

→ Doelstelling

n° 3



© Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping

Tendensen in sectorale tewerkstelling

Tewerkstelling in de vier economische sectoren, voltijdse en deeltijdse arbeid

Toegevoegde waarde per sector

Havenverkeer

Aantal passagiers per haven

Totaal volume goederen verhandeld per haven

Aandeel goederen dat via korte zeeroutes wordt vervoerd

Intensiteit van toerisme

Aantal overnachtingen in toeristische accommodaties

Bezettingsgraad van de slaappleatsen in toeristische accommodaties

Duurzaam toerisme

Aantal toeristische accommodaties met een EU keurmerk

Aantal overnachtingen per inwoner

TO PROMOTE AND SUPPORT A DYNAMIC AND SUSTAINABLE COASTAL ECONOMY

n° 3

Goal



Patterns of sectoral employment

Full-time, part-time and seasonal employment per sector

Value added per sector

Volume of port traffic

Numbers of incoming and outgoing passengers per port

Total volume of goods handled per port

Proportion of goods carried by short sea routes

Intensity of tourism

Number of overnight stays in tourist accommodation

Occupancy rate of bed places

Sustainable tourism

Extent of tourist accommodation holding EU eco-label

Number of overnight stays per resident



© VVV Walcheren en Noord-Beveland



Tewerkstelling in de vier economische sectoren, voltijdse en deeltijdse arbeid

Het grootste aandeel van de actieve bevolking in het kustgebied van Nederland werkt in de tertiaire sector (handel en diensten), gevolgd door de quaternaire sector (gezondheid, onderwijs en overheid). Het aandeel van de actieve bevolking dat deeltijds werkt is kleiner in het kustgebied dan in het achterland.

Wat toont deze meting?

Over de beschouwde periode 1997-2001, ligt het percentage van de actieve bevolking werkzaam in de tertiaire sector (alle commerciële dienstverlening) hoger in het kustgebied (41%) dan in het achterland (37%). Zowel in het kustgebied als in het achterland wint de tertiaire sector aan belang als werkgever. Deze stijgende trend is het duidelijkst in het achterland: van 35% in 1997 naar 38% in 2001. In het kustgebied is deze stijging iets minder uitgesproken (+2%). Met een aandeel van 42% van de totale actieve bevolking, is deze sector veruit de belangrijkste werkgever in het kustgebied (2001).

Het percentage van de actieve bevolking werkzaam in de quaternaire sector (niet-commerciële dienstverlening zoals onderwijs en gezondheidszorg) ligt in het kustgebied gemiddeld hoger (35%) dan het percentage in het achterland (30%). Het percentage vertoont globaal een lichte stijging in het achterland, tegenover een daling in het kustgebied.

In de periode 1997-2001 is er een daling waarneembaar in het aandeel van de actieve bevolking werkzaam in de primaire sector (landbouw, bosbouw en visserij) en de secundaire sector (nijverheid) en dit zowel in het kustgebied als in het achterland. Het percentage werkzaam in de primaire sector is gemiddeld 3%, zowel voor het kustgebied als voor het achterland. Gemiddeld genomen ligt het percentage van de bevolking dat in de secundaire sector tewerkgesteld is 5% hoger in het achterland ten opzichte van het kustgebied (22% tegenover 17%). De afname is het sterkst in het kustgebied (van 17% naar 16%).

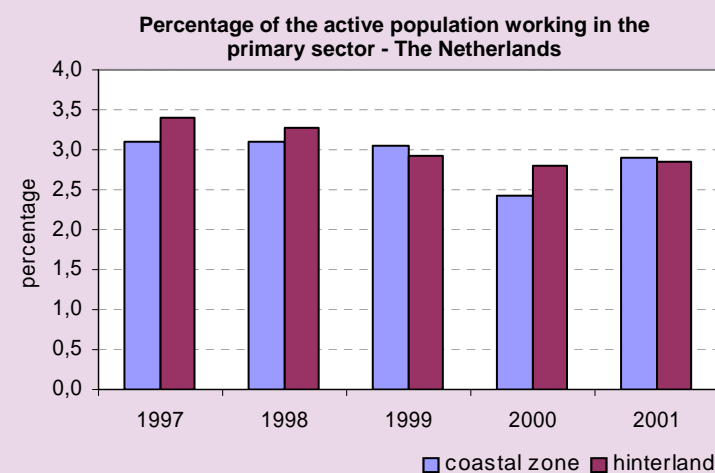
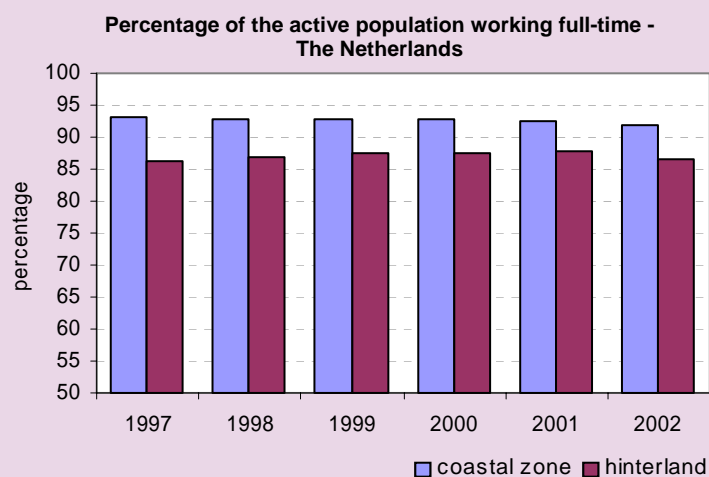
In het kustgebied van Nederland is het aandeel van de actieve bevolking dat voltijds werkt 6% hoger dan in het achterland (93% tegenover 87%). Het percentage voltijds werkenden in het kustgebied vertoont een licht dalende trend (-1%) in de periode 1997-2001, terwijl de situatie in het achterland niet wijzigt. Deeltijds werk is niet alleen belangrijker in het achterland dan in het kustgebied, het achterland vertoont ook een sterkere toename in de periode 1997-2001 (van 7% tot 9%) tegenover het kustgebied (van 7% tot 8%).

Als men de gegevens afkomstig van CBS optelt, komt men niet tot 100% door afronding.

Waarom deze meting?

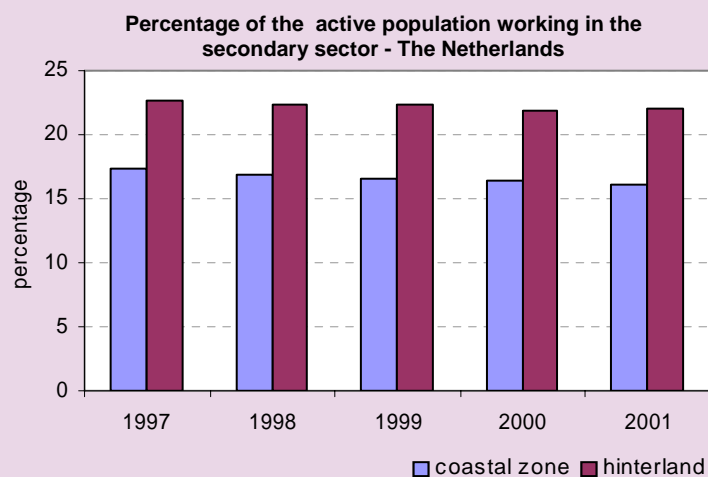
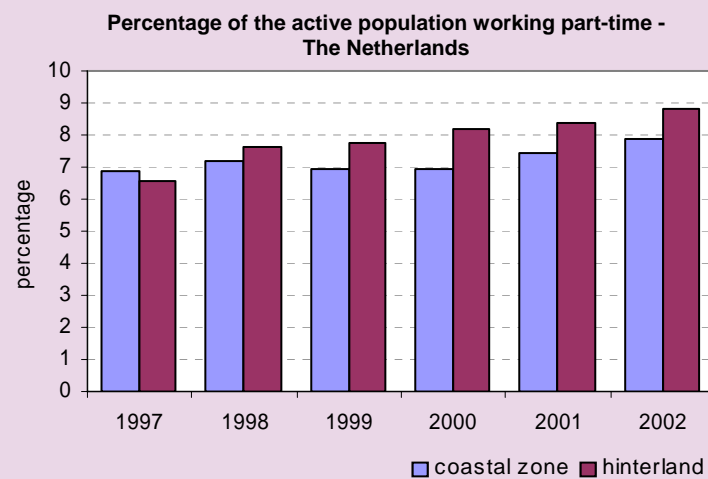
De economische activiteit stelt ondernemingen en overheid in staat om producten en diensten te leveren die toegevoegde waarde en tewerkstelling creëren. Het stimuleren van een dynamische economie om duurzame kustgemeenschappen te ondersteunen, is één van de prioriteiten van de EU-aanbeveling voor Geïntegreerd Kustzonebeheer (ICZM). Duurzame tewerkstelling en duurzaam ondernemen legt vooral de nadruk op het creëren van voltijdse arbeid in de verschillende economische sectoren en een verminderde afhankelijkheid van seizoensgebonden banen en productieprocessen.

Door het opvolgen van veranderingen in tewerkstelling in de economische sectoren, kunnen trends en ontwikkelingen opgespoord worden. Vooral de tewerkstelling in de toeristische sector en havenfaciliteiten tonen het belang van de tertiaire sector voor het kustgebied aan.



The larger share of the active population in the coastal zone of The Netherlands, works in the tertiary sector (profit sector), followed by the quaternary sector (health, education and government services). A larger share of the active population in the coastal zone is working full-time, compared to that in the hinterland.

Full-time, part-time and seasonal employment per sector



What does this measurement show?

For the period 1997 to 2001, the percentage of the active population employed in the tertiary sector (commercial services or the profit sector), was higher in the coastal zone (41%) compared to that in the hinterland (37%). Both in the coastal zone and in the hinterland, this sector gained importance as the source of employment over the observed period. The increasing trend is particularly clear for the hinterland: from 35% in 1997 to 38% in 2001. In the coastal zone, this trend was less pronounced (+2%). However, with a share of 42% of the active population employed in the profit sector, it was by far the number one employer at the coast (2001).

The percentage of the active population employed in the quaternary sector (non-profit services) was on average higher in the coastal zone (35%) compared to that in the hinterland (30%). The percentage shows an overall increase in the hinterland, compared to a decrease in the coastal zone.

In the period 1997-2001, the primary (agriculture, forestry and fishing) and secondary sector (industry) have declined in importance as employers, both at the coast and in the hinterland. The percentage of the active population employed in the primary sector is on average 3% in both regions. Industry is globally 5% more important as an employer in the hinterland (22%) compared to the coast (17%). The decline of this sector as a source of employment is most noticeable at the coast: from 17% in 1997 to 16% in 2001.

People living in the coastal zone work on average more in a full-time regime (93%), than those in the hinterland (87%). The percentage of full-time employed in the coastal zone decreased slightly (- 1%) in the period 1997-2001. Part-time working is slightly more frequent and increasingly popular in the hinterland (9% in 2002) when compared to the coast (8% in 2002).

Figures as provided by CBS do not add up to 100% due to rounding.

Why monitor full-time, part-time and seasonal employment per sector?

Economic activities enable companies and the government to deliver products and services that create employment and added-value. Stimulating a dynamic economy to plan for sustainable coastal communities is a high priority in the EU Recommendation for Integrated Coastal Zone Management (ICZM). Sustainable employment and sustainable planning and management emphasises the importance of creating stable and full-time jobs in different economic sectors and diminishing dependence from seasonal employment in production processes.

By following changes in employment in the economic sectors, trends and development patterns can be detected. Employment in tourism and ports are particularly important sub-sectors of the tertiary sector in the coastal zone.



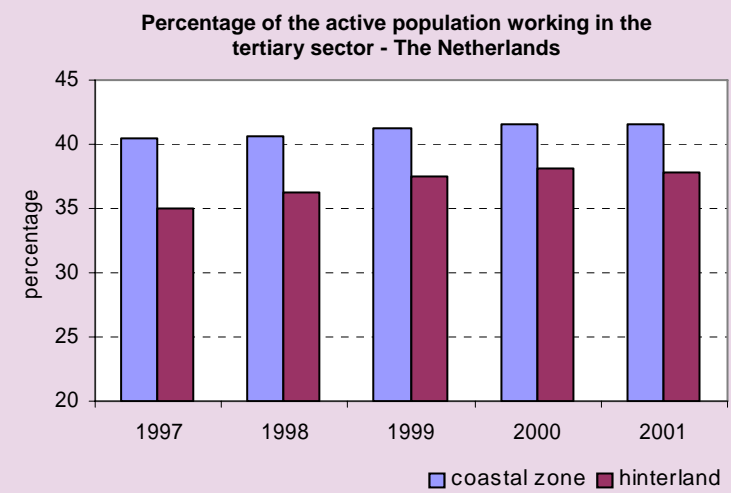
Belang voor duurzaam kustbeheer

Het aanbod aan werkgelegenheid in het kustgebied verhoogt de kans op een betere levensstandaard voor de mensen die aan de kust wonen en werken. Het ontwikkelen van een duurzame economie vereist echter een stabiele economische structuur en het aanbieden van een aantrekkelijke omgeving waar mensen op lange termijn in willen investeren.

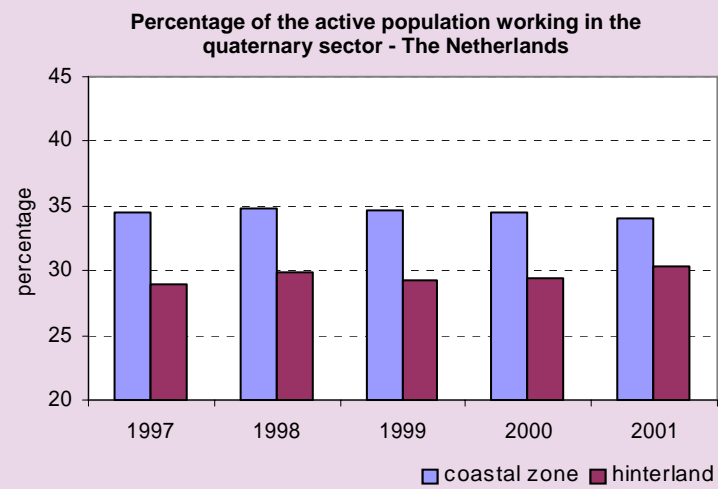
Toerisme is een belangrijke sector voor de werkgelegenheid in het kustgebied. Voor alle sectoren, maar vooral voor het toerisme, wordt het aspect van duurzaamheid opgenomen in het lokale en nationale beleid. Hierbij gaat men er van uit dat vooral het creëren van permanente banen, in combinatie met een prettige werkomgeving en een aantrekkelijk salaris, heel belangrijk is.

Bron:

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



© Frank Redant



© VVV Walcheren en Noord-Beveland

What are the implications for planning and managing the coast?

The availability of employment in coastal zones increases the chances of quality of life for the people living and working in these areas. The development of sustainable coastal economies requires a stable economic structure and the provision of an attractive working environment for long-term investments.

Tourism is a significant provider of employment in coastal zones. For all sectors - and especially for tourism - the aspect of sustainability is translated into local and national policymaking. It is found that the creation of permanent jobs, with favourable working conditions and fair salaries, is very important.

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl



Toegevoegde waarde per sector

De jaarlijkse toegevoegde waarde van bedrijven en industrie stijgt vooral voor de tertiaire sector, zowel in de kustprovincies (+57 400 miljoen €) als in de achterlandprovincies (+60 600 miljoen €). De toegevoegde waarde in kustprovincies ligt het hoogste in de tertiaire sector en het laagst in de primaire sector.

Wat toont deze meting?

Voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van deze data, gezien hier een vergelijking tussen de kustprovincies en de achterlandprovincies wordt gemaakt, en niet het kustgebied tegenover het achterland.

De toegevoegde waarde voor de primaire sector (landbouw, bosbouw en visserij) vertoont globaal een stijgende trend in de periode 1987-2002. In 2002 bedraagt de toegevoegde waarde 5,3 miljoen € in de kustprovincies tegenover 4,7 miljoen € in de achterlandprovincies.

In de secundaire sector (nijverheid) ligt de toegevoegde waarde hoger in de achterlandprovincies dan in de kustprovincies, waarbij het verschil tussen beiden toeneemt tussen 1987 en 2002. Zo bedroeg het verschil tussen de kustprovincies en de achterlandprovincies slechts 3 500 miljoen € in 1987, terwijl dit in 2002 bijna verviervoudigd was (13 300 miljoen €).

De toegevoegde waarde ligt het hoogst in de tertiaire sector (handel en diensten) en vertoont ook hier de sterkste toename over de tijd. Binnen de tertiaire sector maken de achterlandprovincies echter een lichte inhaalbeweging ten opzichte van de kustprovincies: het verschil tussen beiden wordt kleiner tussen 1987 (11 300 miljoen €) en 2002 (8 100 miljoen €). Dit brengt de toegevoegde waarde in de kustprovincies en de achterlandprovincies in 2002 respectievelijk op 103 600 miljoen € en 95 500 miljoen €. Cijfers van de Nationale Havenraad geven aan dat de toegevoegde waarde van alle Nederlandse havens samen 15 421,2 miljoen € bedroeg in 2003.

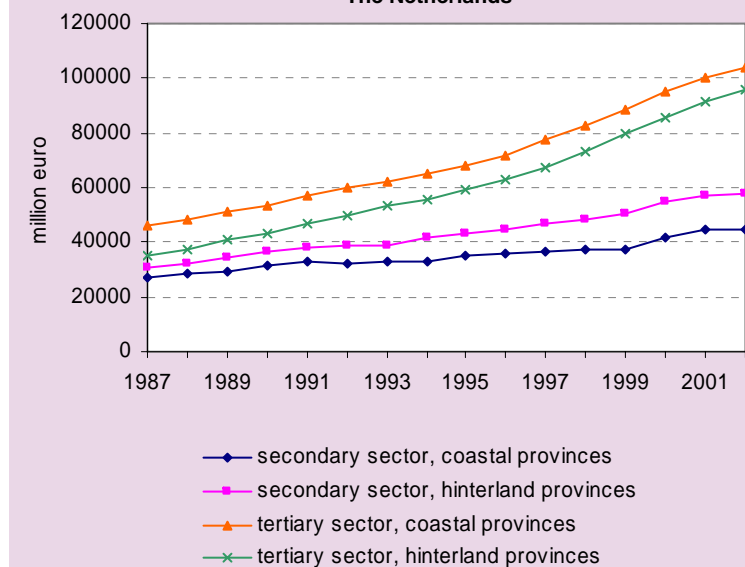
Ook binnen de quaternaire sector (niet-commerciële handel en diensten) is een duidelijke toename in de toegevoegde waarde zichtbaar. Het verschil tussen kustprovincies en achterlandprovincies ligt voor deze sector gemiddeld rond 900 miljoen € (1987-2002).

Waarom deze meting?

De toegevoegde waarde geeft in het algemeen aan wat de winst is die door een onderneming gecreëerd wordt. Deze toegevoegde waarde dient als vergoeding voor de productiefactoren en voor het betalen van de personeelskosten, afschrijvingen, intresten, investeringen en belastingen.

De toegevoegde waarde van sectoren is een maat van efficiëntie van de economische groei. Het economisch belang van een bedrijfstak in een bepaald gebied wordt namelijk gemeten via de toegevoegde waarde van de bedrijven die behoren tot die bedrijfstak. Hierbij geeft de toegevoegde waarde een indicatie of de onderneming erin slaagt voldoende waarde toe te voegen aan de aangekochte goederen en diensten. Deze meting beoogt met andere woorden na te gaan hoe efficiënt bedrijven en ondernemingen in het kustgebied zijn in het creëren van toegevoegde waarde.

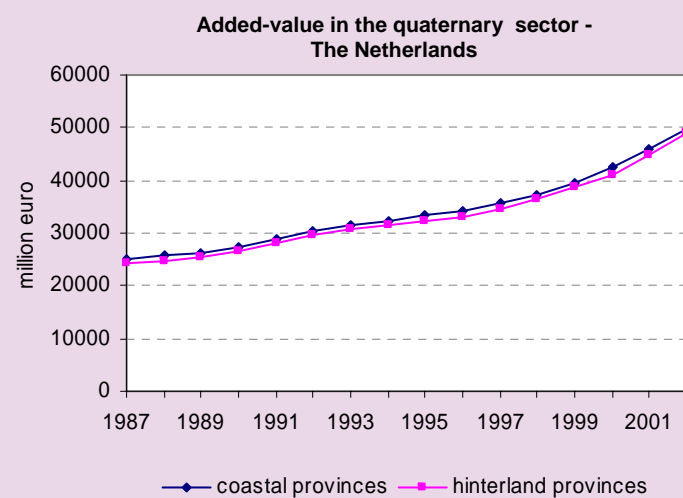
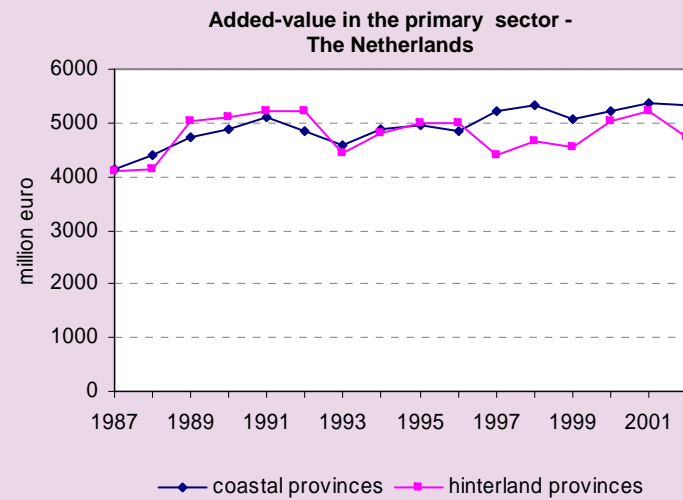
Added-value in the secondary and tertiary sector - The Netherlands



Bron:

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

The added-value per annum increased, particularly for the tertiary sector (1987-2002), both in the coastal provinces and the hinterland provinces. Added-value for the coastal provinces was highest in the tertiary sector and lowest in the primary sector.



Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl
 National Port Council, www.havenraad.nl

What does this measurement show?

Data needs to be interpreted with caution, since a comparison is made between coastal and hinterland provinces rather than comparing the coastal zone versus the hinterland.

The added-value in the primary sector (agriculture, forestry and fisheries) rose overall in the period 1987-2002. In 2002 the added-value amounted to 5.3€million in the coastal provinces, versus 4.7€million in the hinterland provinces.

For the secondary sector (industry), the added-value was higher in the hinterland provinces compared to the coastal provinces, with an increasing gap between both regions from 1987 to 2002. The difference between the coastal and the hinterland provinces was only 3,500€million in 1987, while it was almost multiplied by four in 2002 (13,300€million).

The highest added-value was observed in the tertiary sector (profit sector) which was also characterised by the highest increase over time. Within the tertiary sector, the hinterland provinces gradually caught up with the coastal provinces: the difference in added-value was noticeably smaller with the passage of time (a difference of 11,300€million in 1987 compared to 8,100€million in 2002). This brought the added-value in the coastal and hinterland provinces in 2002 to 103,600€million and 95,500€million respectively. Data from the National Port Council indicate that the total added-value of all Dutch ports reached about 15,421.2€million in 2003.

There was also a clear increase in added-value in the quaternary sector (non-profit sector - health, education and governmental services). The gap between the coastal and the hinterland provinces was small, with an annual difference of about 900€million in favour of the first.

Why monitor the value added per sector?

Added-value generally indicates the benefit created by an enterprise or company. This benefit is used to pay for production factors, such as personnel costs, debts, interests, investments and taxes.

The value added per sector is a measure of the efficiency of the economic growth. The economic significance of a branch of industry is measured by the added-value of the companies that are part of that industry. The added-value indicates if a certain company is capable of adding a significant increase in value to the purchased goods and services. In other words, this measurement attempts to monitor how efficient companies in the coastal zone are at creating added-value.



Belang voor duurzaam kustbeheer

De toegevoegde waarde geeft het verschil weer tussen de bedrijfsopbrengsten en de aankopen van grond- en hulpstoffen, goederen en diensten. Het zoeken naar nieuwe mogelijkheden om het inkomen te verhogen heeft in de eerste plaats te maken met een lucratieve aanwending van de ingezette productiefactoren.

De vier economische sectoren kunnen hun toegevoegde waarde op twee manieren verhogen. Eerst en vooral kunnen ze hun activiteiten verdiepen: nieuwe economische activiteiten kunnen opgenomen worden binnen de sector, zoals het produceren van kwaliteitsproducten. Daarnaast kunnen ze ook aan 'verbreding' doen door het opnemen van nieuwe activiteiten die buiten hun huidige sector liggen, zoals recreatie, landschapsverzorging of natuurbehoud.



© Stichting de Westlandse druif



© VLIZ



© VLIZ



© Stichting de Westlandse druif

What are the implications for planning and managing the coast?

Added-value indicates the difference between the profits generated by economic transactions and operations and the purchase of prime and auxiliary materials, goods and services. Finding ways to increase the profits of a company is mainly achieved by innovation and the search for new and lucrative ways to invest in production factors.

The four economic sectors can increase their benefit in two ways. First, production can be further consolidated: new economic activities can be integrated into the sector, such as increasingly investing in quality products. Secondly, companies may diversify towards new activities from outside their traditional sector, such as recreation, environmental protection or nature conservation.





Aantal passagiers per haven

Het aantal passagiers dat de Nederlandse havens aandoet schommelt jaarlijks. De belangrijkste pasagiershavens zijn Rotterdam (jaarlijks gemiddeld 1,6 miljoen passagiers) en Velsen/IJmuiden (jaarlijks gemiddeld 365 000 passagiers).

Wat toont deze meting?

Jaarlijks schepen er zo'n 2 miljoen passagiers in één van de zeven passagiershavens van Nederland in of uit. Hierbij doen in de periode 1997-2004 jaarlijks gemiddeld 80% van hen de haven van Rotterdam aan. In 2002 scheepten zo'n 2,2 miljoen passagiers in of uit in Nederland, meteen het maximum in de beschouwde periode.

De haven van Velsen/IJmuiden vertoont een stijging in internationaal passagiersvervoer van 131 000 in 1997 naar 464 000 in 2004. Dit brengt het procentuele aandeel van Velsen/IJmuiden binnen de Nederlandse passagiershavens van 7% op 23%, waarmee het belang van deze haven als passagiershaven iets meer dan verdrievoudigd wordt.

De overige Nederlandse passagiershavens (Amsterdam, Den Helder, Delfzijl/Eemshaven, Scheveningen en Vlissingen) vertegenwoordigen jaarlijks minder dan 1% van het nationale passagiersverkeer. Het aantal passagiers dat er verscheept wordt, fluctueert ook erg van jaar tot jaar en is nooit hoger dan 20 000. Bij Den Helder werd de veerdienst naar Texel niet opgenomen in de data.

Waarom deze meting?

Voor veel havens is het passagiersverkeer een belangrijke inkomstenbron en het verlies van een veerdienst of het bouwen van een terminal voor cruiseschepen kan hun voortbestaan ingrijpend veranderen. Hierbij mag het belang van lokaal toerisme, de vraag naar havendiensten en de druk voor uitbreiding van de haveninfrastructuur (bv. aanleg van wegen) zeker niet onderschat worden.

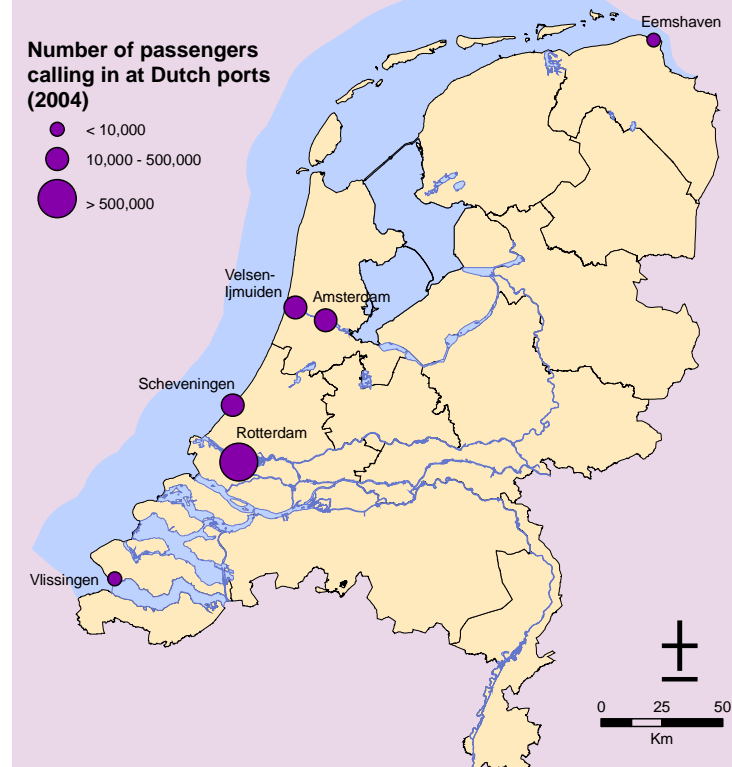
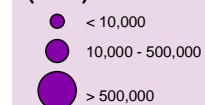
Deze meting wil het relatieve belang van havens in de kust economie nagaan en een mogelijkheid bieden om de vitaliteit van havens inzake passagiersverkeer onderling te vergelijken en in te schatten.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Op Europees niveau werden naar schatting 405 miljoen passagiers verscheept in de EU15 zeehavens in 2002. De trends in deze statistieken worden voornamelijk gebruikt om kosten-batenanalyses van de passagiershavens te maken.

Vooraf bij de uitbreiding van havens treedt er een sterke concurrentie op tussen (passagiers)havens en andere belanghebbende groepen of functies aan de kust. Havens liggen veelal in gebieden waar belangrijke natuurlijke en ecosysteemwaarden worden beschermd, onder andere door de wettelijk bindende Habitatrichtlijn. Haveninfrastructuur en -activiteiten kunnen visuele hinder en geluidsoverlast veroorzaken in de nabije omgeving en zijn ook een mogelijke bron van vervuiling. Als er plannen tot uitbreiding van de havens worden gemaakt, moet er rekening gehouden worden met andere kustgebonden activiteiten zodat conflictsituaties kunnen vermeden of afgewogen worden.

Number of passengers calling in at Dutch ports (2004)

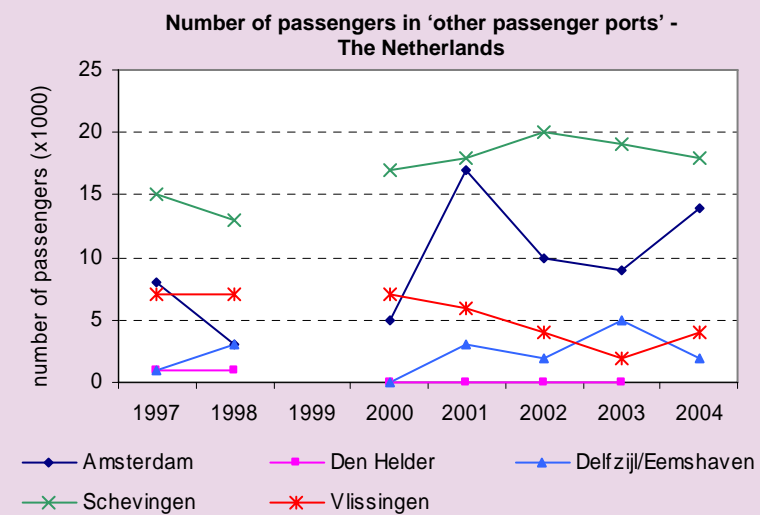
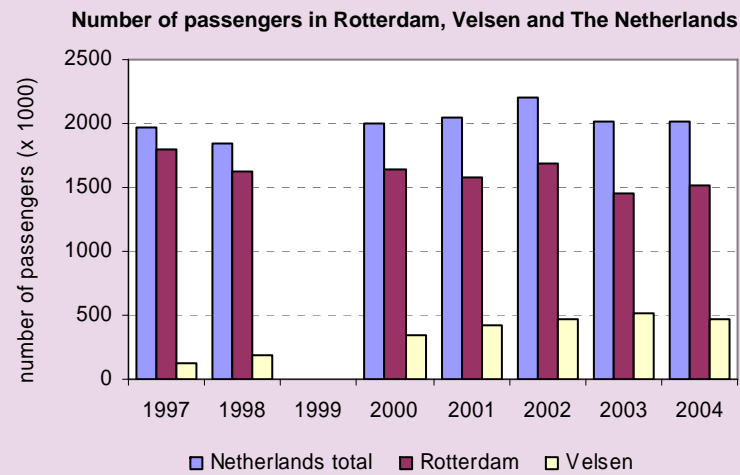


Bron:

Eurostat, www.europa.eu.int/comm/eurostat

The number of passengers calling in at Dutch ports fluctuates year-by-year. The most significant passenger ports are the port of Rotterdam (on average 1.6 million passengers per year) and Velsen/IJmuiden (on average 365,000 passengers per year).

Numbers of incoming and outgoing passengers per port



Source:

Eurostat, www.europa.eu.int/comm/eurostat

What does this measurement show?

Each year, about 2 million passengers embark or disembark in one of the seven Dutch passenger ports. On average 80% of these passengers disembarked at the port of Amsterdam in the period 1997-2004. In 2002, an average of 2.2 million passengers embarked or disembarked in Dutch ports, which was the maximum in the considered period.

An increase in international passenger transport was observed in the port of Velsen/IJmuiden: from 131,000 in 1997 to 464,000 in 2004. This increase represents a tripling of the share of Velsen/IJmuiden for passenger transport in The Netherlands from 7% to 23%, thereby consolidating its position as a passenger port.

The other Dutch passenger ports (Amsterdam, Den Helder, Delfzijl/Eemshaven, Scheveningen and Vlissingen) represent less than 1% of the national passenger transport per annum. The values fluctuate and the total number of passengers disembarking never exceeds 20,000. The statistics do not include the ferry service from Den Helder to Texel.

Why monitor numbers of incoming and outgoing passengers per port?

Passenger transport is a significant source of income and shutting down a ferry service or building a new terminal for cruise ships can drastically change future development. The significance of local tourism, the demand for port services and the pressure to expand port infrastructure (e.g. building roads) can therefore not be underestimated.

This measurement monitors the relative significance of ports for the coastal economy and gives the opportunity to compare the vitality of ports for passenger transport.

What are the implications for planning and managing the coast?

At European level, 405 million persons are estimated to have passed through EU15 maritime ports in 2002. These trends are generally used to make cost-benefit studies for the port authorities.

When ports are required to expand, serious competition may arise between (passenger) ports and other stakeholder groups with interests in the coastal zone. Ports are often situated in areas where natural and ecosystem values or functions need to be safeguarded, for example areas protected under the legally binding European Habitat Directive. Port infrastructure and activities can generate visual hindrance, noise disturbance and traffic overload in the areas in which they are situated. Port expansions need to be planned with an integrated approach in order to take into account other relevant functions of the coast and avoid or mitigate conflicts.



Totaal volume goederen verhandeld per haven

Rotterdam is de belangrijkste haven inzake goederentransport in Nederland, gevolgd door de haven van Amsterdam. Samen verschepen ze jaarlijks gemiddeld 355 miljoen ton goederen, goed voor zo'n 85% van het nationale haventransport.

Wat toont deze meting?

In Nederland is het goederentransport tussen 1995 en 2004 met 91 miljoen ton gestegen. Het grootste aandeel van het nationaal totaal wordt verscheept in de haven van Rotterdam (75%). Naast Rotterdam zijn er nog 14 havens voor goederentransport in Nederland.

Het totaal volume goederen dat jaarlijks verscheept wordt in de haven van Rotterdam is met 59 miljoen ton gestegen sinds 1995, wat het totaal aantal verscheepte goederen in 2004 op 532 miljoen brengt. In de periode 1995-2001 is een eerder schommelend verloop zichtbaar, met een minimum in 1996 (288 miljoen ton).

De haven van Amsterdam is, na Rotterdam, de belangrijkste Nederlandse goederenhaven met gemiddeld 10% van het nationale goederentransport. Tussen 1995 en 2004 is het transport er met ongeveer 20 miljoen ton gestegen, wat het totaal volume verscheepte goederen in 2004 op 52 miljoen ton brengt. Het procentuele aandeel van Amsterdam binnen het nationaal totaal stijgt van 8% tot 11% in de periode 1995-2004, ten koste van o.a. de haven van Rotterdam (daling van 77% naar 75% in dezelfde periode).

De havens van Terneuzen, Vlissingen en Velsen/IJmuiden verzorgen gemiddeld genomen tussen de 3% en de 4,5% van het Nederlandse goederentransport. Havens die minder dan 1% van het nationaal totaal vertegenwoordigen worden hier gegroepeerd als 'overige havens'.

Waarom deze meting?

Het relatief belang van havens binnen de kust economie bepalen, is geen eenvoudige opdracht. Tegenwoordig worden scheepsladingen mechanisch geladen en gelost, waardoor het effect van de grootte van de lading op de lokale tewerkstelling in de havens moeilijk te achterhalen is. Het is ook niet bekend in welke mate de inkomsten van de havens weer in de lokale economie worden besteed of elders worden geïnvesteerd. Wel zeker is dat een jaarlijks stijgende verwerkingscapaciteit van goederen zal leiden tot de vraag naar een uitbreiding van de haveninfrastructuur zoals bijkomende dokken en wegen, kustverdediging en nieuwe pakhuizen voor de opslag van goederen. Deze zaken kunnen zowel positieve als negatieve effecten hebben op de lokale en regionale economie en op het milieu.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Op Europees niveau werd naar schatting 3 054 miljoen ton goederen verscheept in de EU15 zeehavens in 2002. De trends in goederentransport worden vooral nauwkeurig bijgehouden om kosten-batenanalyses van de havens te maken.

Eén van de objectieven van de Europese Commissie inzake het bereiken van duurzaam transport is het reduceren van de link tussen economische groei en de vraag naar transport, ook wel *decoupling* genaamd. Deze *decoupling* wordt gezien als een belangrijke stap in de richting van het omgaan met de klimaatveranderingen. Gegevens omtrent haventransport kunnen voor een duurzaam kustbeheer dus moeilijk losgekoppeld worden van het verkeer op de wegen.

Total volume of goods handled in the Dutch ports (2004)

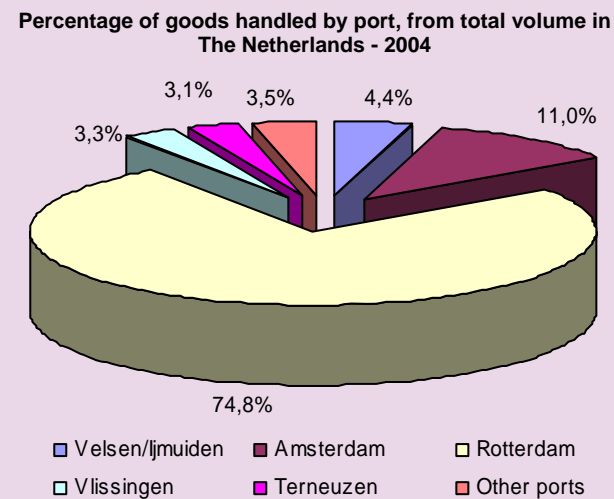


Bron:

Nationale havenraad (NHR), www.havenraad.nl

The port of Rotterdam is the most important port for the maritime transport of goods, followed by the port of Amsterdam. Together, they ship approximately 355 million tonnes of goods per annum, representing 85% of the total volume of shipping in The Netherlands.

Total volume of goods handled per port



Source: National Port Council, www.havenraad.nl

What does this measurement show?

The volume of goods handled in Dutch ports increased by 91 million tonnes between 1995 and 2004. The largest part of the total volume is handled in the port of Rotterdam (75%). Besides the port of Rotterdam, another 14 ports in The Netherlands handle and ship goods for maritime transport.

The total volume of goods handled in the port of Rotterdam increased by 59 million tonnes after 1995, bringing the total volume handled in 2004 to 532 million tonnes. No clear trend was evident in the period 1995-2001, although the lowest volume of goods handled occurred in 1996 (288 million tonnes).

The port of Amsterdam is the second in rank for maritime transport in The Netherlands: on average 10% of the national volume is handled there. In the period 1995-2004, the volume of goods increased by about 20 million tonnes, bringing the total volume of goods handled in the port of Amsterdam to 52 million tonnes. The relative importance of this port on a national level increased from 8% in 1995 to 11% in 2004, whereas the relative importance of Rotterdam decreased from 77% to 75% in the same period.

The ports of Terneuzen, Vlissingen and Velsen/IJmuiden handle about 3 to 4.5% of the transported goods in The Netherlands. Ports representing less than 1% of the national total are grouped here as 'other ports'.

Why monitor the total volume of goods handled per port?

Demonstrating the relative importance of ports within coastal economies is not an easy task. Nowadays, cargo is loaded and unloaded mechanically, making it hard to evaluate the effect of changes in the volume of goods on the local employment in ports. It is also difficult to trace whether the income of ports is invested in the local economy or if the money is spent elsewhere. It is certain however that a year-to-year increase in handling capacity will require an expansion of the port facilities, such as extra dockyards and roads, coastal defence structures and new repositories to store the goods. This will induce both positive and negative effects on the local and regional economy and the environment.

What are the implications for planning and managing the coast?

At European level, about 3,054 million tonnes of goods were handled by the EU15 maritime ports in 2002. Trends in the volume of goods are generally interpreted for sectorial policymaking and are analysed in cost-benefit studies by port authorities.

One of the objectives of the European Commission for achieving sustainable transport is to reduce the link between economic growth and transport, which is also called 'decoupling'. This decoupling is seen as a key action for dealing with climate change. Consequently, in terms of sustainable coastal management, data on the volume of transported goods cannot be interpreted in the absence of data on road traffic.



Aandeel goederen dat via korte zeeroutes wordt vervoerd

In Nederland wordt jaarlijks ongeveer 220 miljoen ton goederen (54% van totaal maritiem goederentransport) verscheept via korte zeeroutes, of 'Short Sea Shipping' (SSS). Het overgrote deel hiervan wordt verwerkt in Rijn en Maasmond (203 miljoen ton in 2004).

Wat toont deze meting?

Binnen de Europese Unie wordt Short Sea Shipping of SSS omschreven als "de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografisch Europa gelegen havens of tussen deze havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt". Deze analyse beperkt zich tot het transport van lading.

Het totale volume goederen dat in Nederland in 2004 verscheept werd via korte zeeroutes bedraagt 269 miljoen ton, wat een stijging is van bijna 99 miljoen ton ten opzichte van 1994.

Het grootste aantal goederen wordt verscheept in Rijn en Maasmond, waar ook de sterkste stijging in de periode 1994-2004 waarneembaar is: van 130 miljoen ton naar 203 miljoen ton. In het Noordzeekanaal wordt jaarlijks gemiddeld 25,3 miljoen ton verscheept. Andere belangrijke havens voor SSS situeren zich in Zeeland, Groningen en Moerdijk. Havens die minder dan 1% van het nationaal totaal van shortsea-verscheepte goederen verwerken, worden gegroepeerd als 'overige zeehavens'.

Het aandeel goederen op korte zeeroutes, van het totale volume verscheepte goederen in Nederland is sinds 1995 met ongeveer 9% gestegen tot 57% (2004). Tussen 1999 en 2003 is er eerder een stagnatie rond 55% waarneembaar, terwijl er zich naar 2004 toe weer een lichte stijging (+2%) voordoet. Rijn en Maasmond maken het grootste aandeel van dit percentage uit (gemiddeld 40%), gevolgd door het Noordzeekanaal (6%) en Zeeland (4%).

Waarom deze meting?

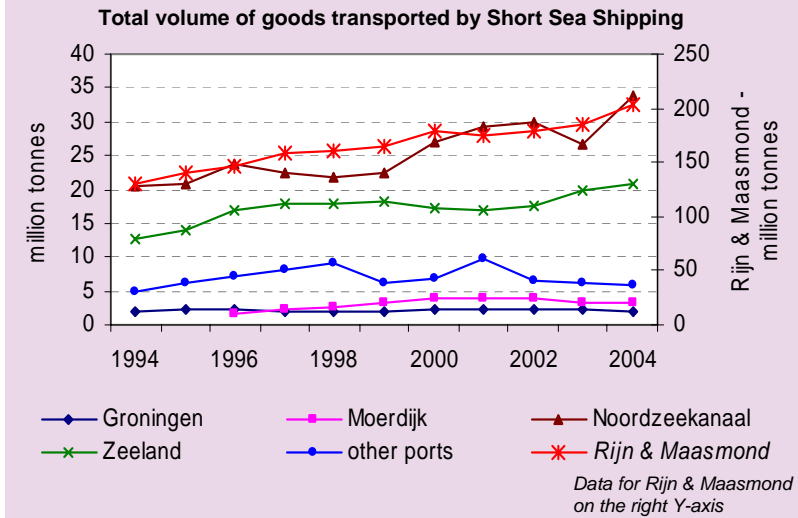
Het goederenverkeer via maritiem transport is een steeds groeiende sector. Strategieën voor een duurzaam transportbeleid op het Europese wegennetwerk bouwen ook voort op een nog sterkere uitbreiding in deze sector, om zo de groei in de vraag naar goederenverkeer aan land te absorberen.

Deze meting neemt trends waar in de specifieke evolutie van de sector op de 'korte afstand' bestemmingen, waarbij Short Sea zowel binnenlands als internationaal maritiem vervoer omvat, met inbegrip van voor- en natransportdiensten langs de kust en van en naar eilanden, rivieren en meren.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Het wegtransport in Europa blijft onverminderd groeien, waardoor diverse Europese routes al 'verzadigd' zijn. Deze continue verzadiging van het wegverkeer heeft ook negatieve gevolgen voor het milieu, de infrastructuur en de economie.

Door de introductie van *Motorways of the Sea* (kustvaartcorridors waarop snel, concurrerend en efficiënt short sea-vervoer moet kunnen plaatsvinden) in het kader van de *Trans European Networks* (TEN's), hebben lidstaten de mogelijkheid om met financiële steun van de EU trans-Europese projecten op het gebied van Short Sea op te zetten. Tijdens het EU-voorzitterschap van Nederland (2004) is het voorstel voorgelegd om het begrip *Motorways of the Sea* ook te laten fungeren als een kwaliteitskenmerk voor goed functionerende kustvaartcorridors.



Bron:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

In The Netherlands, about 220 million tonnes of goods (54% of the total volume of maritime transport) are carried by Short Sea Shipping (SSS). The largest part of SSS goods is handled at Rijn and Maasmond (203 million tonnes in 2004).



© Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping



© Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping

Source:

Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Transport Research Centre

Proportion of goods carried by short sea routes



What does this measurement show?

The European Union defines Short Sea Shipping (SSS) as “the movement of cargo and passengers by sea between ports situated in geographical Europe or between those ports and ports situated in non-European countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe”. The present analysis refers to cargo only.

The total number of goods handled through SSS in The Netherlands was 269 million tonnes in 2004, representing an increase of almost 99 million tonnes compared to 1994.

Rijn and Maasmond ship the majority of SSS cargo. This area also shows the largest increase in the period 1994-2004: from 130 million tonnes to 203 million tonnes. About 25.3 million tonnes of goods are handled per annum in the Noordzeekanaal. Other important Short Sea Shipping ports are situated in Zeeland, Groningen and Moerdijk. Ports where less than 1% of the SSS goods are handled, were grouped as ‘other ports’.

The volume of goods handled through SSS, as a proportion of the total volume of goods shipped in Dutch ports, increased by about 9% since 1995, to reach 57% in 2004. From 1999 to 2003, the proportion remained around 55%, while a slight increase of 2% was visible towards 2004. Rijn and Maasmond took the lion’s share of this percentage ($\pm 40\%$), followed by the Noordzeekanaal (6%) and Zeeland (4%).

Why monitor the proportion of goods carried by short sea routes?

Maritime transport is a rapidly expanding sector. Strategies for sustainable transport on the European network of roads rely on further expansion of the maritime sector, in order to address the increasing demand for the transport of goods on land.

This measurement observes the changes in the evolution of the sector with regard to ‘short distance’ destinations. Short sea includes both inland and international maritime transport, including pre-shipping services and the handling of cargo after delivery, along coasts and to islands, rivers and lakes.

What are the implications for planning and managing the coast?

The transport of goods on European roads is continuously increasing, while a number of routes have already reached saturation. This trend has negative consequences for the road infrastructure, for the environment and, in particular, for the economy.

The introduction of ‘Motorways of the Sea’ as a competitive alternative to land transport in the framework of the Trans European Networks (TEN’s), creates the possibility for Member States to set up short sea shipping related projects with the financial support of EU Trans-European projects. During their European chair in 2004, The Netherlands proposed to let the concept of ‘Motorways of the Sea’ act as a quality label for coastal navigation corridors that function well.



Aantal overnachtingen in toeristische accommodaties

In 2003 is het aantal overnachtingen in toeristische accommodaties langs de kust een tweevoud van het aantal overnachtingen in de vier grote steden van Nederland. De Noordzeebadplaatsen zijn met jaarlijks zo'n 12 miljoen overnachtingen de belangrijkste trekpleister van de Nederlandse kust.

Wat toont deze meting?

Het gemiddeld aantal overnachtingen in toeristische accommodaties ligt aan de Nederlandse kust (Noordzeebadplaatsen en Waddeneilanden) bijna dubbel zo hoog in vergelijking met de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) (18 miljoen tegenover 10 miljoen in 2004). Het aantal overnachtingen aan de kust fluctueert van jaar tot jaar, met een maximum van 20 miljoen in 2003 en een minimum van 14 miljoen in 1997. Ditzelfde geldt ook voor de vier grote steden, met een minimum aantal overnachtingen in 1997 (7 miljoen) en een maximum in 2002 (11 miljoen).

Een verdere analyse toont aan dat voor de kust het grootste aantal nachten wordt doorgebracht in de Noordzeebadplaatsen (gemiddeld 13 miljoen in de periode 1997-2004). Een kleiner aantal overnachtingen vindt plaats op de Waddeneilanden (gemiddeld 10 miljoen). Beiden vertonen een eerder fluctuerend verloop, mogelijks te verklaren door het klimaat. Wellicht kan de warme en droge zomer van 2003 een verklaring zijn voor de stijging in het aantal overnachtingen aan de kust en de lichte achteruitgang in overnachtingen in de vier grote steden ten opzichte van de vorige jaren.

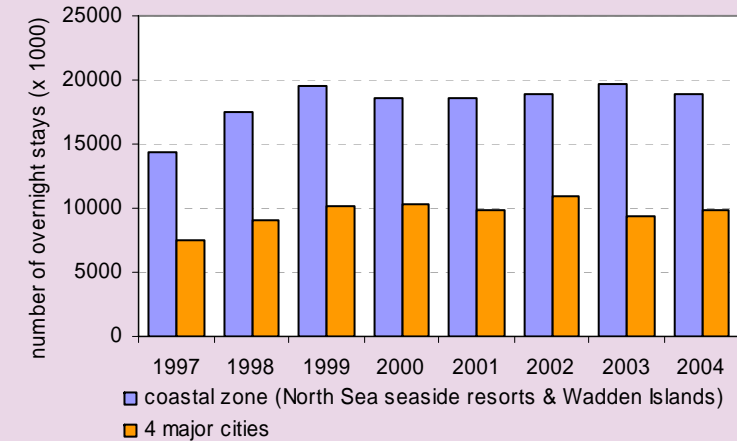
Waarom deze meting?

Hoewel het aantal 'dagjestoeristen' een heel belangrijke bron van inkomsten is voor kustgebieden, is het aantal overnachtingen in toeristische accommodaties een directe aanwijzing voor het economisch belang van toerisme in een bepaald gebied. Het verblijfstoerisme stelt verschillende eisen met betrekking tot infrastructuur, diensten en middelen, in vergelijking met het dagtoerisme. Het verblijfstoerisme brengt ook verschillende sociale en economische effecten teweeg in het gebied. Trends in het belang van verblijfstoerisme zijn een belangrijk economisch gegeven voor kustgebieden en gemeenten en, gekoppeld aan andere metingen (bevolkingsaantal en -dichtheid, aantal tweede woningen, ...), kan een bredere context geboden worden voor een interpretatie van de data.

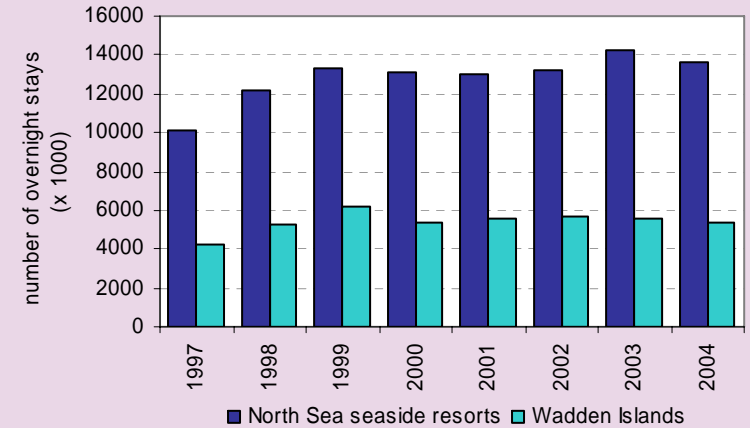
Belang voor duurzaam kustbeheer

Het aantal overnachtingen in toeristische accommodaties geeft niet alleen een indicatie van het economische belang van het toerisme in een gebied, het geeft ook een aanwijzing over de druk die toeristen en toeristische accommodaties uitoefenen op het milieu. Het verbruik van water en energie en de mogelijke problemen in verband met afvalverwerking en waterzuivering tijdens het piekseizoen vereisen een degelijke planning en infrastructuur in de betreffende kustgemeenten. Het is echter belangrijk om over seizoenale gegevens te beschikken, zodat de spreiding van het aantal overnachtingen binnen een jaar kan geanalyseerd worden. Dit kan dan weer leiden tot een aantal concrete aanbevelingen om de bestaande middelen en diensten zo doelmatig mogelijk te plannen en ter beschikking te stellen.

Number of overnight stays in tourist accommodation - The Netherlands



Number of overnight stays in tourist accommodation - The Netherlands



Bron:

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

The number of overnight stays spent in tourist accommodation along the Dutch coast in 2003 was twice that of the four major cities of The Netherlands. The North Sea seaside resorts are the most popular tourist draw, with an average of 12 million overnight stays per year.



© VVV Walcheren & Noord-Beveland



© VVV Walcheren & Noord-Beveland

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

Number of overnight stays in tourist accommodation



What does this measurement show?

The average number of overnight stays in tourist accommodation along the Dutch coast (North Sea seaside resorts and Wadden Islands) was markedly higher than in the four major cities (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag and Utrecht) (18 million compared to 10 million in 2004). The number of overnight stays fluctuated year-by-year, with a maximum of 20 million in 2003 and a minimum of 14 million in 1997. Similar fluctuations were observed for the four major cities, with a minimum in 1997 (7 million) and a maximum in 2002 (11 million).

An in-depth analysis of the Dutch coast shows that the majority of overnight stays were spent in the North Sea seaside resorts (on average 13 million in the period 1997-2004). A smaller number of overnight stays took place on the Wadden Islands (on average 10 million). A rather fluctuating trend is observed in both areas, probably due to the climate. The warm and dry summer of 2003 might explain the increase in overnight stays along the coast and the decrease in number of overnight stays in the four major cities compared to the previous years.

Why monitor the number of overnight stays in tourist accommodation?

The volume of day tourism is undoubtedly a significant source of income for coastal areas and the number of overnight stays in tourist accommodation gives a direct indication for the economic importance of tourism in a certain area. However, residential tourism places different demands on infrastructure, services and resources, compared to day tourism. Residential tourism also leads to different social and economic effects in the area. Monitoring trends in the volume of residential tourism provides coastal municipalities and planners with substantial economic data and - in combination with other measurements such as population numbers, population density, number of second homes - it can lead to an interpretation of the data in a much broader context for the purpose of integrated planning.

What are the implications for planning and managing the coast?

The number of overnight stays spent by tourists gives an indication of the economic importance of tourism, while it also provides a measure of the pressure that tourists exert on the environment. The consumption of water and energy and the problems of waste water and waste disposal during peak seasons require additional planning and infrastructure in coastal towns. Knowledge of seasonal data can be useful, so that the spreading of the number of overnight stays within one year can be analysed. This in turn can lead to a number of specific recommendations in order to make use of existing plans and services as accurately and/or efficiently as possible.



Bezettingsgraad van de slaapplekken in toeristische accommodaties

De vier grote steden van Nederland hebben de hoogste bezettingsgraad van slaapplekken in toeristische accommodaties (jaarlijks gemiddeld 56%). In de Noordzeebadplaatsen stijgt de bezettingsgraad in de periode 1997-2004 niet boven de 48%, terwijl de slaapplekken op de Waddeneilanden een gemiddelde bezettingsgraad van bijna 50% vertonen.

Wat toont deze meting?

De slaapplekkenbezettingsgraad of bedbezettingsgraad stelt het totaal aantal bezette bedden voor ten opzichte van het totaal aantal beschikbare bedden per nacht bekeken op jaarbasis en dit in hotels, pensions, kampeerterrinen, huisjescomplexen of andere vormen van groepsaccommodaties.

De bedbezettingsgraad ligt het laagst in de Noordzeebadplaatsen (gemiddeld 44%), met een minimum van 39% in 1997. De bezettingsgraad van slaapplekken in toeristische accommodaties in Nederland is het grootst in de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), gevolgd door de Waddeneilanden. Geen enkel gebied vertoont een trend; de slaapplekkenbezettingsgraad vertoont een eerder fluctuerend verloop. In Nederland algemeen is de bezettingsgraad van de slaapplekken in toeristische accommodaties gemiddeld 45%, waarbij sinds 2000 een lichte daling waarneembaar is.

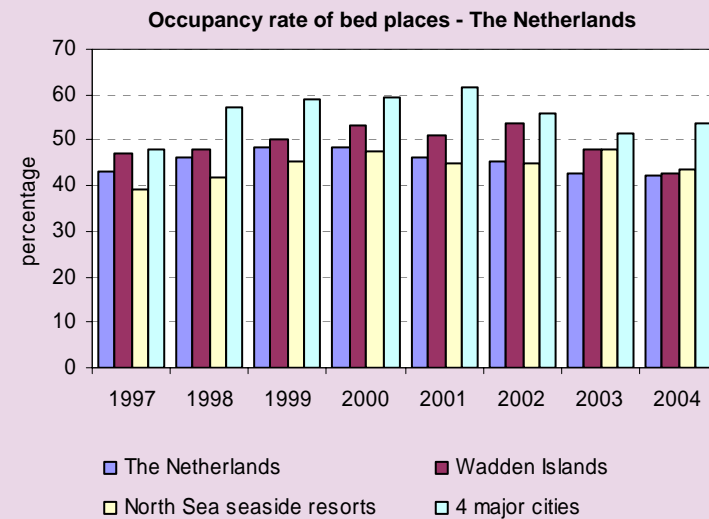
Waarom deze meting?

De bedbezettingsgraad geeft aan in welke mate de bestaande infrastructuur in toeristische accommodaties effectief beantwoordt aan de vraag naar verblijfstoerisme in het gebied. Het onderhoud van hotels en andere toeristische accommodaties vereist namelijk energie, ongeacht de bezettingsgraad van de slaapplekken. Deze meting toont aan hoe efficiënt de beschikbare slaapplekken in toeristische accommodaties worden benut op jaarbasis. Een analyse van seizoensale gegevens kan verdere nuttige informatie leveren over de bezettingsgraad en de spreiding van het toeristisch seizoen.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Een goed management is belangrijk om de impact van toerisme op het milieu goed te kunnen inschatten en waar nodig bij te sturen. Bij het ontwikkelen van een beleid voor de kustgemeenten is kennis over het aantal toeristen en hun impact op de lokale economie essentieel.

Daarnaast kan het ook nuttig zijn om over maandelijkse of seizoensale gegevens te beschikken, zodat men bijkomende informatie kan verkrijgen over de spreiding van het verblijfstoerisme en dus over de permanentie in werkgelegenheid en efficiëntie in gebruik van infrastructuur tijdens het verloop van het jaar en tussen de seizoenen.



© Westtoer - Daniël de Kievith

Bron:

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)



Tourist accommodation in the 4 largest cities of The Netherlands achieved occupancy rates of 56% per annum (average over the period 1997-2004). In the North Sea seaside resorts, occupancy rates per annum did not exceed 48%. In the Wadden Islands, average occupancy rates reached 50% per annum (1997-2004).



© VLIZ



© Westtoer - Daniël de Kievith

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

What does this measurement show?

The occupancy rate of bed places is defined as the total number of occupied beds in relation to the total number of available beds per night on an annual basis and this for hotels, lodgings, camping sites, holiday villages or other forms of group accommodation.

The occupancy rate was lowest in the North Sea seaside resorts (on average 44% p.a.), with a minimum of 39% in 1997. The occupancy rate of bed places was highest in the four major cities of The Netherlands (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag and Utrecht), followed by the Wadden Islands. Specific trends cannot be observed; the occupancy rate shows a rather fluctuating change over time.

At a national level, the occupancy rate of bed places in tourist accommodation was 45% per year on average, with a slight decrease from 2000 onwards.

Why monitor the occupancy rate of bed places?

The occupancy rate of bed places provides an indication of the degree to which existing infrastructure and tourist accommodation responds to the actual demand in the area. The maintenance of hotels and tourist accommodation requires energy, regardless of the efficiency in occupation of bed places. This measurement demonstrates the efficiency in occupation of bed places in tourist accommodation, on a yearly basis. An analysis of the seasonal data, could give more detailed information about the occupancy rate and the spreading of the tourist season.

What are the implications for planning and managing the coast?

Good management is essential to properly assess and - where necessary - mitigate the unwanted impact of tourism on the social and natural environment. Knowledge of the number of tourists and their effect on the local environment and economy is an essential requirement in developing policies and managing tourism in coastal municipalities.

A breakdown of data on occupancy rate by season may be helpful for a detailed trend analysis of the spreading of residential tourism, employment and efficiency in the use of the infrastructure during the year and between seasons.



Aantal toeristische accommodaties met een EU keurmerk

Het aantal Blauwe Vlaggen voor jachthavens en stranden is tussen 1999 en 2005 gestegen van 35 naar 84. De toename betreft vooral jachthavens. In 2005 kregen 146 toeristische accommodaties in de kustprovincies een duurzaam certificaat toegekend.

Wat toont deze meting?

Het aantal jachthavens en stranden met een Blauwe Vlag in Nederland is de laatste zes jaar sterk toegenomen. Vooral het aantal Blauwe Vlaggen toegekend aan jachthavens is in deze periode continu gestegen, van 13 (1999) tot 44 (2005). Het verloop van toegekende Blauwe Vlaggen voor de Nederlandse stranden vertoont een ander beeld. Tussen 1999 en 2003 werd het aantal Blauwe Vlaggen bijna gehalveerd (van 22 tot 12). Deze neerwaartse trend werd echter ruimschoots gecompenseerd in de daaropvolgende jaren, met een totaal van 40 stranden in 2005.

In 2005 kregen in Nederland 247 toeristische accommodaties een duurzaam certificaat toegekend, tegenover 283 in 2004. Bijna de helft van deze accommodaties bevinden zich in de vijf kustprovincies. Daarvan is drie kwart gelegen in de provincies Zeeland en Noord-Holland. De Milieubarometer (vanaf 2007 de *Green Key*) kende een lichte achteruitgang in 2005: in de kustprovincies zijn 89 accommodaties met een Milieubarometer gecertificeerd. Het Europees Centrum voor Eco- en Agrotourisme (ECEAT) kende in 2005 een tweetal extra certificaten meer toe in de kustprovincies, wat het totaal op 54 brengt. Sinds het ontstaan van het EU milieukeurmerk *EU eco-flower* voor toeristische accommodaties in 2004, werd dit label aan drie accommodaties in de kustprovincies toegekend (Friesland, Zuid- en Noord-Holland).

Waarom deze meting?

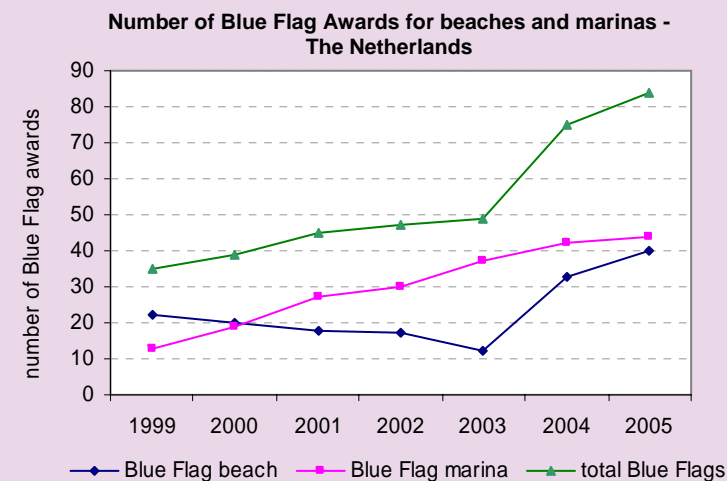
Keurmerken op basis van duurzame productie of exploitatie hebben in de afgelopen jaren aan terrein gewonnen zoals bijvoorbeeld in de voedingsindustrie. Ook is er een groeiend bewustzijn inzake het ondersteunen van de lokale economie en is er inmiddels voldoende draagvlak voor het ontwikkelen van duurzaamheidslabels voor toerisme en toeristische accommodaties. Op Europees niveau is inmiddels het VISIT (*Voluntary Initiative for Sustainability in Tourism*) initiatief ontstaan. VISIT is het overkoepelende orgaan dat bestaande milieukeurmerken in de toeristische en recreatieve sector vertegenwoordigt. VISIT werkt met een minimum standaard waaraan milieukeurmerken moeten voldoen.

Deze meting gaat na in hoeverre de vraag naar en de aanvaarding van ecologische keurmerken zich effectief vertaalt in de toeristische sector, en hoe het kustgebied scoort ten opzichte van het achterland in het implementeren van milieuvriendelijke accommodaties en diensten.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Milieu- en duurzaamheids certificering bieden een kans om een evenwichtige relatie uit te bouwen tussen de sociaaleconomische belangen enerzijds en de natuurbescherming en milieuzorg in kustgebieden anderzijds. Ze bemoedigen o.a. het gebruik van regionale producten, waardoor de lokale economie gesteund wordt en helpen om de aandacht van de lokale bevolking, overheid en de toeristen te vestigen op de bescherming van de natuur. De potentiële voordelen zijn aanzienlijk. Zo kan een hotel met 63 slaapplekken dat op een ecologisch verantwoorde manier wordt uitgebaat tot 17% besparen op energiekosten (bron: www.yourvisit.info).

Het Blauwe Vlag Programma is gebaseerd op de Richtlijn betreffende de kwaliteit van het zwembadwater (76/160/EEC) en streeft ernaar om toeristen te laten baden in gebieden waar aan een bepaalde waterkwaliteit wordt voldaan en waar er gepaste informatie wordt aangeboden.



© VVV Walcheren & Noord-Beveland

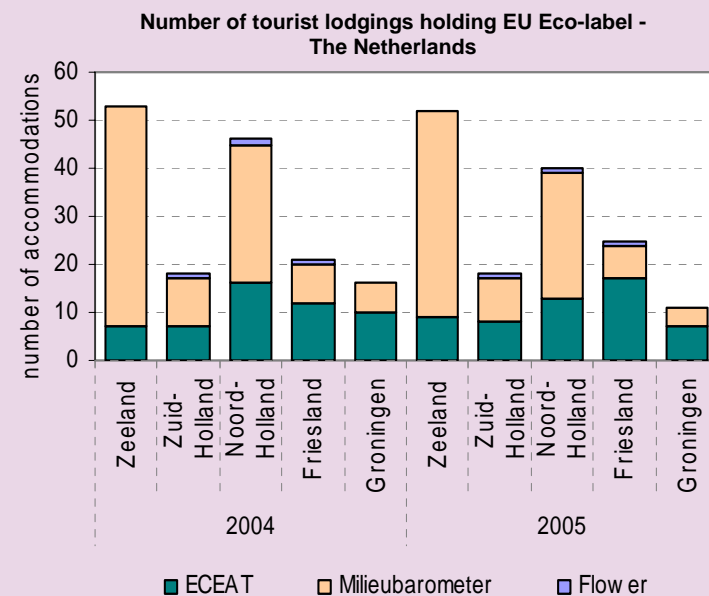
Bron

www.blueflag.org
www.recron.nl/groenesleutel

www.eceat.nl
www.eco-label.com

The number of Blue Flag awards for marinas and beaches in The Netherlands increased from 35 to 84 in the period 1999-2005. The majority was assigned to marinas. In 2005, 146 tourist lodgings and hotels in the coastal provinces received an eco-quality label.

Extent of tourist accommodation holding Eu eco-label



What does this measurement show?

The number of Blue Flag awards for Dutch marinas and beaches has increased during the last six years. This is particularly the case for Blue Flag awards in marinas; the number of awards grew from 13 in 1999 to 44 in 2005. Nevertheless, the number of awards for beaches was nearly halved over the period 1999-2003 (from 22 to 12). This downward trend however is largely compensated for in the following years, bringing the Blue Flag awards for Dutch beaches to a total of 40 in 2005.

In 2005, 247 tourist lodgings and hotels in The Netherlands received an eco-quality label, compared to 283 in 2004. Almost half of the awards are located in the five coastal provinces. The provinces of Zeeland and Noord-Holland received three quarter of the awards in the coastal provinces. The *Milieubarometer* label (from 2007 onwards the Green Key) experienced a setback: 89 awards were granted in the coastal provinces in 2005. The European Centre for Eco and Agro Tourism (ECEAT) assigned two extra awards to rural accommodation in the coastal provinces, amounting to a total of 54 in 2005. Since the 'EU Flower' label came into use, three hotels in the coastal provinces (Friesland, Noord- and Zuid-Holland) have received this label.

Why monitor the extent of tourist accommodation holding an EU eco-label?

Ecological quality labelling based on sustainable products and management, has swept the economic market, for instance in the food industry. Over the last few years, a growing awareness on the importance of supporting the local economies and the development of eco-quality labels reached consumer organisations. This awareness also had an impact on the development of eco-labels for tourism and tourist accommodation. The Voluntary Initiative for Sustainability in Tourism (VISIT) is the European umbrella for existing national and regional eco-labels in the tourist sector. VISIT draws up a minimum standard for the eco-labels in the tourist sector.

This measurement monitors the evolution in the acceptance of ecological quality labels in the tourist sector and it evaluates the implementation of environmentally-friendly accommodation and services in both the coastal zone and the hinterland.

What are the implications for planning and managing the coast?

Eco-quality labels provide an opportunity to link socio-economic concerns to environmental protection in coastal regions. They encourage for instance the use of regional products, benefit the local economy and help to raise awareness of environmental protection among residents, visitors or tourists and the authorities. The potential benefits are considerable: a hotel with 63 beds adhering to the eco-label criteria can save up to 17% of its energy costs (source: www.yourvisit.info).

The Blue Flag Programme is based on the EU Bathing Water Directive of 1976 (76/160/EEC) and aims to concentrate bathing tourism in specific areas that meet certain water quality standards as well as providing tourists with adequate information.



Source:

www.blueflag.org
www.green-key.nl

www.eceat.nl
www.eco-label.com



Aantal overnachtingen per inwoner

Op de Waddeneilanden zijn er jaarlijks gemiddeld 225 overnachtingen in toeristische accommodaties per inwoner. Deze verhouding ligt bijna 10 maal hoger dan in de Noordzeebadplaatsen.

Wat toont deze meting?

Het aantal overnachtingen in toeristische accommodaties per inwoner in het achterland van Nederland ligt laag (gemiddeld 4 overnachtingen per inwoner) ten opzichte van het kustgebied (Waddeneilanden en Noordzeebadplaatsen) waar respectievelijk 225 en 21 toeristische overnachtingen per inwoner geteld worden (1997-2004).

Op de Waddeneilanden zijn er per inwoner gemiddeld 225 toeristische overnachtingen. De maximale verhouding werd waargenomen in 1999 (233), een minimum ratio kwam voor in 1997 (176). Tussen 1997 en 1999 was er een sterke stijging merkbaar, terwijl sinds 2000 eerder een stagnatie intreedt.

In de Noordzeebadplaatsen varieert de verhouding van het aantal toeristische overnachtingen per inwoner tussen 17 (1997) en 23 (2004), waardoor er een globaal (licht) stijgende trend waar te nemen is.

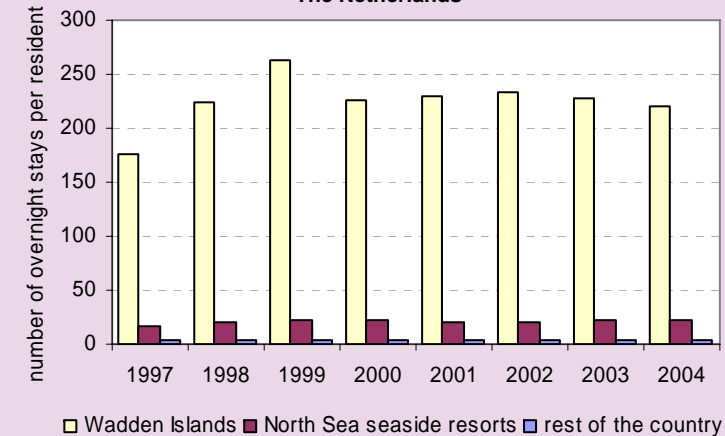
Waarom deze meting?

Het aantal overnachtingen in toeristische accommodaties is een directe aanwijzing voor het economisch belang van toerisme voor een bepaald gebied of gemeente. Het verblijfstoerisme stelt echter verschillende eisen inzake infrastructuur, diensten en middelen, in vergelijking met het dagtoerisme. Vooral voor de administratie van kleinere gemeenten, of erg populaire badplaatsen met een laag aantal permanente inwoners, kan deze bijkomende - (meestal) seizoensgebonden - belasting zwaar wegen. Om een relatieve meting te bekomen van de drukte vanwege het verblijfstoerisme, wordt het aantal overnachtingen gedeeld door het bevolkingsaantal voor een bepaald gebied of gemeente.

Belang voor duurzaam kustbeheer

Het aantal toeristische overnachtingen in hotels, B&B's, pensions, campingsites en huisjescomplexen heeft een impact op de sociale en economische ontwikkeling in een toeristisch gebied. Zo moet de omvang van het verblijfstoerisme mee in rekening gebracht worden bij het bepalen van de sociale draagkracht van een kustgemeenschap. Duurzaam toerisme streeft vooral naar een vorm van recreatie en logies waarin zowel de mensen, het milieu als de lokale cultuur van het gebied gerespecteerd worden. Dit beoogt een kwaliteitsverbetering waar zowel de toeristen als de lokale bevolking voordeel bij hebben.

Number of overnight stays in tourist accommodation per resident - The Netherlands



© VLIZ

Bron:

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

On average, 225 overnight stays are spent in tourist accommodation per resident on the Wadden Islands. This ratio is about 10 times higher than in the North Sea seaside resorts.



© VLIZ

Source:

Statistics Netherlands (CBS), www.cbs.nl

Number of overnight stays per resident



What does this measurement show?

The number of overnight stays in tourist accommodation per resident is low in the hinterland of the Netherlands (on average 4 overnight stays per resident), compared to the coastal zone (Wadden Islands and North Sea seaside resorts), with 225 and 21 overnight stays respectively per resident (1997-2004)

The Wadden Islands count on average 225 overnight stays in tourist accommodation per resident. The maximum ratio was observed in 1999 (233), the minimum ratio in 1997 (176). An increasing trend was observed between 1997 and 1999, while the ratio has remained rather stable since 2000.

The number of overnight stays per resident in the North Sea seaside resorts varied between 17 (1997) and 23 overnight stays per resident (2004), thereby creating a slightly increasing trend.

Why monitor the number of overnight stays per resident?

The number of overnight stays in tourist accommodation is a direct indication of the economic importance of tourism in a certain area or municipality. Residential tourism however requires planning for additional infrastructure and services, compared to day tourism (parking, health services, waste disposal and beach cleaning). This additional - mostly seasonal - pressure can be quite a burden for the administration of smaller municipalities or very popular seaside resorts that have a low number of inhabitants throughout the rest of the year. In order to achieve a relative measurement of residential tourism, the number of overnight stays was divided by the number of inhabitants of a certain area or municipality.

What are the implications for planning and managing the coast?

The number of overnight stays in tourist accommodation may affect the social and economic development of a certain area. The extent of residential tourism should be taken into account when defining the social carrying capacity of a coastal community. Sustainable tourism requires a proposal for development in which the people, the environment and the local culture are respected. This will enhance the quality of life, benefiting both the tourists and the local population.