Haalbaarheidsonderzoek Exit Survey Saba en Sint Eustatius 2025-2026

Team Beleidsstatistiek

CBS Den Haag
Henri Faasdreef 312
2492 JP Den Haag
Postbus 24500
2490 HA Den Haag
+31 70 337 38 00

www.cbs.nl

projectnummer PR003341

6 november 2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek 4

1.2 Doel van de haalbaarheidsstudie 4

2. Onderzoeksopzet en uitvoering 5

2.1 Doelpopulatie, steekproef en dataverzameling 5

2.2 Vragenlijst en werkwijze 5

2.3 Beoordelingscriteria 6

3. Uitvoering en resultaten van de pilots 7

3.1 Verloop van de pilots en aangebrachte aanpassingen 7

3.2 Uitbating van de steekproef 9

3.3 Aantal toeristen, respons en toetsing van de steekproefaannames 10

3.4 Kwaliteit en bruikbaarheid van de gegevens 13

4. Conclusie en aanbeveling 15

4.1 Conclusie over de haalbaarheid 15

4.2 Aanbeveling 15

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Toerisme is belangrijk voor de economie en de werkgelegenheid op Saba en Sint Eustatius. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) publiceert op basis van registergegevens statistieken over inkomend toerisme, waaronder aantallen toeristen die per vliegtuig of veerboot arriveren[1]. Voor beleidsvorming is aanvullende informatie nodig die niet uit deze bronnen kan worden afgeleid. Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft behoefte aan gegevens over bezoekmotief, accommodatie, verblijfsduur, ondernomen activiteiten en bestedingen.

Om de mogelijkheden voor het verzamelen van deze informatie te verkennen, voerde het CBS in 2021 op verzoek van EZK een pilot uit op Sint Eustatius. Dit was in samenwerking met de Statia Tourism Development Foundation (STDF). Gedurende één maand zijn vertrekkende toeristen op Franklin Delano Roosevelt Airport benaderd voor een vragenlijstonderzoek, een zogeheten exit survey. Ondanks de voorbereiding leverden de lage respons te weinig waarnemingen op voor betrouwbare analyses. Ook de organisatie en logistiek van het veldwerk op de luchthaven bleken lastig.

In 2024 heeft EZK het CBS opnieuw verzocht onderzoek te doen naar de mogelijkheden, ditmaal op zowel Saba als Sint Eustatius. Anders dan in 2021 zou het CBS niet alleen de vragenlijst ontwikkelen en de gegevens analyseren, maar ook zelf de inzet van interviewers voor het veldwerk organiseren en coördineren. Hiervoor is een projectvoorstel opgesteld. De voorbereidingen voor het onderzoek startten in 2024. De eerste dataverzameling vond plaats van februari tot en met mei 2025, gevolgd door verdere onderzoekswerkzaamheden en een tweede pilot in april en mei 2026. De onderzoekswerkzaamheden liepen door tot en met juni 2026, waarna de eindrapportage werd opgesteld, met oplevering in november 2026.

1.2 Doel van de haalbaarheidsstudie

Het beoogde onderzoek had tot doel inzicht te verkrijgen in de bestedingen en activiteiten van toeristen op Saba en Sint Eustatius. De uitgevoerde pilots moesten uitwijzen of interviews onder vertrekkende toeristen hiervoor een geschikte methode van dataverzameling vormden.

Aanvankelijk was één pilot voorzien, die bij voldoende kwaliteit als eerste van drie opeenvolgende waarnemingsperioden zou dienen. Naar aanleiding van de resultaten van de eerste pilot is in overleg met EZK besloten een tweede pilot uit te voeren.

Deze rapportage beschrijft de opzet, uitvoering en resultaten van beide pilots en beoordeelt of met deze methode voldoende gegevens van voldoende kwaliteit kunnen worden verzameld om betrouwbare uitspraken te doen over de bestedingen en activiteiten van toeristen. Daarbij wordt gekeken naar de uitbating van de steekproef, het aantal toeristen, de respons, de kwaliteit van de vragenlijst en de beschikbaarheid van gegevens die nodig zijn voor het maken van schattingen en het corrigeren voor non-respons.

[1] https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83104NED/table?dl=AF257
https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83191NED/table?dl=E55F8

2. Onderzoeksopzet en uitvoering

2.1 Doelpopulatie, steekproef en dataverzameling

De beoogde doelpopulatie bestaat uit zakelijke en recreatieve toeristen die niet op het betreffende eiland wonen, daar ten minste één dag verblijven en het eiland per vliegtuig verlaten. Een register waarmee rechtstreeks een steekproef van deze personen kan worden getrokken, is niet beschikbaar. Daarom is gekozen voor een steekproef van vertrekkende vluchten. Bij iedere geselecteerde vlucht zouden interviewers alle vertrekkende passagiers benaderen. Aan het begin van de vragenlijst werd vastgesteld of iemand tot de doelpopulatie behoorde. Voor passagiers buiten de doelpopulatie hoefde de rest van de vragenlijst niet te worden afgenomen.

Op basis van openbaar beschikbare vluchtinformatie op internet is een lijst met alle geplande vertrekkende vluchten van beide eilanden samengesteld. Deze lijst diende als steekproefkader. Uit dit steekproefkader zijn de vluchten met een systematische steekproef geselecteerd. Ze werden eerst op datum gesorteerd en vervolgens binnen elke datum willekeurig geordend. Dit zorgde voor impliciete stratificatie naar datum en een evenredige spreiding van de geselecteerde vluchten over de periode.

Om verdiepende analyses van de bestedingen en activiteiten van toeristen mogelijk te maken, was de minimaal benodigde omvang vastgesteld op 1.000 responderende toeristen, waarvan 500 per eiland. Het steekproefontwerp ging uit van gemiddeld vijf toeristen per vlucht, een responskans van 50 procent en circa 9,1 procent uitgevallen vluchten op basis van CBS-gegevens en openbaar beschikbare vluchtinformatie[2]. Met deze aannames moeten er in de eerste waarnemingsperiode 220 vluchten per eiland worden geselecteerd.

De dataverzameling was opgezet in opeenvolgende waarnemingsperioden van ongeveer drie maanden. Na de eerste waarnemingsperiode zou de uitvoering worden geëvalueerd en zou zo nodig de steekproef en/of werkwijze worden aangepast.

2.2 Vragenlijst en werkwijze

Bij de ontwikkeling van de vragenlijst voor dit onderzoek is de vragenlijst uit 2021 als uitgangspunt genomen. In overleg met EZK en de toerismebureaus van beide eilanden is beoordeeld of de vragen en antwoordcategorieën actueel en volledig waren. Dit leidde tot aanpassingen in formuleringen, antwoordcategorieën, vertalingen en de routing van de vragenlijst (ofwel de volgorde en selectie van vervolgvragen op basis van eerder gegeven antwoorden).

De vragenlijst is geprogrammeerd in Blaise, de software die het CBS gebruikt voor computerondersteund interviewen. Voor de eerste pilot is de vragenlijst overgezet naar de destijds meest recente versie van Blaise. Voor het veldwerk zijn Android-tablets aangeschaft.

[2] Het gemiddelde van vijf toeristen per vlucht is afgeleid door het inkomende toerisme per vliegtuig per eiland te delen door het aantal vluchtbewegingen. Hiervoor is gebruikgemaakt van de volgende CBS StatLine-tabellen:
https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83104NED/table?dl=E5634
https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/82332NED/table?dl=E5630
De aangenomen vluchtuitval van 9,1 procent is berekend als het aandeel geannuleerde vluchten in het totale aantal geplande vluchtbewegingen gedurende een maand. Hiervoor is gebruikgemaakt van openbaar beschikbare informatie van verschillende websites over geplande en geannuleerde vertrekkende vluchten vanaf de luchthavens van Saba en Sint Eustatius in 2024.

Hiermee konden interviewers de vragenlijst offline afnemen. Zodra na afloop van een interview een internetverbinding beschikbaar was, werden de gegevens gesynchroniseerd met een beveiligde serveromgeving. Hiervoor werd gebruikgemaakt van een bestaande omgeving die al voor ander onderzoek op de eilanden in gebruik was.

De werking van de verschillende routes, verplichte vragen, invoervelden en bijbehorende logica is getest voorafgaand aan de pilot. Daarbij is gekeken of de vragen en antwoordmogelijkheden duidelijk werden weergegeven, de interviewers gemakkelijk door de vragenlijst konden navigeren en op basis van de gegeven antwoorden de juiste vervolgvragen verschenen. Daarnaast is gecontroleerd of de vragenlijst op de Android-tablets correct werd weergegeven en zonder problemen kon worden bediend.

Voor de uitvoering van het veldwerk zijn lokale interviewers geworven en contactpersonen aangesteld. De interviewers zouden de passagiers kort voor vertrek bij de gate benaderen en de vragenlijst met behulp van Android-tablets afnemen.

Het oorspronkelijke onderzoeksplan voorzag in opeenvolgende waarnemingsperioden van elk ongeveer drie maanden. Na de eerste periode zou de uitvoering samen met de verkregen resultaten worden geëvalueerd. Op basis daarvan kon worden vastgesteld of aanpassingen van het steekproefontwerp of de uitvoering nodig waren voordat de dataverzameling werd voortgezet.

2.3 Beoordelingscriteria

De haalbaarheid is beoordeeld aan de hand van de uitbating van de steekproef en de kwaliteit en bruikbaarheid van de verzamelde gegevens.

Bij de uitbating is gekeken naar het aantal geselecteerde vluchten dat daadwerkelijk werd waargenomen, naar eventuele patronen in niet-waargenomen vluchten en naar waarneming van vluchten die niet tot de steekproef behoorden. Daarbij is ook gekeken in hoeverre de beschikbaarheid van interviewers een rol speelde bij het niet waarnemen van geselecteerde vluchten.

Voor de bruikbaarheid is waar mogelijk onderzocht hoeveel toeristen per vlucht konden worden bereikt, hoeveel van hen deelnamen en in hoeverre de verzamelde gegevens voldoende informatie boden om schattingen te maken voor de totale populatie toeristen. In het verlengde daarvan zijn, waar mogelijk, drie uitgangspunten van het steekproefontwerp beoordeeld: het aantal toeristen per vlucht, de responskans en het aandeel uitgevallen vluchten. Ten slotte is gekeken naar de invulkwaliteit van de vragenlijst, met bijzondere aandacht voor de vragen over bestedingen.

3. Uitvoering en resultaten van de pilots

3.1 Verloop van de pilots en aangebrachte aanpassingen

Eerste pilot op Saba en Sint Eustatius
De eerste pilot vond plaats op Saba en Sint Eustatius van 21 februari tot en met 16 mei 2025. Zoals besproken, diende de pilot om de uitbating van het steekproefontwerp, de uitvoerbaarheid van het veldwerk en de bruikbaarheid van de gegevens onder praktijkomstandigheden te beoordelen.

Op beide eilanden waren voor deze pilot minimaal drie lokale interviewers ingezet. Zij kregen instructies over het benaderen van passagiers, het vaststellen of iemand tot de doelpopulatie behoorde en de procedure voor deelname. Op basis van de getrokken steekproef is voor iedere interviewer een planning opgesteld met de vluchten die moesten worden waargenomen.

Door een uitgelopen testfase begon de uitvoering van het veldwerk later dan gepland. De steekproef en de bijbehorende veldwerkplanning waren echter al opgesteld voor de oorspronkelijk beoogde waarnemingsperiode van 1 februari tot en met 30 april 2025. Omdat de geplande startdatum niet haalbaar bleek, is een aanvullende steekproef getrokken voor de periode tot en met 16 mei 2025. Hierbij is dezelfde stapgrootte gehanteerd, waardoor op de overlappende dagen dezelfde vluchten werden geselecteerd. Op dat moment was nog niet duidelijk wanneer het veldwerk daadwerkelijk kon beginnen. Uiteindelijk liep de feitelijke waarnemingsperiode van 21 februari tot en met 16 mei 2025, waardoor deze korter uitviel dan de beoogde drie maanden.

In de praktijk bleek de personele bezetting niet toereikend om alle geselecteerde vluchten volgens planning te bezoeken. De interviewers combineerden het veldwerk voor het CBS met hun reguliere werk. Hun feitelijke beschikbaarheid week op onderdelen af van de vooraf gemaakte afspraken. Wanneer een interviewer verhinderd was, kon niet altijd een ander worden ingezet.

Daarnaast bleek tijdens de eerste pilot dat de inrichting en uitwerking van de vragenlijst op een belangrijk punt onvoldoende aansloten bij de informatie die nodig was om de omvang van de verschillende reisgezelschappen vast te stellen. Voor iedere benaderde passagier werd vastgesteld of deze tot de doelpopulatie behoorde, maar de omvang van het reisgezelschap werd alleen uitgevraagd bij toeristen die aan het onderzoek deelnamen. Voor niet-deelnemende toeristen en passagiers die niet tot de doelpopulatie behoorden, werd deze informatie niet vastgelegd. Hierdoor kon de feitelijke omvang van de reisgezelschappen voor deze groepen niet worden vastgesteld en bleef onduidelijk hoeveel passagiers er totaal op de waargenomen vlucht zaten. De gevolgen van deze tekortkomingen voor de steekproef en de bruikbaarheid van de gegevens worden in de volgende paragrafen uitvoeriger besproken.

Tweede pilot op Sint Eustatius en aangebrachte aanpassingen
De bevindingen van de eerste pilot maakten duidelijk dat het onderzoek niet direct volgens de oorspronkelijke opzet kon worden voortgezet. De verzamelde gegevens konden daardoor niet als eerste waarnemingsperiode dienen. Het CBS zag echter mogelijkheden om de geconstateerde knelpunten met aanpassingen in de onderzoeksopzet en uitvoering te

verminderen. Op advies van het CBS is daarom in overleg met EZK besloten een tweede pilot uit te voeren, om te beoordelen of deze aanpassingen voldoende verbetering zouden opleveren.

Voor de tweede pilot zijn verschillende wijzigingen aangebracht om de waarneming van geselecteerde vluchten te verbeteren, de vragenlijst minder belastend te maken en de aantallen toeristen en niet-deelnemende toeristen nauwkeuriger te kunnen bepalen.

Allereerst is de vragenlijst herzien op basis van de respons per vraag in de eerste pilot. Vragen met relatief veel ontbrekende antwoorden zijn opnieuw beoordeeld, formuleringen en antwoordcategorieën zijn aangepast en de volgorde en routing zijn verbeterd. Ook zijn aanvullende vragen opgenomen over benaderde passagiers. Daarbij moest de interviewer niet alleen gegevens vastleggen over deelnemende toeristen, maar ook over toeristen die niet deelnamen of passagiers die buiten de doelpopulatie vielen. Voor deze groepen is vastgelegd op hoeveel personen binnen het reisgezelschap de waarneming betrekking had. Dit moest totalen opleveren voor de aantallen benaderde passagiers, toeristen en niet-deelnemende toeristen.

De vragen over bestedingen zijn eveneens aangepast. In de eerste pilot konden respondenten zelf bedragen en valuta opgeven. Deze vragen leverde veel antwoorden op die niet bruikbaar bleken en die omvangrijke nabewerking vereisten voordat ze voor analyse konden worden gebruikt. Voor de tweede pilot zijn de open vragen over bestedingen vervangen door vaste bestedingsklassen in Amerikaanse dollars, uitgesplitst naar onder meer verblijf, activiteiten, eten en drinken en overige kosten. Hiermee is geprobeerd de beantwoording te vereenvoudigen, ontbrekende antwoorden te beperken en de gegevensverwerking minder bewerkelijk te maken. De aangepaste vragenlijst is opnieuw in Blaise geprogrammeerd en voorafgaand aan de tweede pilot getest.

Ook is de organisatie van het veldwerk aangepast. In overleg met EZK is onderzocht of medewerkers van de toerismebureaus van Saba en Sint Eustatius konden worden ingezet als aanvullende interviewers. Een grotere interviewpool moest een ruimer afwisselingsschema mogelijk maken, zodat de waarneming minder afhankelijk werd van de beschikbaarheid van afzonderlijke interviewers. Verder is voor beide eilanden een nieuwe steekproef van vetrekkende vluchten getrokken. Waar de eerste pilot was gebaseerd op openbaar beschikbare vluchtinformatie, is voor de tweede pilot het voorgenomen vluchtschema van luchtvaartmaatschappij Winair, die actief is op Saba en Sint Eustatius, gebruikt.

De tweede pilot vond plaats van 13 april tot en met 31 mei 2026. Oorspronkelijk was voorzien dat de dataverzameling van 1 april tot en met 30 juni 2026 zou plaatsvinden. De uitvoering begon echter later dan gepland. Tijdens het veldwerk bleek dat de aanpassingen naar aanleiding van de eerste pilot de eerder geconstateerde knelpunten onvoldoende leken te verminderen. Daarnaast werden in sommige gevallen vluchten waargenomen die niet tot de oorspronkelijke selectie behoorden. In overleg met EZK is daarom besloten de tweede pilot eerder te beëindigen. Hoewel voor beide eilanden een nieuwe steekproef beschikbaar was, kon alleen op Sint Eustatius worden gestart. Daar was bij de geplande start van de tweede pilot voldoende interviewcapaciteit om de dataverzameling volgens de vooraf opgestelde steekproef en veldwerkplanning te beginnen. Op Saba lukte het niet om tijdig interviewers te vinden die voldoende beschikbaar waren. Uitstel van de dataverzameling zou betekenen dat een nieuwe steekproef van vluchten moest worden getrokken en dat de verdere veldwerkplanning moest worden aangepast. Gezien de onzekerheid over de inzet en de gevolgen van uitstel, is besloten vast te houden aan de oorspronkelijke planning en de tweede pilot uitsluitend op Sint Eustatius

uit te voeren. Het weer, annuleringen, wijzigingen in vluchtschema's en andere externe omstandigheden waren niet bepalend voor dit besluit. Voor Saba is de tweede pilot niet uitgevoerd.

Als de kwaliteit van de tweede pilot voldoende was gebleken, hadden de gegevens voor Sint Eustatius als eerste waarnemingsperiode van het beoogde onderzoek kunnen dienen. Het onderzoek op Sint Eustatius had vervolgens met twee aanvullende waarnemingsperioden kunnen worden voortgezet om meer spreiding over het jaar te verkrijgen en mogelijke seizoenseffecten te kunnen onderzoeken. Voor Saba zou alsnog een nieuwe pilot nodig zijn geweest om de haalbaarheid van het onderzoek op dat eiland te beoordelen.

3.2 Uitbating van de steekproef

Eerste pilot op Saba en Sint Eustatius
Tijdens de eerste pilot waren op Saba 203 vluchten geselecteerd en op Sint Eustatius 196. Na afloop van de pilot heeft het CBS bij Winair een overzicht opgevraagd van alle vluchten die gedurende de onderzoeksperiode waren vertrokken. Dit overzicht bevatte ook een schatting van het aantal passagiers per vlucht. Door deze informatie te koppelen aan de waarnemingen uit het veldwerk, zou achteraf bepaald kunnen worden welke vluchten daadwerkelijk waren vertrokken en kon een schatting worden gemaakt van het totale aantal passagiers op deze vluchten.

De informatie van Winair was echter niet voor alle vluchten volledig. Voor sommige vluchten waren geen passagiers opgegeven, terwijl voor andere het passagiersaantal onbekend was of op een schatting berustte. Daarnaast konden verschillen tussen de oorspronkelijke steekproef en het achteraf ontvangen overzicht niet altijd worden verklaard. Hierdoor kon voor bepaalde geselecteerde vluchten niet worden vastgesteld of deze waren geannuleerd, samengevoegd of onder een ander vluchtnummer waren uitgevoerd.

Voor de analyse van de dekking, dat wil zeggen het aandeel van de geselecteerde vluchten dat daadwerkelijk werd waargenomen, zijn vluchten met geen of onbekende passagiersaantallen buiten beschouwing gelaten. Op Saba bleven dan 150 vluchten uit de steekproef met passagiers over, waarvan er 86 waren waargenomen. De waarneming van de vluchten bedroeg daarmee 57 procent. Dit betekent dat 43 procent van de geselecteerde vluchten met passagiers niet is waargenomen. Voor Sint Eustatius bleven 155 vluchten uit de steekproef met passagiers over. Van de 113 waargenomen vluchten is één vlucht buiten de verdere analyse gehouden, omdat het opgegeven passagiersaantal hoger was dan de maximale capaciteit van 19 passagiers. Hiervoor is geen duidelijke verklaring gevonden. Daarmee resteerden 112 bruikbare waargenomen vluchten, ofwel 72 procent van de geselecteerde vluchten met passagiers.

De tekortkoming was niet alleen dat een substantieel aantal geselecteerde vluchten ontbrak. Op Saba was de uitval bovendien niet gelijkmatig verdeeld. Vooral de tweede ochtendvlucht, WM-406, bleek moeilijk te combineren met de reguliere werkzaamheden van interviewers. Afhankelijk van de dag vertrok deze vlucht tussen 10.05 en 11.30 uur lokale tijd. Het aandeel niet-waargenomen vluchten voor dit vluchtnummer was hierdoor hoger dan voor de overige vluchtnummers.

Dat verschil is relevant omdat uit de analyse van de verzamelde waarnemingen uit de eerste pilot bleek dat het type toerist op een vlucht samenhing met het vertrektijdstip. Respondenten

op ochtendvluchten bleken na analyse relatief vaker ouder en verbleven doorgaans langer op het eiland. Op middag- en avondvluchten kwamen relatief meer jongere toeristen voor die korter verbleven. Leeftijd en verblijfsduur hangen mogelijk samen met kenmerken waarover het onderzoek informatie moet opleveren, zoals bestedingen en activiteiten. Omdat de verzamelde gegevens uiteindelijk onvoldoende bruikbaar bleken voor het maken van schattingen, is niet onderzocht of hiervoor bij een eventuele weging kon worden gecorrigeerd.

Tweede pilot op Sint Eustatius
Bij de tweede pilot zijn op Sint Eustatius 116 vluchten geselecteerd. Daarvan zijn er 82 waargenomen en 34 niet, wat neerkomt op 71 procent waargenomen vluchten. De niet-waargenomen vluchten waren niet duidelijk geconcentreerd bij één bepaald vluchtnummer. Er waren dus geen aanwijzingen voor dezelfde vorm van ondervertegenwoordiging van een specifiek vluchtnummer als eerder op Saba was vastgesteld. Hierbij moet worden opgemerkt dat het om verschillende eilanden en waarnemingsperioden gaat, waardoor de resultaten niet zonder meer vergelijkbaar zijn. Het grote aantal ontbrekende steekproefvluchten bleef echter een wezenlijke tekortkoming.

Daarnaast bleken 19 waargenomen vluchten een vluchtnummer te hebben dat niet in de oorspronkelijke steekproef voorkwam. Dat deed zich voor ondanks het gebruik van het door Winair verstrekte voorgenomen vluchtschema als steekproefkader. Mogelijke verklaringen zijn annuleringen, gewijzigde vluchtschema's, samengevoegde vluchten, uitvoering onder andere vluchtnummers of het per ongeluk waarnemen van niet-geselecteerde vluchten. Voor de afzonderlijke vluchten kon niet worden vastgesteld welke verklaring juist was. Omdat deze 19 vluchten niet volgens het steekproefontwerp waren geselecteerd, kunnen zij niet zonder meer worden meegenomen in analyses die op de aselecte steekproef berusten. Voor de beoordeling van de omvang en samenstelling van de respons is daarom uitgegaan van waarnemingen op vluchten uit de oorspronkelijke steekproef.

De tweede pilot bracht dus geen volledige uitvoering van de steekproef tot stand. Op Sint Eustatius bleef het aandeel waargenomen vluchten nagenoeg gelijk. Op Saba kon wegens onvoldoende beschikbare interviewers helemaal geen tweede waarnemingsperiode worden uitgevoerd.

3.3 Aantal toeristen, respons en toetsing van de steekproefaannames

Aantal toeristen en respons tijdens de eerste pilot
Voor de beoordeling van het aantal toeristen per vlucht zijn 86 waargenomen vluchten op Saba en 112 op Sint Eustatius gebruikt. Het doel was om op basis van de verzamelde gegevens het gemiddelde aantal toeristen per vlucht en de responskans te schatten. De eerste pilot maakte bij de veldwaarneming onderscheid tussen vier groepen: deelnemende toeristen, niet-deelnemende toeristen, bewoners en overige personen die vanwege een verblijf van meer dan twee maanden of vanwege werk als hoofdreden voor een kort verblijf buiten de doelpopulatie vielen. Zowel bewoners als de overige personen behoorden niet tot de doelpopulatie.

Volgens de waarneming werden gemiddeld 5,17 registraties per vlucht op Saba en 5,29 op Sint Eustatius vastgelegd. Een registratie kon betrekking hebben op één persoon of op een reisgezelschap. Deze aantallen kwamen daardoor niet noodzakelijk overeen met het werkelijke aantal passagiers. Voor toeristen die deelnamen was uit de vragenlijst bekend uit hoeveel personen hun reisgezelschap bestond. De gemiddelde omvang van die reisgezelschappen

bedroeg 1,72 personen op Saba en 1,84 op Sint Eustatius. Voor niet-deelnemende toeristen, bewoners en de overige uitgesloten personen was de omvang van het reisgezelschap niet uitgevraagd. Hierdoor kon niet worden vastgesteld of alle passagiers bij de waarneming waren meegeteld of benaderd. Ook was onbekend hoeveel van de mogelijk niet meegetelde personen tot de doelpopulatie behoorden. Het aantal toeristen per vlucht kon daarom niet rechtstreeks worden vastgesteld.

Om de onzekerheid over het aantal toeristen per vlucht en de responskans in beeld te brengen, is eerst de aanname gemaakt dat iedere niet-deelnemende toerist, bewoner en overige uitgesloten persoon alleen reisde. Voor deelnemende toeristen is het opgegeven aantal personen in het reisgezelschap gebruikt. Wanneer één toerist namens meerdere personen de vragenlijst invulde, zijn alle personen in dat gezelschap tot de respons gerekend. Voor de non-respons is uitgegaan van benaderde toeristen die deelname weigerden. Samen met bewoners en overige uitgesloten personen vormden deze aantallen het tijdens de waarneming meegetelde totaal.

Dit totaal is vergeleken met het geschatte passagiersaantal dat Winair per vlucht beschikbaar stelde. Als de veldwerktelling hoger was, is dat hogere aantal als totaal aangehouden. Als het aantal lager was, is het verschil tussen het aldus bepaalde passagierstotaal en het tijdens het veldwerk meegetelde aantal aangemerkt als het aantal mogelijk gemiste personen. Onder deze aannames bedroeg dit verschil gemiddeld 4,93 personen per vlucht op Saba en 5,22 op Sint Eustatius. Dat betekent niet dat al deze personen daadwerkelijk door de interviewers zijn gemist. Zij kunnen ook reisgenoten zijn geweest van benaderde niet-deelnemende toeristen, bewoners of andere uitgesloten personen van wie de groepsgrootte niet was vastgelegd.

Voor het gemiddelde aantal toeristen per vlucht zijn daarom twee uiterste scenario's berekend. In het eerste is aangenomen dat niet-deelnemende toeristen alleen reisden en dat zich onder de mogelijk gemiste personen geen toeristen bevonden. In het tweede is aangenomen dat alle mogelijk gemiste personen toeristen waren en tot de non-respons behoorden. In het eerste scenario bedroeg het geschatte aantal toeristen per vlucht 4,5 op Saba en 3,6 op Sint Eustatius. In het tweede scenario was dit respectievelijk 9,4 en 8,8. De werkelijk gerealiseerde aantallen konden op basis van de eerste pilot niet nauwkeuriger worden vastgesteld. De aanname van gemiddeld vijf toeristen per vlucht kon daarom niet eenduidig worden getoetst.

Voor de responskans van toeristen is dezelfde scenarioanalyse uitgevoerd. De uitkomsten liepen uiteen van 38,5 tot 80,6 procent op Saba en van 34,5 tot 85,2 procent op Sint Eustatius. Door de onbekende omvang en samenstelling van de non-respons was niet vast te stellen waar binnen deze ruime bandbreedtes de werkelijke responskans lag. Ook de vooraf aangenomen 50 procent kon met de eerste pilot dus niet betrouwbaar worden bevestigd of verworpen.

Aantal toeristen en respons tijdens de tweede pilot

Tijdens de tweede pilot werd meer informatie over de samenstelling van de passagiers op de waargenomen vluchten bijgehouden. De weekgemiddelden varieerden, maar op een waargenomen vlucht op Sint Eustatius waren gemiddeld 12,9 passagiers aanwezig. Daarvan waren gemiddeld 10,3 inwoners en behoorden 2,7 personen tot de doelpopulatie van toeristen. Gemiddeld namen 1,4 toeristen per vlucht deel aan het onderzoek.

Het gemiddeld waargenomen aantal toeristen per vlucht lag daarmee lager dan de aanname van vijf waarop het steekproefontwerp berustte. Ook het gemiddeld aantal responderende

toeristen per vlucht was lager dan verwacht. Dit betekent dat op een waargenomen vlucht minder respondenten werden bereikt dan vooraf was aangenomen. Om 500 responderende toeristen op Sint Eustatius te bereiken, zouden bij een vergelijkbare respons per vlucht daardoor meer vluchten moeten worden waargenomen of zou de dataverzameling langer moeten duren dan oorspronkelijk voorzien, tenzij de omstandigheden of de gerealiseerde respons zouden veranderen.

De responskans onder toeristen leek tijdens deze pilot in de orde van grootte van de vooraf aangenomen 50 procent te liggen. Het lagere absolute aantal respondenten per vlucht leek dus vooral samen te hangen met het kleinere aantal aanwezige toeristen en niet met een uitzonderlijk geringe bereidheid tot deelname.

Gedurende de zeven weken van de tweede pilot zijn op Sint Eustatius in totaal 116 toeristen tot de respons gerekend op basis van de ingevulde vragenlijsten. Ter vergelijking: de oorspronkelijke berekening voor drie waarnemingsperioden van circa drie maanden ging uit van ongeveer 500 responderende toeristen per eiland. Of die doelstelling bij voortzetting haalbaar was, kon uit deze zeven weken niet betrouwbaar worden afgeleid. Dat hing niet alleen af van het aantal aanwezige toeristen, maar ook van het aantal steekproefvluchten dat daadwerkelijk kon worden waargenomen. Bovendien kan het aantal toeristen in de loop van het jaar variëren, onder meer door een mogelijke terugloop tijdens het orkaanseizoen. Ook kunnen waarnemingen na gegevensopschoning buiten de analyse vallen en kan de beschikbaarheid van interviewers veranderen. Een doorrekening naar een langere onderzoeksperiode zou daarom hoogstens een indicatie geven, geen betrouwbare voorspelling.

De tweede pilot kon op Saba niet worden uitgevoerd en biedt daarom geen nieuwe resultaten voor dat eiland. Voor Saba kan op basis van de tweede pilot dus niet worden vastgesteld hoeveel toeristen per vlucht bereikbaar zouden zijn geweest of welk responspercentage met de aangepaste aanpak mogelijk was. Ook als het gewenste aantal respondenten zou worden bereikt, zou nog afzonderlijk moeten worden beoordeeld of de gegevens voldoende betrouwbaar zijn. Zolang niet duidelijk is hoeveel passagiers zich in totaal op een vlucht bevonden en hoeveel daarvan toeristen waren, kan de omvang van de non-respons niet betrouwbaar worden vastgesteld en kunnen geen betrouwbare schattingen worden gemaakt.

Uitval van vluchten

Het steekproefontwerp ging uit van circa 9,1 procent uitgevallen vluchten. In de eerste pilot ontbrak voor een deel van de vluchten betrouwbare informatie over de feitelijke annuleringen. Een opgegeven passagiersaantal van nul of een onbekend aantal betekende niet noodzakelijk dat de vlucht was geannuleerd. De vlucht kon bijvoorbeeld zijn samengevoegd met een andere vlucht of onder een ander nummer zijn uitgevoerd.

Om toch de gevoeligheid van de oorspronkelijke aanname te beoordelen, zijn drie scenario's doorgerekend. In het eerste scenario zijn zowel vluchten met nul opgegeven passagiers als vluchten met een onbekend passagiersaantal als uitgevallen beschouwd. In het tweede scenario zijn alleen vluchten zonder passagiers als uitgevallen beschouwd en vluchten met een onbekend aantal als uitgevoerd. In het derde scenario zijn vluchten met nul passagiers als uitgevallen beschouwd en is de categorie met onbekende aantallen buiten de berekening gelaten.

De berekende uitval varieerde afhankelijk van het scenario van 2,6 tot 26,1 procent op Saba en van 5,5 tot 20,9 procent op Sint Eustatius. In het tweede scenario, waarin vluchten met een

onbekend passagiersaantal als uitgevoerd werden beschouwd, bedroeg de geschatte uitval 8,9 procent op Saba en 9,2 procent op Sint Eustatius. Die percentages liggen dicht bij de aangenomen 9,1 procent, maar vormen geen bevestiging van die aanname: onbekend bleef welk scenario de feitelijke situatie het best beschreef.

Ook tijdens de tweede pilot kon de oorspronkelijke aanname dat circa 9,1 procent van de geplande vluchten zou uitvallen, niet betrouwbaar worden getoetst. Voor deze pilot was de steekproef samengesteld op basis van het voorgenomen vluchtschema dat rechtstreeks door Winair beschikbaar was gesteld. Tijdens de uitvoering bleek echter dat het feitelijke vluchtschema niet volledig aansloot op de informatie waarop de steekproef was gebaseerd. Zo werden 19 vluchten waargenomen met vluchtnummers die niet in de oorspronkelijke steekproef voorkwamen.

Op basis van de beschikbare informatie kon niet worden vastgesteld wat deze afwijkingen veroorzaakte. Mogelijk waren vluchten geannuleerd, samengevoegd of onder een ander vluchtnummer uitgevoerd. Ook kon niet worden vastgesteld of de waargenomen vluchten met afwijkende vluchtnummers overeenkwamen met oorspronkelijk geselecteerde vluchten. Hierdoor bleef onduidelijk in hoeverre de niet-waargenomen steekproefvluchten daadwerkelijk waren uitgevallen of om andere redenen niet waren waargenomen.

Het ontbreken van deze informatie maakte het niet mogelijk om onderscheid te maken tussen uitval van vluchten, wijzigingen in het vluchtschema en ontbrekende waarnemingen tijdens het veldwerk. Daardoor kon het feitelijke uitvalpercentage niet betrouwbaar worden bepaald en bleef toetsing van de oorspronkelijke aanname van 9,1 procent achterwege. Hiervoor is controleerbare informatie nodig over de daadwerkelijk uitgevoerde vluchten, inclusief eventuele annuleringen, samenvoegingen en wijzigingen in vluchtnummers.

3.4 Kwaliteit en bruikbaarheid van de gegevens

Invulkwaliteit van de vragenlijst

In de eerste pilot waren vooral vragen over bestedingen beperkt ingevuld. Er is toen aan respondenten gevraagd om zelf een bedrag en valuta op te geven voor uitgaven aan vervoer, accommodatie, eten en drinken en overige kosten, zowel voorafgaand aan als tijdens het verblijf. Mogelijk vonden respondenten het lastig om hun uitgaven nauwkeurig te schatten. Ook kan verminderde aandacht tegen het einde van de vragenlijst hebben meegespeeld, omdat de bestedingsvragen daar waren geplaatst. Uit de pilot kon niet worden vastgesteld welke verklaring de ontbrekende antwoorden veroorzaakte. Dat respondenten verschillende valuta konden kiezen, maakte de gegevensverwerking bovendien relatief bewerkelijk.

Voor de tweede pilot zijn deze vragen vereenvoudigd door het aantal bestedingscategorieën te beperken en vaste bestedingsklassen in Amerikaanse dollars aan te bieden. Daarbij is onder meer onderscheid gemaakt tussen verblijf, activiteiten, eten en drinken en overige kosten. Deze wijziging was bedoeld om de belasting voor respondenten te beperken, meer ingevulde antwoorden te krijgen en de verwerking te vereenvoudigen. Gezien de beperkte mogelijkheden voor voortzetting van het onderzoek is ervoor gekozen geen aanvullende analyses uit te voeren om vast te stellen in hoeverre de invulkwaliteit van de bestedingsvragen in de tweede pilot daadwerkelijk is verbeterd.

Betrouwbaarheid van de passagiersaantallen

Een van de belangrijkste doelen van de gewijzigde vragenlijst in de tweede pilot was het verkrijgen van totalen voor het aantal benaderde passagiers, het aantal toeristen en de omvang van de non-respons. Voor de aantallen passagiers per waargenomen vlucht waren uiteindelijk drie bronnen beschikbaar. De interviewers vroegen passagiersaantallen op bij de balie van Winair op het vliegveld. Daarnaast legden zij tijdens de vragenlijst per benaderde persoon vast of deze tot de doelpopulatie behoorde en op hoeveel personen in het reisgezelschap de waarneming betrekking had. Ten slotte beschikte het CBS over afzonderlijk bij Winair opgevraagde vluchtinformatie, met onder meer een geschat passagiersaantal per vlucht.

Bij vergelijking van deze drie bronnen bleken de aantallen per vlucht regelmatig uiteen te lopen. Soms waren de verschillen groot. Hierdoor kon niet voor iedere vlucht betrouwbaar worden vastgesteld welk passagierstotaal als uitgangspunt moest worden gebruikt. Dit is geen uitsluitend administratief probleem. Zonder een voldoende betrouwbaar totaal aantal passagiers kan ook het aantal toeristen op een vlucht niet goed worden vastgesteld. Daardoor is onzeker hoeveel toeristen niet aan het onderzoek deelnamen en ontbreekt een betrouwbare basis om voor non-respons te corrigeren bij het maken van schattingen voor de doelpopulatie.

De aanvullende vragen in de tweede pilot brachten dus wel meer informatie over benaderde personen en reisgezelschappen beschikbaar, maar losten het kernprobleem van de onderling afwijkende passagiersaantallen niet op. De beschikbare gegevens waren ook na de tweede pilot niet voldoende om het aantal toeristen en de non-respons per vlucht eenduidig vast te stellen. Dat beperkt de beoordeling om betrouwbare schattingen te maken over de bestedingen en activiteiten van alle toeristen in de doelpopulatie. Ook verwachtingen over de responsopbrengst in een langere onderzoeksperiode blijven hierdoor onzeker.

4. Conclusie en aanbeveling

4.1 Conclusie over de haalbaarheid

De twee pilots laten zien dat het beoogde vragenlijstonderzoek op Saba en Sint Eustatius in de onderzochte vorm niet haalbaar is. Dat oordeel is gebaseerd op drie samenhangende bevindingen.

Ten eerste kon de geselecteerde vluchtsteekproef niet volgens plan worden uitgevoerd. Tijdens de eerste pilot waren onvoldoende interviewers beschikbaar om alle geselecteerde vluchten waar te nemen en elkaar zo nodig af te lossen. Daardoor ontbraken op beide eilanden steekproefvluchten. Op Saba was bovendien sprake van een ongelijke spreiding van de waarneming naar vertrektijdstip, wat een risico op selectiviteit opleverde. Tijdens de tweede pilot, waarin de interviewerpool was uitgebreid en de organisatie was aangepast, bleef op Sint Eustatius 29 procent van de geselecteerde vluchten zonder waarneming. Op Saba kon de pilot wegens onvoldoende beschikbare interviewers niet worden gestart.

Ten tweede was het aantal toeristen dat per waargenomen vlucht kon worden bereikt lager dan oorspronkelijk geraamd. Tijdens de tweede pilot waren dat gemiddeld ongeveer 3 toeristen, tegenover de aangenomen 5. De responskans onder toeristen leek niet uitzonderlijk laag, maar het kleinere aantal potentiële respondenten en de onvolledige waarneming van geselecteerde vluchten beperkten de opbrengst. Daarmee was niet aannemelijk gemaakt dat het streefgetal van 500 responderende toeristen per eiland binnen de beoogde perioden kon worden gehaald.

Ten derde boden de beschikbare gegevens geen voldoende betrouwbare basis voor verwerking. In de eerste pilot ontbrak informatie over de omvang van bepaalde reisgezelschappen en over mogelijk gemiste passagiers. Tijdens de tweede pilot is de vastlegging uitgebreid, maar de passagiersaantallen uit de verschillende bronnen bleven regelmatig van elkaar verschillen. Daardoor kon het aantal toeristen en niet-deelnemende toeristen per vlucht niet met voldoende zekerheid worden bepaald. Een betrouwbare correctie voor non-respons en daarmee verantwoorde schattingen voor de gehele doelpopulatie waren niet mogelijk.

De eerste pilot leverde om deze redenen geen bruikbare eerste reguliere waarnemingsperiode op. De tweede pilot heeft de geconstateerde knelpunten, ondanks de doorgevoerde verbeteringen, onvoldoende weggenomen. Ook deze pilot vormt daarom geen voldoende betrouwbare basis voor voortzetting als reguliere waarnemingsperiode.

4.2 Aanbeveling

De ervaringen van de pilots van 2025 en 2026 (en die van 2021) laten zien dat de gekozen onderzoeksopzet in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is. Ondanks de aanpassingen die na de eerste pilot zijn doorgevoerd, bleven belangrijke knelpunten bestaan. Daarmee is er onvoldoende aanleiding om te verwachten dat een aanvullende waarnemingsperiode of verdere beperkte aanpassingen binnen de huidige onderzoeksopzet wel tot voldoende betrouwbare en bruikbare gegevens zullen leiden.

Gezien deze herhaaldelijke ervaringen wordt het uitvoeren van een nieuwe pilot volgens grotendeels dezelfde werkwijze niet aanbevolen. Een eventuele heroverweging van het onderzoek is alleen zinvol wanneer een wezenlijk andere, aantoonbaar uitvoerbare aanpak

beschikbaar komt. Daarbij moet vooraf voldoende zekerheid bestaan over de interviewcapaciteit op beide eilanden, het inzicht in verschillen tussen het steekproefkader en de daadwerkelijk uitgevoerde vluchten en de oorzaken daarvan, en de volledige en betrouwbare vastlegging van gegevens die nodig zijn om de omvang van de doelpopulatie en de non-respons te bepalen. Zolang hiervoor geen overtuigende oplossing beschikbaar is, biedt voortzetting onvoldoende perspectief op een verantwoord onderzoek naar de bestedingen en activiteiten van toeristen op Saba en Sint Eustatius.