



Haarlem

Gemeente Haarlem

Lukas Mulder

Wethouder duurzaamheid, wijken en mobiliteit

Retouradres Stadhuis Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 20 december 2013
Ons kenmerk STZ/2013/507738
Contactpersoon F.R. Kool
Doorkiesnummer 023-5113378
E-mail fkool@haarlem.nl
Onderwerp Tussentijdse evaluatie Spaarneveer
Bijlagen 1^e Tussentijdse evaluatie Spaarneveer

Geachte leden van de commissie Beheer,

In de vergadering van 22 augustus jl. heb ik u toegezegd de 1^e evaluatie van het Spaarneveer voor het einde van het jaar te sturen.

Zoals ook in het collegebesluit van 5 april 2011 staat vermeld, voeren we dit jaar én in 2014 een tussenevaluatie uit. In het derde jaar na de start, in 2015, vindt de eindevaluatie plaats. Daarbij wordt ook het besluit genomen of we doorgaan met het Spaarneveer of niet.

Hierbij stuur ik u zoals toegezegd de eerst tussenevaluatie, waarbij ik u helaas moet melden dat ik u nog niet alle informatie kan geven die u wenst. Met name het complete beeld over de exploitatielasten en de vervangingsinvestering zijn nog niet geheel bekend. Ik neem dit mee bij de tweede tussenevaluatie.

Ook zijn de laatste onderzoeksgegevens pas eind november verzameld en worden momenteel nog verwerkt. Hierdoor is de eindrapportage van het externe onderzoeksbureau nog niet (volledig) beschikbaar.

De resultaten die al wél beschikbaar zijn, zend ik u in bijgevoegd tussentijds verslag met diverse telgegevens vanuit de omwonenden en de gebruikers in de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Lukas Mulder

1^e Tussentijdse evaluatie Spaarneveer

2013

Op 30 augustus 2012 is het Spaarneveer in gebruik genomen voor voetgangers en fietsers. In het collegebesluit van 5 april 2011 (WZ/OGV 2011-14712) is besloten jaarlijks een (tussen)evaluatie te houden, met een eindevaluatie na drie jaar waarin ook het advies van het college over stoppen of doorgaan wordt meegenomen. Dit is de eerste evaluatie.

De evaluatie bevat acht onderdelen:

1. Bewonersonderzoek
2. Gebruikersonderzoek
3. Onderzoek schippers
4. Duurzaamheid
5. Beheer en exploitatie onderzoek
6. Leidraad Voet-/Fietsveren
7. Leerwerk project
8. Consultatie wijkraden

In deze evaluatie worden resultaten weergegeven en nog geen conclusies getrokken.

December 2013
Gemeente Haarlem, Hoofdafdelingen Stadszaken en GOB
Opstellers evaluatie: Frank Kool, Laura Meuleman, Rob
Corzilius en Rudie de Vries

1. Bewonersonderzoek

In juni 2001 is door de afdeling Onderzoek en Statistiek onderzoek gedaan onder bewoners van Schalkwijk en Haarlem-Zuid naar het gebruik van een eventuele veerpontverbinding. Toen gaf 56% van de bewoners in Schalkwijk aan hiervan gebruik te zullen maken, 42% van de bewoners in Haarlem-Zuid. In oktober 2009 besloot het college een fietspontje over het Spaarne te realiseren.

In oktober 2013 is opnieuw een bewonersonderzoek gedaan, dit keer naar de ervaringen met het gebruik van het Spaarneveer. In Schalkwijk en Zuiderhout hebben 147 adressen langs de aanrijroutes een evaluatieformulier ontvangen. Er zijn 81 formulieren retour gekomen. De enquête bestond uit zowel open als gesloten vragen. De vragen zijn geformuleerd door de afdeling OGV samen met de afdeling Onderzoek en Statistiek.

De onderzoeken uit 2001 en 2013 zijn onderling niet goed te vergelijken, omdat de omvang van de meetgroepen en het meetgebied te zeer verschillen.

De mening van de bewoners

Aan omwonenden is gevraagd welke houding men voorafgaand had t.a.v. de veerpont en welke houding men na realisatie van de veerpont had. Zie tabel 1 in bijlage 1.

Nu de veerdienst in gebruik is, geven veertig personen aan positiever te zijn. Zeven personen zijn negatiever over de veerdienst. Er zijn meer mensen in Zuiderhout die het evaluatieformulier terug hebben gestuurd dan mensen in Schalkwijk. In tabel 2 in bijlage 1 is aangegeven in welke wijk de respondenten wonen.

Van de mensen die bij de aanvang tegenstander waren, wonen er vier in Schalkwijk. Twee van hen zijn positiever geworden nu het veer in dienst is. Van de 21 mensen die tegenstander waren in Zuiderhout, zijn er nu 11 positiever geworden. Eén persoon wilde niet aangegeven waar hij of zij woont.

Gebruik van het veer door bewoners

Het bewonersonderzoek laat zien hoeveel personen die in de buurt van het veer wonen gebruik maken van pontje. Van de bewoners maakt ca. 52% minimaal één keer in de maand gebruik van het pontje. En ca. 27% maakt vrijwel nooit gebruik van het pontje. Zie tabel 3 in bijlage 1.

Overlast

Van de 81 respondenten zeggen 29 personen (36%) overlast te ondervinden van de veerdienst. Van deze 29 mensen vinden er 21 de beschikbaarheid van de veerdienst niet opwegen tegen de overlast die ze ervaren. Op de vraag wat voor overlast de bewoners ervaren werd het meest geantwoord:

1. Geluidsoverlast door gillende en schreeuwende fietsers (11 keer).
2. Meer drukte in Zuiderhout (10 keer).
3. Meer zwerfafval (6 keer).
4. Fietsers houden zich niet aan de verkeersregels (5 keer).

Alle andere punten die overlast veroorzaken, werden minder dan 4 keer genoemd. Over het algemeen hebben de meeste mensen die aangeven overlast te hebben, last van een drukke omgeving. Opvallend is dat drie mensen nu overlast hebben van sneeuwruimers. De gemeente heeft ongeveer in dezelfde periode een nieuw gladheidbestrijdingsplan vastgesteld, waarbij meer aandacht voor fietsroutes is.

Opmerkingen en suggesties over de veerdienst

Een van de open vragen was of mensen nog opmerkingen en suggesties hadden over de veerdienst. Zeventien personen geven aan dat ze graag willen dat de pont blijft. Zes personen vinden dat de pont te veel heeft gekost. Zowel enkele mensen die positief als negatief zijn over de pont vragen of het mogelijk is om voor het gebruik van de pont een kleine vergoeding te vragen. Hieronder volgen enkele opmerkingen en suggesties die bij de het bewonersonderzoek naar voren zijn gekomen:

- Schippers zijn vriendelijk en behulpvaardig
- Er zijn vernielingen aan geparkeerde auto's
- Dit is een gecreëerde behoefte
- Graag capaciteit opvoeren in de spits
- Te veel politiek gekonkel
- Kan het pontje in de zomer wat langer blijven varen?
- De fietsers moeten te lang wachten wat zorgt voor overlast
- Kan er een theehuis komen aan de kant van Schalkwijk?
- Het is een lelijke pont
- Het pontje vergroot de wereld van rolstoelgebruikers

2. Gebruikersonderzoek

Het gebruikersonderzoek is gedaan door onderzoeksbureau SOAB met gebruik van tellers op inhuurbasis van Uitzendbureau 65+. Als randvoorwaarde is meegegeven dat tellers niet woonachtig mochten zijn in de postcodegebieden van Zuiderhout of Schalkwijk. Deze tellingen vonden plaats in september 2013. De tellingen die plaatsvonden in oktober en in november zijn in deze 1^e evaluatie nog niet meegenomen. Daarnaast houden de schippers het aantal overtochten ongespecificeerd bij.

Dagelijkse telling door schippers

In tabel 4 van bijlage 1 staat het aantal overzettingen van september 2012 tot en met oktober 2013. De laatste acht maanden is het gebruik gemiddeld 21.000 overzettingen per maand.

Dag tellingen SOAB

Er is ook een telonderzoek verricht door het onderzoeksbureau SOAB. Het doel hiervan was om over een onafhankelijke controletelling te kunnen beschikken. Er zijn drie volle weken tellingen gedaan naar het gebruik van het pontje, zodat de invloed van het seizoen en de vakantieperioden kan worden meegewogen. De uitkomsten van dit onderzoek en het gebruikersonderzoek naar motieven en gedrag staan in bijlage 2.

3. Onderzoek schippers

Behalve de cijfermatige analyse is ook een belevings-/opinieonderzoek onder de schippers gehouden. In totaal hebben 13 schippers het onderzoek ingevuld. Alle schippers varen enkele keren per week met de pont. Elf schippers hebben een vaarbewijs, twee schippers moeten hun examen nog aanvragen. Schippers zonder vaarbewijs varen altijd samen met een schipper met vaarbewijs. Een nadere uitwerking van dit onderzoek staat in bijlage 3.

4. Duurzaamheid

Bij de evaluatie van het Spaarneveer zijn ook de milieuaspecten meegenomen: energieverbruik en geluid.

Energieverbruik

De accu's van de elektrisch aangedreven boot worden overdag opgeladen door de 16 zonnepanelen op het dak. Na de dienst worden de accu's van de boot 's avonds en 's nachts opgeladen met een walstroomaansluiting. Het totale opgestelde vermogen is 3840 WP, met een opbrengst van 3264 kWh. Dit komt overeen met een vermeden CO₂ uitstoot van 1,85 ton. Dit is exclusief de bespaarde autokilometers door minder autogebruik. Deze zijn niet goed te berekenen, omdat onbekend is met welk voertuigtype, brandstofgebruik of afstand gerekend zou moeten worden. De zonnepanelen genereren voldoende stroom om er voor te zorgen dat de accu's gedurende de dag niet leeg raken.

De stroom die nodig is om de accu's weer vol te laden, wordt niet apart gemeten. Er wordt gebruik gemaakt van een walstroomvoorziening waarvan ook andere schepen gebruik maken. Het exacte stroomverbruik door het veer is daarom niet bekend. Er is recent een verbruiksmeter geplaatst. Eind 2014 kan een exact beeld gegeven worden van het jaarlijkse stroomverbruik.

Geluid

Er is voor gekozen om met een elektrisch aangedreven veer te varen. Dit zorgt er voor dat het veer met weinig geluid zijn werk doet. Naar verwachting is er dan ook geen sprake van geluidsoverlast door motorgeluid.

5. Beheer en exploitatie onderzoek

De wederzijdse verplichtingen met betrekking tot het in de vaart houden van het veer zijn vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst (DVO-mei 2012). In het DVO is geregeld dat Spaarnelanden de exploitatie van het veer op zich neemt wat betreft de bemensing. In het DVO is verder geregeld dat de gemeente ten behoeve van de exploitatie een vaartuig ter beschikking stelt.

De gemeente (Havendienst) is zelf verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en verzekering van het veer. Hiervoor is jaarlijks €10.000,- beschikbaar in de begroting van de Havendienst. Er is momenteel onvoldoende inzicht op objectniveau van de in het afgelopen jaar gemaakte kosten. Een deel van de kosten is voor rekening van de leverancier van het pontje gekomen en maakt dat wij geen totaalbeeld hebben van de kosten. Eind 2014 kan dit totaalbeeld wel gegeven worden. Vermoed wordt dat het bedrag van 10.000 euro niet toereikend is. Er zijn geen 'harde' cijfers om dit te onderbouwen. Inschatting op basis van beheer- en exploitatiekosten van een vergelijkbare pont in het Zijkanaal C is dat het jaarlijks gaat om een bedrag van tussen de € 30.000 en €35.000. De gemeenteraad is met de wethoudersbrief van 24 september 2012 voor het laatst geïnformeerd over de kosten. Het daadwerkelijk investeringsbedrag voor het veer bedraagt € 236.885,- (exclusief betaling failliete aannemer, inclusief oevervoorzieningen en aanvullende maatregelen). Vaargelijk.nl adviseert een afschrijvingsritme van 24% in de eerste 4 jaren en van 2% per jaar in de daaropvolgende jaren. De aanbevolen afschrijvingstermijn bedraagt daarmee ca. 42 jaar.

6. Leidraad Voet-/Fietsveren

Het Spaarneveer voldoet aan de gestelde eisen in de Leidraad Voet-/Fietsveren. Deze leidraad is verschenen in 2013 en is een gezamenlijke productie van de VNG, Landelijke Verenplatform en het Centraal bureau voor de Rijn en Binnenvaart.

De Havendienst is in haar functie van toezichthouder op het water gevraagd het veer te beoordelen aan de hand van de nieuwe leidraad. Zij is van oordeel dat het veerpont voldoet aan de leidraad. De Havendienst is ook van oordeel dat een drenkelingentrap een goede aanvulling zou zijn.

Spaarnelanden is in haar rol van schipper eveneens bevraagd het veer te beoordelen aan de hand van de leidraad. Ook Spaarnelanden is van oordeel dat het veer aan de leidraad voldoet.

Het Landelijk Veren Platform is gevraagd of zij klachten of incidentmeldingen hebben ontvangen. Hierop is geen reactie ontvangen.

7. Leerwerk project

De gemeente stelt in het kader van de bemensing van de veerdienst € 25.000,- beschikbaar voor 5 personen (5fte) per jaar voor een leerwerktraject, voor een periode van drie jaar vanaf het moment van de exploitatie van de veerdienst. De exploitatie is op 1 juni 2013 gestart. Bureau & Werk van de afdeling SZW kreeg in april 2012 de opdracht kandidaten te zoeken voor de veerdienst. De verwachting was in juni 2012 te starten, door omstandigheden is dit niet gelukt.

In maart 2013 zijn er door Spaarnelanden door Bureau & Werk voorgedragen kandidaten gesproken. Uiteindelijk zijn er drie personen geselecteerd. In de praktijk blijkt dat het beoogde leerwerktraject bij de kandidaten niet erg aanslaat. Momenteel zijn er geen deelnemers vanuit Sociale Zaken in dit leerwerktraject geplaatst en wordt het veer uitsluitend bemensd door vrijwilligers. Een langere

observatieperiode is wenselijk. Eind 2014 kan een definitief oordeel geveld worden over dit leerwerkproject.

8. Overleg wijkraden

In oktober is gesproken met vertegenwoordigers van de wijkraad Europawijk en Zuiderhout-Vredenhof. Beide wijkraden signaleren een grote populariteit van het pontje onder scholieren. Beide wijkraden vinden de veerstoep aan de kant van Zuiderhout te klein. Beide wijkraden signaleren dat bij grote drukte het fietsverkeer op de weg wacht. Dit wordt als gevaarlijk beoordeeld.

De **wijkraad Zuiderhout-Vredenhof** constateert in de wijk grote verdeeldheid over de zin van het pontje. De ontstaansgeschiedenis is ongelukkig verlopen. Zij adviseert de gemeente om in het vervolg een open dialoog te voeren met bewoners en inzicht te geven in doelen en beoogde resultaten. Onder sommigen heeft de komst van het pontje de vrees voor de eventuele komst van een brug gevoed. Het is de gemeente niet gelukt angstbeelden weg te nemen, voor wat er in het kielzog van de pont aan effecten kan optreden. Men neemt ook waar dat De Hout voor Schalkwijkers dichterbij is komen te liggen en beter wordt gebruikt. De wijkraad geeft aan dat de bewoners van Zuiderhout gesteld zijn op het beschermde stadsgezicht. De wijk verwacht van de gemeente dat men daar voorzichtig mee omgaat. Volgens de wijkraad maakt nu voornamelijk lokaal verkeer gebruik van het pontje en komt er niets terecht van de verbindingfunctie met Zandvoort. Men had van te voren kunnen weten dat de afmeervoorzieningen niet zouden voldoen. Dit is amateuristisch aangepakt. De verbeteringswerkzaamheden gedurende de nacht hebben veel extra overlast veroorzaakt voor omwonenden. Het veerstoepje aan de Zuiderhoutzijde moet in goed overleg met bewoners worden verbeterd. De wijkraad vindt het goed dat de pont wordt geëvalueerd en dat er pas een (definitief) besluit valt over drie jaar. Nu het pontje er is moet men er mee leren leven. De wijkraad verwijt de gemeente dat zij niet gekeken heeft naar de verkeersveiligheid op de aanvoerroutes. Genoemd worden de kruising Engelandlaan en Europaweg en de kruising Spaarnelaan - Churchilllaan. Met de toename van het fietsverkeer is het ook urgenter dat de Churchilllaan-Spaarnelaan wordt verbeterd. Op de Churchilllaan wordt nu structureel te hard gereden. De wijkraad dringt aan op maatregelen en ziet graag dat de gemeente aan dit kruispunt en wegvak prioriteit geeft.

De **wijkraad Europawijk** hoort vrijwel alleen maar positieve geluiden over het pontje en vindt het een aanwinst. Iets wat de wijk nog miste. De wijkraad ziet graag een theehuis komen. Voor bewoners van het verpleeghuis St. Jacob is het pontje een aardig uitje. Hun bewegingsruimte is vergroot. De wijkraad beschouwt het pontje in hoofdzaak als een recreatieve verbinding. De veerpont maakt het Spaarne toegankelijker. De wijkraad weet van geen klachten over de veiligheid op de pont. Ook over de sociale veiligheid hoort de wijkraad geen klachten. Het is er altijd druk. In het verleden was er ook geen sprake van sociale onveiligheid. Ook niet ter hoogte van het woonwagenkamp. De wijkraad is er voorstander van dat de Groene Zoom en de sportvelden blijven en niet bebouwd worden.

Bijlage 1: Meningen en tellingen Spaarneveer

Tabel 1: Meningen voorafgaand en na de start van de veerdienst

	Mening voorafgaand	Mening naderhand
Tegenstander	26	18
Voorstander	31	48
Neutraal	23	13
Geen antwoord	1	2
Totaal	81	81

Tabel 2: respondenten per wijk

In ben woonachtig in:	Aantal personen
Schalkwijk	23
Zuiderhout	56
Elders	1
Geen antwoord	1

Tabel 3: Gebruik van het pontje door bewoners

Gebruik	Aantal personen
Vrijwel dagelijks	7
Enkele keren per week	18
Enkele keren in de maand	17
Incidenteel	17
Vrijwel nooit	22

Tabel 4: Gebruik van het Spaarneveer van september 2012 tot en met oktober 2013

maand	Aantal overzettings	Opmerkingen/bijzonderheden
September 2012	7.500	Dit is een schatting. De beroepsschippers hebben met potlood en papier geturfd.
Oktober 2012	7.500	Idem
November 2012	14.766	Vanaf november 2012 wordt het aantal passagiers geregistreerd in het logboek
December 2012	10.985	Een dag niet gevaren wegens feestdag
Januari 2013	7.007	16 dagen gevaren wegens Nieuwjaarsdag, ijs op het Spaarne en storing
Februari 2013	5.271	13 dagen gevaren (wegens storing)
Maart 2013	15.139	Topdag was woensdag 6 maart met 861 passagiers
April 2013	19.980	Gebruikscijfers volgens logboek schippers
Mei 2013	17.843	Idem
Juni 2013	23.839	Idem
Juli 2013	18.765	Idem (waarvan 3 ½ week zomervakantie)
Augustus 2013	23.125	Idem (waarvan 2 ½ week zomervakantie)
September 2013	27.143	Idem
Oktober 2013	22.349	Idem (1 dag niet gevaren storm, herfstvakantie)

Tussen november 2012 en 31 oktober 2013 zijn 206.212 overzettingen geregistreerd. In dit eerste jaar heeft het veer 32 dagen niet gevaren. De redenen hiervoor waren 2 x een storm, 2 x vanwege feestdagen (1^e kerstdag en nieuwjaarsdag), 5 dagen door ijsvorming, 22 dagen door storing/aanpassing pont en van 1 dag is de reden niet geregistreerd. Omdat slechts over 1 jaar gegevens zijn verzameld, kunnen nog geen conclusies worden getrokken over de passagiersontwikkeling. De verschillen kunnen immers ook te maken hebben met seizoensinvloeden. Het gemiddelde aantal overzettingen per vaardag betrof 619.

Op 2^e kerstdag (woensdag) werd slechts 4 uur gevaren. Per uur worden er op woensdag normaliter gemiddeld 57 overzettingen gedaan. Op 2^e kerstdag werden gemiddeld 90 overzettingen per uur gedaan. Veruit de drukste zondag was 5 mei met 1.243 overzettingen. Ook de overige feestdagen laten soms iets hogere of soms iets lagere passagiersaantallen zien, maar geen extreme afwijkingen t.o.v. het gemiddelde.

De drukste dag van de week is de donderdag met 33.682 overzettingen per jaar. De rustigste dag is de zaterdag met 19.841 overzettingen per jaar.

Bijlage 2: Resultaten onderzoek SOAB

Het betrof de volgende perioden:

Vanaf maandag 16 september t/m zondag 22 september (reguliere week)

Vanaf maandag 21 oktober t/m 27 oktober (herfstvakantie)

Vanaf maandag 18 november t/m 24 november (reguliere week winter)

Op doordeweekse dagen is het gebruik duidelijk hoger dan in het weekend. Uit de telling van september is af te leiden dat de continue tellingen van schippers een betrouwbaar beeld geven van het volume van de overzettingen.

Het veer is doordeweeks het drukste tussen 7.00 uur en 9.00 uur en tussen 14.00 en 17.00, als tussen de ca. 80 tot soms wel bijna 200 personen per uur gebruikmaken van het veer. In het weekend is er alleen in de middag wat meer drukte. Vooral tussen 14.00 uur en 17.00. Op zaterdag gebruikten tussen 15.00 en 16.00 ca. 124 mensen het veer. Het laatste uur (tussen 18.00 en 19.00 uur) is zowel in het weekend als doordeweeks over het algemeen het rustigst.

Gebruikersonderzoek naar motieven en gedrag

Er is gedurende drie dagen (donderdag 19 september, zaterdag 21 september en zondag 22 september) onderzoek gedaan naar het gebruik van transportmiddelen, het reismotief, de waardering van de veiligheid en mobiliteitsgedrag.

Op basis van de septembertelling wordt geconstateerd dat ca. 83% van de veerpontgebruikers met de fiets reist, 14% is voetganger, 1% heeft een scooter/rolstoel en 2% reist op een andere manier. Twee personen waren met de brommer. Dit mag niet maar is een enkele keer voorgekomen. Er is wel een verschil tussen een doordeweekse dag en een dag in het weekend. Op donderdag gebruikte bijna 90% de fiets. Op zondag kwam 67% op de fiets en was ruim 30% te voet.

Op de donderdag gebruikt ruim 49% van de ondervraagden het veer voor woon-school verkeer. 20% gebruikt het voor woon-werk verkeer. Op de zondag gebruik 49% van de mensen het veer om een rondje te fietsen. Per type weekdag lopen de gebruiksmotieven sterk uiteen. In onderstaande tabel is het gemiddelde genomen van de drie onderzochte dagen. Dit geeft geen representatief beeld, want er zijn meer werkdagen dan alleen de donderdag. Ook is geen rekening gehouden met seizoensinvloeden en vakanties. Een doorrekening over een volledig jaar vindt plaats bij de 2^e tussentijdse evaluatie, wanneer een volledig ongestoord meetjaar beschikbaar komt.

Gebruik	Percentage
Woon-werk	15,6%
Woon-school	30,9%
Woon sport	9,1%
Woon-winkel	8,8%
Een rondje fietsen	15,9%
Overig	19,8%

Tabel 5: Verdeling gebruiksmotieven van het veer (niet gewogen)

Door de week is 41% van de gebruikers jonger dan 18 jaar. Ook op zondag is er een grote groep jongeren die gebruik maakt van het veer. In het weekend is de groep van 45-65 jarigen het grootst. Van de groep mensen die jonger is dan 18 jaar, gebruikt 85% het veer voor woon-school verkeer.

Het gebruik van de auto is afgenomen. Op de vraag "Hoe vaak maakte u voor de komst van het veer gebruik van de auto voor een bezoek aan de overzijde en hoe vaak doet u dit nu?" geeft ruim 23% aan

dat 1 tot meer dan 5 keer te doen. Nu het veer er is, is dit nog maar 13%. Dit zijn gegevens die betrekking hebben op zondag. Op de andere dagen is het verschil 9%.

Rapportcijfers

Gebruikers is gevraagd of zij voor bepaalde onderdelen een rapportcijfer wilden geven. Hieronder de gemiddelde voor de 3 dagen:

Verkeersveiligheid	9,0
Sociale veiligheid	9,1
Vaarveiligheid	9,1

Bijlage 3: Resultaten onderzoek schippers

Van de 13 schippers vinden 9 het pontje goed te besturen. Drie schippers vinden het redelijk. Geen van de schippers vindt het slecht. Eén schipper heeft op deze vraag geen reactie gegeven. 11 schippers geven aan dat de stoep aan de Zuiderhout kant te smal is en er daardoor mogelijk gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. De schippers geven de sociale veiligheid gemiddeld een 9,2. De vaarveiligheid geven de schippers een 8,4.

Op de vraag of de schippers wel eens incidenten hebben meegemaakt, geven bijna alle schippers aan dat ze niets hebben meegemaakt. Eén schipper heeft een keer een opvarende van een speedboot geholpen die beknelde was geraakt. Schippers moeten wel eens mensen laten staan omdat de boot vol is. Verder geven enkele schippers aan dat zij scooters niet toelaten. Eén keer heeft een schipper een voordringende scholier teruggestuurd en op een volgende overtocht laten wachten. Alle schippers geven aan dat het publiek heel vriendelijk is. Op de vraag wat de schippers missen op de boot komen verschillende reacties binnen. Enkele schippers zouden graag reflecterend glas willen tegen licht van koplampen. Enkele schippers willen lampen in de boeg om beter te kunnen afmeren. Twee schippers zouden graag achteruitkijk spiegels willen hebben. Enkele schippers willen een drenkelingentrap van betere kwaliteit.