EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de resultaten van door lidstaten uitgevoerde verkennende studies betreffende statistieken over passagiersvervoer over de binnenwateren overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Verordening (EU) 2018/974

1. INLEIDING EN ACHTERGROND

In Europa spelen de binnenwateren een belangrijke rol in het vervoerssysteem en die rol kan nog flink toenemen. Binnen de Europese Unie hebben twintig lidstaten binnenwateren; twaalf daarvan hebben een onderling verbonden waterwegennet.

In zijn verslag over het aanboren van het potentieel van veerboten[1] beklemtoont het Europees Parlement het belang van statistische gegevens over vracht en passagiers voor het uitstippelen van plannen en beleid voor de sector van het vervoer over water. Verder verzoekt het Parlement de Europese Commissie "een systeem te ontwikkelen voor de geharmoniseerde verzameling van statistieken over ongevallen en incidenten met binnenschepen, inclusief grensoverschrijdend verkeer".

De Commissie wil de concurrentiepositie van de binnenwateren in het vervoerssysteem bevorderen en versterken en de integratie ervan in de intermodale logistieke keten vergemakkelijken[2].

Verordening (EU) 2018/974[3] heeft geen betrekking op statistieken over passagiersvervoer over de binnenwateren. De voornaamste gegevens die nodig zijn om de omvang van deze markt en het groeipotentieel ervan in te schatten, zouden het aantal passagiers per land en per individuele marktsector zijn, zoals riviercruises, minicruises, veerboten en stadsvervoer. Als het mogelijk blijkt, zou de verzameling van passagierskilometers een solide indicator zijn om de prestaties van de sector te meten.

Overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EU) 2018/974 moet de Commissie samen met de lidstaten de passende methode onderzoeken voor het ontwikkelen van statistieken over personenvervoer over de binnenwateren, onder meer via grensoverschrijdende vervoersdiensten.

> *"Artikel 5*
>
> *Verkennende studies*
>
> *1. Uiterlijk op 8 december 2018 ontwikkelt de Commissie in samenspraak met de lidstaten de passende methode voor het verzamelen van statistieken over personenvervoer over de binnenwateren, onder meer via grensoverschrijdende vervoersdiensten.*
>
> *2. Uiterlijk op 8 december 2019 gaat de Commissie van start met door de lidstaten uit te voeren vrijwillige verkennende studies die gegevens binnen het toepassingsgebied van deze verordening opleveren met betrekking tot de beschikbaarheid van statistische gegevens inzake het personenvervoer over de binnenwateren, onder meer via grensoverschrijdende vervoersdiensten. Het doel van deze verkennende studies is de haalbaarheid van die nieuwe gegevensverzamelingen, de kosten van de betrokken gegevensverzamelingen en de inherente kwaliteit van de statistieken te beoordelen.*
>
> *3. Uiterlijk op 8 december 2020 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over het resultaat van dergelijke verkennende studies. Afhankelijk van de resultaten van dat verslag dient de Commissie binnen een redelijke termijn indien nodig een wetgevingsvoorstel in bij het Europees Parlement en bij de Raad om deze verordening aan te*

[1] Verslag over het aanboren van het potentieel van veerboten (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.
[2] Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, COM(2011) 144 definitief.
[3] Verordening (EU) 2018/974 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 betreffende de statistiek van het goederenvervoer over de binnenwateren, PB L 179 van 16.7.2018, blz. 14.

passen met betrekking tot de statistieken over personenvervoer over de binnenwateren, onder meer via grensoverschrijdende vervoersdiensten.

4. Deze verkennende studies zullen, in voorkomend geval en rekening houdend met de meerwaarde voor de Unie, mede uit de algemene begroting van de Unie worden gefinancierd."

Eurostat is, in samenwerking met de lidstaten, begonnen met de ontwikkeling van een methode voor het verzamelen van statistieken over passagiersvervoer over de binnenwateren.

In oktober 2016 richtte Eurostat een taskforce op die als opdracht had te werken aan de ontwerpmethode voor het verzamelen van gegevens over statistieken in verband met passagiersvervoer over de binnenwateren. De taskforce bestond uit vrijwillige lidstaten (Duitsland, Frankrijk, Kroatië, Nederland, Oostenrijk, Polen en Roemenië), de Commissie (Eurostat en het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer) en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. De eerste vergadering van de taskforce vond plaats op 28 februari 2017; de tweede werd op 18 oktober 2017 georganiseerd, tegelijk met de vergadering van de deskundigengroep over de binnenwateren van 2017. De deskundigengroep en de coördinatiegroep voor statistieken over vervoer (CGST) hielden toezicht en bespraken het werk over de methode in hun vergaderingen van 2017 en 2018.

Overeenkomstig Verordening (EU) 2018/974 werd deze ontwerpmethode in december 2018 voltooid en voorzag ze in een proeffase met uit EU-subsidies gefinancierde verkennende studies. In juni/juli 2019 lanceerden zeven landen verkennende studies: Duitsland, Kroatië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië en Zweden. In de verkennende studies werd de ontwerpmethode beoordeeld en werden de haalbaarheid, de kosten, de last en de statistische kwaliteit van hun gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren van commentaar voorzien.

De landen dienden hun verkennende studies en verslagen over de verzameling van gegevens en de uitvoering van de ontwerpmethode in juni/juli 2020 in.

In dit verslag komen de resultaten van de verkennende studies over de haalbaarheid van het verzamelen van nieuwe gegevens en de statistische kwaliteit ervan, over de bijbehorende methode en over de kosten en lasten voor de lidstaten aan bod.

Daarnaast worden in het verslag de resultaten van een landenenquête over statistieken in verband met passagiersvervoer over de binnenwateren, die werd gehouden in maart 2020, kort gepresenteerd. Het doel van de enquête was een overzicht te geven van de situatie in de lidstaten buiten de zeven landen die verkennende studies hebben uitgevoerd.

2. RESULTATEN VAN VERKENNENDE STUDIES OVER PASSAGIERSSTATISTIEKEN

De verkennende studies resulteerden in twee eindproducten:

a. een verslag met opmerkingen over de uitvoering van de ontwerpmethode, waarin methodologische verbeteringen worden voorgesteld en de haalbaarheid, kosten, last en statistische kwaliteit van de mogelijke verzameling van gegevens over statistieken rond passagiersvervoer worden geëvalueerd;

b. gegevens die in elk land werden verzameld voor de volgende tabellen:

- A1 (aantal passagiers dat wordt vervoerd volgens land van inscheping, land van ontscheping, soort vervoer en soort schip);

- A2 (riviercruises — aantal passagiers, passagierskilometers en aantal vaarten volgens regio van inscheping, regio van ontscheping, nationaliteit van het schip en soort cruise);
- B1 (aantal passagierskilometers dat is afgelegd uitgesplitst naar soort schip, behalve riviercruiseschepen); en
- C1 (aantal schepen dat in een land is geregistreerd volgens soort schip, capaciteit van het schip en leeftijd van het schip).

2.1. GEGEVENSBRONNEN EN METHODEN

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van de gegevensbronnen die werden gebruikt en van de methode die werd toegepast in de zeven landen die verkennende studies hebben uitgevoerd.

Oostenrijk

Het automatisch identificatiesysteem (AIS) wordt gebruikt om schepen te traceren en te volgen en komt in aanmerking als een gegevensbron; met de AIS-transponder aan boord van een schip wordt informatie uitgewisseld die relevant is voor de positionering en identificatie tussen schepen. Om dit systeem te ondersteunen, beschikt Oostenrijk over 23 basisstations van de rivierinformatiediensten op de Donau om gegevens over AIS in het binnenland te ontvangen. De datasets van het AIS bevatten één dataset per schip en per dag; deze datasets zijn extracties van de AIS-informatie en omvatten 23 variabelen.

De namen van scheepvaartmaatschappijen zijn afkomstig uit het statistisch bedrijvenregister, hoewel buitenlandse scheepvaartmaatschappijen niet verplicht zijn de Oostenrijkse overheid in te lichten wanneer ze passagiers in Oostenrijk vervoeren. Via de AIS-gegevens wordt informatie verkregen over alle vaartuigen die actief zijn op het Oostenrijkse gedeelte van de Donau, waaronder gegevens en posities, maar contact opnemen met buitenlandse maatschappijen is moeilijker.

De AIS-gegevens volstaan niet om de locatie van inscheping en ontscheping voor lange, grensoverschrijdende cruises te bepalen; AIS-gegevens worden immers alleen ontvangen voor het Oostenrijkse gedeelte van de Donau en over enkele kilometers voorbij de grens. Scraping kan worden gebruikt voor dienstregelingen en routes, en de website www.cruisecompete.com dient als een benchmark voor routes die verband houden met Oostenrijk. Door de eenvoudige en duidelijke lay-out en uitvoering van de website is deze perfect geschikt voor scraping. Daarnaast werd er informatie over dienstregelingen voor veerboten en andere afvaarten voor dagtochten verkregen door de websites van individuele maatschappijen te raadplegen.

Afhankelijk van bepaalde criteria maakt het scheepsregister zowel verplichte als optionele registraties mogelijk. Uit de verkennende studie bleek dat de kwaliteit van het register niet volstaat om de gegevens te verstrekken die worden gevraagd voor dataset C1; bovendien is het register in zijn huidige vorm alleen beschikbaar als een papieren exemplaar, hoewel de digitalisering van het register gepland is.

Andere bronnen voor passagiersgegevens zijn Viadonau (verzamelen van passagiersgegevens voor schepen voor dagtochten op vrijwillige basis voor hun jaarverslag), Donauraum Wien (waarin jaarlijks de passagiersaantallen voor elk schip worden verstrekt) en een sluis aan de

Duits/Oostenrijkse grens (publiceren van passagiersaantallen en gegevens over de aantallen schepen die door de sluis gaan).

De methode voor het verzamelen van gegevens verschilde tussen riviercruisemaatschappijen en andere maatschappijen die passagiersvervoer aanbieden.

De vijf in Oostenrijk gevestigde riviercruisemaatschappijen werden benaderd (via gesprekken met deskundigen, telefoon en e-mail). Om relevante gegevens te verzamelen voor ander passagiersvervoer dan riviercruises, werd een vragenlijst opgesteld; ongeveer de helft van de 36 vragenlijsten werd ingevuld.

Voor de gegevensanalyse werden de AIS-gegevens gecombineerd met routes en werden de AIS-gegevens geanalyseerd voor cruiseschepen en vaartuigen voor dagtochten.

Om een algemene raming voor de passagiersbezetting voor alle schepen te berekenen, werd er informatie van de AIS-gegevens gebruikt, samen met bijkomende passagiersgegevens voor aanlegplaatsen. De berekening werd uitgevoerd door de schepen te identificeren en hun maximale passagierscapaciteit toe te wijzen.

Kroatië

Kroatië heeft de kantoren van de havenmeester en de havenautoriteiten aangeduid als de voornaamste gegevensbron. In de kantoren van de havenmeester worden voor eigen gebruik enkele passagiersgegevens uit verscheidene bronnen verzameld, waaronder verslagen over de aankomst en het vertrek van het schip, havenautoriteiten en scheepseigenaars (schippers, gemeenten enz.). Na vergaderingen met vier kantoren van de havenmeester was de conclusie dat er gegevens beschikbaar zijn over de vorige en volgende havens van aankomst of vertrek van schepen. De conclusie na deze vergaderingen was ook dat er gegevens beschikbaar zijn over de aantallen ingescheepte en ontscheepte passagiers, de soorten schepen en de vlaggen van de schepen. Voor drie van de vier kantoren zijn er echter geen gegevens beschikbaar over de haven van eerste inscheping en laatste ontscheping van de passagiers; één kantoor ontvangt deze informatie, maar dan op vrijwillige basis.

Wat methode betreft past Kroatië het territorialiteitsbeginsel toe voor gegevensverzameling. Gegevens voor alle schepen die over de Kroatische binnenwateren aankomen in en vertrekken vanuit havens worden verzameld ongeacht het land van registratie van het schip. De verzameling van gegevens over passagiersvervoer stemt dus overeen met statistieken over vrachtvervoer omdat ze het nationale en internationale vervoer van passagiers omvat.

Voor gegevens over riviercruises zijn de haven van eerste inscheping van de passagiers en de laatste ontscheping niet beschikbaar en is het niet mogelijk de regio van inscheping en ontscheping te bepalen. Mogelijk verandert dat in de toekomst, wanneer er administratieve gegevensbronnen zijn. Voor gegevens over schepen voor dagtochten moet er een meldingsdrempel worden vastgelegd voor kleine vervoersoperaties, waarbij rekening wordt gehouden met kostenefficiëntie en met geheimhouding. Wat passagiersvervoer op veerboten betreft verzamelen de kantoren van de havenmeester gegevens over passagiersaantallen voor hun eigen behoeften en vragen zij elk jaar gegevens op bij scheepseigenaars, concessiehouders, gemeenten en ferrymaatschappijen; Kroatië is van mening dat de definitie van veerboten gedetailleerder moet zijn.

Duitsland

Het statistisch bedrijvenregister komt in aanmerking als gegevensbron en wordt gebruikt om zowel de bedrijfsbezetting te analyseren als om enquêtes op te stellen en te coördineren. Het register bevat informatie over juridische eenheden, over maatschappijen en hun plaatselijke eenheden en over het verband tussen registereenheden. Structurele bedrijfsstatistieken zijn een andere gegevensbron, waarin informatie te vinden is over productie, kostenstructuur, vaste activa, werkgelegenheid en jaarlijks geproduceerde informatie over bedrijfsdemografie.

Jaarlijks worden er enquêtes gehouden van maatschappijen die betrokken zijn bij vervoer over de binnenwateren. Daarin zit informatie over het soort binnenvaartactiviteit, het aantal mensen dat werkzaam is in de binnenvaart, de omzet uit activiteiten en het aantal, het laadvermogen, de ruimcapaciteit en het motorvermogen van de schepen.

Verder zijn er elk kwartaal omzetcijfers voor passagiers op binnenvaartroutes beschikbaar en wordt niet verwacht dat de uitvoering van Verordening (EU) 2019/2152 betreffende Europese bedrijfsstatistieken[4] de inhoud zal wijzigen van de gegevens die momenteel worden verstrekt.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart verstrekt gegevens over het markttoezicht op de Europese binnenvaart, waaronder informatie over de omvang van de vloot en over vraag en aanbod betreffende riviercruises en schepen voor dagtochten. Basisinformatie over de riviercruisesector wordt ook gepubliceerd door de belangengemeenschap van riviercruises.

De door Duitsland verstrekte statistieken omvatten alleen maatschappijen met hoofdzetel in het land; het gevolg daarvan is een gebrek aan informatie over diensten die worden verleend door buitenlandse maatschappijen.

De centrale inventaris van de binnenwateren (ZBBD) bevat administratieve gegevens over de inventaris van schepen voor tabel C1 waaruit informatie kan worden gehaald op het vereiste detailniveau.

Omdat het niet mogelijk was een bron te identificeren die in een gestructureerde, volledige en betrouwbare vorm informatie bevat over buitenlandse maatschappijen, werden in de studie alleen in Duitsland gevestigde maatschappijen opgenomen.

Voor wat betreft de methode werd er onderzoek verricht naar alternatieve gegevensbronnen (bv. administratieve gegevens), maar de conclusie was dat dergelijke alternatieve bronnen niet voorhanden zijn.

Voor de enquête werd er een online vragenlijst ontwikkeld, die was bedoeld om te worden gebruikt door alle maatschappijen, ongeacht hun marktsegment. De eenheden van de enquête waren gebaseerd op de juridische eenheden waaruit deze maatschappijen bestaan, zoals gedefinieerd in de nationale regelgeving over statistische eenheden.

In de bedrijvenenquête werd geen kwantitatieve informatie verzameld. In plaats daarvan werd aan de maatschappijen gevraagd of de relevante gegevens beschikbaar waren en welke kosten er bij het verzamelen van deze gegevens zouden worden gemaakt. Aangezien maatschappijen niet kunnen worden verplicht informatie te verstrekken, werd voor deze benadering gekozen.

Nederland

Gegevensbronnen zijn afkomstig van het referentiekader van schepen, waarbij een aantal instellingen scheepsgerelateerde informatie moet registreren. De meeste informatie is echter

[4] Verordening (EU) 2019/2152 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende Europese bedrijfsstatistieken en tot intrekking van tien rechtshandelingen op het gebied van bedrijfsstatistieken (PB L 327 van 17.12.2019, blz. 1).

niet up-to-date of de instellingen hebben geen volledig overzicht van de nodige informatie. De bestaande gegevens zouden kunnen worden gebruikt om tabel C1 te produceren en later worden aangevuld met informatie die wordt verstrekt door scheepsexploitanten.

Passagiersvervoer vormt een andere bron. Het vaarweginformatiesysteem wisselt informatie uit over schepen op de binnenwateren, waaronder informatie over passagiersvervoer, routes en ladingen. Aangezien slechts een klein aandeel van de passagiersschepen geregistreerd is in het vaarweginformatiesysteem is de kwaliteit van de gegevens niet toereikend. Schippers kunnen vrijwillig melden hoeveel passagiers zich bevinden op het schip dat in het AIS geregistreerd staat en aangezien het slechts beperkt toegankelijk is, zijn de AIS-gegevens waarschijnlijk onvolledig.

Een andere gegevensbron is het referentiekader van ondernemingen, en maatschappijen in het register deden dienst als de steekproefbezetting voor de verkennende studie. Eén probleem is echter dat het register alleen maatschappijen bevat waarvoor passagiersvervoer over de binnenwateren de voornaamste activiteit is en geen informatie bevat over de schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door de ondernemingen.

Er werden gegevens verzameld door middel van een online enquête, waarop een drempel van meer dan twaalf passagiers werd toegepast. Het responspercentage op de online enquête was ongeveer 50 %.

Uit de antwoorden op de enquête bleek het gebrek aan duidelijke verschillen tussen veerboten en stedelijk en regionaal vervoer. Daarom wordt aanbevolen om ofwel een meer specifieke definitie te hebben van een veerboot, ofwel veerboten en stedelijk en regionaal vervoer onder te brengen in één categorie.

Polen

Gegevens over passagiersvervoer worden verkregen door een vragenlijst die rechtstreeks wordt gestuurd aan in Polen geregistreerde entiteiten die passagiers vervoeren. De studie had dus geen betrekking op entiteiten die geregistreerd zijn in een ander land dan Polen en die passagiers vervoeren over de Poolse binnenwateren. Polen selecteerde entiteiten uit het nationaal officieel register van nationale economie, waarvan de voornaamste geregistreerde activiteiten passagiersvervoer en vrachtvervoer over de binnenwateren zijn, gebaseerd op de Poolse classificatie van activiteiten. Een elektronische online vragenlijst werd naar exploitanten gestuurd die passagiersdiensten over de binnenwateren verlenen.

Gegevens voor in Polen geregistreerde passagiersschepen over de binnenwateren werden verkregen uit registers die worden bijgehouden door de autoriteiten voor de binnenwateren. Het onderscheid dat wordt gemaakt tussen riviercruiseschepen op de binnenwateren en schepen voor dagtochten blijkt niet rechtstreeks uit het register, maar uit de technische documentatie van de geregistreerde schepen. In Polen worden schepen geregistreerd volgens het soort schip en niet volgens de functies die zij vervullen. Afgaande op de technische gegevens worden schepen vanaf twaalf passagiersstoelen onderverdeeld in schepen met en zonder passagiershutten. Het is niet mogelijk een onderscheid te maken tussen geregistreerde vervoersschepen en schepen voor stedelijk vervoer aangezien dergelijke diensten kunnen worden verleend door zowel schepen die geregistreerd zijn als binnenschepen voor dagtochten als door schepen die geregistreerd zijn als andere niet-cruiseschepen.

Scraping werd ook gebruikt om te zoeken naar relevante content en om maatschappijen te identificeren die onder de Poolse classificatie van activiteiten ingedeeld zijn als “passagiersvervoer over de binnenwateren” en “vrachtvervoer over de binnenwateren”.

Daarnaast werd er bij de ontwikkeling van de enquête informatie gebruikt afkomstig van vakbladen, -verenigingen, -initiatieven en -instellingen die verwant zijn aan de binnenscheepvaart, en ook informatie die werd verkregen door mediabewaking.

Voor verificatiedoeleinden was een andere bron die bij de ontwikkeling van de enquête werd gebruikt de informatie die werd verkregen tijdens een wettelijk verplichte driemaandelijkse enquête over het aantal schepen dat betrokken was bij het vervoer over de binnenwateren.

Van alle vervoerswijzen is passagiersvervoer over de binnenwateren goed voor slechts 0,3 % van het totale aantal passagiers, met uitzondering van openbaar vervoer. De nationale binnenwateren spelen dan ook een marginale rol in het passagiersvervoer in Polen.

Roemenië

Via een driemaandelijkse enquête in 2019 werden gegevens verzameld om de indicatoren te produceren voor statistieken over vervoer over de binnenwateren. Binnen dit project ontwikkelden de autoriteiten een IT-tool voor gegevensverzameling die gebaseerd is op de Eurostatmethode.

Gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren werden verzameld bij exploitanten die bevoegd zijn om dit soort vervoer te verstrekken en die zichzelf hebben geregistreerd voor de enquête; gegevens over cruises over de binnenwateren werden verzameld bij regionale havenmeesters en bij bevoegde maatschappijen.

Met de vragenlijst werden gegevens verzameld voor de indicatoren in datasets A1, A2 en B1. Gegevens over geregistreerde passagiers hebben betrekking op passagiers die worden vervoerd met binnenschepen. In dataset B1 wordt de indicator passagierskilometers berekend door de resultaten van het aantal passagiers op te tellen en dit getal te vermenigvuldigen met de afstanden in kilometers die werkelijk door deze passagiers zijn afgelegd. De indicator voor vervoerde passagiers wordt samengevoegd in dataset A1, waarbij het aantal passagiers wordt opgeteld volgens oorsprong/bestemming. De indicator voor passagierskilometers voor cruisepassagiers in dataset A2 wordt berekend volgens het soort cruise en de afstand die binnen Roemenië is afgelegd. De gegevens worden samengevoegd volgens het soort cruise, de nationaliteit van het schip, de regio van inscheping/ontscheping en het aantal reizen.

Voor de informatie over havens van inscheping en ontscheping werd uit de lijst van havens voor vrachtvervoer over de binnenwateren een lijst geselecteerd van havens die passagiersvervoer aanbieden. De lijst werd aangevuld met havens waarvan de activiteiten uitsluitend bestaan uit passagiersvervoer over de binnenwateren.

De regionale havenmeesters waren de bron van gegevens over passagiers op cruiseschepen die de havens langs de Donau aandeden. De informatie betreffende de oorsprong en bestemming van de cruise, die door de kapitein van het schip wordt meegedeeld aan de vertegenwoordiger van de regionale havenmeester, werd gebruikt om de binnen Roemenië afgelegde afstand vast te stellen. De afstand, uitgedrukt in kilometer, werd berekend op basis van de navigatiekaart van de Donau en de locatie van de havens in de lijst van havens voor binnenwateren.

Voor dataset C1 werden statistieken over het aantal schepen dat in het land geregistreerd is volgens het soort schip, de capaciteit van het schip en de leeftijd van het schip gebaseerd op gegevens van de Roemeense scheepvaartautoriteit.

Zweden

De bedrijvendatabank vormt een van de gegevensbronnen in Zweden en bevat een selectie van gegevens van maatschappijen. Een andere bron is een register (toezichtssysteem) dat schepen omvat met een capaciteit van meer dan twaalf passagiers, commerciële schepen van ten minste vijf meter lang en pleziervaartuigen langer dan twaalf meter. Dit register is verplicht voor alle passagiersschepen en bevat informatie over de geregistreerde eigenaars en over de partij die als bedrijf geregistreerd staat. Verder komt de Zweedse brancheorganisatie voor de eigenaren van commerciële schepen die actief is op nationaal niveau in aanmerking als gegevensbron en vormt deze, gezien de aanzienlijke overlapping op het stuk van maatschappijen en schepen, een aanvulling op de andere bronnen. Daarnaast is informatie over routes en vertrekfrequenties van veerdiensten voor openbaar vervoer verkrijgbaar bij de Zweedse samenwerking van openbaarvervoersmaatschappijen. Het is ook mogelijk de positie van de schepen met AIS-transponders te bekijken en hun bewegingen te volgen.

Wat de methode betreft werd er een online vragenlijst gebruikt om informatie te verzamelen over het schip, het aantal afgelegde kilometers en het aantal passagiers. Het responspercentage bedroeg ongeveer 50 % en de gegevens volstonden om conclusies te trekken over toekomstige gegevensverzameling.

Gezien de unieke situatie van Zweden als het gaat om reizen over het water langs de kust, stelt het land voor "archipelverkeer" te introduceren als een bijkomende scheepscategorie.

2.2. HAALBAARHEID, KOSTEN, LAST EN STATISTISCHE KWALITEIT

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van de beoordelingen van de zeven landen betreffende de haalbaarheid, kosten, last en statistische kwaliteit van de gegevensverzameling.

Oostenrijk

Voor riviercruises wordt het haalbaar geacht om statistieken over passagiersvervoer te produceren waarin de AIS-gegevens, scrapingtechnieken en bezettingspercentages van passagiers worden gecombineerd. Gesprekken met enkele Oostenrijkse maatschappijen hebben bijkomende informatie over deze sector opgeleverd. Aangezien in Oostenrijk gevestigde cruisemaatschappijen echter een minderheid van de in het land actieve cruisemaatschappijen vertegenwoordigen, zou een verzameling van passagiersgegevens die alleen van hen afkomstig is, evenwel niet volstaan.

Wat passagiersvervoer over de binnenwateren, anders dan riviercruises, betreft, wordt de ontwikkeling van een vragenlijst voor maatschappijen beschouwd als een geschikte manier om de relevante statistieken te genereren. De AIS-gegevens zouden ook kunnen worden gebruikt om kilometers te ramen en gemelde afstanden te controleren.

Oostenrijk stelt voor een scheepsregister op te stellen op basis van het land van registratie en dat register louter op basis van AIS-data op te stellen. Aangezien er momenteel geen up-to-date scheepsregister bestaat in Oostenrijk, zou er ofwel een nieuw register tot stand kunnen worden gebracht, op basis van AIS-informatie over Oostenrijkse schepen, ofwel zou het bestaande scheepsregister kunnen worden gedigitaliseerd en geactualiseerd.

Als er regelmatig passagiersgegevens zouden worden verzameld, zou er een geschikte IT-infrastructuur moeten worden gebouwd die gelijkwaardig is aan de systemen die worden gebruikt om andere gegevens te verzamelen. Bovendien moet er rekening worden gehouden

met de kosten van een gepaste voorafgaande verwerkingstijd. Deze kosten lopen vooral in het eerste jaar van gegevensverzameling hoog op. Bovendien zou er rekening moeten worden gehouden met middelen voor het opbouwen en onderhouden van web scrapers.

Om de statistische kwaliteit te verzekeren en de methode te verbeteren zou het verplicht moeten zijn om AIS-gegevens door te sturen in plaats van de passagierscapaciteit van het schip. Verder zou bij het doorsturen van alleen de regio van inscheping en de regio van ontscheping als het verste punt van de cruise de berekende afstand worden onderschat. Dit probleem zou kunnen worden verholpen als landen in staat zouden zijn passagierskilometers door te sturen voor cruises zoals zij doen voor vrachtvervoer.

Kroatië

De verzameling van passagiersgegevens wordt over het algemeen als haalbaar beschouwd. Gegevens over het land/de regio van inscheping en ontscheping zijn in de meeste gevallen echter niet of slechts gedeeltelijk beschikbaar, en het was niet mogelijk van elke cruise de soort te bepalen. Het zou dan ook beter zijn gegevens over passagiersvervoer in havens voor de binnenwateren te verzamelen en te publiceren in plaats van gegevens over de aantallen vervoerde passagiers, aangezien gegevens over de passagiers die inschepen en ontschepen in elke haven beschikbaar zijn.

De kosten die verbonden zijn aan het houden van regelmatige statistische enquêtes over passagiersvervoer over de binnenwateren zouden aanvaardbaar zijn, net als de meldingslast voor de kantoren van de havenmeester. De digitalisering van de enquête en het gebruik van administratieve gegevens van het ministerie zou de kosten en de meldingslast nog meer verlagen.

Kroatië besluit dat de gegevens die via de verkennende studie worden verzameld van goede kwaliteit zijn.

Duitsland

Wat haalbaarheid betreft kunnen in sommige gevallen administratieve gegevens worden gebruikt of zullen deze in de toekomst beschikbaar zijn als gegevensbron zonder dat er een bedrijfsenquête hoeft te worden gehouden. Een bedrijfsenquête is echter nodig om gegevens te produceren over de eigenschappen van passagiersscheepvaart voor tabellen A1, A2 en B1.

Wat statistische kwaliteit betreft, merkten de maatschappijen verscheidene meldingsproblemen op. Voor gegevensaanvraag B1 heeft drie vijfde van de maatschappijen niet de informatie die nodig is om het aantal passagierskilometers te berekenen. Ongeveer de helft van de maatschappijen beschikt niet over de informatie die nodig is voor tabellen A1 en A2. Maatschappijen zullen zich dus moeten baseren op ramingen, en dat zal gevolgen hebben voor de kwaliteit van de informatie. Tegen deze achtergrond zou melding met tussenpozen van meerdere jaren kunnen worden overwogen.

Het probleem van binnenlandse vervoersdiensten die worden verleend door buitenlandse maatschappijen zou kunnen worden aangepakt door een Europees register van maatschappijen in het leven te roepen.

Wat de last voor de maatschappijen betreft, is het noodzakelijk om de lijst van eigenschappen te beperken tot degene die nodig zijn, de last voor kleinere maatschappijen te verkleinen en micro-ondernemingen vrij te stellen. Een passagierscapaciteit van twaalf zou als een grens moeten worden beschouwd.

De jaarlijkse kosten van het project rond passagiersvervoer over de binnenwateren wordt geraamd op zo'n 100 000 EUR voor maatschappijen. Voor overheden en de kantoren voor de statistiek zullen de totale, eenmalige kosten ongeveer 640 000 EUR bedragen en de jaarlijkse lopende kosten ongeveer 135 000 EUR.

Nederland

Nederland acht het haalbaar om statistieken over passagiersvervoer te genereren en veel van de voor het onderzoek benaderde partijen hebben belangstelling getoond voor de bijbehorende statistische informatie. Er is echter meer onderzoek nodig om schepen aan maatschappijen te koppelen en steekproefgegevens te extrapoleren naar de volledige bezetting. Hoewel de meeste variabelen kunnen worden verkregen bij maatschappijen, bestaat er zorg over passagierskilometers. Uit de enquête is namelijk gebleken dat maatschappijen die dagtochten organiseren, moeite hebben om deze gegevens vast te stellen. De kwaliteit van de gegevens over de eigenschappen van schepen volstaat niet in de huidige databank, maar zou op lange termijn kunnen worden verbeterd door een actuele Europese scheepsdatabank te gebruiken.

Wat de statistische kwaliteit betreft, rijzen er problemen voor buitenlandse maatschappijen die opereren op de Nederlandse vaarwegen, wat leidt tot een te geringe dekking van buitenlandse maatschappijen. Gegevens over passagiersaantallen en passagierskilometers vormen een specifiek probleem, dat op zijn minst deels zou kunnen worden opgelost door gegevens over relevante Europese maatschappijen uit te wisselen. Aangezien buitenlandse maatschappijen een aanzienlijk deel van het passagiersvervoer over de binnenwateren in Nederland voor hun rekening nemen, vooral op de markt voor riviercruises, zou de methode zo moeten worden ontwikkeld dat de ontbrekende gegevens worden gecompenseerd.

Nederland beveelt aan een drempel voor passagierscapaciteit van meer dan twaalf passagiers toe te passen, een bijkomende beperking toe te passen om alleen gemotoriseerde schepen op te nemen en geen zeilboten, en te overwegen de term "soort schip" te vervangen door "soort tocht". Er wordt voorgesteld om jaarlijks gegevens te verzamelen en de enquête in het begin van het jaar te houden. Het "territorialiteitsbeginsel" zou ook moeten worden toegepast.

Nederland benadrukt het belang van het niet overbelasten van kleinere maatschappijen of maatschappijen met een ingewikkeld patroon van routes door hen bijvoorbeeld niet te vragen jaarlijks verslag uit te brengen.

De kosten voor nieuwe statistieken over passagiersvervoer omvatten verder methodologisch onderzoek, het opschalen van gegevens van de steekproef naar de bezetting en het ontwikkelen en uitvoeren van de nieuwe enquête en analyse. Deze kosten worden geraamd op ongeveer 76 000 EUR.

Polen

De verzameling van passagiersstatistieken voor de binnenwateren is in principe haalbaar, maar er is sprake van beperkingen.

Dataset A1 omvat geen gegevens over het aantal passagiers dat door riviercruiseschepen over de binnenwateren wordt vervoerd, aangezien de entiteiten die in de verkennende studie aan bod komen dit soort schip niet gebruikten. Er werd ook geen passagiersvervoer verzorgd door schepen die in de dataset werden ingedeeld als "onbekend". Voor dataset B1 werd er, op

basis van de analyse van de markt voor passagiersvervoer, informatie verkregen over riviercruiseschepen die onder buitenlandse vlag varen en ook zeehavens aandoen.

De verkennende studie hielp datasets A1 en B1 te ontwikkelen. Op basis van de gegevens die zijn verkregen van de havenautoriteit is het echter niet mogelijk dataset A2 in te vullen, aangezien alleen het aantal passagiers dat opnieuw aan boord is gegaan nadat ze van het schip gegaan waren bekend is en het totale aantal vervoerde passagiers daarom niet bekend is. Een andere moeilijkheid is het feit dat gegevens over het aantal passagiers worden verstrekt door het kantoor van de havenmeester voor de hele maand gezamenlijk en niet voor elke cruise afzonderlijk.

Het was mogelijk dataset C1 te ontwikkelen op basis van de gegevens die via de enquête werden verkregen. Officiële statistieken verstrekken informatie over het aantal passagiersschepen dat in het land geregistreerd is, maar deze gegevens omvatten geen onderverdeling naar het soort schip, waarin de leeftijd en de laadcapaciteit van het schip in een specifieke soort worden gespecificeerd. De autoriteiten voor de binnenwateren zijn verantwoordelijk voor het bijhouden van registers van binnenschepen.

Op basis van de verkregen gegevens was het niet mogelijk om te bepalen welke van de geregistreerde schepen worden gebruikt voor stedelijk vervoer.

De kwaliteit van de resultaten uit de verkennende studie werd als bevredigend beoordeeld. Voor maatschappijen worden gegevens over het aantal vervoerde passagiers geraamd volgens het aantal verkochte biljetten en de laadfactor. Op vergelijkbare wijze werd de kwaliteit van de beschikbare gegevens voor geregistreerde passagiersschepen over de binnenwateren als bevredigend beschouwd. Overeenkomstig de nationale wetgeving werden de gegevens verkregen uit administratieve registers.

Gezien de moeilijkheden was de grootste uitdaging het op correcte wijze identificeren van entiteiten die activiteiten op het gebied van passagiersvervoer uitvoeren. Bovendien houden entiteiten die deze activiteit uitvoeren de gegevens die onder deze enquête vallen vaak niet nauwkeurig bij. Deze gegevens worden dus vaak geraamd op basis van de gemiddelde scheepscapaciteit, wat moeilijkheden impliceert wanneer men wil nagaan of ze correct zijn.

Voor kosten en lasten werd er gedurende vele jaren een studie met beperktere reikwijdte uitgevoerd over geregistreerde passagiersschepen voor de binnenwateren. Gezien de reikwijdte van de gegevens die momenteel worden verkregen uit officiële statistieken, die gebaseerd is op het secundaire gebruik van administratieve bronnen, werd de bijkomende last van het uitbreiden van de reikwijdte van de studie als te verwaarlozen beschouwd. Het gebruik van administratieve bronnen voor de ontwikkeling van nieuwe statistieken brengt ook geen significante kosten met zich mee.

Als de reikwijdte van het huidige onderzoek zou worden uitgebreid zodat het ook informatie bevat over de richting van het passagiersvervoer over de binnenwateren en naar entiteiten die schepen voor veerbootvervoer en stedelijk vervoer verstrekken, kan dit bijkomende lasten en kosten voor maatschappijen betekenen. Omdat dit louter een uitbreiding van de bestaande enquête zou impliceren, zou de bijkomende last echter minimaal zijn.

Roemenië

Om gegevens te verzamelen werden de statistische vragenlijst, de methodologische benadering en aanvullende specificaties per post naar de territoriale statistische kantoren gestuurd.

Variabelen betreffende het aantal passagiers per soort schip in nationaal vervoer waren beschikbaar en werden door de respondenten verstrekt volgens de methodologische vereisten; deze variabelen kunnen worden opgenomen in de gewone productie van gegevens. De verzameling van gegevens over het aantal passagiers dat wordt vervoerd per haven van inscheping/ontscheping werd zonder enig verwerkingsprobleem uitgevoerd.

De verzameling en productie van gegevens voor schepen voor dagtochten, veerboten en schepen voor stedelijk en regionaal vervoer is haalbaar en zou op regelmatige basis (driemaandelijkse en/of jaarlijks) kunnen worden georganiseerd. Verder werd er, wat betreft het aantal schepen dat geregistreerd is door de Roemeense scheepvaartautoriteit, een gedetailleerde verzameling van variabelen over scheepscapaciteit en leeftijd uitgevoerd zonder enig probleem met het interpreteren van de methode. De gegevens die nodig zijn om dataset C1 te vervolledigen, kunnen dan ook jaarlijks worden verzameld en verzonden.

Om de kwaliteit van de gegevens te verzekeren, kan de gegevensverzameling echter niet worden uitgevoerd voor cruiseschepen die over de binnenwateren varen. De gerezen moeilijkheden houden voornamelijk verband met de betrouwbaarheid van passagiersgegevens over cruises langs de Donau en zijn te wijten aan de subjectieve manier waarop de informatie wordt verwerkt; dit omvat het vaststellen van de oorsprong/bestemming van de tocht, de afgelegde afstand, het aantal passagiers en het soort cruise. Daardoor zal dit soort gegevens over cruiseschepen worden uitgesloten van de jaarlijkse gegevensproductie.

Er werd geen bijkomende last gemeld voor de verzameling van statistieken over passagiersvervoer en er waren geen opmerkingen over bijkomende kosten.

Zweden

Zweden bevestigt dat het mogelijk is gegevens te verzamelen voor alle passagiers die worden vervoerd en over het aantal afgelegde kilometers, om passagierskilometers te kunnen berekenen. Hoewel sommige respondenten momenteel geen scheepskilometers meten, zou het mogelijk zijn dergelijke gegevens te verkrijgen als de systemen anders werden geconfigureerd. Het is dan ook mogelijk passagiersstatistieken over scheepsbewegingen over de binnenwateren, te configureren, zij het dan met bepaalde moeilijkheden. Deze moeilijkheden houden voornamelijk verband met gegevens voor passagierskilometers en met de openbaarmaking van gegevens over het soort schip.

Wat de statistische kwaliteit betreft, zal Zweden geen volledige gegevens kunnen verstrekken voor tabellen A1 en A2 voor riviercruiseschepen met hutten voor tochten met overnachting; dergelijke moeilijkheden zouden echter wel kunnen worden opgelost met een gewijzigde uitsplitsing. Verder kunnen registergegevens niet worden gebruikt om alle gegevens voor tabel C1 te verstrekken. Gegevens betreffende riviercruiseschepen, schepen voor dagtochten en schepen voor stedelijk/regionaal vervoer ontbreken, terwijl alleen schepen die ingedeeld zijn als veerboten kunnen worden gemeld.

In elk toekomstig gegevensverzamelingsproces moet het doel van de verzameling duidelijk worden vermeld. In geval van een permanente enquête zal er een meldingsplicht worden opgelegd.

Wat de last betreft, wisten de meeste respondenten de gevraagde informatie snel te verstrekken en gaven de meeste respondenten aan dat zij de vragenlijst niet erg veeleisend vonden. Zweden besluit dan ook dat de meldingslast matig is.

Om de zaken voor de respondenten te vergemakkelijken en de kosten te verlagen, zouden de gegevens kunnen worden verkregen van AIS en zouden de passagierskilometers op die

manier kunnen worden berekend. Voor wat betreft de voordelen voor gebruikers zouden statistieken over passagiersverkeer kunnen worden gebruikt bij trendbewaking, marktontwikkeling en algemene externe monitoring.

Zweden beschouwt de kosten, zoals gemeten in tijd per respondent, als relatief laag en schat dat ze lager liggen dan 60 000 SEK per enquête.

2.3. SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN VAN DE VERKENNENDE STUDIES

De zeven verkennende studies bieden een overzicht van de haalbaarheid van het verzamelen van gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren. De voornaamste opmerkingen door de betrokken landen, zoals beschreven in hun gedetailleerde verslagen, worden hierna samengevat.

Uit de studies bleken significante verschillen in de verzameling van gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren tussen de zeven landen. Het is dus niet gepast om alle verkregen indicatoren met elkaar te vergelijken.

De studies legden een brede waaier aan gegevensbronnen bloot waarop statistieken voor passagiersvervoer over de binnenwateren zouden kunnen worden gebaseerd. De vaakst genoemde bronnen waren scraping, een beter gebruik van het AIS en scheepsregisters. Andere relevante bronnen zijn havenmeesterskantoren, havenautoriteiten, statistische bedrijfsregisters, structurele bedrijfsstatistieken, omzetcijfers over de korte termijn, het vaarweginformatiesysteem en externe gegevensverstrekkers.

De bestaande administratieve gegevens zijn te onvolledig om te voldoen aan de vereisten van degelijke statistische verzameling. Er zouden gerichte enquêtes moeten worden gehouden om de verschillende bronnen aan te vullen en meer volledige en gestandaardiseerde gegevens te verkrijgen. De mate waarin bijkomende gerichte enquêtes nodig zouden zijn, is verschillend in de zeven landen.

De huidige bronnen moeten worden verbeterd wat betreft volume en kwaliteit van hun gegevens om informatie te verstrekken die vereist is voor tabellen A1 (aantal passagiers dat wordt vervoerd volgens land van inscheping, land van ontscheping, soort vervoer en soort schip), A2 (riviercruises — aantal passagiers, passagierskilometers en aantal vaarten volgens regio van inscheping, regio van ontscheping, nationaliteit van het schip en soort cruise), B1 (aantal passagierskilometers dat is afgelegd volgens soort schip behalve een riviercruiseschip) en C1 (aantal schepen dat in een land geregistreerd is volgens soort schip, scheepscapaciteit en leeftijd van het schip). In het huidige stadium zijn niet alle zeven landen in staat alle variabelen te verstrekken.

Uit de verkennende studies zijn kwaliteitsproblemen naar voren gekomen die verband houden met de tekortkomingen van de administratieve gegevens en de melding door maatschappijen. Aangezien veel maatschappijen niet in een positie verkeren om alle informatie te verstrekken die nodig is om passagierskilometers te berekenen, werden er specifieke problemen geïdentificeerd voor passagierskilometers; meldingsmoeilijkheden in verband met dagtochten en de gemiddelde bezettingsgraad werden ook frequent opgemerkt. Daarnaast beschikken sommige maatschappijen niet over alle vereiste informatie in geval van scheepscharters of specifieke ticketaanbiedingen. Gezien deze tekortkomingen moeten maatschappijen ramingen doen, en dat heeft gevolgen voor de kwaliteit van de informatie die zij verstrekken.

Informatiehiaten in scheepsregisters beïnvloeden de rapportages over schepen, en één manier om gegevens over schepen te verzamelen, is elke enquête rechtstreeks te koppelen aan

bedrijfsregisters. Op die manier worden schepen geïdentificeerd via de maatschappij die er eigenaar van is. In bedrijfsregisters worden echter alleen maatschappijen die passagiersvervoer over de binnenwateren uitvoeren als hoofdactiviteit opgenomen onder NACE/Rev.2 Class 50.30. Daardoor zullen maatschappijen die passagiersvervoer over de binnenwateren verstrekken als secundaire activiteit worden weggelaten, hoewel zij wel degelijk een belangrijk volume van dit soort vervoer voor hun rekening nemen.

De studies legden een bijzonder probleem bloot in verband met de melding over binnenlands vervoer dat wordt verstrekt door buitenlandse maatschappijen. Buitenlandse maatschappijen zijn niet verplicht de nationale autoriteiten in te lichten wanneer zij passagiersvervoer verzorgen. Betrouwbare en gestructureerde informatie over buitenlandse maatschappijen en hun diensten ontbreekt, en een Europees scheepsregister zou problemen van binnenlands vervoer door buitenlandse maatschappijen kunnen aanpakken.

Over het algemeen moeten vereisten voor gedetailleerde gegevens gepaard gaan met een vereenvoudiging van de methode om de last voor de maatschappijen te beperken. De landen die verkennende studies hebben ingediend, benadrukten de noodzaak om de last van gegevensverzameling, die voor kleinere maatschappijen bijzonder groot is, te beperken. Deze last kan op verscheidene manieren worden beperkt: de drempel voor scheepscapaciteit zou op meer dan twaalf passagiers kunnen worden vastgelegd; voor het melden van vervoersactiviteiten zouden er tussenpozen van meerdere jaren kunnen worden geïntroduceerd; en kleine maatschappijen zouden kunnen worden vrijgesteld van de meldingsplicht. De last zou verder kunnen worden verkleind door de reikwijdte te beperken tot gemotoriseerde schepen. Daardoor zouden zeilboten, die doorgaans worden geëxploiteerd door kleine maatschappijen en waar er grote verschillen zijn in de routes van de tochten die zij ondernemen, worden vrijgesteld van de meldingsplicht.

Om de problemen met definities op te vangen, zouden veerboten meer specifiek kunnen worden gedefinieerd of zou vervoer met de veerboot kunnen worden geïntegreerd met stedelijk/regionaal vervoer. Gezien de unieke omstandigheden bij het reizen over water in Zweden zou de introductie van een bijkomende categorie voor “archipelverkeer” kunnen worden overwogen.

Op basis van de studies variëren de geraamde kosten van het verzamelen van gegevens aanzienlijk tussen landen. Geen enkel land zegt expliciet dat het de kosten niet in verhouding vindt met de baten; er zijn echter significante verschillen in kosten tussen de landen onderling. Sommigen vinden het gemakkelijk om de verzameling van gegevens over passagiersvervoer te integreren in hun huidige werk, terwijl anderen rekening houden met de uitgaven die gepaard gaan met de nieuwe infrastructuur die zou moeten worden ontwikkeld.

Kortom, hoewel er hier en daar sprake is van gegevenshiaten, wordt in de zeven verkennende studies de productie van tabellen A1, A2, B1 en C1 in beginsel haalbaar geacht.

3. RESULTATEN VAN ENQUÊTE BETREFFENDE STATISTIEKEN OVER PASSAGIERSVERVOER DIE WERD UITGEVOERD IN MAART 2020

In maart 2020 hield Eurostat een enquête om van alle EU-landen die de binnenwateren gebruiken voor vervoer een overzicht te krijgen van de verscheidene overwegingen die verband houden met statistieken over passagiersvervoer. De vragen gingen over de kosten en de bijkomende last van het verzamelen van gegevens, redenen voor het niet verzamelen van passagiersgegevens en de haalbaarheid van het verzamelen van gegevens in de toekomst.

3.1. ALGEMENE INFORMATIE

In totaal vijftien landen vulden de enquête in. Van deze landen antwoordden er negen dat zij reeds bepaalde gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren verzamelen; zes gaven aan dat zij dergelijke gegevens niet verzamelen.

3.2. KOSTEN VAN HET VERZAMELEN VAN GEGEVENS OVER PASSAGIERSVERVOER OVER DE BINNENWATEREN VOOR WAT BETREFT FINANCIËLE EN PERSONELE MIDDELEN

In de landen die momenteel statistieken over passagiersvervoer over de binnenwateren verzamelen, worden de kosten en lasten niet als buitenproportioneel beschouwd. Drie landen schatten de kosten van het verzamelen van gegevens in als minimaal voor wat betreft zowel financiële als personele middelen. Deze landen merkten echter op dat de huidige personeelsbezetting beperkt is en dat het werk in verband met het voltooien van de vragenlijst, het verzamelen en controleren van gegevens en het samenvoegen en voorbereiden van gegevens voor bekendmaking door verscheidene afdelingen wordt uitgevoerd.

Omdat slechts enkele kleine maatschappijen op dit marktsegment actief zijn, worden er gegevens verzameld op een zeer beperkt en algemeen niveau. Statistische verslagen worden overgelegd aan de betreffende eenheden voor het opstellen van gegevens en alleen gegevens die zijn samengevoegd op landniveau worden gepubliceerd.

Landen merkten op dat informatie over de kosten voor statistieken over passagiersvervoer niet afzonderlijk konden worden verstrekt omdat dergelijke kosten zijn opgenomen in de algemene kosten van het verstrekken van statistieken over vervoer over de binnenwateren, waarvoor gegevens op jaarbasis worden verzameld via een specifieke enquête. Eén land merkte op dat de financiële middelen voornamelijk alle uitgaven omvatten die direct of indirect verband houden met het verzamelen van statistieken, zoals lonen, IT-infrastructuur, elektriciteit enz.

3.3. BIJKOMENDE LAST VAN HET VERZAMELEN VAN GEGEVENS OVER PASSAGIERSVERVOER OVER DE BINNENWATEREN

Landen meldden dat ze bij de verzameling van passagiersgegevens te maken kregen met een uiteenlopende reeks bijkomende lasten.

Drie landen merkten op dat zij niet met bijkomende lasten te maken kregen.

Andere landen hadden opmerkingen over de ontwikkeling van een nationale methode en legden de nadruk op de lasten voor het identificeren van bijkomende gegevensbronnen en het samenstellen van informatie uit verschillende gegevensbronnen. Ook merkten ze op dat er meerdere keren contact moest worden opgenomen met de respondenten voor verduidelijkingen. Het tijdschema voor de goedkeuring van nationale wetgeving werd genoemd als nog een bijkomende last, en het tijdschema en de financiële middelen werden beschouwd als de voornaamste lasten bij het actualiseren en uitvoeren van statistische informatiesystemen.

Een andere opmerking betrof de bronnen op basis waarvan de gegevens werden verzameld. Bronnen variëren van administratieve registers, havens en regionale toerismecomités tot

maatschappijen die vervoer over de binnenwateren verzorgen en gemeenten die vervoersdiensten beheren en verlenen.

Eén land merkte op dat gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren worden verzameld, maar niet kunnen worden verwerkt. Een ander land gaf aan dat er alleen informatie over vervoer door passagiersschepen en veerboten werd verzameld, maar niet over vervoer door cruiseschepen, dagschepen, excursieschepen, waterbussen en watertaxi's.

3.4. REDENEN DIE LANDEN AANVOEREN OM GEEN GEGEVENS OVER PASSAGIERSVERVOER OVER DE BINNENWATEREN TE VERZAMELEN

Landen die geen gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren verzamelen, gaven aan dat er sprake was van een gebrek aan vraag van de gebruikers naar dergelijke gegevens. Een andere reden die werd aangehaald, was het ontbreken van een wettelijke verplichting.

Eén land noemde de hoge administratieve last voor de kleine en zeer talrijke maatschappijen die in deze sector actief zijn als het voornaamste argument tegen het verzamelen van gegevens over passagiersvervoer. Er zijn geen gegevens beschikbaar van andere overheidsorganisaties (en overigens evenmin van commerciële partijen). Bovendien is een aanzienlijk aantal buitenlandse maatschappijen (zowel uit de EU als daarbuiten) actief op de binnenwateren van dit specifieke land, wat impliceert dat er een probleem bestaat om gegevens te verkrijgen van buitenlandse maatschappijen.

Eén land gaf expliciet aan dat het geen passagiers vervoert via de binnenwateren, aangezien er slechts een klein aantal binnenwateren zijn en deze uitsluitend worden gebruikt voor recreatiedoeleinden, terwijl twee andere landen verwezen naar de kleine aantallen passagiers die over de binnenwateren worden vervoerd.

3.5. HAALBAARHEID VAN HET VERZAMELEN VAN GEGEVENS OVER PASSAGIERSVERVOER OVER DE BINNENWATEREN EN VOORNEMENS OM DERGELIJKE GEGEVENS IN DE TOEKOMST TE VERZAMELEN

Sommige van de landen die momenteel geen gegevens over passagiersvervoer verzamelen, gaven aan dat het verzamelen van gegevens een last zou zijn voor hen gezien het beperkte volume van passagiersvervoer over de binnenwateren vergeleken met andere typen vervoer.

Drie landen rekenden op de resultaten van hun eigen verkennende studies om deze vraag te beantwoorden. Een van deze landen betoogde dat er behoefte is aan definities en drempels voordat er gegevens kunnen worden verzameld. Eén ander land was van mening dat gegevensverzameling voor passagiersvervoer over de binnenwateren in de nabije toekomst haalbaar is. Dit land gaf te kennen dat er een proces loopt om een nieuw informatiesysteem voor de binnenwateren tot stand te brengen, dat in de toekomst zou kunnen worden gebruikt als administratieve gegevensbron voor zowel vracht- als passagiersgegevens.

Eén land bevestigde zijn voornemen om te beginnen met het verzamelen van gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren. Twee landen merkten op dat zij niet van plan zijn dergelijke gegevens te verzamelen, terwijl nog eens twee landen pas zouden beginnen met het verzamelen van gegevens als dat wettelijk verplicht was.

4. CONCLUSIES

De Commissie merkt op dat in de zeven verkennende studies de haalbaarheid van het verzamelen van gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren grondig werd onderzocht. De betrokken landen vinden de verzameling van passagiersgegevens in meerdere of mindere mate haalbaar.

De studies hebben verschillen aan het licht gebracht in de parameters die de verzameling van passagiersgegevens in elk land beïnvloeden, zoals gegevensbronnen, soorten schepen die worden gebruikt voor vervoer over de binnenwateren en de fysieke geografie van landen. Hoewel alle verkennende studies een brede waaier aan gegevensbronnen identificeren, van administratieve gegevens tot scraping, erkennen zij ook de noodzaak om de meldingslast van kleine maatschappijen te beperken. Zij benadrukken dat de te leveren inspanning in verhouding moet staan tot het aandeel van het vervoer over de binnenwateren in het totaal van passagiersvervoerswijzen. Er worden ook zorgen geuit in verband met kwaliteitskwesties en gegevenshiaten. De kosten van het verzamelen van gegevens verschillen aanzienlijk van land tot land en houden verband met de mate waarin de binnenwateren worden gebruikt voor passagiersvervoer in elk land.

Uit de verkennende studies is gebleken dat het in de zeven deelnemende landen haalbaar zou zijn om tot op zekere hoogte gegevens over passagiersvervoer over de binnenwateren te verzamelen; dit zou de noodzaak voor gegevens echter in evenwicht moeten brengen met de beschikbaarheid van informatie en de lasten voor de respondenten.