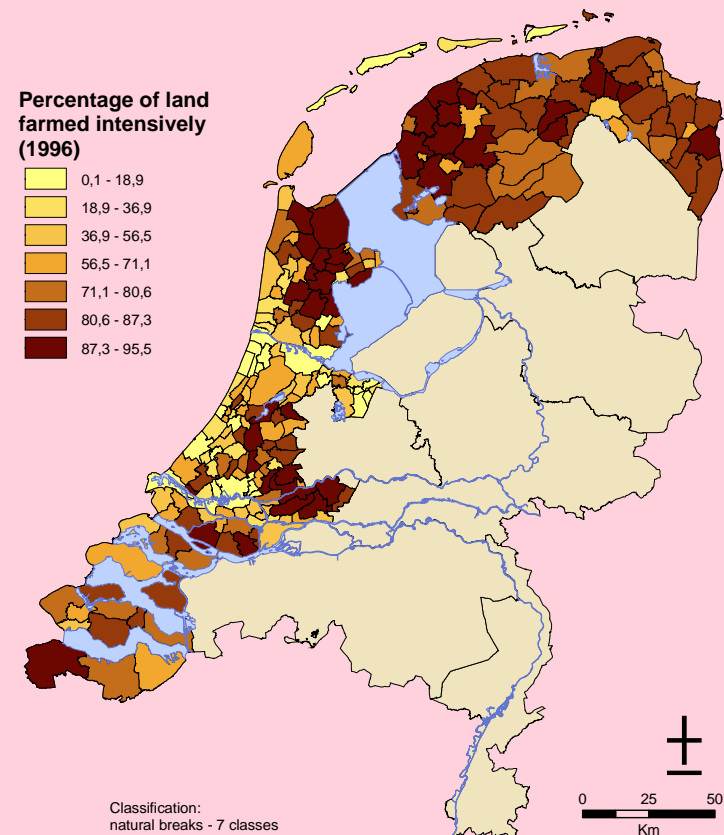
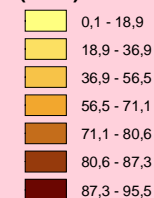
Waarom deze meting?

Een stijgend verblijfs- en dagtoerisme in kustgebieden vergt noodzakelijke ontwikkelingen in infrastructuur en diensten. De vraag naar voedselproducten tijdens het toeristisch seizoen kan dermate ingrijpen in landbouw en vooral veeteelt van het omgevende gebied, dat deze grondige veranderingen kan aannemen. Anderzijds kan door de vraag naar toeristische accommodaties, de vraag naar bouwgrond zo sterk stijgen dat enkel de intensieve landbouw nog een alternatief biedt. Deze meting is voornamelijk relevant in ontwikkelende gebieden en toeristische gebieden waar een uitermate sterk piekseizoen wordt geobserveerd.

Belang voor duurzaam kustbeheer

De intensivering van de landbouw zorgde voor vooruitgang; door het selecteren en verbeteren van gewassen en dieren heeft de sector een hogere productiviteit ontwikkeld. Deze vooruitgang ging echter gepaard met de aanmaak en het grootschalig gebruik van kunstmeststoffen, met een aanzienlijke milieuschade als gevolg (bv. uitloging van nitraat in de bodem). Daarnaast wil men ook steeds meer gaan produceren in een steeds kleinere ruimte, met gevaar voor het uitbreken van ziektes (bv. varkenspest). Boosdoener van deze problematiek is hoofdzakelijk het gebrek aan en de hoge kostprijs van landbouwgrond. In de Vijfde Nota Ruimte wordt aandacht besteed aan deze problematiek.

Percentage of land farmed intensively (1996)



Bron:

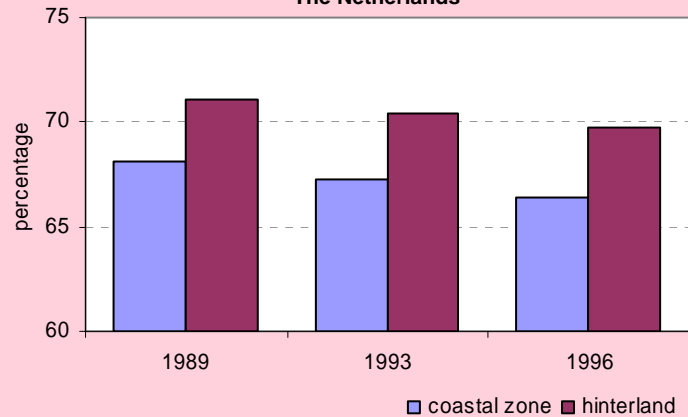
Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), www.cbs.nl

The proportion of land farmed intensively (including cultivation under glass and bulb growing) in The Netherlands is decreasing, a trend also observed in both in the coastal zone and the hinterland of the coastal provinces. Intensive farming remains relatively more significant in the hinterland and the decline is less pronounced than at the coast.

Proportion of agricultural land farmed intensively



Proportion of agricultural land farmed intensively - The Netherlands



What does this measurement show?

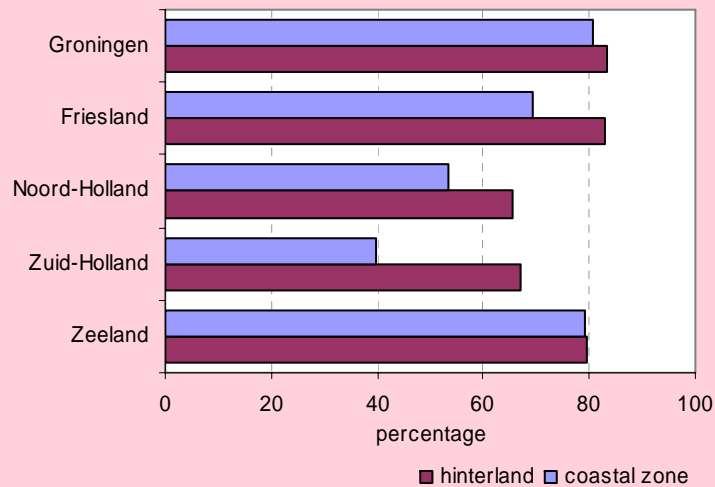
The area of land under intensive use for farming purposes (including cultivation under glass and bulb growing) is losing significance in The Netherlands. The percentage of coverage decreased by 1.7% at the coast and 1.4% in the hinterland over the period 1989-1996. The strongest decline was observed at the coast between 1989 and 1993 (-0.87%), while the decrease in the hinterland has been steady since the first measurement (1989). In 1996, about 70% of the area in the hinterland was destined for intensive farming, compared to 66% in the coastal zone.

A similar trend can be observed in each of the coastal provinces, where intensive farming is relatively more significant in the hinterland than at the coast. The differences are clearest in coastal Noord- and Zuid-Holland, with 53% and 40% respectively of the land farmed intensively, compared to 66% and 67% respectively in the hinterland. Zeeland is an exception to the rule as there is hardly any difference between the coast and the hinterland in terms of area destined for intensive farming (79% and 80% respectively).

Why monitor the percentage of agricultural land farmed intensively?

A growing number of overnight stays and the requirements for tourism and recreation add to the demand for land in coastal zones. The peaks in demand for food and catering services during the tourism and holiday season can affect the traditional patterns of local agriculture and livestock breeding. Similarly, land use for agriculture is competing in an open economy (and increasing the value of property on the market) driving towards further intensification. This measurement is of particular interest in developing and tourist regions with a significant peak season.

Proportion of agricultural land farmed intensively - coastal provinces - 1996



What are the implications for planning and managing the coast?

Intensive farming techniques have been a source of development for many years. By selecting and improving stocks and crops, higher productivity has been achieved in this sector. This progress has introduced problems of its own and the widespread use of pesticides and fertilizers has caused considerable environmental damage. Producing more in less space increases the chances of epidemic diseases (e.g. swine fever). One culprit among others is the high cost and limited availability of agricultural land. In the *Vijfde Nota Ruimte* (Governmental Note on Spatial Planning) this issue is also tackled for the coastal zone.

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl