

Duurzaamheid van 'Smart Islands'

Perspectieven op de Waddeneilanden Ameland en Borkum

N. M. SCHULZ
S2387689

JUNI 2015

BACHELOR SCRIPTIE SOCIALE GEOGRAFIE EN PLANOLOGIE
FACULTEIT RUIMTELIJKE WETENSCHAPPEN
RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN
BEGELEIDER: P. R. VAN KAMPEN
TWEDE BEGELEIDER: F. J. SIJTSMA

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt het eindproject van mijn bachelor Sociale Geografie en Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. In deze studie ben ik erg ontwikkeld door te leren over allerlei aspecten van (de planning van) onze samenleving. Juist die brede interesse heb ik altijd al gehad. Deze thesis is een poging de brede interesse van hoe de samenleving in elkaar zit te combineren met mijn enthousiasme voor duurzame ontwikkeling. Dit alles is toegespitst op de Waddeneilanden, één van de aantrekkelijkste en interessantste (toeristische) plekken van ons land.

Van essentieel belang voor mijn onderzoek is de mening van toeristen, bewoners, bedrijven en gemeenten op de Waddeneilanden. Zonder de hulp van de mensen die in mocht interviewen (om ethische redenen zal ik anoniem blijven in de namen) en de respondenten die bereid waren om op hun (vakantie)dag mijn enquête in te vullen, zou het dan ook niet gelukt zijn om mijn thesis te schrijven. Mijn dank gaat uit naar hun hulp en bereidheid om de tijd te nemen om mij verder te informeren. Maar bovenal wil in mijn begeleider Peter van Kampen bedanken voor zijn ondersteuning en sturing in verschillende fasen van het onderzoeksproces. Al met al ben ik erg tevreden met wat er van mijn thesis geworden is. Hopelijk is dit enthousiasme terug te zien in mijn onderzoek naar 'smart islands'.

Veel leesplezier gewenst!

Nicky Schulz

Groningen, juni 2015

Abstract

Dit onderzoek naar smart islands kijkt in hoeverre de ideeën van het smart city concept op de Waddeneilanden toegepast kunnen worden. Hierbij wordt voornamelijk op het gebied van duurzaamheid gefocust. Door middel van literatuurstudie, enquêtes en diepte-interviews worden ideeën voor smart islands onderzocht. Ameland (NL) en Borkum (DE) worden als case studies in deze aspecten belicht. De optimale situatie voor Waddeneilanden is de doelstelling om in 2020 zelfvoorzienend te zijn op het gebied van energie en water. Hier moet echter nog veel voor bereikt worden. Inmiddels gerealiseerde duurzame projecten op Ameland en Borkum zijn methaanbrandstofcellen, subsidies voor isolatie, groene LED verlichting op stranden en een windmolenpark. Het belangrijkste geplande project voor de toekomst is een zonnepanelenpark op Ameland. Uit enquêtes en diepte-interviews blijkt dat de meeste stakeholders positief zijn over deze ontwikkelingen. De meerderheid van toeristen verklaart zeker terug te zullen komen naar de Waddeneilanden wanneer zonnepanelen (77,4%) of windmolens (73,3%) zichtbaar in het landschap aanwezig zijn. Voor smart islands wordt voornamelijk belang gehecht aan de smart city aspecten van samenwerking, transport, participatie en een sterk gemeenschapsgevoel. Voor smart islands is op al deze vlakken duurzaamheid van essentieel belang. Doordat stakeholders over het algemeen positief zijn over duurzame ontwikkelingen, wordt de haikbaarheid van duurzame smart islands benadrukt.

Key words: Smart City, Sustainability, Social sustainability, Sustainable Tourism.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Abstract	3
Inhoudsopgave	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Probleemstelling.....	6
1.3 Vraagstelling	7
1.4 Opbouw van de thesis	7
2. Theoretisch kader	8
2.1 Sustainability	8
2.2 Smart City	10
2.3 Conceptueel model	11
3. Methodologie	12
3.1 Enquêtes.....	12
3.2 Diepte-interviews	12
3.3 Discussie enquête.....	13
3.4 Discussie beide onderzoeksmethoden.....	14
4. Resultaten	15
4.1 Energieonafhankelijk.....	16
4.2 Duurzame ontwikkelingen.....	16
4.3 Windenergie	17
4.4 Transport	18
4.5 Mening van bewoners en bedrijven.....	19
4.6 Benodigheden voor duurzaamheid.....	20
4.7 Toekomstplannen.....	21
4.8 Duurzaam gedrag	22
4.9 Verschillen tussen Ameland en Borkum.....	23

5. Conclusie	25
5.1 Smart island in theorie	25
5.2 Huidige en optimale situatie	25
5.3 Mening van stakeholders	26
5.4 Toepassing op de Waddeneilanden	27
5.5 Discussie, aanbevelingen en reflectie	27
Geraadpleegde literatuur	28
Bijlagen	32
1. Tabel met antwoordgemiddelden.....	32
2. Statistische toetsen	34
3. Originele Nederlandse enquête over duurzaamheid.....	36
4. Interviewtranscript 1	43
5. Interviewtranscript 2	52
6. Interviewtranscript 3	63

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Klimaatverandering is een groot probleem, er is zelfs gezegd dat dit het grootste internationale probleem van de 21^e eeuw is (Johansen, 2002; Lomborg, 2001). Uit het meest recente IPCC report over klimaatverandering blijkt aanzienlijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen een vereiste om klimaatverandering te beperken (IPCC, 2013). Volgens het Stern Review over de economische aspecten van klimaatverandering is het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen zeer urgent en moet dit gezien worden als een investering voor groei en ontwikkeling, in plaats van als een belemmering (Stern Review, 2007). Op verscheidene manieren kan met de noodzaak voor maatregelen tegen klimaatverandering omgegaan worden, onder andere door het creëren van duurzame ontwikkeling. In brede zin is het concept van duurzame ontwikkeling een poging om groeiende zorgen over verschillende milieuproblemen te combineren met sociaal-economische opgaven (Hopwood et al, 2005). Duurzame ontwikkeling en economische groei is onder andere erg van belang in stedelijke regio's. Door bijvoorbeeld het reduceren van CO₂, kan door steden een bijdrage geleverd worden aan mitigatie (Yamagata & Seya, 2013). Een conceptuele naam voor duurzame steden is de 'smart city'. Het idee is dat duurzame economische groei in steden gerealiseerd wordt door een geïntegreerde, holistische aanpak (Caragliu et al., 2011). Naast duurzaamheid en economische groei is samenwerking dus een essentiële pijler in deze theorie. In onze wereld van luchtvervuiling en klimaatverandering is dit een interessant idee, dat de wereld een betere plek met meer kwaliteit van leven kan maken.

1.2 Probleemstelling

De Waddeneilanden willen duurzamer zijn, hiervoor hebben ze in Nederland een convenant getekend met de doelstelling om in 2020 energieonafhankelijk te zijn (Gemeenteraden van Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog, 2007). Een probleem is echter dat dit erg moeilijk te realiseren is. Een nieuwe manier van hiernaar kijken is te onderzoeken in hoeverre de ideeën van het smart city concept op Waddeneilanden toegepast kunnen worden. Wellicht werkt het idee van duurzame economische groei door een integrale aanpak op een eiland juist heel erg goed, omdat er op zulke plekken relatief weinig (fysieke) invloed van buitenaf is. Kleine eilanden zouden hierdoor de integrale denkwijze van de smart city optimaal kunnen benutten. Aangezien de smart city theorie over duurzaamheid van steden gaat, wordt in dit onderzoek getracht het concept 'smart island' neer te zetten. Gekeken wordt op welke vlakken de Waddeneilanden al smart zijn, op welke punten nog niet, hoe dit verbeterd zou kunnen worden en of het gewenst is. Daarbij zijn vooral de meningen van stakeholders als gemeenten, bedrijven, bewoners en toeristen van belang. Als case studies is voor de eilanden Ameland en Borkum gekozen, omdat zij qua grootte relatief goed vergelijkbaar zijn. Daarnaast ontstaat er door het feit dat Ameland in Nederland ligt en Borkum in Duitsland een internationale vergelijking. Dit is interessant omdat Duitsland over het algemeen al veel verder is qua duurzaamheid.

1.3 Vraagstelling

Hoofdvraag: In hoeverre kunnen de ideeën van smart cities toegepast worden op eilanden in het Waddengebied?

Deelvragen:

- Hoe zou een smart island er in theorie uitzien?
- Hoe ziet de huidige situatie van de eilanden Ameland en Borkum er uit?
- Hoe zou de optimale situatie van Ameland en Borkum er uitzien?
- Welke ontwikkelingen moeten hier nog voor gebeuren?
- Hoe zit het met de duurzaamheid van transport voor passagiers en producten van buitenaf?
- Wat vinden de belangrijke stakeholders (gemeenten, bedrijven, bewoners, toeristen) hiervan?
- Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen Ameland en Borkum?

Het voornaamste doel van dit onderzoek is meer inzicht verkrijgen in hoe eilanden in het Waddengebied, door het toepassen van de ideeën van het smart city concept, op een geïntegreerde, holistische wijze meer duurzame en economische groei kunnen krijgen en of dit gewenst is door belangrijke stakeholders als gemeenten, bedrijven, bewoners en toeristen. Zo wordt het concept van een smart island gecreëerd. Het doel van dit onderzoek is daarnaast om meer inzicht te krijgen in de vorderingen op het gebied van duurzaamheid op de Waddeneilanden en de mening van verschillende stakeholders hierover. De maatschappelijke relevantie hiervan is groot. Zoals aangegeven in het begin van de inleiding is het essentieel en wordt het alom bevestigd dat er ingegrepen moet worden tegen klimaatverandering. We kunnen niet langer op dezelfde manier doorgaan, maar moeten verduurzamen. Kennis over de ontwikkelingen en perspectieven is essentieel voor de maatschappelijke realisatie van duurzaamheid.

1.4 Opbouw van de thesis

In de volgende hoofdstukken zal eerst een literatuurstudie naar de theoretische stand van zaken besproken worden waarmee een conceptueel model opgesteld wordt. Daarnaast zullen de gekozen onderzoeksmethoden uiteengezet worden, wat vervolgens tot een hoofdstuk met resultaten leidt die de duurzame ontwikkelingen en meningen van stakeholders op Ameland en Borkum bespreekt. In het hoofdstuk resultaten wordt waardevolle informatie over de hoofd- en deelvragen die de enquêtes en diepte-interviews verkregen is, uitgebreid beschreven en bediscussieerd. Hierdoor kan tot slot geconcludeerd worden in hoeverre smart city ideeën bij kunnen dragen aan meer duurzaamheid op de Waddeneilanden.

2. Theoretisch kader

De twee grote concepten die relevant zijn bij dit onderzoek zijn sustainability en smart city. In dit hoofdstuk zullen deze theorieën besproken en geanalyseerd worden. Binnen sustainability wordt voornamelijk maar niet slechts gefocust op de theorieën van social sustainability en sustainable tourism. Bespreking van de literatuur op dit gebied leidt tot het opstellen van een conceptueel model.

2.1 Sustainability

Er is veel gepubliceerd rondom klimaatverandering, de gevolgen hiervan en wat er aan gedaan moet worden, waardoor dit onderwerp hoog op de globale politieke agenda is komen te staan. Bekende voorbeelden zijn het Limits to Growth report (Meadows et al., 1972), de World Conservation Strategy (IUCN et al., 1980), de eerder genoemde IPCC reports on climate change (de meest recente is IPCC, 2013) en Stern Review on the economics of climate change (Stern Review, 2007). Maar de meest bekende en geaccepteerde definitie van duurzame ontwikkeling is gegeven in het Our Common Future report van de Brundtland commissie: "Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (World Commission on Environment and Development (hierna WCED genoemd), 1987: 43). Hierin worden milieutechnische en sociaal-economische vraagstukken samengebracht (Hopwood et al., 2005). Verder wordt door de WCED (1987) bevestigd dat mensen steeds meer afhankelijk zijn van de natuur voor hun welzijn. De verklaring van Giddings et al. (2002) hiervoor is dat onze levens, activiteiten en samenleving zich bevinden in de natuur, in plaats van dat ze er dominant over zijn. Uit al deze onderzoeken blijkt duidelijk dat men zo niet door kan gaan, maar dat een andere, meer duurzame vorm van economische groei gevonden moet worden. Op dit punt sluiten de ideeën van duurzaamheid en de smart city perfect aan. De WCED geeft aan dat er groei nodig is met nieuwe kwaliteit, die in essentiële behoeften voorziet en waarbij milieu en economie samenvoegen in besluitvorming, met nadruk op menselijke ontwikkeling, participatie in besluiten en gelijkheid in de baten (WCED, 1987: 49). Naast de duurzaamheid en de economische groei is vooral de participatie terug te zien in de smart city theorie.

Hervormers in de duurzaamheidstheorie, zoals Hawken et al. (1999), Schumacher (1973), Flavin & Lenssen (1994) en eerder besproken rapporten, erkennen dat de overheid een sleutelrol speelt. Ook milieuactivistenorganisaties als Friends of the Earth, Greenpeace en WWF vallen hier tegenwoordig onder (Bullard, 1994). De overheid moet bedrijven in de juiste duurzame richting sturen, controles uitvoeren, belastingen innen, subsidies uitgeven, richting geven aan onderzoek en informatie verspreiden (Hopwood et al., 2005). De meeste hervormers zijn ook van mening dat het politieke systeem hervormd moet worden, om zo meer democratie en participatie te verkrijgen. Girardet (1991) legt hierbij al de focus op duurzaamheid op het stedelijk niveau, omdat naar zijn idee een combinatie van best practices, leidende maatschappelijke figuren, actieve samenwerking met lokale bedrijven en publieke vastberadenheid de beste manier tot succes is. Een belangrijke kritische noot die hierop van toepassing is dat stelling dat "the key to ecological modernization is that there is money in it for business" (Dryzek, 1997, p. 142).

De milieutechnische noodzaak voor duurzaamheid is duidelijk, maar daarnaast is ook de sociale dimensie van duurzaamheid van groot belang voor een goede samenleving (Dempsey et al., 2011). In social sustainability theorieën zijn verscheidene belangrijke aspecten te identificeren. Ten eerste is sociale interactie nodig, omdat hier sociale cohesie (Hirschfield & Bowers, 1997) en een gemeenschapsgevoel of plaats gehechtheid (Dempsey, 2006) door ontstaat. Ten tweede is participatie in lokale en maatschappelijke activiteiten nodig, voor het ontstaan van sociaal kapitaal (Forrest & Kearns, 2001), sociale cohesie en integratie (Littig & Griessler, 2005) en een opnieuw gemeenschapsgevoel (Putnam, 1993). Dit gemeenschapsgevoel kan ook gemeten worden door politieke participatie, bijvoorbeeld in de vorm van opkomstpercentage bij verkiezingen (Putnam, 2000). Ten derde zijn voor een goed gemeenschapsgevoel gezamenlijke waarden en normen (Fukuyama, 2000) en algemeen bekende gedragsrichtlijnen (Kearns & Forrest, 2000) van belang. Ten vierde is de waargenomen veiligheid van essentieel belang voor social sustainability (Barton, 2000). Eigenlijk is dit, volgens de behoeftepiramide van Maslow (1954), altijd van fundamenteel belang. Zolang aan de behoefte van (waargenomen) veiligheid niet voldaan is, zullen andere hogere activiteiten niet plaatsvinden in een gemeenschap (Barton et al., 2003; Shaftoe, 2000). Als kritische eindnoot wordt door Dempsey et al. (2011) wel aangegeven dat social sustainability geen prioriteit moet krijgen boven ecologische duurzaamheid, maar dat een juiste balans moet worden gevonden.

Naast duurzame ontwikkeling in het algemeen is het voor dit onderzoek ook van belang om meer specifiek te kijken naar sustainable tourism. Toerisme is immers de verreweg grootste economische sector in het Waddengebied (Sijtsma et al., 2014). Door onderzoek van De Vries (2013) wordt dit ook aangetoond, op Borkum werken bijvoorbeeld 2315 van de 2850 werkenden in de toeristische sector. Sustainable tourism wordt door Hunter (1997: 875) gedefinieerd als "tourism development which is integrative, harmonious, compatible, balanced, or synergistic in its relationship with the environmental resource base". Hunter (1997) stelt in zijn literatuuronderzoek naar sustainable tourism dat de meeste papers de definitie van sustainable tourism niet precies geven of een vage brede vorm ervan gebruiken, wat de hierboven gegeven definitie eigenlijk ook is. Deze gegeven definitie is door Hunter (1997) samengesteld uit verschillende werken van Butler (1991), Dearden & Harron (1994), Dowling (1991), Economic Intelligence Unit (1991), Klemm (1992) en May (1991).

Vervolgens kunnen de kenmerken waar duurzaam toerisme aan zou moeten voldoen samengevat worden als de noodzaak om te voldoen aan: ten eerste de behoeften en wensen van toeristen d.m.v. het aanbod, ten tweede behoeften en wensen van de private en publieke toeristische sector operators d.m.v. promotie en toevoer, ten derde de behoeften en wensen van de lokale host gemeenschap en ten vierde de bescherming van (natuurlijke, gebouwde en culturele) hulpbronnen voor het toerisme (Hunter, 1997: 875). Al met al is de dominerende perceptie van duurzaam toerisme die van een bestemmingsgebied waar het systeem van toerisme en milieu in balans is en waar geen van de bovenstaande aspecten domineren (Farrell, 1992; Hunter, 1997; Muller, 1994).

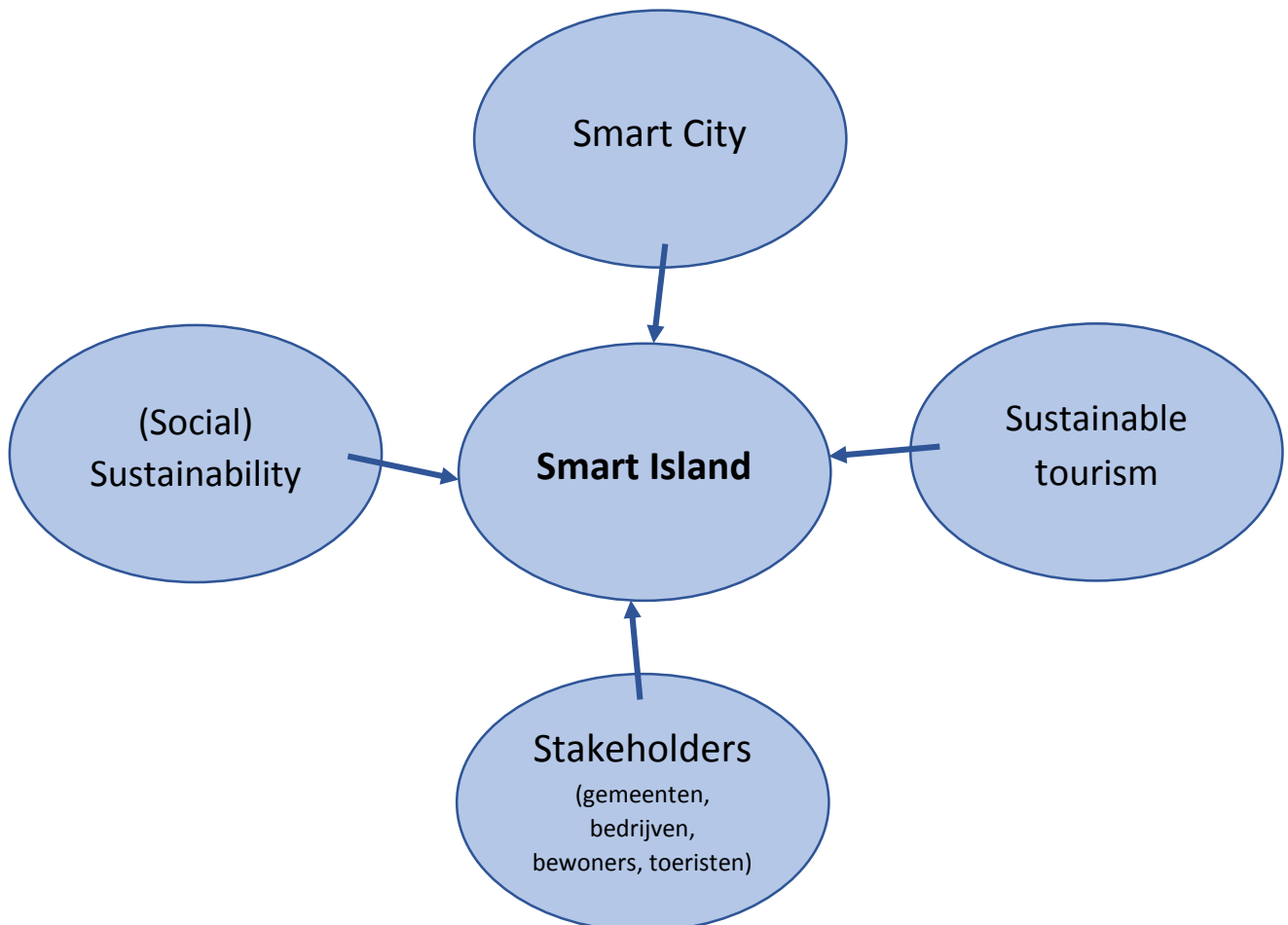
2.2 Smart City

Het smart city concept is een hot topic en wordt de laatste tijd wereldwijd op allerlei nieuwe en bestaande stedelijke regio's ingezet door middel van beleid (Angelidou, 2014; Caragliu et al., 2011). Voordat het concept smart city bestond, werd er ook al onderzoek gedaan naar de relatie tussen ICT infrastructuur en economische prestaties (Roller & Waverman, 2001). Slimme oplossingen voor stedelijke problematiek zijn nodig, onder andere door de gestegen concentratie van de wereldpopulatie in steden (Caragliu et al., 2011). Het smart city concept is een theorie die hiervoor ontwikkeld is. Hoewel er nog geen consensus bestaat over de wetenschappelijke definitie van een smart city, zijn Caragliu et al. (2011: 70) na literatuuronderzoek gekomen met de volgende definitie: "We believe a city to be smart when investments in human and social capital and traditional (transport) and modern (ICT) communication infrastructure fuel sustainable economic growth and a high quality of life, with a wise management of natural resources, through participatory governance". Dit is ook de definitie die gebruikt zal worden in dit onderzoek. Daarnaast bestaat er ook nog geen consensus over welke aspecten precies onder de smart city theorie vallen. Vroeger werd de beschikbaarheid en kwaliteit van de ICT-infrastructuur als enige onderdeel van een smart city gezien, maar dat wordt tegenwoordig als oppervlakkig (Angelidou, 2014: s3) en ontoereikend (Caragliu et al., 2011) neergezet. Argumenten voor andere aspecten zijn onder meer het feit dat de hoogopgeleide beroepsbevolking, door Florida (2002) de creative class genoemd, van groot belang is voor economische ontwikkeling in steden (Berry & Glaeser, 2005; Sharipo, 2006). Verder is participatie van stakeholders cruciaal om moreel evenwichtige en sociaal bewuste smart city strategieën te produceren (Angelidou, 2014: s9). Door het Centre of Regional Science (2007) zijn zes zogenoemde assen geïdentificeerd die de verschillende aspecten van een smart city karakteriseren: economie, mobiliteit, milieu, mensen, leven, en bestuur. Caragliu et al. hebben deze aspecten ook gebruikt in hun onderzoek, met de reden dat de assen gebaseerd zijn op theorieën van "regional competitiveness, transport and ICT economics, natural resources, human and social capital, quality of life, and the participation of society members" (2011: 70) respectievelijk.

Over het algemeen wordt de smart city theorie vooral gebruikt voor het genereren van economische welvaart (Angelidou, 2014; Shapiro, 2006). Volgens Yamagata & Seya (2013) is het ontwerpen van een smart city die duurzaam is en rekening houdt met het reduceren van CO₂ (oftewel mitigatie) echter één van de belangrijkste taken voor de komende twintig jaar. Het belang van social en environmental sustainability van smart cities wordt ook door Caragliu et al. (2011) erkend. Zij stellen dat dit samen met de cruciale rol van de high-tech en creatieve industrieën de meest interessante en veelbelovende karakteristieken zijn voor smart cities vanuit zowel een wetenschappelijk- als een beleidsperspectief. Het belang van social sustainability in het smart city concept wordt ook benadrukt door Bria (2012). Om deze reden moeten smart cities hun technologie inzetten in dienst van hun inwoners en niet andersom (Sassen, 2011). Na intensief literatuuronderzoek komt Angelidou (2014) met vier grote voordelen van een smart city strategie die op mensen gericht is. Ten eerste bevordert het menselijk kapitaal door burgeremancipatie (geïnformeerde, opgeleide, en participatieve burgers), intellectueel kapitaal en het creëren van kennis. Ten tweede bevordert het sociaal kapitaal door social sustainability en digitale inclusie. Ten derde zorgt het voor gedragsverandering door een gemeenschapsgevoel en een gevoel van betekenis. Ten vierde is het een humane aanpak door technologie die inspeelt op de behoeften, vaardigheden en interesses van gebruikers en door respect voor diversiteit en individualiteit.

2.3 Conceptueel model

Door al deze bestaande wetenschappelijke kennis te combineren en op een andere geografische plek dan de stad in te zetten, kan dit onderzoek naar smart islands een goede wetenschappelijke toevoeging in het veld van (social) sustainability zijn. Daarnaast is vooral ook de praktische maatschappelijke toepassing van theorieën op het gebied van duurzaamheid en het smart city concept op de Waddeneilanden relevant. In onderstaand conceptueel model blijkt dat smart islands gecreëerd worden door het combineren van theorie van smart cities, (social) sustainability en sustainable tourism en tevens van de meningen van stakeholders als gemeenten, bedrijven, bewoners en toeristen. Door de theorieën van (social) sustainability en sustainable tourism te gebruiken, kan gekeken worden hoe het zit met de duurzaamheid in het algemeen en duurzaamheid van toerisme specifiek in het Waddengebied, de grootste economische sector op de eilanden. Daarnaast zullen in het hoofdstuk resultaten de meningen van stakeholders beschreven worden. Deze informatie is verkregen door middel van verscheidene onderzoeksmethoden (enquêtes en diepte-interviews) die uitgebreid besproken en gereflecteerd worden in het hoofdstuk methodologie. Dit alles is in model 1 weergegeven. De vier pijlen die naar het hart van het conceptueel model, het smart island, wijzen, duiden dus op beïnvloedende factoren die in deze thesis onderzocht worden.



Model 1: het creëren van een smart island uit literatuuronderzoek, enquêtes en diepte-interviews

3. Methodologie

Voor dit onderzoek is naast literatuurstudie gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden, namelijk diepte-interviews en enquêtes. Er is gebruik gemaakt van kwalitatieve methoden, omdat dit een aanpak is “that allows you to examine people’s experiences in detail [in order to] understand the meanings and interpretations that they give to behaviour, events or objects” (Hennink et al., 2011: 9). Persoonlijk ervaringen en meningen van stakeholders is precies waar het in dit onderzoek om gaat. Door kwalitatieve methoden (diepte-interviews) te combineren met kwantitatieve methoden (enquête) ontstaat een mixed methods benadering ofwel triangulation. Clifford et al. (2010) stellen dat triangulation veel toe kan voegen aan een onderzoek mits de gecombineerde methoden elkaar niet simpelweg herhalen, wat in dit onderzoek niet het geval is.

3.1 Enquêtes

Ten eerste zijn enquêtes afgenomen onder respondenten (n= 195) op Ameland en Borkum. Enquêtes zijn handig voor het verzamelen van originele data over mensen, hun gedrag, waarden, ervaringen, houdingen, meningen, interpretaties en bewustzijn van dingen (Han, 2010; McLafferty, 2003; Parfitt, 2005). Ze dragen bij aan de collectie van kwantitatieve én kwalitatieve data. Ook zijn enquêtes erg flexibel en daardoor goed combineerbaar met andere onderzoeksmethoden (Han, 2010). In dit onderzoek zijn respondenten zowel toeristen en bewoners, Nederlanders en Duitsers. Een groot deel van de toeristen zijn op beide boten richting het eiland ondervraagd en een deel op het eiland zelf. Aangezien de enquêtes overdag afgenomen werden, was het niet gemakkelijk om bewoners te vinden. Een oplossing hiervoor was het ondervragen van ondernemers. Zij bleken bijna altijd naast ondernemen ook bewoner van het betreffende Waddeneiland te zijn. Zo konden in de enquêtes de perspectieven van bewoners en bedrijven in één klap verkregen worden. Er is hier geen sprake van vragenlijstmoetheid door een enquête die langer dan een half uur duurt (Flowerdew & Martin, 2005: 87), omdat de enquête relatief kort is. De enquête kost gemiddeld vijf minuten om in te vullen en bestaat uit vier delen: algemene persoonskenmerken, korte ja/nee vragen over de kennis van zaken, meningen over stellingen over duurzaamheid, meningen over afbeeldingen over de aanwezigheid van windmolens en zonnepanelen. Voor de stellingen in deel 3 en de waardering van de windmolens en zonnepanelen in deel 4 is gebruik gemaakt van de Likert-schaal. Deze schaal wordt gebruikt om respondenten hun (on)eens zijn aan te laten geven bij een serie stellingen met antwoordcategorieën van 5 opties (Montello & Sutton, 2006). In de bijlage is een origineel exemplaar toegevoegd voor een meer gedetailleerd beeld van de enquête.

3.2 Diepte-interviews

Daarnaast zijn diepte-interviews gedaan (n=3) met de projectmanager Duurzaamheid bij de gemeente Ameland, de directeur en tevens de initiatiefnemer van de Amelander Energie Coöperatie en de bedrijfsleider van rederij AG Ems Borkumlijn in de Eemshaven. Het doel van diepte-interviews is inzicht verkrijgen in bepaalde issues door een semi-structured interview guide (Hennink et al., 2011). Door diepte-interviews te houden met experts op het gebied van duurzaamheid, namelijk met iemand die veel kennis heeft van (toekomstige) duurzame projecten, met iemand die weet wat er speelt onder de bevolking op Ameland en met iemand van een rederijbedrijf dat transport van en naar Borkum regelt, is een goed beeld verkregen van welke duurzame ontwikkelingen zich in het Waddengebied voorgedaan hebben, wat er in de toekomst te verwachten is en bovenal wat de meningen van de betreffende personen zijn over deze zaken. Door in de diepte-interviews specifiek twee bedrijven en

een overheidsinstantie te ondervragen, wordt de kennis van de meningen van bedrijven vergroot. In de enquête konden bedrijven en bewoners als hetzelfde gezien worden. Daarentegen zijn in de diepte-interviews de meningen van de geïnterviewde ondernemers juist specifiek van belang door de expertise als projectmanager, directeur of bedrijfsleider. Een vertrouwelijke relatiesfeer die belangrijk is om zoveel mogelijk uit interviews te halen (Hennink et al., 2011), werd bereikt door het stellen van vragen op een open en vriendelijke manier. Verder is het van belang dat de geïnterviewde zoveel mogelijk wordt aangespoord zijn/haar verhaal te vertellen maar dat het interview desondanks gedetailleerde vragen bevat die gericht zijn op het verkrijgen van specifieke kennis, vandaar ook dat gebruik wordt gemaakt van een semi-structured interview guide (Hennink et al., 2011).

3.3 Discussie enquête

Beperkingen van de enquête als methode van dataverzameling zijn ten eerste de invloed van tijd en plaats van afname (Montello & Sutton, 2006). Op beide locaties (Ameland en Borkum) werd dit doordeweeks gedaan en hoewel het meivakantie was, kan dit de diversiteit van respondenten beïnvloed hebben. Eén respondent die op de boot richting Ameland ondervraagd werd gaf verder de opmerking dat dit pas de eerste keer was dat hij naar Ameland ging, en dat hij daarom het idee had de vragenlijst niet compleet in te kunnen vullen. Hier had meer rekening mee gehouden kunnen worden, maar gezien het feit dat dit slechts door één van de 195 aangekaart werd, zal dit waarschijnlijk niet een grote beperking zijn.

Een tweede beperking van dit onderzoek is het gevolg van taal- en cultuurverschillen (Montello & Sutton, 2006), aangezien ongeveer de helft van de respondenten Nederlands is en de andere helft Duits. Oplossing hiervoor was het vertalen van de Nederlandse enquête naar het Duits. Dit leverde echter wel wat problemen op met de indeling van opleidingen. In Duitsland is de educatie namelijk anders van vorm dan in Nederland. Hierdoor kan deze variabele niet goed vergeleken worden.

Ten derde is een kritiekpunt van de Likert-schaal dat het verschil tussen 3 (neutraal) en 4 (mee eens) niet noodzakelijk even groot is als tussen 4 (mee eens) en 5 (helemaal mee eens). Toch is het volgens vele (top)onderzoekers in de sociale wetenschappen acceptabel om de Likert-schaal als interval data te beschouwen (Montello & Sutton, 2006).

Na de dataverzameling zijn alle enquêtes ingevoerd in SPSS en zijn verschillende statistische toetsen uitgevoerd, waarvan de uitkomsten in het volgende hoofdstuk besproken zullen worden. Parametrische toetsen mochten worden uitgevoerd omdat het aantal cases groot genoeg is (Norušis, 2011). Om verschil tussen man/vrouw, Ameland/Borkum, bewoner/toerist en Nederlander/Duitser aan te kunnen tonen zijn voor de stellingen met Likert-schaal de t-toets voor onafhankelijke variabelen getest, aangezien er met één interval variabele en één binaire variabele gewerkt werd en de cases onafhankelijk zijn (Norušis, 2011). Voor de overige vragen is gebruik gemaakt van de Chi kwadraat toets omdat hier twee nominale variabelen gebruikt worden (Norušis, 2011). Bij de Chi kwadraat toetsen zijn vervolgens de associatiematen Phi en Cramer's V berekend, om de sterkte van het verband aan te tonen (Norušis, 2011).

3.4 Discussie beide onderzoeksmethoden

Daarnaast geldt voor beide onderzoeksmethoden ten eerste dat er bij dit onderzoek kans is op prestigefouten oftewel sociaal gewenste antwoorden (Flowerdew & Martin, 2005; Montello & Sutton, 2006). Zeker bij een onderwerp als duurzaamheid is de beperking van sociaal gewenste antwoorden van belang. Tegelijkertijd is er geen onderzoeksmethode die dit probleem kan oplossen, met andere woorden deze bias zal altijd een discussiepunt blijven.

Ten tweede moet rekening worden gehouden met betrouwbaarheid, oftewel herhaalbaarheid, en validiteit, oftewel waarheidsgetrouwheid, van kwalitatief onderzoek (Montello & Sutton, 2006). Hierbij wordt erkend dat het niet zeker is dat als de enquête opnieuw afgenomen zou worden bij dezelfde respondent, diegene dan precies dezelfde antwoorden zal geven bijvoorbeeld bij meningen over de stellingen. Voor de interviews geldt dit in mindere mate. Vaak werden hier ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en de mening hierover van de geïnterviewde besproken en dit zal meer betrouwbaar zijn, mede omdat meningen uitgebreid besproken worden in diepte-interviews. Hoge validiteit kan voor beide onderzoeksmethoden beargumenteerd worden. Bij enquêtes wordt waarheidsgetrouwheid over het algemeen zonder kritiek aangenomen (Montello & Sutton, 2006). Voor de interviews geldt dat door de extra diepte van deze methode ontwikkelingen en meningen uitgebreid besproken worden en hierdoor voor waar aangenomen zullen worden.

Een derde beperking is de subjectiviteit van kwalitatief onderzoek, doordat er veel interpretatie bij komt kijken (Han, 2010; Hennink et al., 2011). Hierbij wordt erkend dat de perspectieven van participanten hun subjectieve meningen van sociale processen weerspiegelen, en dat onderzoekers daarnaast ook hun subjectieve invloeden in het onderzoeksproces brengen, voornamelijk tijdens dataverzameling en -interpretatie. Achtergrond, positie of emoties van de onderzoeker zijn een integraal onderdeel van het productieproces van data (Hennink et al., 2011). Door Flyvbjerg (2001) wordt dit ook wel de double hermeneutics van de sociale wetenschappen genoemd. Een oplossing hiervoor is reflexiviteit (Finlay & Gouch, 2003; Hennink et al., 2011). Hierbij reflecteren onderzoekers op hoe hun achtergrond, vooroordelen, positie en gedrag invloed hebben op het onderzoeksproces (Finlay & Gouch, 2003) en op hoe participanten reageren op de onderzoeker en de onderzoekssetting (Hennink et al., 2011).

Ten vierde moeten ethische vraagstukken nog besproken worden (Han, 2010). Om ethisch verantwoord te blijven is anonimiteit van respondenten en geïnterviewden gewaarborgd. Ook is steeds gezegd dat wanneer men zich niet comfortabel voelde om bepaalde vragen te beantwoorden, deze niet beantwoord hoefden te worden.

Een onmisbare eindnoot is tenslotte dat “it should also be remembered that most geographers who study attitudes, beliefs and memories do so because of what it can tell them about behaviors. [...] But [...] explicit mental states and behaviors have a surprisingly tenuous correspondence.” (Montello & Sutton, 2006: 103). Factoren die daadwerkelijk helpen om gedrag te verklaren, naast overtuigingen zijn onder andere culturele normen en verwachtingen, gewoonten, actie mogelijkheden en beperkingen, persoonlijke winst of verlies, ervaringen uit het verleden en overtuigingen of iemands daden openbaar of anoniem zijn (Montello & Sutton, 2006).

4. Resultaten

In dit hoofdstuk zullen de uitkomsten van de enquêtes en diepte-interviews besproken en bediscussieerd worden. Allereerst zijn voor een goed beeld de algemene gegevens en statistieken van de respondenten van de enquête weergegeven in tabel 1 en 2. De gemiddelde leeftijd van de respondenten (n=195) is 47,17 jaar. De antwoordgemiddelden van enquêtevragen zijn in bijlage 1 te vinden. Bij geslacht, locatie en nationaliteit is de verdeling redelijk in evenwicht, bij de vraag of iemand bewoner of toerist is, is deze verdeling echter zeer in het voordeel van de toerist. Over het totaal is slechts 10,4% bewoner. Hierdoor zou deze categorie iets onderbelicht kunnen zijn. Omdat er in totaal zeker wel genoeg respondenten zijn, kunnen wel degelijk parametrische statistische toetsen uitgevoerd worden. Door statistische toetsen (zie hoofdstuk methodologie) zijn verschillen aangetoond tussen mannen en vrouwen, Ameland en Borkum, Nederlands en Duits op Borkum en tussen bewoners en toeristen (op Ameland, Borkum en algemeen), zie bijlage 2.

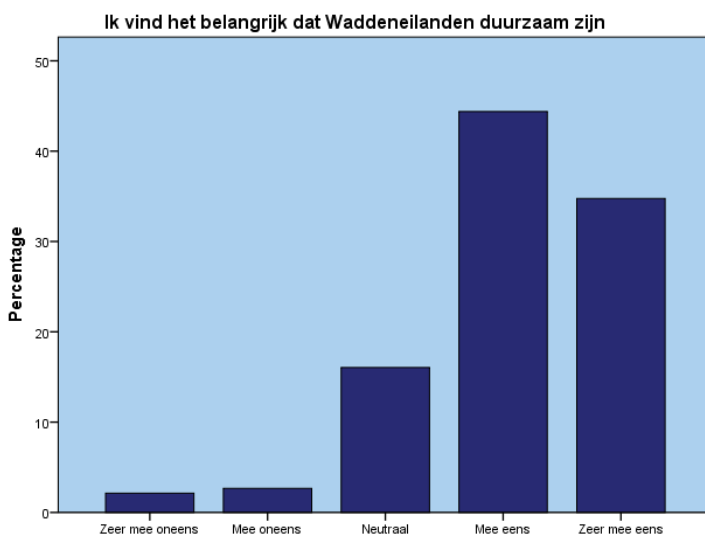
Algemene gegevens			
		Aantal	Percentage
Geslacht	Man	83	42,6
	Vrouw	112	57,4
Locatie	Ameland	93	47,7
	Borkum	102	52,3
Nationaliteit	Nederlands	119	61,0
	Duits	76	39,0
Bewoner/ toerist	Bewoner	20	10,4
	Toerist	172	89,6

Tabel 1: algemene gegevens van de respondenten

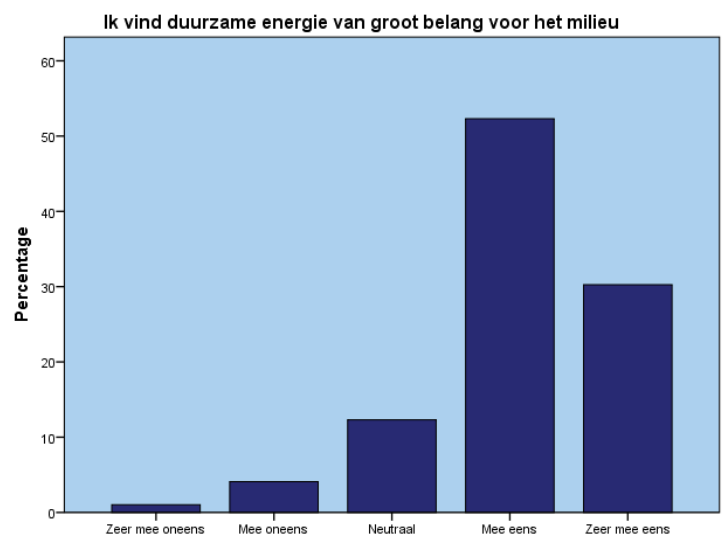
Leeftijd in categorieën		
	Aantal	Percentage
0 t/m 19 jaar	15	7,7
20 t/m 29 jaar	18	9,2
30 t/m 39 jaar	24	12,3
40 t/m 49 jaar	49	25,1
50 t/m 59 jaar	34	17,4
60 t/m 69 jaar	38	19,5
70 jaar en ouder	17	8,7
Totaal	195	100,0

Tabel 2: leeftijd van de respondenten in categorieën

In totaal geeft de overgrote meerderheid (79,2%) van de respondenten aan het belangrijk te vinden dat de Waddeneilanden duurzaam zijn, wat ook te zien is in figuur 1. Verder is bijna iedereen (82,6%) het eens met de stelling dat duurzame energie van groot belang is voor het milieu (zie figuur 2).



Figuur 1: mening van respondenten



Figuur 2: mening van respondenten

4.1 Energieonafhankelijk

De projectmanager Duurzaamheid van de Gemeente Ameland en tevens van de Waddeneilanden Coöperatie Duurzaamheid vertelt over de doelstelling van de Waddeneilanden om in 2020 zelfvoorzienend te zijn op het gebied van energie en water, wat door alle partijen ondertekend is in het Ambitiemanifest (Gemeenteraden van Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog, 2007). Zijns inziens is het bijna onmogelijk om dat te realiseren. De directeur van de Amelandse Energie Coöperatie (AEC) beaamt dat het moeilijk zal worden, maar laat de doelstelling niet los. Hij is van mening dat het wel haalbaar is, als men maar wil. “[Als je] van tevoren zegt we gaan het niet halen, dan ga je het sowieso niet halen”. Verwonderlijk is dat van de geënquêteerde respondenten op Ameland slechts 22,5% gehoord heeft van de plannen van de Waddeneilanden om energieonafhankelijk te zijn in 2020. Van alleen de bewoners op Ameland is dit percentage echter een stuk hoger, namelijk 72,7%.

Volgens de gemeente zijn er drie belangrijke redenen voor de zelfvoorzienende doelstelling. Ten eerste wil Ameland de natuur zo veel mogelijk in originele staat houden. “Hoe meer we lokaal opwekken en lokaal verbruiken en minder van wal halen, hoe beter het is voor de natuur.” Daarnaast spreekt zelfvoorzienend zijn de eilanders erg aan. Tenslotte is het financieel voordelig: zonnepanelen zijn tegenwoordig in ruim 10 jaar terugverdiend. De AEC zegt dat dit zelfs binnen 6 jaar kan, omdat je als particulier de BTW kan terugkrijgen. De AEC levert elektriciteit en heeft ruim 1500 leden. Ze zijn heel actief voor het realiseren van hun doel om Ameland te verduurzamen. Door geld uit de energierekening van Amelanders te halen en terug te sluisen naar Ameland kunnen duurzame projecten gefinancierd worden. Verder willen ze mensen persoonlijk adviseren en actief informeren door bijeenkomsten over energiebesparing door isolatie, elektrisch rijden en zonne-energie.

4.2 Duurzame ontwikkelingen

De duurzame ontwikkelingen waar Ameland mee bezig is zijn onder andere methaanbrandstofcellen, subsidies voor isolatie en groene LED verlichting op stranden. Verder is de aanbesteding van een zonnepanelenpark op het moment in volle gang. De bouw begint in augustus en in december 2015 moet het gaan draaien. Het zonnepark wordt 10 hectare groot en zal 6 megawatt opwekken. Partners in het project zijn gemeente Ameland, AEC en Eneco, volgens het AEC de ideale samenstelling. De gemeente zorgt voor grond, omgevingsvergunningen en subsidies, Eneco zorgt voor technische kennis, management en stroomafvoer en de grote kracht van de AEC is het maatschappelijk draagvlak. Naar het idee van de gemeente is 6 megawatt genoeg om “heel Ameland, de bevolking [...] zonder vakantiegangers en bedrijven, in de elektriciteit-behoefte [te] kunnen voorzien”. De directeur van AEC vertelt echter dat maar net is hoe je het interpreteert. Als je puur naar het elektriciteitsverbruik kijkt, levert het zonnepark genoeg stroom voor de inwoners, zo’n 1100 huishoudens. Maar er zijn ook veel bedrijven en toeristische accommodaties die stroom verbruiken en niet door het zonnepark bedient zullen worden.

De kennis van zaken onder de geënquêteerden is hier opnieuw niet groot. Van de plannen van het zonnepark weet namelijk van de respondenten uit Ameland 28,9% dit. Van alleen de bewoners op Ameland zijn de plannen voor het zonnepark wel bij bijna iedereen (90,9%) bekend. Over de waardering over het zonnepark is de overgrote meerderheid van de respondenten positief (58,7%) of neutraal (32,1%), zie figuur 3.



Figuur 3: mening van respondenten

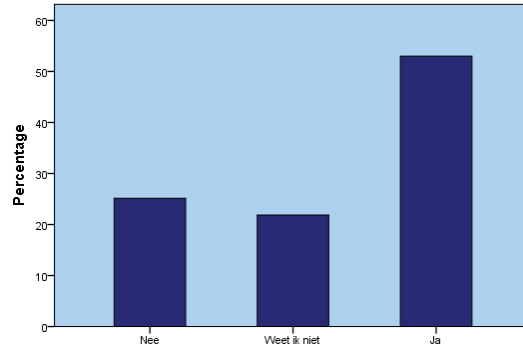
Op Borkum zijn al veel duurzaamheidsprojecten gerealiseerd, onder andere een windmolenpark ten noorden van de kust. Het Duitse Waddeneiland Borkum staat onder andere bekend als kuureiland, mensen komen er voor de schone lucht. Daarom is het erg belangrijk om een duurzaam, groen karakter te behouden. De gemeente kijkt met argusogen naar de ontwikkelingen in de Eemshaven en ziet de komst van de nieuwe energiecentrale van RWE in de Eemshaven als een grote bedreiging (Groenewold, 2012). De bedrijfsleider van AG Ems legt deze tegengestelde belangen uit. “Hun predicaat schone lucht met zo’n rokende schoorsteen op de achtergrond, daar kun je niet lekker over vertellen. Zij zien alleen maar indringers die hun leefklimaat nadelig beïnvloeden, door publiciteit en door media.” Zelf is hij van mening dat de ontwikkelingen in het havengebied positief zijn. Ze creëren werkgelegenheid en het is goed voor het imago en de toeleveringsbedrijven. Er is strenge controle op de naleving van (milieutechnische) regelgeving voor bedrijven in de Eemshaven, door de locatie aan de Waddenzee.

4.3 Windenergie

Op Ameland is (nog) geen windenergie, omdat het voor het gehele Waddengebied wettelijk niet toegestaan is, maar ook omdat de lokale bevolking het niet wil. De reden hiervoor is volgens de projectmanager van de gemeente dat windmolens het uitzicht en de beleving verpesten. Dit argument geldt niet voor het zonnepanelenpark, omdat dit door landschappelijke inpassing niet zichtbaar is. Directeur van de AEC vertelt wel over een recente discussie toen het Rijk in de Noordzee een off-shore windenergiepark wilde plaatsen voor de gehele kust van Ameland. “Toen was er heel veel oppositie, ook bij de gemeente. Van ja hallo dat is niet realistisch, dan krijg je een heel ander beeld van Ameland. [...] De tegenbeweging van windenergie is ook veel groter dan voor een zonnepark, doordat het meer zichtbaar is.” Bij Borkum hebben ze daarentegen wel windmolens voor de kust. Dit komt doordat ze in Duitsland heel anders tegen duurzame energie aankijken, door een ander beleid, subsidieregime en vergunningstraject. Duitsland staat vol met windmolens en zonneparken. “Ik zou dat op Ameland ook wel willen hebben! Maar ik heb te luisteren naar mijn leden, en die willen geen windmolens.”, zegt de AEC directeur.

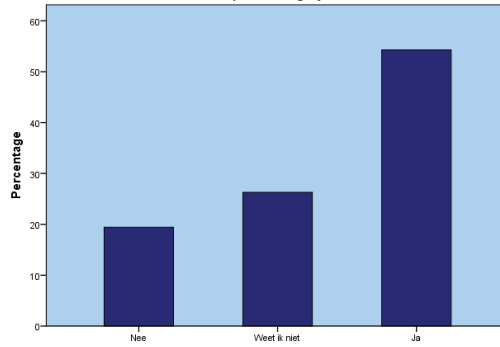
De waardering over windmolens onder respondenten is geanalyseerd door vragen met afbeeldingen in de enquête. Er werd getest of men weer naar het Waddeneiland zou gaan als windmolens op verschillende manieren in het landschap aanwezig zouden zijn. Van de respondenten zou 53% zeker weer gaan als windmolens dichtbij aanwezig waren, 54,3% bij windmolens verder weg en 73,3% bij windmolens ver weg. Dit is te zien in figuur 4, 5 en 6 respectievelijk. Daarnaast verschoof de mening van respondenten over windmolens van overwegend storend naar overwegend neutraal.

Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als windmolens dichtbij in het landschap aanwezig zijn?



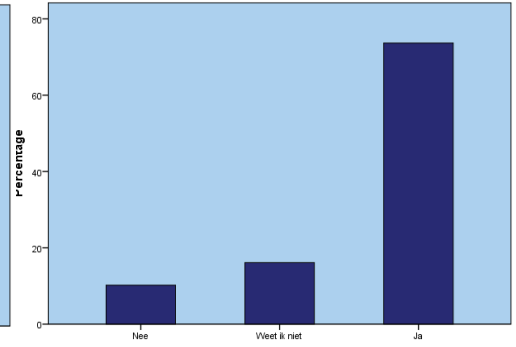
Figuur 4: mening van respondenten

Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als windmolens verder weg in het landschap aanwezig zijn?



Figuur 5: mening van respondenten

Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als windmolens ver weg in het landschap aanwezig zijn?



Figuur 6: mening van respondenten

4.4 Transport

Voor een holistische analyse is het daarnaast belangrijk om naar transport van en naar het eiland te kijken, aangezien dit ook één van de aspecten van een smart city is. De global value chain theorie is “a way to analyze the international expansion and geographical fragmentation of contemporary supply chains, by the full range of activities that firms and workers perform to bring a specific product from its conception to its end use and beyond” (Gereffi & Lee, 2012: 24-25). Hiermee kan naast dat transport een onderdeel van het smart city concept is, een tweede verklaring gegeven worden waarom voor dit onderzoek belangrijk is om naar transport te kijken. Alle geproduceerde en verkochte (toeristische) producten en diensten op het eiland worden namelijk door transport vanaf andere bedrijven in de value chain beïnvloed, zeker op het gebied van duurzaamheid.

Alle geïnterviewden zijn het erover eens dat voor transport nog veel verbeterd kan worden op de Waddeneilanden op het gebied van duurzaamheid. “Bij Wagenborg, de lijndienst naar Ameland zeggen dat ze verschillende mogelijkheden voor duurzamer vervoer zoals elektrisch of op LNG varen onderzocht hebben en dat het financieel niet haalbaar is. Hier kunnen kritische kanttekeningen bij geplaatst worden, want op dit moment wordt er een boot gebouwd door rederij Teso van Texel, en die gaat op LNG varen.”, vertelt de AEC directeur.

Ditzelfde geldt voor Borkum, blijkt uit een interview met de bedrijfsleider van rederij AG Ems. Hier zijn ze bezig met een meer duurzame manier van transport door het ombouwen van één van de veerboten, die per half juni op duurzaam Liquid Natural Gas (LNG) in plaats van gasolie gaat varen. Hierdoor wordt de uitstoot van schadelijke stoffen aanzienlijk gereduceerd. Bij de AG Ems zijn ze zich namelijk bewust van het feit dat ze dagelijks door een Werelderfgoed varen. Duurzaamheid is daarom van groot belang bij het bouwen van een nieuw schip. De grootste drijfveer voor het ombouwen en verduurzamen van één van de schepen was echter het capaciteitsprobleem voor voertuigen. Financieel gezien is het een gigantische investering voor het bedrijf. Naast duurzaamheid en financiële haalbaarheid zijn ook andere eisen van essentieel belang voor het schip, namelijk veiligheid en betrouwbaarheid. Doordat

de boot groter moest worden, waren sterkere motoren nodig, die meer brandstof vragen. Gasolie wordt echter steeds duurder. Daarom is naar goedkopere en schonere brandstoffen gekeken, waarvan LNG al snel de beste optie bleek. Een klein minpunt is echter dat LNG nog niet overal te verkrijgen is. Op dit moment moet het wekelijks per vrachtwagen uit Rotterdam gehaald worden, wat de duurzaamheid en de kosten niet ten goede komt. De directeur verwacht echter een toename in beschikbaarheid van LNG, omdat het een opkomende markt is. Als er meer vraag naar de nieuwe brandstof komt, zal er ook meer aanbod komen. Daarnaast bouwt het bedrijf voor het Deense eiland Helgoland een compleet nieuw schip dat op LNG gaat varen.

4.5 Mening van bewoners en bedrijven

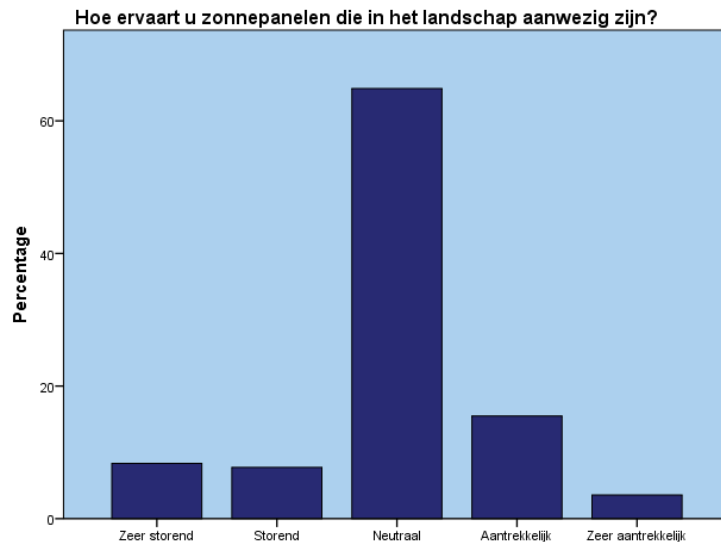
Een ander onderwerp waarover gesproken is in de interviews is de mening van bewoners. Projectmanager van de gemeente vertelt dat nog altijd veel stimuleringsmaatregelen nodig zijn voor isolerende materialen en dubbel glas. Bij de AEC is een analyse over de motieven voor lidmaatschap gehouden. Hieruit bleek dat 10% het voor de iets goedkopere prijs deed, 10% vanwege het groene en duurzame karakter en 80% omdat er wat voor terug zou komen voor de gemeenschap. “Slechts 10% doet het dus voor het groene. Ik heb wel de indruk dat steeds meer Amelanders groen gaan denken. Omdat er zo veel aandacht voor is en het gestimuleerd wordt vanuit de gemeente en vanuit ons. Het gaat de goede kant op. Maar over het algemeen is [duurzaamheid] niet de eerste prioriteit.”

Voor bedrijven geldt daarnaast dat er een klein financieel gewin in moet zitten. “Als grootverbruiker scheelt een prijsverlaging veel”, verheldert de AEC directeur. “Ze moeten er in ieder geval geen last van hebben.”, zegt de projectmanager van de gemeente. Verder blijkt dat bedrijven en gemeente om en om met duurzame initiatieven komen. Bij Eneco, Gasterra, Philips zitten veel slimme mensen die kansen zien. De methaanbrandstofcellen van het Slimme Stroom project is een mooi voorbeeld van initiatief uit het bedrijfsleven.

Wanneer over de mening van bewoners gesproken wordt, blijkt ook van welke partijen de meeste weerstand tegen duurzame ontwikkelingen komt. Er is bijna altijd sprake van het Not In My BackYard (NIMBY) principe. In de wetenschappelijke literatuur wordt dit concept door Livezey (1980) geopperd, hoewel Maiorino (2011) stelt dat het idee al in de jaren '50 ontstaan is. NIMBY beschrijft dat mensen niet bereid zijn om persoonlijke ruimte en uitzicht op te offeren om bij te dragen aan een wereldwijde noodzaak zoals duurzame energie. Dear (1992) analyseert het proces van NIMBY. De drie meest gehoorde argumenten van mensen tegen nieuwe veranderingen zijn: de waargenomen bedreiging van de waarde van landschappelijk bezit, persoonlijke veiligheid en de aantrekkelijkheid van een buurt (Dear, 1990).

Op Ameland komt dit gedrag ook voor. Door de AEC directeur wordt verteld dat sommige mensen het zonnepark liever ergens ander hebben, omdat ze bang zijn door onwetendheid. Door veel zorg te besteden aan natuurcompensatie en landschappelijke inpassing is deze weerstand teruggedrongen. Het blijkt dat goed informeren helpt. Daarnaast is mond-op-mond reclame belangrijk in de gemeenschap. Verder creëert de AEC veel draagvlak onder de bevolking, waardoor de gemeente hier weinig voor hoeft te doen. De boeren zijn zo'n groep waar veel weerstand van kwam. Zij zijn tegen het zonnepark omdat het ten koste gaat van landbouwgrond. Ook een aantal kampeerverreinen zijn tegen, omdat ze denken dat hun zicht belemmerd wordt, ondanks de landschappelijke inpassing. Zij denken bij voorbaat dat het slecht zal zijn voor het toerisme.

Uit de gehouden enquête blijkt dit echter niet het geval. De algemene waardering van het zonnepark is eerder in figuur 3 al weergegeven. Wanneer alleen toeristen geanalyseerd worden, blijkt dat de grote meerderheid een positieve (58,9%) of neutrale (31,9%) waardering voor de plannen van het zonnepark heeft. Bij de vraag of men opnieuw naar dit Waddeneiland zou komen wanneer zonnepanelen in het landschap aanwezig zijn, antwoordt 77,4% van de toeristen ja en 17,9% weet ik niet. Verder geeft 84,0% van de toeristen aan zonnepanelen in het landschap neutraal of zelfs als aantrekkelijk te ervaren, zie figuur 7.



Figuur 7: Mening van toeristen

4.6 Benodigheden voor duurzaamheid

Genoemde benodigheden door de geïnterviewden voor duurzame ontwikkelingen zijn:

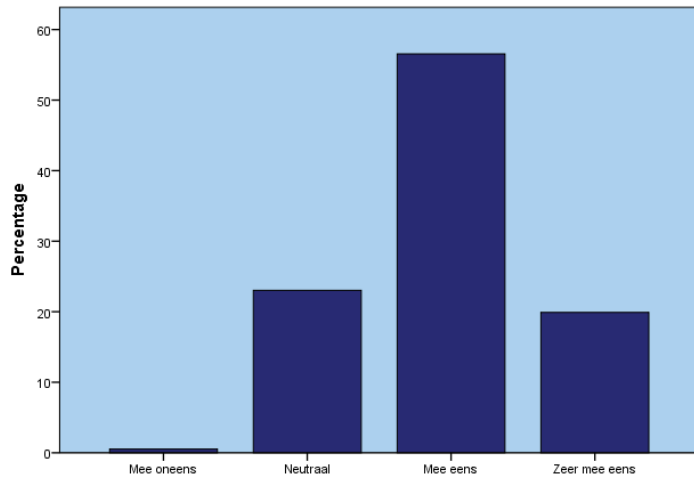
- Bestendig nationaal beleid waar mensen van op aan kunnen, zonder wisselende regelingen
- Ondersteuning vanuit de overheid in de vorm van subsidies
- Niet te ingewikkelde regelgeving voor bedrijven
- Samenwerking en draagvlak van bewoners, toeristen en omwonenden

Dit laatste punt is essentieel en komt in alle interviews naar voren. “Als dat er niet is, dan kan je het gewoon vergeten.”, aldus de gemeente Ameland. Verschillende partners werken samen (in convenant Duurzaam Ameland: gemeente, Gasterra, de NAM, Eneco en Philips, in Borkum: Groningen Seaports, provincie Groningen, de grensoverschrijdende Stichting Bedrijfsbelangen Eemshaven, Duitse overheden en instanties), want “Iedereen heeft uiteindelijk baat bij een gezonder milieu.”, zegt de AG Ems bedrijfsleider. De wens om samen te werken voor duurzame groei op de Waddeneilanden wordt in de enquête bevestigd. In figuur 8 is te zien dat in totaal 76,4% het hier mee eens is. Samenwerking komt dus in beide onderzoeksmethoden naar voren. Dit is erg interessant, omdat het precies aansluit bij de denkwijze van het smart city concept.

Daarnaast speelt mee dat het gemeenschapsgevoel op eilanden groot is. Dit wordt ook bevestigd door analyse van de enquête. In figuur 9 blijkt dat 92,8% positief of neutraal over het gemeenschapsgevoel is. Men werkt coöperatief samen en zo’n bottom-up beweging met maatschappelijk draagvlak werkt veel beter dan een die top-down is, waardoor weerstand komt. Samenwerking op Waddeneilanden blijkt ook uit de ondersteuning en voorbeeldfuncties voor elkaar. Er wordt afgekeken bij

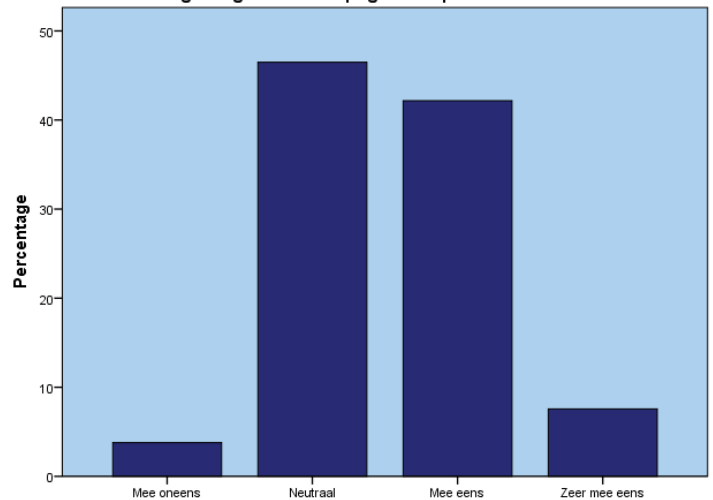
Noorwegen (LNG brandstof) en Denemarken (coöperatief en duurzaam). Ook wordt de AEC geïmplementeerd in Noord-Nederland. Inmiddels zijn zo'n 65 coöperaties opgezet in dorpen. Het Netwerk Duurzame Dorpen is hieruit ontstaan (Vellinga, 2015).

Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt



Figuur 8: Mening van respondenten

Er is een groot gemeenschapsgevoel op dit Waddeneiland



Figuur 9: Mening van respondenten

4.7 Toekomstplannen

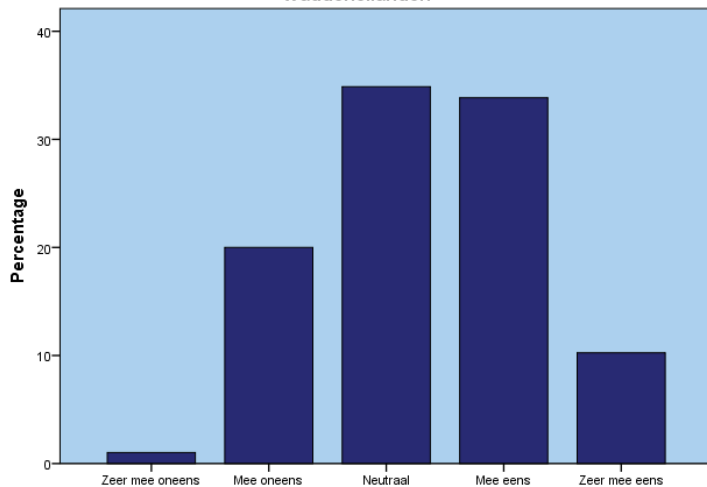
Verder is er consensus onder de geïnterviewden over toekomstplannen: er moet nog veel gebeuren op het gebied van duurzaamheid. Kleine projecten kunnen hier aan bijdragen, zoals isolatie van huizen, energiebesparing door LED-verlichting, zonneboilers, zonnepanelen, houtkachel, lespakketten voor scholen, lokaal produceren en consumeren. Er moet eerst geïnvesteerd worden, dat gaat nou eenmaal voor de baten uit. Eén van de grotere plannen op Ameland is gedeeld elektrisch vervoer. Het moet mogelijk worden om voor 22 cent per minuut een auto te huren met een pasje. Op Terschelling wordt dit al gedaan. Daar is de lokale bevolking zeer enthousiast. Ameland wil dit graag overnemen. Door de gemeente en de AEC wordt dezelfde extra dimensie geopperd, namelijk het koppelen aan een smart grid die ervoor moet zorgen dat aanbod en vraag van elektriciteit optimaal op elkaar afgestemd worden. Accucapaciteiten kunnen dan bijvoorbeeld ingezet worden als de stroom erg duur is of als er weinig zon is. Beide partijen zijn erg enthousiast over het toekomstige idee van een smart grid op Ameland. Bijzonder is dat alles dan met elkaar in verbinding staat. Zo kan gecompenseerd worden tussen energie-vragende delen. Bewoners en bedrijven kunnen zich hierbij aansluiten. "Zelfvoorzienend zijn in energie en water kan volledig, maar we zijn zeker nog 10 tot 15 jaar in de transitiefase bezig. 2020 is nu een goed streven, maar gewoon nog niet realistisch.", aldus de gemeente Ameland. En toch moet wel "altijd het gas achter de hand gehouden worden, voor als de smart grid even niet werkt". Een grote ontwikkeling bij Borkum is treinstation Eemshaven dat in juni 2017 klaar moet zijn en ervoor zorgt dat het mogelijk wordt om met het openbaar vervoer in de Eemshaven en naar Borkum te komen. Nu kan dit alleen met persoonsauto's.

Qua marketing wordt op Ameland (nog) niet veel gedaan met duurzaamheid. Dit ondanks de twee miljoen overnachtingen van 600.000 toeristen per jaar. "We zien ook wel dat als je hier ver mee bent, dan kan het ook een marketing, een verkoopplaatje, worden.", aldus de gemeente. Een plan is om een fietsroute langs gerealiseerde projecten (zoals het zonnepark) te ontwikkelen. Ook de van de opening van het zonnepark wil het AEC een groot evenement maken, bijvoorbeeld met de koning erbij. "Dan kom je natuurlijk heel mooi in de picture. En dat is meteen een stukje Ameland promotie en ecopromotie."

4.8 Duurzaam gedrag

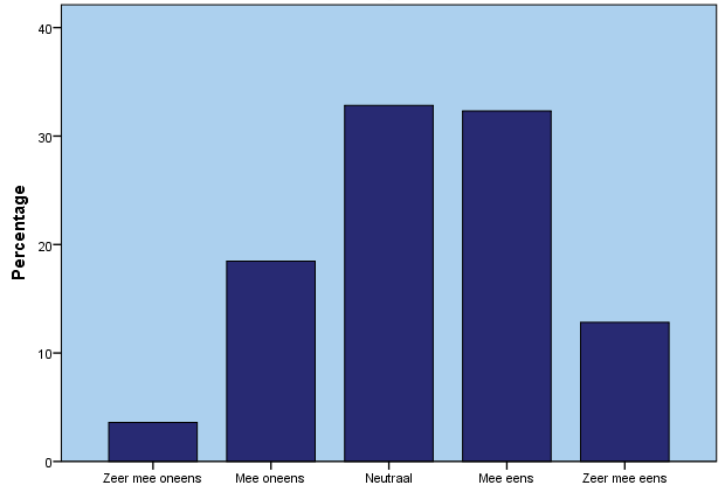
Tot slot wordt door de AEC directeur als enige geïnterviewde direct en expliciet de link gelegd met duurzaamheid en klimaatverandering. “Ik vind echt dat we wat moeten doen aan klimaatverandering en wel direct!” Hierbij wordt gesproken over het gat tussen algemene opinie en gedrag. “De meeste mensen zijn het er wel mee eens. Maar ze zijn dan vaak minder bereid om concessies te doen daarvoor. Want ja ik wil mijn huis wel warm stoken en ik vind zonnepanelen lelijk, dus ik wil ze niet op mijn eigen huis.” Uit de analyse van de enquête (zie figuur 10 en 11) blijkt echter dat mensen over het algemeen best bereid zijn meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart (45,1% positief, 32,8% neutraal) of voor een duurzaam restaurant, café of hotel op de Waddeneilanden (44,1% positief, 34,9% neutraal).

Ik ben bereid om meer te betalen voor een duurzaam restaurant/café/hotel op de Waddeneilanden



Figuur 10: Mening van respondenten

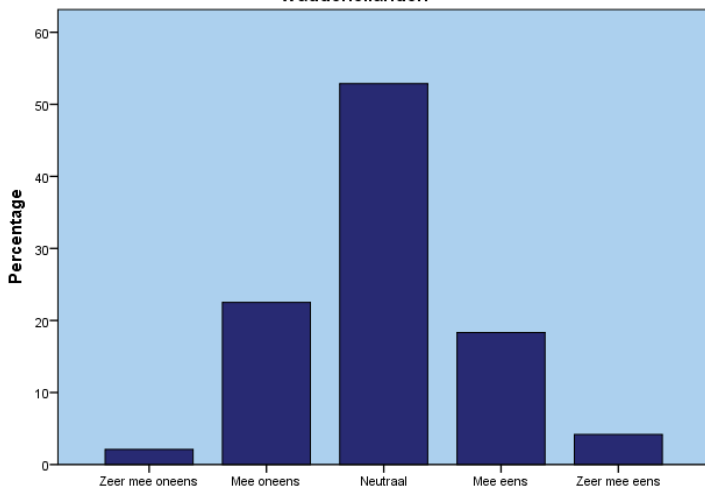
Ik ben bereid meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart



Figuur 11: Mening van respondenten

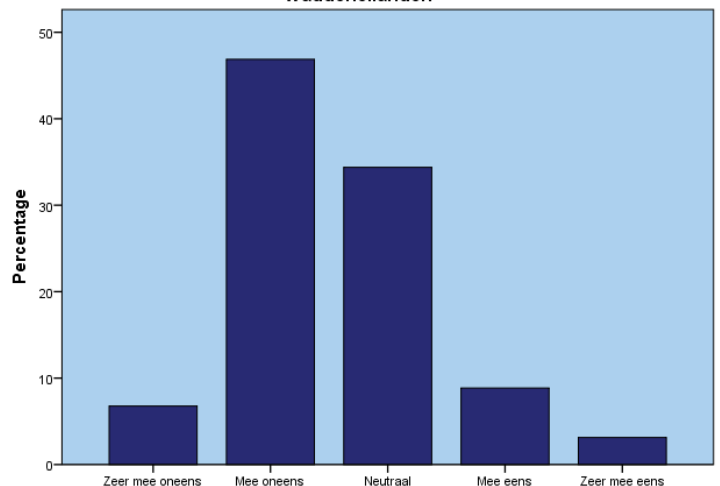
Wanneer gekeken wordt naar de vraag of iemand mee zou doen aan projecten over duurzame economische groei op de Waddeneilanden antwoordt de meerderheid neutraal (52,9%), zie figuur 12. Dit verschuift echter naar een meerderheid (53,7%) die negatief is wanneer naar initiatief in dergelijke projecten gevraagd wordt, zie figuur 13. Hieruit blijkt dat de participatie onder respondenten toch minder positief is.

Ik zou meedoen aan projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden



Figuur 12: Mening van respondenten

Ik zou zelf initiatief nemen in projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden



Figuur 13: Mening van respondenten

4.9 Verschillen tussen Ameland en Borkum

Ter verduidelijking zal in deze paragraaf een kort overzicht gegeven worden van de belangrijkste vergelijkingen tussen Ameland en Borkum die in vorige paragrafen aan bod gekomen zijn. De belangrijkste overeenkomst die allereerst genoemd moet worden is dat beide eilanden al erg met duurzaamheid, integratie en samenwerking bezig zijn, wat een positieve ontwikkeling is met het oog op klimaatverandering. Verder zullen hier verschillen tussen beide eilanden beschreven worden.

Het grootste verschil in duurzame ontwikkelingen tussen de case studies van beide eilanden is dat Borkum wel windenergie heeft en Ameland niet. Uit diepte-interviews met de gemeente Ameland en de Amelandse Energie Coöperatie blijkt dat de meeste stakeholders (gemeente, bedrijven en bewoners) negatieve opvattingen hebben over windmolens. Uit de analyse van de enquête waar stakeholders als toeristen en bewoners ondervraagd zijn, blijkt daarentegen dat dit niet altijd het geval is. Zeker wanneer windmolens verder weg in het landschap aanwezig zijn, zal de meerderheid van de respondenten (73,3%) zeker terugkomen en is zij overwegend neutraal of positief in haar ervaring.

Naast dat de enquête een ander beeld dan de diepte-interviews geeft met betrekking tot windmolens, blijkt uit de analyse dat er ook verschillen zichtbaar zijn tussen verschillende groepen respondenten van de enquête. Respondenten op Ameland zijn vergeleken met respondenten op Borkum en door middel van statistische toetsen zijn significante verschillen aangetoond in meerdere vragen over de mening van bewoners en toeristen. Deze zijn in tabel 3 weergegeven, waar ook per vraag informatie weergegeven wordt over de bijbehorende kansen, over het eiland dat significant positievere scoort en over de sterkte van het verband bij Chi kwadraat toetsen. Als referentiekader kunnen in bijlage 1 de gemiddelden van Ameland en Borkum opgezocht worden.

Significante verschillen tussen Ameland en Borkum	Kans in %	Sterkte verband	Positiever
Bent u op de hoogte van het plan voor een zonnepanelenpark op Ameland? ^b	4,3	0,146 Zwak	Ameland
Ik vind het belangrijk dat Waddeneilanden duurzaam zijn ^a	<0,05		Borkum
Ik ben milieubewust ^a	0,4		Borkum
Als ik een dagje weg ga of op vakantie ben houd ik rekening met het milieu ^a	0,2		Borkum
Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt ^a	<0,05		Borkum
Ik vind duurzame energie van groot belang voor het milieu ^a	<0,05		Borkum
Ik ben bereid om meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart ^a	<0,05		Borkum
Ik ben bereid om meer te betalen voor een duurzaam restaurant/café/hotel op de Waddeneilanden ^a	<0,05		Borkum
Ik zou zelf initiatief nemen in projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden. ^a	0,1		Borkum
De regelgeving van het lokale bestuur volg ik altijd op ^a	0,8		Borkum
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens op dusdanige wijze (verder weg) in het landschap aanwezig zijn? ^b	0,6	0,243 Matig sterk	Borkum
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens op dusdanige wijze (ver weg) in het landschap aanwezig zijn? ^b	3,1	0,193 Zwak	Borkum

Tabel 3: Significante verschillen tussen Ameland en Borkum

a = T-toets voor onafhankelijke steekproeven, b = Chi kwadraat toets

Sterkte van het verband wordt aangegeven door de associatiematen Cramer's V en Phi, die gelijk waren:

0 - 0,2 = zwak, 0,2 - 0,4 = matig sterk, groter dan 0,4 = sterk

Een derde verschil dat genoemd moet worden is de woonplaats van respondenten. Op de volgende GIS-kaart is te zien waar de respondenten die op Ameland en Borkum ondervraagd zijn, wonen. Het is duidelijk dat respondenten op Ameland alleen in Nederland wonen en respondenten op Borkum grotendeels in Duitsland.



Kaart 1: woonplaats van respondenten

Tenslotte is er een groot verschil in het transport van beide eilanden. Op Borkum is duurzaam initiatief met het varen op LNG gepland door de rederij AG Ems, terwijl hier op Ameland nog geen sprake van is. Dit ondanks dat verduurzaming van transport door stakeholders op Ameland wel als noodzakelijk gezien wordt en dat toeristen en bewoners over het algemeen bereid zijn om hier wat meer voor te betalen. Immers antwoordt 45,1% positief en 32,8% neutraal op de vraag of men bereid is meer te betalen voor een boot die op duurzaam LNG vaart.

Concluderend kan dus gezegd worden dat Borkum al een stuk verder is in vordering op het gebied van duurzaamheid, en dat de mening van respondenten over het algemeen op Borkum ook positiever is in vergelijking met Ameland. Er valt nog veel te leren van Duitsland.

5. Conclusie

5.1 Smart island in theorie

Theoretisch gezien zou een smart island moeten voldoen aan de criteria van duurzaamheid, sociaal-economische vraagstukken, kwaliteit voor milieu, economie en mensen, gelijkheid in de baten, een sterke overheid, participatie van stakeholders en een groot gemeenschapsgevoel. Daarnaast moet gezorgd worden voor Social Sustainability door sociale interactie, participatie in lokale en maatschappelijke activiteiten, gezamenlijke waarden en normen, algemeen bekende gedragsrichtlijnen en waargenomen veiligheid. Verder is Sustainable Tourism onmisbaar door een systeem van toerisme en milieu dat in balans is en waar geen dominantie is van aanbod, toeristen, lokale gemeenschap of natuurlijke/culturele hulpbronnen. Tot slot is smartness van duurzame economische groei en hoge levenskwaliteit essentieel en haalbaar door menselijk en sociaal kapitaal, transport en ICT infrastructuur, hoge levenskwaliteit, verantwoord management van natuurlijke hulpbronnen, participatory governance (onder andere Angelidou, 2014; Caragliu et al., 2011; Dempsey et al., 2011; Hopwood et al., 2005; Hunter, 1997; WCED, 1987).

5.2 Huidige en optimale situatie

Om de huidige situatie van de Waddeneilanden te bespreken zijn gerealiseerde duurzame projecten geïdentificeerd. Op Ameland zijn dit onder andere methaanbrandstofcellen, subsidies voor isolatie en groene LED verlichting op stranden. Daarnaast is de grootste huidige duurzame ontwikkeling op het eiland momenteel in aanbesteding, namelijk het zonnepanelenpark. In december 2015 moet het zonnepark gereed zijn voor gebruik. Verder worden mensen persoonlijk geadviseerd en actief geïnformeerd door bijeenkomsten over energiebesparing door isolatie, LED-verlichting, zonneboilers, zonnepanelen en elektrisch rijden. Op Borkum zijn al veel duurzaamheids-projecten gerealiseerd, onder andere een windmolenpark ten noorden van de kust.

Voor de Nederlandse Waddeneilanden is de doelstelling om in 2020 zelfvoorzienend te zijn op het gebied van energie en water expliciet uitgesproken, maar eigenlijk zou dit op het gebied van duurzaamheid voor alle Waddeneilanden de optimale situatie zijn. Een reden hiervoor is dat eilanders erg eigengereid zijn, het zelfvoorzienende karakter past daarom goed bij ze. Ook is het voor Waddeneilanden van essentieel belang om de natuur zo veel mogelijk te behouden, voornamelijk voor het toerisme. Daarnaast is het financieel gezien voordelig. Omdat Borkum bekend staat als kuureiland met zeer schone lucht, is het voor hun extra belangrijk om een duurzaam, groen karakter te behouden.

Om deze optimale situatie te realiseren, moeten de besproken geplande en nieuwe projecten uitgevoerd worden, zoals het zonnepark. Een andere ontwikkeling die optimaal zou zijn voor duurzaamheid is windenergie op Ameland. De projectmanager van de gemeente vertelt dat drie windmolens genoeg zijn om de doelstelling van 2020 te halen. Dit mag op het moment wettelijk gezien echter niet. Ameland zou op dit gebied een voorbeeld moeten nemen aan Borkum, waar een windmolenpark ver weg van de kust al wel gerealiseerd is. Dit komt onder andere doordat men in Duitsland veel positiever tegen duurzame energie aankijkt.

Verder ziet gemeente van Borkum het liefst dat er geen nieuwe kolenenergiecentrale in de Eemshaven komt, omdat dit hun predicaat van schone lucht nadelig kan beïnvloeden, alleen al door mediapubliciteit. Toch zijn de ontwikkelingen in de Eemshaven ook positief te noemen, door meer bedrijvigheid zal er bijvoorbeeld een treinstation komen. Hierdoor wordt in juni 2017 openbaar vervoer naar Borkum mogelijk.

Tenslotte bleek uit de analyse van de enquête dat in totaal slechts 20,4% van de respondenten kennis heeft van de doelstelling om in 2020 zelfvoorzienend te zijn qua energie en water. Op alleen Ameland is dit 22,5%. Daarentegen is de kennis van alleen de bewoners op Ameland wel redelijk groot; een meerderheid van 72,7% heeft van de doelstelling gehoord. Meer aandacht en promotie voor de doelstelling zou kunnen helpen om deze te realiseren, ook al wordt het voor het jaar 2020 ongetwijfeld een moeilijke opgave.

Om de volledige global value chain te optimaliseren en verduurzamen, moet er op het gebied van transport nog veel verbeterd worden. Dit wordt ook door alle gesproken partijen beaamd. Duurzame verbeteringen worden gepland op Borkum en Texel, doordat de rederijen de passagiersschepen daar op LNG laten varen. Rederij AG Ems van Borkum stapt over omdat het goedkoper en schoner is dan gasolie, door minder uitstoot van schadelijke stoffen. Op Ameland is dit echter nog niet het geval: bij rederij Wagenborg zeggen ze dat ze verschillende mogelijkheden voor duurzamer vervoer onderzocht te hebben, maar dat het financieel niet haalbaar is. Hier valt echter kritisch naar te kijken, aangezien andere rederijen al wel met meer duurzaam transport op LNG bezig zijn. Andere mogelijkheden naast LNG gas voor de toekomst zijn wellicht om elektrisch, op waterstof of zelfs op zonne-energie te gaan varen.

5.3 Mening van stakeholders

Tenslotte is het belangrijk om naar de mening van stakeholders (gemeenten, bedrijven, bewoners, toeristen) te kijken. Van alle ondervraagde onderdelen in de enquête zijn in bijlage 1 de gemiddelden van de mening van respondenten in het algemeen en die van Ameland, Borkum, bewoners en toeristen apart gegeven. In bijlage 2 zijn daarnaast de statistisch significante verschillen tussen groepen aangegeven. Bewoners zijn alleen significant positiever ($p=1,6\%$) dan toeristen over de vraag of men graag wil dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt.

Over het algemeen zouden respondenten nog steeds teruggaan als windmolens in het landschap aanwezig zijn. Hoe verder weg de windmolens geplaatst zijn, hoe groter de kans dat men opnieuw naar het Waddeneiland zou gaan. De foto met windmolens ver weg is genomen op Borkum en 73,3% van de respondenten zou in een vergelijkbare situatie zeker terugkomen. Ook de ervaring en waardering van respondenten over windmolens verschoof naarmate windmolens verder weg aanwezig zijn van overwegend storend naar overwegend neutraal.

Daarentegen hebben de gemeente Ameland en de Amelandse Energie Coöperatie (waarin bedrijven en bewoners vertegenwoordigd worden) echter een duidelijke negatieve opvatting over windmolens, bleek uit diepte-interviews. Zij stellen dat de lokale bevolking het niet wil, omdat windmolens het uitzicht en de beleving verpesten en voor een heel ander beeld van Ameland zorgen. Persoonlijk gezien is de directeur van de AEC (net als de bedrijfsleider van AG Ems) echter zeer voor alle vormen van duurzame energie, dus ook windmolens. Zijn gedrevenheid en enthousiasme over duurzaamheid probeert hij op de hele gemeenschap op Ameland over te brengen. Mensen die leiderschap bieden en initiatief nemen zoals hij doet, zijn essentieel voor duurzame ontwikkelingen.

5.4 Toepassing op de Waddeneilanden

Concluderend kan gesteld worden dat de ideeën van smart cities over het algemeen goed toegepast kunnen worden op de Waddeneilanden. Bij smart islands wordt voornamelijk belang gehecht aan de smart city aspecten van samenwerking, transport, verantwoord management en burgerparticipatie. Verder is menselijk en sociaal kapitaal op Waddeneilanden terug te zien in de vorm van een sterk gemeenschapsgevoel. Voor smart islands is op al deze vlakken duurzaamheid van essentieel belang. Stakeholders zijn over het algemeen positief over duurzame ontwikkelingen, wat de haikbaarheid van duurzame smart islands bevestigt. Onderzoek naar het Nederlandse Waddeneiland Ameland en het Duitse Waddeneiland Borkum heeft deze waardevolle informatie opgeleverd. Een vergelijking tussen de twee eilanden geeft de overeenkomst dat beide al goed met duurzaamheid bezig zijn, maar dat Borkum al verder is door projecten met windenergie en transport. Ook zijn de respondenten van Borkum significant positiever van mening over een aantal duurzaamheidsvragen, onder andere over samenwerking voor duurzame groei, over bereidheid tot meer betalen voor een duurzame faciliteiten en over terugkomen wanneer windmolens aanwezig zijn in het landschap.

5.5 Discussie, aanbevelingen en reflectie

Er kunnen zeker concluderende opmerkingen gemaakt worden over de wenselijkheid en haikbaarheid van smart islands in het Waddengebied. Desondanks moet wel gezegd worden dat het moeilijk is om een algemeen beeld te geven van alle Waddeneilanden, aangezien slechts Ameland en Borkum als case studies onderzocht zijn. Verdere verdieping van duurzaamheid op de andere Waddeneilanden wordt dan ook aanbevolen voor vervolg onderzoek. Wanneer dit bekend is kunnen wellicht de Waddeneilanden als een voorbeeld dienen voor eilanden in het algemeen! Toepassing van het smart cities kan daarnaast verdiept worden door vervolgonderzoek naar aspecten die in dit onderzoek naar duurzame smart islands minder naar voren gekomen zijn, doordat gedurende het onderzoek werd steeds meer duidelijk werd dat het onderwerp van deze thesis iets te omvangrijk was om werkelijk alle smart city aspecten te onderzoeken. De aanwezigheid van bijvoorbeeld ICT infrastructuur en human capital (of creative class) en de invloed daarvan op duurzame ontwikkelingen zou nog onderzocht moeten worden. Een andere interessante mogelijkheid voor vervolgonderzoek is dat van toepassing van het smart city concept en duurzaamheidstheorieën op (rurale) dorpen of steden, die vergelijkbaar zijn met eilanden doordat ze een afgelegen geografisch ligging hebben of op een andere manier relatief afgesloten van de buitenwereld zijn.

In het hoofdstuk methodologie zijn de onderzoeksmethoden al uitgebreid bediscussieerd. Twee laatste reflecterende opmerkingen kunnen hierover gesteld worden. Ten eerste was het voor de onderzoeksresultaten beter geweest als meer bewoners de enquête hadden ingevuld. Een eerlijkere verdeling tussen toerist en bewoner had namelijk een completer beeld gegeven over de meningen van stakeholders. Ten tweede was het wellicht nuttig geweest als er korte diepte-interviews met enkele toeristen en bewoners gedaan waren, om meer informatie over hun achterliggende motieven te verkrijgen. Ook is het niet gelukt om een diepte-interview te houden met bijvoorbeeld mensen van de gemeente op Borkum of de initiatiefnemers van het windmolenpark daar. Door beperkingen in onder andere tijd en beschikbaarheid van respondenten, was dit allebei echter niet goed mogelijk. Al met al is toch geprobeerd een zo compleet mogelijk beeld van smart islands te schetsen.

Geraadpleegde literatuur

- Angelidou, M. (2014). Smart city policies: A spatial approach. *Cities*, 41, s3-s11.
- Barton, H. (2000). Conflicting perceptions of neighbourhood. In H. Barton (Ed.), *Sustainable Communities: the Potential for Eco-Neighbourhoods*, (3-18). London: Earthscan.
- Barton, H., Grant, M. & Guise, R. (2003). *Shaping Neighbourhoods: a Guide for Health, Sustainability and Vitality*. London: Spon.
- Berry, C. R. & Glaeser, E. L. (2005). The Divergence of Human Capital Levels Across Cities. *Papers in Regional Science*, 84(3), 407-444.
- Bria, F. (2012). New governance models towards an open Internet ecosystem for smart connected European cities and regions. In European Commission, *Open Innovation 2012*, (62-71). Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Bullard, R. (1994). *Dumping in Dixie: Race, Class, and Environmental Quality*. Boulder, CO: Westview.
- Butler, R. W. (1991). Tourism, Environment and Sustainable Development. *Environmental Conservation*, 18(1), 201-209.
- Caragliu, A., Del Bo, C. & Nijkamp, P. (2011). Smart Cities in Europe. *Journal of Urban Technology*, 18(2), 65-82.
- Ceballos-Lascurain, H. (1996). *Tourism, ecotourism and protected areas*. IUCN (World Conservation Union). Switzerland: Gland.
- Centre of Regional Science. (2007). Smart cities. Ranking of European medium-size cities. Vienna: Vienna University of Technology.
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography. 2nd Edition*. London: SAGE.
- De Vries, W. (2013). *Sociaal economische analyse en best practices van Nederlandse, Duitse en Deense Waddeneilanden*. Leeuwarden: Partoer.
- Dear, M. (1990). *Gaining Community Acceptance*. Princeton: Robert Wood Johnson Foundation.
- Dear, M. (1992). Understanding and Overcoming the NIMBY Syndrome. *Journal of the American Planning Association*, 58, 3:288-300.
- Dearden, P. & Harron, S. (1994). Alternative Tourism and Adaptive Change. *Annals of Tourism Research*, 21(1), 81-102.
- Dempsey, N. (2006). *The Influence of the Quality of the Built Environment on Social Cohesion in English Neighbourhoods*. Oxford: Oxford Brookes University.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2011). The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability. *Sustainable Development*, 19(1), 289-300.
- Dowling, R. (1991). Tourism and the Natural Environment: Shark Bay, Western Australia. *Tourism Recreation Research*, 16(2), 44-48.
- Dryzek J. (1997). *The Politics of the Earth*. Oxford: Oxford University Press.

- Economic Intelligence Unit (1991). *Managing Tourism and the Environment: A Kenyan Case Study. Travel and Tourism Analyst*, 2(1), 78-87.
- Farrell, B. (1992). Tourism as an Element in Sustainable Development: Hana, Maui. In *Tourism Alternatives*, V. Smith and W. Eadington, eds., pp. 115-132. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Finlay, L. & Gouch, B. (2003). *Reflexivity: A Practical Guide for Researchers in Health and Social Sciences*. Oxford: Blackwell.
- Flavin, C. & Lenssen, N. (1994). *Power Surge: Guide to the Coming Energy Revolution*. New York: Norton.
- Florida, R. L. (2002). *The Rise Of The Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books.
- Flowerdew, R. & Martin, D. (2005). *Methods in Human Geography: A Guide for Students Doing a Research Project*. 2nd edition. Essex: Pearson Education Limited.
- Flyvbjerg, B. (2001). *Making Social Science Matter. Why Social Inquiry Fails and How it Can Succeed Again*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Forrest, R. & Kearns, A. (2001). Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban Studies*, 38(1), 2125–2143.
- Fukuyama, F. (2000). *The Great Disruption: Human Nature and the Reconstitution of Social Order*. London: Profile.
- Gemeenteraden van Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog (2007). *Ambitiemanifest Waddeneilanden. De energieke toekomst*. Geraadpleegd via http://www.waddenzee.nl/fileadmin/content/Dossiers/Energie/pdf/ambitiemanifest_waddeneiland_en_september_2007_eindversie.pdf op 22-05-2015.
- Gereffi, G. & Lee, J. (2012). Why the world suddenly cares about global supply chains. *Journal of Supply Chain Management*, 48(3), 24-32.
- Giddings, B., Hopwood, B. & O'Brien, G. (2002). Environment, economy and society: fitting them together into sustainable development. *Sustainable Development*, 10(1), 187-196.
- Girardet, H. (1999). *Creating Sustainable Cities*. Dartington: Green.
- Groenewold, X. (2012). *Mensen maken de Eemshaven. Aflevering 8*. Groningen: Pro-Time Broadcast & Content.
- Hawken, P., Lovins, A. & Lovins, L. (1999). *Natural Capitalism: the Next Industrial Revolution*. London: Earthscan.
- Hay, I. (2010). *Qualitative Research Methods in Human Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Hennink, M., Hutter, I. & Bailey, A. (2011). *Qualitative Research Methods*. London: SAGE Publications Ltd.
- Hirschfield, A. & Bowers, K. J. (1997). The effect of social cohesion on levels of recorded crime in disadvantaged areas. *Urban Studies*, 34(1), 1275-1295.

- Hopwood, B., Mellor, M. & O'Brien, G. (2005). Sustainable Development: Mapping Different Approaches. *Sustainable Development*, 13(1), 38–52.
- Hunter, C. (1997). Sustainable tourism as an adaptive paradigm. *Annals of Tourism Research*, 24(4), 850-867.
- IPCC. (2013). *Summary for Policymakers*. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- IUCN, UNEP, WWF. (1980). *World Conservation Strategy: Living Resource Conservation for Sustainable Development*. Gland, Switzerland: IUCN.
- Johansen, B. (2002). *The Global Warming Desk Reference*. Westport, Conn.: Greenwood.
- Kearns, A. & Forrest, R. (2000). Social cohesion and multilevel governance. *Urban Studies*, 37(1), 995-1017.
- Klemm, M. (1992). Sustainable Tourism development: Languedoc-Roussillon Thirty Years on. *Tourism Management*, 13(1), 169-180.
- Littig, B, & Griessler, E. (2005). Social sustainability: a catchword between political pragmatism and social theory. *International Journal of Sustainable Development*, 8(1), 65-79.
- Livezey, E. T. (1980). *Hazardous waste*. Boston: The Christian Science Monitor.
- Lomborg, B. (2001). *The Skeptical Environmentalist. Measuring the Real State of the World*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Maiorino, A. (2011). *Do You Have Control Over NIMBYism*. Grand Forks: Biomass Magazine.
- Maslow, A. H. (1954). *Motivation and Personality*. New York: Harper.
- Mattoni, B., Gugliermetti, F. & Bisegna, F. (2015) A multilevel method to assess and design the renovation and integration of Smart Cities. *Sustainable Cities and Society*, 15(2015), 105–119.
- May, V. (1991). Tourism, Environment and Development: Values, Sustainability and Stewardship. *Tourism Management*, 12(1), 112-118.
- McLafferty, S. (2003). Conducting Questionnaire Surveys. In N. Clifford & G. Valentine (Eds.), *Key Methods in Geography*, (87-100). London: SAGE Publications Ltd.
- Meadows, D., Meadows, D., Randers, J. & Behrens, W. (1972). *The Limits to Growth: a Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*. London: Earth Island.
- Montello, D. R. & Sutton, P. C. (2006). *An Introduction to Scientific Research methods in Geography*. London: SAGE Publications Ltd.
- Muller, H. (1994). The Thorny Path to Sustainable Tourism Development. *Journal of Sustainable Tourism*, 2(?), 131-136.
- Norušis, M. J. (2011). *IBM SPSS Statistics 19 Guide to Data Analysis*. London: Pearson.

- Parfitt, J. (2005). Questionnaire Design and Sampling. In R. Flowerdew & D. Martin (Eds.), *Methods in Human Geography: A Guide for Students Doing a Research Project*. Harlow: Longman.
- Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. London: Macmillan.
- Putnam, R. D. (1993). *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Putnam, R. D. (2000). *Bowling Alone*. New York: Simon and Schuster.
- Roller, L. H. & Waverman, L. (2001) Telecommunication Infrastructure and Economic Development: A Simultaneous Approach. *The American Economic Review*, 91(4), 909-923.
- Sassen, S. (2011). *Talking back to your intelligent city*. New York: McKinsey Publishing.
- Schumacher, E. (1973). *Small Is Beautiful: Economics as if People Mattered*. London: Abacus.
- Shaftoe, H. (2000). Community safety and actual neighbourhoods. In H. Barton (Ed.), *Sustainable Communities: the Potential for Eco-Neighbourhoods*, (230-243). London: Earthscan.
- Shapiro, J. M. (2006) Smart Cities: Quality of Life, Productivity, and the Growth Effects of Human Capital. *The Review of Economics and Statistics*, 88(2), 324-335.
- Sijtsma, F. J., Boersma, L., Daams, M. N., Mehnen, N., Oostra, M. & Sietses, A. M. (2014). A socio-economic analysis of the international Wadden area. Analysis carried out through the Wadden Sea Long-Term Ecosystem Research (WaLTER) and the University of Groningen. URSI Report 345. Groningen: University of Groningen/WaLTER.
- Singh, S. (2014). Smart Cities -- A \$1.5 Trillion Market Opportunity. *Forbes*. Geraadpleegd op 27-02-2015 via <http://www.forbes.com/sites/sarwantsingh/2014/06/19/smart-cities-a-1-5-trillion-market-opportunity/>.
- Stern, N. (Ed.). (2007). *The economics of climate change: the Stern review*. Cambridge: Cambridge University press.
- Vellinga, T. (2015). *Netwerk Duurzame Dorpen*. Geraadpleegd via <http://www.netwerkdurzamedorpen.nl/pagina/over-netwerk-duurzame-dorpen--2> op 24-05-2015.
- World Commission on Environment and Development. (1987). *Our common future*. Oxford: Oxford University Press.
- Yamagata, Y. & Seya, H. (2013). Simulating a future smart city: An integrated land use-energy model. *Applied Energy*, 112(SI), 1466-1472.

Bijlagen

1. Tabel met antwoordgemiddelden

	Algemeen	Borkum	Ameland	Bewoners	Toeristen
Locatie (1 = Borkum, 2 = Ameland)	1,48	1,00	2,00	1,55	1,46
Nationaliteit (1 = NL, 2 = Duits)	1,39	1,74	1,01	1,50	1,38
Geslacht (1 = man, 2 = vrouw)	1,57	1,52	1,63	1,55	1,58
Leeftijd	47,17	49,25	44,90	41,55	48,01
Bent u bewoner of toerist? (1 = bewoner, 2 = toerist)	1,90	1,91	1,88	1,00	2,00
Hoe vaak komt u gemiddeld per jaar op een Waddeneiland?	1,60	1,56	1,65	n.v.t.	1,59
Weet u van de plannen van de Nederlandse Waddeneilanden om energieonafhankelijk te zijn in 2020? ^a	1,80	1,81	1,78	1,40	1,84
Bent u op de hoogte van een zonnepanelenpark op Ameland? ^a	1,78	1,83	1,71	1,35	1,83
Maakt u thuis gebruik van een vorm van duurzame energie voor uw energieconsumptie? ^a	1,81	1,80	1,82	1,79	1,79
Ik vind het belangrijk dat Waddeneilanden duurzaam zijn ^b	4,07	4,36	3,76	4,30	4,04
Ik ben milieubewust ^b	3,80	3,93	3,66	3,90	3,79
Als ik een dagje weg ga of op vakantie ben houd ik rekening met het milieu ^b	3,86	4,03	3,66	3,90	3,85
Ik vind duurzaamheid belangrijk bij het kiezen van mijn vakantiebestemming ^b	3,15	3,39	2,89	3,25	3,14
Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt ^b	3,96	4,16	3,73	4,30	3,92
Ik vind duurzame energie van groot belang voor het milieu ^b	4,07	4,26	3,85	4,30	4,04
Ik ben bereid meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart ^b	3,32	3,71	2,90	2,90	3,37
Ik ben bereid om meer te betalen voor een duurzaam restaurant/café/hotel op de Waddeneilanden ^b	3,32	3,70	2,91	3,60	3,30
Ik zou meedoen aan projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden ^b	3,00	3,09	2,90	3,25	2,98
Ik zou zelf initiatief nemen in projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden ^b	2,55	2,74	2,33	2,75	2,53
Er is een groot gemeenschapsgevoel op dit Waddeneiland ^b	3,54	3,52	3,55	3,70	3,51

Als ik met een goed idee kom wordt hier door het lokale bestuur, ondernemingen of door bewoners wat mee gedaan ^b	3,02	3,09	2,96	2,84	3,05
De regelgeving van het lokale bestuur volg ik altijd op ^b	3,36	3,52	3,19	3,11	3,40
Ik vind het plan van een zonnepaneelpark op Ameland goed ^b	3,60	3,53	3,68	3,61	3,60
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens dichtbij in het landschap aanwezig zijn? ^c	2,28	2,31	2,25	2,05	2,31
Ervaring windmolens op dusdanige wijze, dichtbij ^d	2,29	2,33	2,24	2,00	2,33
Zou u weer naar dit eiland gaan als zonnepanelen in het landschap aanwezig zijn? ^c	2,74	2,75	2,74	2,85	2,73
Ervaring zonnepanelen op dusdanige wijze ^d	3,01	2,91	3,11	3,20	2,98
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens verder weg in het landschap aanwezig zijn? ^c	2,35	2,52	2,15	2,15	2,38
Ervaring windmolens op dusdanige wijze, verder weg ^d	2,40	2,52	2,25	2,25	2,42
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens ver weg in het landschap aanwezig zijn? ^c	2,63	2,74	2,51	2,50	2,66
Ervaring windmolens op dusdanige wijze, ver weg ^d	2,79	2,83	2,74	2,55	2,83

^a = 1 = ja, 2 = nee

^b = 1 = zeer mee oneens, 2 = mee oneens, 3 = neutraal, 4 = mee eens, 5 = zeer mee eens

^c = 1 = nee, 2 = weet ik niet, 3 = ja

^d = 1 = zeer storend, 2 = storend, 3 = neutraal, 4 = aantrekkelijk, 5 = zeer aantrekkelijk

2. Statistische toetsen

Statistische toetsen	Kans in %	Sterkte verband	Positiever
Mannen vs. Vrouwen			
Als ik een dagje weg ga of op vakantie ben houd ik rekening met het milieu ^a	2,3		Mannen
Ameland vs. Borkum			
Bent u op de hoogte van het plan voor een zonnepanelenpark op Ameland? ^b	4,3	0,146 Zwak	Ameland
Ik vind het belangrijk dat Waddeneilanden duurzaam zijn ^a	<0,05		Borkum
Ik ben milieubewust ^a	0,4		Borkum
Als ik een dagje weg ga of op vakantie ben houd ik rekening met het milieu ^a	0,2		Borkum
Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt ^a	<0,05		Borkum
Ik vind duurzame energie van groot belang voor het milieu ^a	<0,05		Borkum
Ik ben bereid om meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart ^a	<0,05		Borkum
Ik ben bereid om meer te betalen voor een duurzaam restaurant/café/hotel op de Waddeneilanden ^a	<0,05		Borkum
Ik zou zelf initiatief nemen in projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden. ^a	0,1		Borkum
De regelgeving van het lokale bestuur volg ik altijd op ^a	0,8		Borkum
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens op dusdanige wijze (verder weg) in het landschap aanwezig zijn? ^b	0,6	0,243 Matig sterk	Borkum
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens op dusdanige wijze (ver weg) in het landschap aanwezig zijn? ^b	3,1	0,193 Zwak	Borkum
Nederlands vs. Duits op Borkum			
Weet u van de plannen van de Nederlandse Waddeneilanden om energieonafhankelijk te zijn in 2020? ^a	2,2		Nederlands
Bent u op de hoogte van het plan voor een zonnepanelenpark op Ameland? ^a	0,1		Nederlands
Ik vind het belangrijk dat Waddeneilanden duurzaam zijn	0,7		Duits
Ik ben milieubewust ^a	1,1		Duits
Wanneer ik een dagje weg ga of op vakantie ben houd ik rekening met het milieu ^a	<0,05		Duits
Ik vind duurzaamheid belangrijk bij het kiezen van mijn vakantiebestemming ^a	<0,05		Duits
Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt ^a	<0,05		Duits
Ik vind duurzame energie van groot belang voor het milieu ^a	<0,05		Duits
Ik ben bereid om meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart ^a	0,1		Duits

Ik ben bereid om meer te betalen voor een duurzaam restaurant/café/hotel op de Waddeneilanden ^a	<0,05		Duits
Ik zou meedoen aan projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden ^a	3,4		Duits
Ik zou zelf initiatief nemen in projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden ^a	0,1		Duits
Ik vind het plan van een zonnepanelenpark op Ameland goed ^a	0,5		Nederlands
Bewoners (n=9) vs. Toeristen (n=93) op Borkum			
De regelgeving van het lokale bestuur volg ik altijd op ^a	<0,05		Toeristen
Weet u van de plannen van de Nederlandse Waddeneilanden om energieonafhankelijk te zijn in 2020? ^{b*}	3,7 *	0,206 Matig sterk	Bewoners
Bewoners (n=11) vs. Toeristen (n=79) op Ameland			
Weet u van de plannen van de Nederlandse Waddeneilanden om zelfvoorzienend te zijn op het gebied van energie en watervoorziening in 2020? ^{b*}	<0,05 *	0,452 Sterk	Bewoners
Bent u op de hoogte van de plannen voor een zonnepanelenpark op Ameland? ^{b*}	<0,05 *	0,511 Sterk	Bewoners
Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt ^a	0,9		Bewoners
Ik ben bereid om meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart ^a	2,5		Toeristen
Zou u weer naar dit eiland gaan als windmolens op dusdanige wijze, dichtbij, in het landschap aanwezig zijn? ^{b*}	3,9 *	0,277 Matig sterk	Toeristen
Ervaring windmolens op dusdanige wijze, dichtbij ^a	1,4		Toeristen
Bewoners (n=20) vs. Toeristen (n=172) algemeen			
Weet u van de plannen van de Nederlandse Waddeneilanden om zelfvoorzienend te zijn op het gebied van energie en watervoorziening in 2020? ^{b*}	<0,05 *	0,336 Matig sterk	Bewoners
Bent u op de hoogte van de plannen voor een zonnepanelenpark op Ameland? ^{b*}	<0,05 *	0,348 Matig sterk	Bewoners
Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt ^a	1,6		Bewoners

^a = T-toets voor onafhankelijke steekproeven

^b = Chi kwadraat toets

* = De Chi kwadraat toets mocht hier niet gedaan worden, doordat het aantal cases van de bewoners zo klein is, ontstaat er namelijk telkens meer dan 20% met een expected count van minder dan 5. Als dit wel uitgevoerd had mogen worden, dan zou deze vraag significant zijn geweest.

Sterkte van het verband wordt aangegeven door de associatiematen Cramer's V en Phi. In alle bovenstaande toetsen waren deze cijfers gelijk. De hoogte van de associatiemaat geeft de sterkte van het verband aan:

Meer dan 0,4 = sterk

0,2 - 0,4 = matig sterk

0 - 0,2 = zwak

3. Originele Nederlandse enquête over duurzaamheid

Beste meneer/mevrouw,

Allereerst hartelijk bedankt dat u wil meewerken aan ons afstudeerproject voor de studie Sociale Geografie en Planologie van de Rijksuniversiteit Groningen. U helpt ons erg door het invullen van deze enquête! Wij doen onderzoek naar duurzaamheid op de Waddeneilanden en willen graag de mening van toeristen en bewoners over dit onderwerp te weten komen. Toerisme is namelijk van groot belang voor het Waddengebied. Daarnaast kan de mening van de bewoners niet vergeten worden, zij zijn immers degenen die op de plek leven.

Deze enquête bestaat uit vier delen en zal ongeveer 5 minuten in beslag nemen. Deel 1 zijn wat algemene vragen over u als persoon. Deel 2 zijn een paar korte ja/nee vragen. Deel 3 gaat het om uw mening over stellingen over duurzaamheid. Deel 4 gaat tot slot over uw mening over afbeeldingen van opwekking van duurzame energie.

Als u vragen en/of opmerkingen heeft kunt u ook altijd bij ons terecht. Als u een vraag niet kunt of wilt beantwoorden mag u deze vrijlaten. Alvast bedankt voor uw tijd!

Met vriendelijke groeten,

Nicky Schulz en Irene Kalverboer
N.M.Schulz@student.rug.nl en I.H.Kalverboer@student.rug.nl
Mobiele nummers: Nicky: 0629061943 en Irene: 0627505059

Enquête Duurzaamheid

Algemene vragen

1. Wat is uw geslacht?
 - Man
 - Vrouw

2. Wat is uw leeftijd?
 - jaar

3. Wat is uw postcode?
 -

4. Wat is de hoogste afgeronde opleiding die u behaald heeft? Of indien toepasselijk, welke opleiding volgt u momenteel?
 - Basisschool
 - Middelbare school
 - Lager beroepsonderwijs
 - Middelbaar beroepsonderwijs
 - Hoger beroepsonderwijs
 - Universitair onderwijs

5. Bent u bewoner van dit Waddeneiland of toerist?
 - Bewoner
 - Toerist

6. Indien u toerist bent, hoe vaak per jaar komt u gemiddeld op een Waddeneiland?
 - 1 keer
 - 2 keer
 - 3 keer
 - 4 keer of meer

7. Weet u van de plannen van de Nederlandse Waddeneilanden om energieonafhankelijk te zijn in 2020?
 - Ja
 - Nee

8. Bent u op de hoogte van de plannen voor een Zonnepanelenpark op Ameland?
 - Ja
 - Nee

9. Maakt u thuis gebruik van een vorm van duurzame energie voor uw energieconsumptie? (Denk hierbij aan bijvoorbeeld zonnepanelen)
 - Ja
 - Nee

Stellingen

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen? Omcirkel het nummer dat op u van toepassing is.

1. Ik vind het belangrijk dat Waddeneilanden duurzaam zijn.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens

2. Ik ben milieubewust.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens

3. Wanneer ik een dagje weg ga of op vakantie ben houd ik rekening met het milieu.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens

4. Ik vind duurzaamheid belangrijk bij het kiezen van mijn vakantiebestemming.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens

5. Ik zou graag willen dat er op de Waddeneilanden een duurzame groei is waarbij iedereen samenwerkt.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens

6. Ik vind dat duurzame energie (denk aan windmolens en zonnepanelen) van groot belang is voor het milieu.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
7. Ik ben bereid om meer te betalen voor een boot naar de Waddeneilanden die op duurzaam aardgas vaart.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
8. Ik ben bereid om meer te betalen voor een duurzaam restaurant/café/hotel op de Waddeneilanden.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
9. Ik zou meedoen aan projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
10. Ik zou zelf initiatief nemen in projecten voor duurzame economische groei op de Waddeneilanden.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
11. Er is een groot gemeenschapsgevoel op dit Waddeneiland.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
12. Als ik met een goed idee kom wordt hier door het lokale bestuur, door bedrijven of door bewoners wat mee gedaan.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
13. De regelgeving van het lokale bestuur volg ik altijd op.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens
14. Ik vind het plan van een zonnepanelenpark op Ameland goed.
1. zeer mee oneens 2. mee oneens 3. neutraal 4. mee eens 5. zeer mee eens

Afbeeldingen

De volgende vragen hebben betrekking op de afbeeldingen. Kruis aan welk vakje van toepassing is.



Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als windmolens op deze manier in het landschap aanwezig zouden zijn?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Hoe ervaart u windmolens op dusdanige manier in het landschap?

Zeer aantrekkelijk

Neutraal

Zeer storend

--	--	--	--	--



Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als zonnepanelen op deze manier in het landschap aanwezig zouden zijn?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Hoe ervaart u zonnepanelen op dusdanige manier in het landschap?

Zeer aantrekkelijk

Neutraal

Zeer storend

--	--	--	--	--



Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als windmolens op deze manier in het landschap aanwezig zouden zijn?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Hoe ervaart u windmolens op dusdanige manier in het landschap?

Zeer aantrekkelijk

Neutraal

Zeer storend

--	--	--	--	--



Zou u weer naar dit Waddeneiland gaan als windmolens op deze manier in het landschap aanwezig zouden zijn?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Hoe ervaart u windmolens op dusdanige manier in het landschap?

Zeer aantrekkelijk

Neutraal

Zeer storend

--	--	--	--	--

Overig

Heeft u nog overige opmerkingen en/of suggesties?

--

Hartelijk dank voor uw medewerking!

4. Interviewtranscript 1

Voor alle transcripten geldt dat de tekst achter O: gesproken is door de onderzoeker en de tekst achter R: gesproken is door de respondent.

Respondent 1 is de projectmanager Duurzaamheid van de gemeente Ameland en van de Waddeneilanden Coöperatie Duurzaamheid

Duur interview: 38 minuten

Onderzoeker: Ik schrijf dus m'n scriptie over duurzaamheid en duurzaamheid op de Waddeneilanden. Dus, nou, daarom wou ik graag even met u praten over hoe de gemeente Ameland hier tegenaan kijkt en wat voor projecten jullie hiervoor doen.

Respondent: Ja. Dat is goed.

O: En nog even om te verifiëren, vindt u het oké als ik u opneem bij dit gesprek?

R: Ja hoor. Helemaal geen probleem.

O: Oké. Enne, wat is uw functie precies binnen de gemeente?

R: Uhm, ik ben projectmedewerker, bij heel veel projecten die buiten gebeuren. Dus niet in het sociale hoe maar over de jachthaven, Veendam, over duurzame energie. Niet inhoudelijk maar wel het zorgen ze gerealiseerd worden. Financiering zoeken, zorgen dat de vergunningen erbij zijn en dat soort zaken. En dat doen we ook voor de Waddeneilanden coöperatie duurzaamheid van alle 4 de, alle 5 de, Waddeneilanden.

O: Oké. En dat naast het werk dat je bij de gemeente doet?

R: Ja, dat hoort er gewoon bij. We hebben met de 5 Waddeneilanden samen een samenwerkingsverband, en één van de speerpunten daarvan is duurzaamheid. We willen in 2020, en daar hebben we een convenant voor getekend, zelfvoorzienend zijn op het gebied van energie en water.

O: Ja, dat wist ik inderdaad.

R: Om dat te realiseren, is eigenlijk tot het jaar dat het zo ver is, bijna onmogelijk. Maar als je het loslaat dan gebeurt er, dan gaat de druk helemaal van de ketel. We hebben al een aantal projecten, een zonnepark, een aanbesteding van een zonnepark van 10 hectare, 6 megawatt. Als ikke, als je het liever anders hebt moet je het zeggen hoor.

O: Ja ik had ook inderdaad al wat vragen.

R: Doe dat maar!

O: Van wat nu de al belangrijkste ontwikkelingen zijn waar jullie mee bezig zijn, maar dat is dus inderdaad het zonnepanelenpark? 10 hectare?

R: 10 hectare ja en dat zal 6 megawatt moeten opwekken. En dat is dus eh evenveel waar heel Ameland, de bevolking, de inwoners, dus zonder de vakantiegangers, zonder de bedrijven, in de elektriciteit-behoefte kunnen voorzien.

O: Wow, dat is heel goed

R: Dus op dat gebied zijn we... En dat park wordt, de aanbesteding loopt, schep in de grond augustus.

O: Deze augustus?

R: Deze augustus en December moet het draaien.

O: Goh, dat is ook een korte tijd!

R: Ja, alles loopt, we doen het samen met de gemeente, de Amelander Energie Coöperatie en Eneco. Das één. Waar zijn we dan mee bezig. Slimme Stroom Ameland. Dat is misschien wel een handige website om eens te bekijken, slimmestroomameland.nl

O: Oké. Zal ik eens gaan doen.

R: En daar zijn dan allemaal methaanbrandstofcellen gezet, eigenlijk uh, dat zet gas om in elektriciteit. We hebben heel weinig verlies. Die hebben we samen met Gasterra, de NAM en nog een paar gezet.

O: Oh dus ook wel veel bedrijven werken mee?

R: Ja, we hebben een convenant Duurzaam Ameland waar we samenwerken met de gemeente, Gasterra, de NAM, Eneco en Philips. En daar hebben we gezegd: jullie mogen het eiland gebruiken als, als uh, showroom. En daar kan je in de rest van Nederland geld mee verdienen. En je kan het helemaal gratis gebruiken. Met als voordeel dat zij dan weer reclame daarmee kunnen maken. Zo zijn er van de 45 nu 43 van de methaanbrandstofcellen geplaatst en das een eerste.

O: Die zijn al geplaatst of komen die nog?

R: Die zijn al geplaatst, er komen er nog twee. Het bijzondere is dat die uh, staan allemaal met elkaar in verbinding. En die kunnen dus eh, als de één veel stroom vraagt en de ander weinig, dan heffen ze elkaar op. Dat is een smart grid.

O: Oké.

R: Dat is de eerste keer dat op zo'n grote schaal gerealiseerd wordt in de wereld.

O: En dit is ook weer voor de bewoners?

R: Ja, de bewoners en de bedrijven die konden zich aansluiten, als je ongeveer tussen de 10 en de 15.000 kilowatt verbruikt per jaar, en er wat water bij verbruikt. Zoals de kampeerboerderij. We hebben gekeken naar de verspreiding over het eiland en over de branches, van waar kunnen ze allemaal geplaatst worden. En dan nog gekeken van kunnen ze.

O: Dus ook voor de bedrijven, niet alleen de bewoners?

R: Nee, bedrijven én bewoners. En dat moet vijf jaar draaien en dan moeten ze zien wat er gebeurt. Er moeten er minimaal 45 zijn op het net. En daar is de NAM ook erg op gebaseerd, het ontwikkeling van de software. Van wat gebeurt er nu op dat net? Het mooie is we hebben nu een kabel er naartoe, die je zou kunnen doorknippen.

O: Dat is het doel.

R: Ja. Je zou altijd het gas achter de hand moeten hebben, voor als de grid even niet werkt ofzo, dat je niet meer kan koken.

O: Nee.

R: Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Dat zijn een paar grote waar we mee bezig zijn. Verder hebben we nog wat kleine dingen met subsidies voor isolatie. We hebben nog een gemeentelijk woningbedrijf met 240 woningen. Daar zijn we met de provincie, daar hebben we subsidie voor gekregen, om die van label E en F naar label A met 0 op de meter te krijgen. Dat verwachten we dat we daar over een maand duidelijk over hebben, of dat financieel uit kan. En of de gemeente daar in mee gaat.

O: Dus jullie zijn wel echt met veel projecten bezig.

R: Ja. Verder verlichting. We hebben vier grote stranden, eentje is al met groene verlichting. Ik weet niet of je dat wat zegt, groene LED?

O: Niet echt.

R: De NAM, die hebben een boorinstallatie op Ameland. Die liepen er tegenaan een jaar of 6, 7 geleden, dat er trekvogels allemaal bleven rondraaien. Toen dachten ze hoe kan dat nu? Het heeft met verlichting te maken. Die volgens voelen zich aangetrokken tot de verlichting en blijven er zitten, met als gevolg dat ze de vaste wal niet halen. Dus die bleven er, gewoon echt dagen rondcirkelen. Nou

helemaal donker maken, kan ook niet, voor de veiligheid. Toen hebben ze contact gehad met de universiteit, een juffie heeft er in een hokje gezeten om te kijken wat voor licht de beste invloed heeft. Dit bleek groen te zijn. Bij rood licht worden ze helemaal gek.

O: Groen is ook wat natuurlijker.

R: Dat is mooi meegenomen! Maar groen was het beste licht. Voor de boorplatforms was het te gevaarlijk, maar je ziet wel bij de strandovergang. En daar gaan we heel het buitengebied in groene verlichting zetten. Dat is het plan. We zitten nog wel met het Waddenfonds voor subsidie.

O: En waarom heeft Ameland nou eigenlijk zichzelf deze doelstelling gesteld? Wat is de grootste reden?

R: Uhm dat zijn een aantal redenen. Ten eerste, en dat geldt voor alle eilanden, je hebt eigenlijk heel veel natuur en uh ik ben heel erg van de natuur is een mooie omgeving, we willen zo veel mogelijk in originele staat houden. Hoe meer we lokaal opwekken en lokaal verbruiken en minder van wal halen, hoe beter het is voor de natuur. Daarnaast is het een stukje zelfgereid zijn. We doen het wel zelf. Dus het spreekt de eilanders wel erg aan, zelfvoorzienend zijn. En daarnaast is het ook gewoon goed voor de portemonnee. We hebben zonnepanelen staan op je eigen huis, als je er niet voor hoeft te lenen, heb je ze in 10 tot 11 jaar terug verdiend. Als je er wel geld voor moet lenen heb je het in 12 tot 13 jaar terugverdiend. Dus je verdient er gewoon aan terug.

O: Op korte termijn ook nog! Dat verbaast me.

R: Ja. En daarom gaan de subsidies ook steeds meer terug, omdat het terug te verdienen is. Dus dat is wel een combinatie van dingen. En daarnaast is het voor bedrijven ook interessant, ze denken, bij jullie kunnen we het mooi meten en er is een mooie omgeving om samen te werken als bedrijf. Dus dat is eigenlijk een combinatie daarvan.

O: Merkt u dat de bewoners er ook wel positief tegenover staan en makkelijk meedoen of zijn er ook veel stimuleringsmaatregelen nodig?

R: We hebben wel nog steeds veel stimuleringsmaatregelen voor isolerende materialen en dubbel glas. Dat is meestal ook het minst sexy, het ziet er allemaal niet zo leuk uit. Maar het is wel nog altijd het beste besparen. Dus dat doen we nog steeds verder. En dan hebben we de Ameland Energie Coöperatie, die meer dan 1000 leden heeft.

O: Ja klopt, dat zag ik op de site.

R: Ze zijn in ieder geval de grootste van heel Nederland. En die zijn heel actief dus dan hoef je als gemeente niks voor je draagvlak te doen. Dat doet de energicoöperatie. En daar profiteren wij van. Johan Kieviet daar heb ik één of twee keer in de week contact mee.

O: Oké, ja ik wou ook nog graag een interview met hem doen.

R: Ja moet je zeker doen. Hij is ook regelmatig aan de wal dus dat is vast ook te combineren.

O: En van bedrijven op Ameland zelf, merkt u daar weerstand van, van sommige partijen?

R: In het begin wel. Eentje is wel een aardig voorbeeld. We hebben één middelbare school, de BWS. En die hebben we energieneutraal gemaakt, zelfvoorzienend enzo. Met kachelinstallatie, zonnepanelen op het dak enzo. En ze hebben een verlichtingssysteem van Philips dat de studenten met 17% meer resultaten halen. Dat komt dus door het licht. Als het heel inspannend moet zijn wordt het op heel fel licht gezet. En als ze klaar zijn en wat meer mogen ontspannen dan wordt het wat meer gedempt.

O: Oké.

R: Er is een onderzoek van de Universiteit van Tilburg dat de resultaten met 17% beter waren. Maar dat dak daar moesten die zonnepanelen op, dat was dus aanbesteed aan 5 installateurs. En eentje die heel erg tegen zonnepanelen was, die vond het allemaal maar niks en dit en dat. Die had het gerealiseerd en die heeft daarna zijn eigen dak helemaal vol gelegd met zonnepanelen.

O: Wow, dus die was helemaal om.

R: Ja en toen zei iedereen van als die het doet..

O: Wie was dit?

R: Installatiebedrijf Oud. En ja als die het doet, dan gaat de rest het ook allemaal doen. Toen gingen heel veel meer. Ja joh dan wordt er op de verjaardag visites over gepraat. De een na de ander legt zonnepanelen op het dak.

O: Als de één begint dat gaat het als een vuurbal.

R: Ja klopt.

O: En moet er naar uw mening nog veel gebeuren voordat echt een duurzame gemeenschap gerealiseerd is?

R: Ja zeker moet er nog veel gebeuren. Er is ook een Energie Loket. Die man is één keer per maand op het eiland en dan kan je vragen stellen. Maar je kan ook altijd bellen, hij is telefonisch bereikbaar. Dus hij geeft onafhankelijk advies. Dat is gratis. Aan bedrijven en bewoners. Ja dus dat zijn wel de manier dat het binnenkomt bij mensen. Of als er informatieavond gehouden worden. Dat werkt goed. Mensen moeten het zelf zien, of ze moeten er plezier in hebben of ze moeten denken van ja het kan uit. Dus er moet nog wel wat gebeuren. En die man van het Energie Loket zegt ook het moet naar de scholen. Dus er komt nu ook een lespakket voor het nieuwe schooljaar. Met een koppeling naar het zonnepark. Als je de kinderen bereikt dan bereik je ook twee ouders en in één keer vier opa's en oma's. En dat werkt heel cumulatief. Ik heb zelf ook op een dag bedacht, nu twee jaar geleden, om zonnepanelen op het dak te doen. En ik heb ook twee dochters van 12 en 10, die denken daar ook over.

O: Omdat ze het daar op school ook over hebben?

R: Ja en die hebben het erover. Dus de school is daar heel belangrijk in.

O: Dus over het algemeen, zijn de bewoners van Ameland ook wel positief over het aantal ontwikkelingen?

R: Ja en verder hebben we ook per jaar zo'n 2 miljoen overnachtingen van 600.000 toeristen. Dus zij zien ook wel dat als je hier ver mee bent, dan kan het ook een marketing, een verkoop ding, plaatje worden.

O: Ja dat vroeg ik me ook nog af, of jullie er ook veel mee doen qua marketing?

R: Nog niet, we zeggen wel als straks het zonnepark er staat dan kan je er wat mee doen. Kijk, alleen maar erover praten van dat komt daar en dat komt daar, daar houden we niet zo van. Het moet er eerst staan en dan kan je zeggen van dit staat er en dat staat er. En dan heb ik al ideeën over en verder uitgewerkt, om daar een route van te maken van projecten die gerealiseerd zijn. En een kaart voor fietsers. En voor scholen speciaal.

O: Dat is dan wel ook een voorbeeld functie voor andere eilanden.

R: Ja, wij zijn verder dan Terschelling en Schiermonnikoog. Texel is wel ook ver. Terschelling gebeuren ook wel dingen, ze hebben wel plannen maar dat is vooral veel nog in de planfase. Maar die zijn ook met dingen bezig.

O: In hoeverre zou Ameland nou echt zelfvoorzienend kunnen zijn?

R: Nou dat kan volledig. Maar dan moet je wel altijd nog gas achter hebben. En met Gasterra hebben we ook regelmatig overleg. Maar zij zeggen ook, zeker 10 tot 15 jaar ben je nog in de transitiefase bezig. Het is nu gewoon nog niet realistisch. Maar het is wel een goed streven. Maar niet realistisch.

O: Die doelstelling van 2020 wordt niet gehaald?

R: Nee. In 2007 is dat ondertekend, dus ja toen dachten we dat nog heel lang, maar dat gaat zo snel!

O: Tijd vliegt om hè?

R: Als we drie windmolens plaatsen zijn we er. Maar we willen geen windenergie. En de provincie vindt ook dat het niet mag.

O: Met drie windmolens zou Ameland zelfvoorzienend zijn?

R: Ja.

O: Maar dat komt er niet?

R: Provinciaal staat alles er tegen, geen windmolens op de eilanden. En we willen het zelf ook niet. Er zijn wel andere alternatieven die we wel willen, maar dit niet.

O: Is dat de reden het uitzicht, of de vogels ofzo?

R: Het uitzicht en de beleving.

O: Hoe zit het dan met een zonnepanelenpark?

R: Die zie je niet.

O: Zijn mensen daar minder kritisch over?

R: Ja. De plannen waren openbaar en er waren een stuk of 10 mensen met bedenkingen maar er heeft niemand beroep ingesteld. Niemand. De mensen, de gemeenteraad, iedereen heeft zich erbij neergelegd. Oké. Het was ook opeens rond. Het is op een vliegveld. Met één openbare weg erlangs. En we hebben best goed geïnformeerd naar alle omgevenden, de direct omwonenden, die grond hadden of een pacht of een eigendom. Die hebben we allemaal constant geïnformeerd. In een vroeg stadium.

O: En van hun kwam ook weinig demonstratie?

R: Joah, weinig. Een paar boeren, die wilden er zo veel mogelijk geld uit halen. Maar dat is getaxeerd dus dat is nu ook geregeld. En dan komt er nog zo'n anderhalve hectare voor natuurinpassing. Daar komt extra natuur. [Luc tekent op een papier] Dit is het vliegveld. En hier komt het zonnepark. En dan hier een duin met allerlei grassen en hier een duin ook. [hij wijst tussen de weg en het zonnepark] Dit moet het onttrekken.

O: Oké zodat het minder zichtbaar wordt?

R: Het is niet zichtbaar vanaf de weg!

O: Ik denk dat dat ook wel erg meespeelt in de weerstand van mensen.

R: Klopt. We hebben een inpassingsmodel laten maken en dit was ook één van de belangrijkste punten voor de provincie om mee te werken. En nu zijn we dus begonnen. Hoe het er echt uit komt te zien stel je op met de mensen achter de natuurwerken, mensen die er echt verstand van hebben. Wij zeggen het is goed, maar wij hebben er geen ballen verstand van. En die mensen wel. Dus we doen het ook weer samen met de mensen die er op het eiland verstand van hebben.

O: Haha, verstandig.

R: Haha, ja dankjewel.

O: En met productie die van het vaste land geïmporteerd worden, kijken jullie daar nog naar, of die duurzaam geproduceerd worden of duurzaam transport ofzo?

R: Ehm, één van de speerpunten van de provincie en ook bij ons is om eigenlijk wat je naar Ameland importeert dat moet je daar ook kunnen verwerken. En geen afval terug sturen. Dat gebeurt nu nog veel, dat afval terug gaat naar de wal. We zijn bezig om te kijken, hoe kunnen we dat verminderen. Kunnen we ook iets doen met vergestingen, dat je dat op het eiland kan doen. Maar dat kan nog steeds niet uit. Want die vervoerkosten zijn erg laag. Ze zijn wel steeds met techniek en verbeteringen bezig om zo weinig mogelijk weer terug te voeren naar de vaste wal. Dus we kijken van te voren wel, wat voor spul heeft veel afval, en dan pakken we dat liever niet.

O: Wat voor soort dingen zijn dat dan?

R: spullen dat heel ingepakt zit, plastic enzo. Dan maar iets meer werk en dan maar in Bulk ofzo.

Het is ook niet zo dat we helemaal doorgeslagen zijn, dat we een beetje los van de wereld zijn, extremistisch. Nee realistisch, en als het kan de voorkeur voor duurzaamheid. Dus we zijn wel steeds

nieuwer en verder aan het denken om dingen lokaal te produceren en lokaal te consumeren. Zo bijvoorbeeld de melk. Die gaat nu nog naar de vaste wal. Maar het zou toch mooi zijn als je weer een melkfabriekje hebt. Dat ze in de supermarkt en op het eiland alleen maar melk drinken van de eilander boeren. Dat er niks meer afgevoerd moet worden naar de vaste wal. Maar dat zijn echt nog dromen hoor! Dat komt de eerste zoveel jaar niet. Maar wie weet, je moet toch dromen om tot iets te komen.

O: Haha, inderdaad. En want ik weet niet of u daar ook wat over weet, maar de boten of die op redelijk duurzamer brandstof varen?

R: Nu nog niet. Ze zijn wel aan het kijken, maar daar is veel te winnen! Volgens mij gaat Duxen, die vaart ook naar verschillende Waddeneilanden, op CNG gas varen. Wagenborg heeft nu al een plan voor een nieuwe boot, over 10 jaar ofzo. En daar zal zeker gas, CNG of anders elektrisch op gevaren worden.

O: Dat is wel de toekomst.

R: Maar daar heb je gelijk in, dat vervoer over het water, daar is veel te winnen.

O: Want dan kan Ameland op zichzelf nog zo zelfvoorzienend zijn, als er toch heel veel van die vervuiling ...

R: Ja, we zijn ook steeds meer aan het kijken naar elektrisch vervoer. Er is een elektrisch vervoer concept, acekirche, als je ergens heen gaat kan je een auto huren van tevoren. Dan betaal je per minuut eigenlijk, 22 cent. Dan kan je hem laten staan waar je wil en met een pasje weer ophalen. Over zo'n concept zijn wij ook aan het nadenken. En dat willen we dan koppelen aan het zonnepark. Elektrisch vervoer en het deelvervoer, die twee componenten bij elkaar.

O: Maar allemaal nog toekomstplannen.

R: Ja.

O: Hebben jullie als gemeente veel invloed op wat er allemaal op Ameland gebeurt?

R: Ja dat wel. In ieder geval in het kader van wetgeving, je moet bij bijna alles bij de gemeente terecht voor vergunningen, omgevingsvergunningen. Procedures komen bij ons terecht. Heel veel wel.

O: En vaak heeft u dan het laatste woord, om het zo maar te zeggen?

R: Bedrijven kijken eerst of het uit kan, en als het uit kan dan kijken ze naar vergunningen, of er obstakels in de wet zijn. Nou kijk en dan proberen wij altijd zo veel mogelijk mee te denken met de mensen. Op wat voor manieren kan je het mogelijk maken.

O: Komen dan vaak de bedrijven met initiatieven of ook de gemeente zelf?

R: Om en om. Wij denken dan van we zitten met dit zonnepark en bedrijven die hebben vaak wel hele goeie ideeën. Eneco, Gasterra, Philips en al die, daar zitten natuurlijk heel veel slimme mensen die weten wat er in de toekomst op ons afkomt. Slimme stroom is daar ook een mooi voorbeeld van, die zeiden daar moet je bedrijven op aanleggen. Echt gericht naar groepen bedrijven, kampeerboerderijen enzo, zeggen we van jongens is dit interessant voor jullie. De boel uitgelegd, van wat betekent het, wat levert het op. En om het aantrekkelijk te maken, dat hoeft niet veel te zijn, moet er toch wel een kleine financiële win in zitten. Dat is ook wel een beetje logisch. Ze moeten er in ieder geval geen last van hebben. Als de dingen gedaan worden, moeten ze wel gewoon kunnen doordraaien.

O: Geen last.

R: Nee. Met die methaanbrandstofcellen besparen ze allemaal minimaal tussen de 50 en de 120 euro per maand. En dat vijf jaar lang. Dus dat is mooi. En dan kunnen ze zelf die cellen over nemen na die tijd voor 1 euro. Dan hebben ze een onderhoudscontract. Want die dingen kosten 25.000 euro voor één.

O: Zo.

R: T is maar zo groot als een koelkast hè!

O: Oh, echt.

R: Haha ja haha.

O: Das niet groot.

R: Nee.

O: Ik zal eens kijken of ik nog een paar andere vraagjes had. Wat denk u dat nou het belangrijkste aspect is, dat nodig is om duurzame economische groei te realiseren?

R: Uh, bestendig nationaal beleid, waar mensen van op aan kunnen. Met het salderen, dan is er een mooie regeling en dan wordt er weer gezegd van het gaat er misschien af. Nou dat helpt niet om mensen over de streep te krijgen. Ik ben er inmiddels wel achter, maar dat is mijn mening hoor, zolang er hier nog gas in de bodem zit, zal het nooit helemaal duurzaam worden. In Denemarken hebben ze bij de energiecrisis in de jaren '70 gezegd, wat er ook gebeurt, links of rechts kabinet, wij willen zelfvoorzienend zijn. En dan wordt de wet- en regelgeving voor de lange termijn vastgelegd, van die kant gaan we op. Daarom staan daar ook zoveel windmolens. Duitsland heeft dat gezegd na de kernramp. Die hebben gewoon gezegd van, wat er ook gebeurt, we stimuleren het! In het Duitse Lagen bijvoorbeeld hadden ze subsidies op zonnepanelen van 40 cent per kilowatt. Wij bij het zonnepark komen we met pijn en moeite op 13 cent. Ja, daar kan je wel wat aan verbouwen. Links of rechts kabinet, maar wel bestendig. Dat is in Nederland niet zo. Hier speelt gewoon constant mee dat het gas veel te veel oplevert. Dat zijn de moeilijkheden van Den Haag. Duurzame energie, zeggen ze letterlijk, dat wordt pas interessant als het evenveel oplevert dan dat gas oplevert. Dan praat je over 120-130 miljard.

O: Ah nee, dat zal niet snel gebeuren.

R: Nee, dus dan wordt het ook nooit echt wat. Dat zie je nu ook bij zonnepanelen, met subsidies. Het leek uit te kunnen maar dan zeggen ze, we stoppen er weer mee. Om een extra slag te maken, dat het voor heel veel mensen interessant wordt, moet je er eigenlijk nog een paar jaar mee doorgaan. En dan heeft iedereen z'n dak vol. Maar nu niet. En dat is bij bijna alle regelingen in Nederland. Dus een toekomst bestendig rijksbeleid waar de burger van op aan kan, dat is heel belangrijk.

O: En hoe zit het bijvoorbeeld met samenwerking? Tussen allerlei partijen? Dat dat ook nog belangrijk is, dat zegmaar iedereen er in mee gaat?

R: Wat voor partijen bedoel je?

O: Nou bijvoorbeeld bewoners, toeristen, bedrijven en gemeente, dat die allemaal samen meewerken.

R: Het draagvlak van de bewoners, toeristen en omwonenden is essentieel. Als dat er niet is, dan kan je het gewoon vergeten.

O: Dan kan er nog zo'n goed nationaal beleid zijn, maar als mensen niet mee willen werken...

R: Nee, dan houdt het op. Dan houdt het op. Helemaal met je eens. En nogmaals, we hebben heel veel geluk dat we de Energiecoöperatie hebben. Dat heel veel leden heeft en gewoon het draagvlak van de bevolking is. Daarom is het voor ons ook heel belangrijk dat die partner werden in het zonnepark. We zitten er alle drie voor één-derde in, Eneco, AEC en de gemeente.

O: Oké.

R: Dat is heel belangrijk. Zij leveren gewoon het draagvlak van de eilanders. En dan hebben ze er ook echt wat over te zeggen. Ze kunnen straks ook via obligaties aandelen in het zonnepark kopen. Tot maximaal van wat een huishouden gebruikt, kunnen ze straks allemaal kopen. Het wordt een park van en voor de Amelanders. Ook voor de mensen die zelf geen panelen op hun dak kunnen leggen, doordat ze beschermde dorpsgezichten zijn ofzo, die kunnen dan daar dingen kopen.

O: Dat is wel mooi.

R: Ja.

O: Oké. Ik weet niet, zijn er nog andere dingen waarvan u denkt, misschien is dit van toevoegende waarde?

R: Ik zit even te denken. Nou wat is precies het doel van je?

O: Nouja eigenlijk gewoon hoe verschillende partijen, gemeente, bewoners, toeristen, hoe die denken over duurzame groei. Of ze positief zijn, of ze echt stimuleringsmaatregelen nodig hebben om mee te doen, of dat ze meer intrinsieke waarde hebben.

R: En dat doe je voor?

O: Voor m'n bachelor scriptie.

R: En voor welk uh, voor de Waddengemeente of?

O: Nee gewoon zelf zegmaar..

R: Je hebt zelf voor Ameland gekozen?

32:00 -33.27

R: Nou ik mail je wel een overzicht van projecten waar we zelf mee bezig zijn. Waar we nu mee bezig zijn en in de komende jaren.

O: Oh nou heel leuk.

R: Hou dat overzicht maar voor jezelf. Moet niet gecommuniceerd worden. Want soms staan er dingen in, die zijn dit jaar hot, maar het eind van het jaar niet meer. Of dingen gebeuren over twee jaar pas. Dat moet niet een eigen leven leiden. Snap je, hahaha?

O: Nee, tuurlijk!

R: Maar je mag dat wel lezen, om even een beeld te geven van waar zijn we mee bezig. En voor projecten enzo.

O: En verder, vindt u het goed als ik u met naam noem of wil u liever anoniem blijven?

R: Ja hoor dat is prima.

O: Nou dan wil ik u hartelijk bedanken.

R: Graag gedaan! En heel veel succes. Ik ben heel benieuwd haha.

O: Ik zelf ook. Ik ga vrijdag naar Ameland toe om daar te gaan enquêteren, onder toeristen voornamelijk, misschien enkele bewoners.

R: Oké. Dat ga je zelf doen?

O: Ja.

R: Leuk.

O: Ik ben ook erg benieuwd wat er uit gaat komen.

R: Waar ga je dat doen?

O: Nou ten eerste op de boot, daar zijn de toeristen en hebben ze ook wel wat tijd. Dus hopelijk nemen ze dan ook de moeite. Enne wie weet ga ik een keer extra met de boot heen en weer, of anders op Ameland, bij de boot waar mensen wachten.

R: Ik denk op de boot is wel het beste, daar hebben de mensen de tijd. Dat hebben we wel vaker gedaan. Dan vraag je of ze tijd hebben, neem je pennen mee en zeg je goh na een kwartiertje kom ik het weer even ophalen. Moet ook niet te groot zijn, zeg maar maximaal 2 A4tjes, en dat doen ze wel vaak. Maar dat moet je wel even vragen bij Wagenborg.

O: Ja dat was ik ook wel van plan inderdaad. Dan heb je het in ieder geval even van te voren aangegeven.

R: Mensen moeten er ook tijd vrij voor willen maken, dat ze niet denken nu ben ik mijn vakantie kwijt aan het maken van enquêtes.

O: Klopt. Ik hoop dat de meesten 5 minuutjes van hun tijd wel willen helpen.

R: Ja. Op de boot in ieder geval wel. En anders kan je het altijd in de wachtruimte bij Holwerd doen. Daar moeten ze sowieso wachten. De boten zijn altijd laat...

O: Hahaha oh ja? U spreekt uit ervaring?

R: Ja de laatste maanden is het een drama. Komend weekend is er om het uur een boot geloof ik?

O: Daar heb ik nog niet na gekeken, maar het is natuurlijk meivakantie dus..

R: Ja hij zal wel om het uur gaan. Dan is het altijd druk. Moet je even kijken op Wagenborg.nl, als ze om het uur gaan is er een constante stroom. Dan kan je goed bij de wachtenden langs gaan.

O: Ja inderdaad, goed idee. Oké.

R: Oké.

O: Nou bedankt!

5. Interviewtranscript 2

Voor alle transcripten geldt dat de tekst achter O: gesproken is door de onderzoeker en de tekst achter R: gesproken is door de respondent.

Respondent 2 de directeur en initiatiefnemer van de Amelandse Energie Coöperatie en is woonachtig op Ameland.

Duur interview: 51 minuten

Onderzoeker: Dit moet ik ook nog een keer op de recorder vragen. Vindt u het goed als ik u opneem?

Respondent: Oh, dat is goed.

O: Mooi. Nouja, u bent dus van de Amelandse Energie Coöperatie. Wat doet u daar precies?

R: Uh. Ja wij hebben als doel om Ameland te verduurzamen. En wij hebben dat verdienmodel gebruikt om geld uit de energierekening van de Amelanders te halen en dat terug te sluiten naar Ameland en daar duurzame projecten mee te financieren.

O: Oké.

R: Wij zijn begonnen in 2007. Toen hebben wij een deal met Greanchoice kunnen maken. Greenchoice zei als jullie klanten binnen brengen bij ons, dan sluiten wij de marge die wij binnen krijgen op de verkoop van gas terug naar jullie.

O: Oké. En zij leveren het, de energie?

R: Zij doen gewoon alles wat een normale energieleverancier doet. Stroom en gas leveren. Dus toen zijn we als een haas aan het klanten binnenhalen gegaan. En dat is boven verwachting goed gegaan.

O: Ja ik zag op de website een klantenteller en dat was iets van 1000.

R: 1500 zitten we al. We hebben bijvoorbeeld een jaar gehad dat we een ton uit de energierekening haalden. En daar moesten natuurlijk onze kosten van aftrekken, want we maken ook kosten. Maar toen bleef er wel zo'n 70.000-80.000 euro over.

O: Oké. En wat heeft u daarmee gedaan?

R: We hebben een spaarpot gecreëerd. En we hebben informatiebijeenkomsten om mensen te helpen energie te besparen. Dus vooral isoleren. Maar ook andere projecten zoals elektrisch rijden, en zonne-energie. Allemaal van dat soort onderwerpen willen we de mensen actief mee informeren. En daarnaast hebben we een spaarpot opgebouwd van inmiddels drie ton. En we hebben gister een ledenvergadering gehad waarmee we besloten hebben om die drie ton te investeren in het zonnepark Ameland.

O: Oké. Daar wou ik eigenlijk net naar vragen. U had het over zonenenergie. Daar is Ameland nu ook druk mee bezig met het zonnepark.

R: Ja het zonnepark wordt dus 24.000 zonnepanelen. En daar zijn wij voor één derde partner in. Met Eneco en de gemeente Ameland. En dat is, gisteravond groen licht voor gekomen door de leden. Want we zijn een Coöperatie, dus de leden zijn de baas.

O: En is iedereen daar dan bij aanwezig? Of veel mensen wel?

R: We hebben 50 leden en er waren gister denk ik zo'n 35.

O: Oké. Die hebben allemaal ingestemd?

R: 26 waren voor, 6 waren tegen.

O: Oké. Dus een grote meerderheid wel.

R: Ja, vrij grote meerderheid. Volgende week moet de gemeente er over stemmen.

O: Of zij het gaan mede-financieren?

R: Ja. Eigenlijk hetzelfde als het AEC doet. Alleen die kijken ook naar wat andere aspecten zoals landschappelijke inpassing en het uitkopen van de boeren die daar grond pachten. En van dat soort dingen. En vergunningen natuurlijk, omgevingsvergunningen. Daar wordt natuurlijk het politieke spel op losgelaten. Dus we moeten even afwachten hoe dat gaat, maar ik heb er wel vertrouwen in dat dat ook er door komt. Eneco heeft ook al groen licht gegeven. Die kijkt dan wat meer naar het rendement. Die zeggen het minimale vermogen is voor ons gewoon genoeg rendement om er mee door te gaan. Dus, eh, het gaat er gewoon komen. Verwacht ik. De aanbesteding loopt al.

O: Is wel een hele goeie, grote stap voor Ameland.

R: Zeker.

O: Want ik hoorde dat als het goed is alle bewoners van het eiland dan met elektriciteit van dit zonnepark bedient kunnen worden. Klopt dat?

R: Ja dat is net hoe je het interpreteert natuurlijk. Als je puur naar het elektriciteitsverbruik kijkt, levert het zonnepark 20%. Gezien over een heel jaar, voor alleen de inwoners, zeg maar zo'n 1100 huishoudens is dat stroom genoeg. Maar er zijn natuurlijk ook veel bedrijven, zomerhuisjes, caravans, appartementen, die ook stroom verbruiken. Die willen we ook van groene stroom voorzien.

O: Oké dus 20% is genoeg voor alle inwoners. En met wat voor projecten waren jullie nog meer bezig? Iets met elektrische auto's?

R: Ja, dat zijn toekomstige projecten. Dat loopt op dit moment al op Terschelling. Er is een ondernemer ingestapt en die heeft 65 Nissan Leafs gekocht. En die kun je dus huren door middel van een simpel pasje. Mensen die op het eiland wonen, kunnen gratis zo'n pasje krijgen. Maar die moeten 19 cent per minuut betalen voor de auto te gebruiken.

O: Zo, dat is ook niet veel.

R: Nee. Helemaal niks. Dus je houdt gewoon het pasje voor het slot en dan kun je rijden.

O: En dat zijn elektrische auto's toch?

R: Ja, 100% elektrische auto's.

O: Dan heb je ook geen kosten voor benzine ofzo.

R: Nee. En je kan hem gewoon neerzetten waar je wil. En je kan een app downloaden, daarmee kan je zien waar staat de dichtstbijzijnde auto. En die kan je dan reserveren en dan heb je 15 minuten de tijd om er naartoe te lopen. En dan kan je hem gewoon gebruiken.

O: Zo. En op Terschelling is dat al in werking?

R: Nou daar zijn ze dit jaar mee begonnen. We willen even kijken hoe het gaat in het toeristenseizoen. Want die kunnen er natuurlijk ook gebruik van maken. Dan hoeven ze de auto niet mee op de boot te nemen, wat nogal prijzig is. Die moeten dan wel 30 euro betalen voor zo'n pasje, maar dan hebben ze wel ook 20 minuten rijden. Maar onder de Terschellingers daar is veel animo al. Want er zijn 1000 Terschellingers die zo'n pasje hebben. Nou als je degene zonder rijbewijs er af haalt, dat zijn de jongeren en de bejaarden. Dan is dat een heel hoog percentage. Het wordt goed opgevangen door de lokale bevolking. Die willen wel. Wij kijken daar met belangstelling daarnaar. We hebben die meneer ook uitgenodigd op Ameland om te vertellen hoe het allemaal werkt.

O: Ja, snap ik. Kan je van elkaar goed leren.

R: Ja. En wij willen dat heel graag overnemen. Maar wij willen er een nieuwe dimensie aan toevoegen. Door een smart-grid, een slim netwerk. Wij willen heel graag het aanbod en de vraag van elektriciteit op elkaar afstemmen. En dat komt als wij meer productie op het eiland gaan toevoegen, bijvoorbeeld door zonnepanelen toe te voegen. Dan loop je al heel snel aan tegen de capaciteit van het elektrisch netwerk. Nou één van de oplossingen is door dat op afstand smart op elkaar af te stemmen. Dit kan je

door middel van elektrische auto's ook doen, door die laadpalen op afstand te besturen. Dan kun je ze dus laden en ontladen, allebei. Want die auto's hebben allemaal accucapaciteiten. En die kan je inzetten als de stroom bijvoorbeeld heel erg duur is. Of als er weinig zon is. En gebruik je de accucapaciteiten en pas je het aan. Of andersom, in de zomer heb je heel veel zonuren, en om 12 uur is een piekmoment voor de zonnepanelen. Dus dan ga je om 12 uur de auto's opladen.

O: Oké. En dat kan ook nog weer verschillen per auto, per laadpaal?

R: Ja. Nou dat willen we helemaal gaan opzetten. Het is nu nog in de planningsfase. En we willen die smart-grid gaan opzetten als kapstok voor allerlei energieprojecten, daaraan te koppelen. Bijvoorbeeld aan andere particuliere zonnepanelen. Wat ik graag wil is een laadpaal maken, voor elektrische auto's en er een carsol bij te zetten. Dat mensen kunnen zien van hé, deze auto wordt nu door Amelandse zon, groene stroom opgeladen. Dat heeft gewoon een toegevoegde waarde. En als je dat mooi in het landschap kan verwerken, dat toeristen en bewoners het mooi vinden. Dan maak je een dubbelslag.

O: Denk je dat jullie hier ook een voorbeeldfunctie voor zijn voor andere gebieden, andere Waddeneilanden ook?

R: Ja. Dat zijn wij sowieso al met onze Coöperatie. We hebben het idee van de Coöperatie by the way, afgekeken van Texel. Die zijn ermee begonnen en wij dachten van dat is een fantastisch idee, dat willen wij ook gaan doen. Want wat op Texel kan, kan op Ameland ook. En wij hebben dat heel erg opgepakt. En ik ben persoonlijk daar ook mee door gegaan om het te implementeren in Friesland. Ik ben gevraagd door een ambtenaar uit Leeuwarden, van goh wat een fantastisch project hebben jullie, wil je dat niet voor heel Friesland gaan doen. Nou niets liever, want ik ben heel erg voor duurzaamheid. Voor heel Nederland. Dus dan begin je op Ameland en dan de provincie. Goed, inmiddels hebben we 26 Coöperaties opgezet in Friesland.

O: Per dorp of zo iets?

R: Ja, heel vaak per dorp of per wijk in de stad. 26, dus dat loopt best goed. En inmiddels hebben we zelfs ons eigen energiebedrijf opgezet. Dat heet NLD. NLD staat voor noordelijk, lokaal, duurzaam.

O: Dus zijn al die Coöperaties daarbij aangesloten?

R: Ja. Dus dat is noordelijk van Nederland, dus ook Groningen en Drenthe zitten erbij.

O: Oké. En zitten daar dan ook al een aantal Coöperaties?

R: Ja, in Groningen een stuk of 10 en in Drenthe ook een stuk of 10. Dus we zitten nu al zo'n beetje op 65-66 Coöperaties. NLD heeft inmiddels al 2500 klanten. Het is nog een beginnend bedrijf, we hebben pas net de vergunning. We moeten ons geleende geld nog terugverdienen.

O: Oké.

R: Dus de Amelandse klanten die vroeger bij Greenchoice zaten, zijn we nu aan het switchen naar NLD. En dat zijn dus nu al 2500 klanten bij NLD van de Amelandse Energie Coöperatie.

O: Oké. En sinds wanneer is het bedrijf opgericht?

R: April 2014.

O: Ah, dat is echt nog niet lang geleden. Leuk. En was u hier initiatiefnemer in?

R: Ja. Ik ben op een reisje mee geweest naar Samsø, een helemaal duurzaam eiland van Denemarken. Toen ben ik zo geïnspireerd geraakt, met name door het coöperatieve. Iedereen op het eiland, die deed allemaal mee.

O: Dat vind ik ook altijd het mooie ja, die samenwerking.

R: Ja, dus het is een beweging van onderop. Als je het top-down gaat benaderen, dan krijg je weerstand. En dat is ook het sterke van de Coöperatie van het zonnepark. Omdat het een club van onderaf is, dan heb je het maatschappelijk draagvlak. En dat is heel belangrijk.

O: Ja, dan krijg je minder weerstand voor dat soort projecten.

R: Dus dat is zo'n beetje de basis, hoe het allemaal begonnen is. Het idee van het zonnepark dat komt bij de gemeente Ameland terecht. En die zijn gewoon gaan kijken, waar kan het terecht, waar hebben we veel grond. En zijn toen bij het vliegveld terecht gekomen. Nou daar is wel wat weerstand tegen, van mensen die zeggen, waarom moet het nou daar, we hebben het liever ergens anders. Het Not in my backyard principe, zelfs met zonnepanelen heb je dat. Hoewel ze het dus ook helemaal wegwerken, vanaf de weg zie je het helemaal niet. Het wordt helemaal landschappelijk ingepast. Maar dan nog zijn de mensen bang voor iets wat ze niet weten wat het is.

O: Ja vaak komt het inderdaad voor uit onwetendheid.

R: Ja, onwetendheid. Maar wij hebben wel heel veel zorg besteed aan natuurcompensatie en landschappelijke inpassing.

O: Zijn er nu dan minder mensen tegen het plan? Doordat ze bijvoorbeeld beter geïnformeerd zijn?

R: Ja we hebben gister vergadering gehad, er hadden 6 mensen tegen gestemd. En van die mensen, die ken ik wel een beetje, die hebben vooral tegengestemd door de plek waar het komt. Die hadden het liever ergens anders gezien.

O: Oké. Die waren in het algemeen wel voor, maar niet voor die specifieke plek bij het vliegveld?

R: Ja. Daar komt het eigenlijk op neer.

O: Heeft u enig idee waar ze het dan liever gehad hadden?

R: Ja. Ze zeggen wel dingen. Oude vuilnisbelt hoor ik wel veel. Maar dat is veel te klein, daar kunnen we niet zo veel zonnepanelen kwijt als onze ambitie is nu. Dus er is wel degelijk naar andere locaties gekeken, maar ja je moet natuurlijk ook eigenaar zijn van de grond. Je kan wel zeggen we gaan het op grond van het Bosbeheer doen, maar dan moet je maar hopen dan je dat land ook mag kopen. Dus zo werkt het natuurlijk niet. En de gemeente heeft gezegd van hoor eens even, het is geen natuurgebied. Wat veel mensen wel zeggen. Het is grasland, dat ligt tegen de duinen aan. Dus heel veel mensen gaan het dan beoordelen als natuurgebied. Maar het is gewoon een vliegveld. Die bestemming heeft het ook gewoon. En een gedeelte van die grond werd nog verhuurd aan boeren, die kwamen het maaien en hadden het in gebruik. Nou dat pachtcontract is afgekocht. En dus kun je er gewoon zoiets op doen.

O: Merkt u nou ook met windenergie, windmolens, is daar nou veel meer weerstand tegen bij de bevolking?

R: Ja. Absoluut. Kijk die discussie hebben we überhaupt niet op Ameland, want windenergie mag niet van de provincie. In het hele waddengebied niet. Dus hebben we die discussie ook niet. Maar er was bijvoorbeeld wel vorig jaar een discussie met het Rijk. Want die wij hier voor de kust, in de Noordzee, een paar kilometer van de kust, een off-shore windenergie post neerzetten. En voor de hele kust van Ameland. Toen was er heel veel oppositie. Ook bij de gemeente. Van ja hallo dat is niet realistisch, dan krijg je een heel ander beeld van Ameland. En ik denk dat de tegenbeweging van windenergie is ook veel groter dan voor een zonnepark.

O: Omdat het meer zichtbaar is? En daardoor meer het beeld van de natuur zou verstoren?

R: Ja. Ik kom ook wel in de dorpjes hier net over de dijk, Velverd of Marm, daar hangen nog posters achter de deur van "stop de windmolens".

O: Maar dat is er dus ook niet door gekomen, dat voorstel van het Rijk?

R: Nee, dat is op de lange baan geschoven. Dus dat gaat niet door.

O: Dus voor de hele waddenzee zei u, is het niet toegestaan. Dat is wel interessant, want gister was ik bijvoorbeeld in Borkum, en daar hebben ze wel windmolens voor de kust.

R: Ja, maar dat is Duitsland. En daar kijken ze er heel anders tegen aan, tegen duurzame energie. Duitsland staat vol met windmolens en zonneparken. Das een heel ander beleid. Ook een heel ander vergunningstraject heb ik begrepen, een heel ander subsidieregime. Dus dat is niet te vergelijken.

O: Wat vindt u daarvan dat Duitsland dat zo veel doet?

R: Ja, jaloers!

O: Zou u dat stiekem ook wel willen?

R: Ja, zeker. Ik zou hier wel windmolens willen hebben. Hoewel ik van heel veel van mijn leden hoor zeggen, wat je ook doet, geen windmolens. En ik heb te luisteren naar mijn leden.

O: Ja, dus in hun belang...

R: Als je mij persoonlijk vraagt, zet maar een windmolen neer. Want op deze manier kan het niet meer. Ik vind echt dat we wat moeten doen aan klimaatverandering en wel direct. We moeten niet wachten!

O: Daar ben ik het wel mee eens eigenlijk, haha.

R: Haha. Ja de meeste mensen zijn het er wel mee eens. Maar ze zijn dan vaak minder bereid om concessies te doen daarvoor. Want ja ik wil mijn huis wel warm stoken en ik vind zonnepanelen lelijk, dus ik wil ze niet op mijn eigen huis. En allemaal van dat soort argumenten.

O: Uhm, ik vroeg me af of u alleen huishoudens als klanten hebt voor uw bedrijf of ook bedrijven.

R: Nee, ook heel veel bedrijven. De zakelijke markt die is vrij te benaderen. Particulieren mag je bijvoorbeeld niet aan de deur aanbellen om die over te halen. Dat is koopverzuim, noemen ze dat. Maar bij bedrijven mag dat wel, die worden makkelijker klant. Dus vooral in de beginperiode van het AEC ben ik veel langs de bedrijven gegaan. Want dat zijn de grootverbruikers en die wil ik als klanten hebben. Alleen die markt die is wel meer een vechtmart. Dus daar komen ook veel meer andere bedrijven hier langs die ze als klant willen.

O: Meer concurrentie.

R: Ik heb heel veel klanten binnengehaald met bedrijven, maar ook wel weer verscheidene kwijtgeraakt.

O: Omdat andere toch voordeliger waren? Of weet u niet zo goed waarom?

R: Ja, voornamelijk om de prijs. Van die prijsvechters.

O: Dat zal voor bedrijven toch de grootste reden zijn om ergens bij te gaan.

R: Als je veel verbruikt is een kwart cent al heel veel.

O: Oké. En met samenwerking, werkt u ook veel met andere partijen nog samen?

R: In het zonnepark sowieso, want daar zitten we met z'n drieën in. Dus Eneco en de gemeente, en wij dan. Dus daar werken we heel veel met die partijen samen. Vooral Eneco wordt door mijn leden nogal met scepsis bekeken, omdat het natuurlijk één van de grootste energieleveranciers is in Nederland. Maar die samenwerking verloopt toch uitstekend. Zonder dat ons belang daarmee minder wordt. De gemeente Ameland daar hebben wij een hele goede relatie mee. Uhm, de gemeente Ameland doet veel meer aan duurzaamheid dan andere gemeentes. Ze maken niet alleen plannen, maar ze voeren het ook echt uit. Dus het is echt een doe-mentaliteit bij de gemeente. Dat waardeer ik heel erg.

O: Dat sluit ook goed bij jullie aan.

R: Heel erg ja.

O: En denkt u, wat zou er nog moeten gebeuren qua duurzaamheidsprojecten?

R: Ja heel veel. Ik zie het liefst zo veel mogelijk. Als ik het voor het zeggen had zeg maar, zou ik zeggen begin eerst met zo veel mogelijk huizen te isoleren. Het meeste waait gewoon weg, de warmte. Dus dat is eigenlijk de grootste energieverbruiker. Dus begin daarmee. Verder is er op energiebesparing nog heel veel mogelijk. In ben met de Energie Coöperatie ook eerst bij mij thuis begonnen. Naar alle lampen kijken, alles eruit en LED-verlichting erin. Alles naar LED. Eerste even investeren, dat gaat nou eenmaal voor de baten uit. Ik had al een zonneboiler, ik heb zonnepanelen om m'n dak gezet. Ik heb een houtkachel genomen. Ik heb overal gemeten van hoeveel gebruik ik eigenlijk. Stand-by meters

erop gezet. En zo heb ik ons verbruik ontzettend naar beneden weten te krijgen. En ik dacht wat bij mij kan, kan bij anderen ook.

O: Ja, een goed voorbeeld, dat begint bij jezelf.

R: En ik adviseer mensen dus ook om energie te besparen. Dat doen wij gratis vanuit de Energie Coöperatie.

O: Oké. En hoe doet u dat bijvoorbeeld?

R: Nou, dan loop ik samen met de klant door z'n huis heen. En dan heb ik zo'n metertje. Tussen de kabel en het stopcontact stop je dat erin. En dan kan je precies meten hoe veel die werkelijk neemt. Als je dat bij elk apparaat doet, dan zie je dat werkt dus zo. En je ziet het natuurlijk ook op de meter, die zie je draaien. Dus als je dan alle verbruikers uitzet, staat ie dan helemaal op 0? Of draait er ergens nog iets. Dus dan kijk je echt per apparaat wat alles verbruikt.

O: En leden of klanten die komen dan gewoon naar u toe van zou u willen helpen, wij willen graag meer besparen.

R: Ja, nou ze schrikken nog al van de jaarnota die ze dan krijgen. Ah dan moet ik weer zoveel honderd euro bijbetalen en ik verbruik zo veel... Hoe kan dat dan... En dan help ik ze. Gaan we een uurtje of anderhalf, lopen we door het huis heen. En dan ga ik helemaal uitleggen hoe alles werkt. Want als je een stekkerdoos in het stopcontact steekt dan verbruikt het al. En dan heb je nog niks verbruikt. Dus al dat soort kleine dingen ga ik dan uitleggen.

O: En merkt u dat mensen daar ook echt wat mee gaan doen vervolgens?

R: Ja, zeker. Ik adviseer ze meestal eerst als hun gasrekening hoog is, ga isoleren. En dan elke week de meterstanden opnemen. Dan krijg je een beeld van wat je verbruikt. En ga dan speuren, waar het in zit, met zo'n metertje. En dan ga ik uitleggen. Alles dat elektronisch verwarmd wordt, bijvoorbeeld een koffiezetapparaat, een waterkoker, een oven, dat dat de grootverbruikers zijn. Maar een klein lampje kan ook een grootverbruiker worden als je hem 24 uur per dag aan laat staan.

O: Dat is gewoon zonde natuurlijk.

R: Elke één watt, dat is maar heel weinig, maar als je dat elke dag aan laat staan, heb je toch 24 wattuur verspilt. Dan zeg ik er nog eens achteraan, doe dat eens 365 dagen. En dan kom je op de jaarrekening uit.

O: Zijn hier ook nog veel stimuleringsmaatregelen nodig? Zoals van zoveel kan je financieel besparen?

R: Ja. Er is een subsidieregeling bij de gemeente, voor isolatie en voor warmtepompen te installeren en zonneboilers. Die was er ook op zonnepanelen, maar dat is niet meer nodig. Als je die nu op het dak zet, heb je het binnen 6 jaar terugverdiend.

O: Zo snel al tegenwoordig! Dat wordt steeds korter.

R: Ja. Je kan nu ook de BTW als particulier terugkrijgen namelijk. Ik heb toevallig dit weekend zonnepanelen geïnstalleerd bij familie, in Overijssel. Maar omdat je dus je productie van die zonnepanelen mag aftrekken van je verbruik, is het heel interessant. Omdat je nogal veel belasting moet betalen over je stroomprijs. Energiebelasting en BTW. En dat kun je dus allemaal terugkrijgen door zonnepanelen op je dak te plaatsen. Dus dat maakt het erg aantrekkelijk.

O: Merkt u dat ook hier in Ameland, dat het steeds meer wordt, op huizen, particulier gezien?

R: Ja, ik zie het steeds meer. Ik woon natuurlijk hier in Buren, dus ik kom minder vaak in Hollum, maar als ik dan met de fiets door Hollum rijd, dan zie ik hé die heeft ook zonnepanelen, en oh daar ook al.

O: Goeie ontwikkelingen.

R: Ja. En mensen vinden het ook sexy, zonnepanelen. Als ik wat wil doen voor het milieu, dan plaats ik zonnepanelen om m'n dak. Ik zeg dan ga eerst besparen, want dat is veel kost efficiënter.

O: Maar dit wordt natuurlijk gezien.

R: Precies, ja. Kijk mij eens duurzaam zijn. Ik vind het natuurlijk alleen maar mooi. Ik heb het liefst allebei.

O: En hoe denken bewoners dan hier in het algemeen over duurzame groei, duurzaamheid?

R: Dat kan ik denk ik het beste uitleggen door een analyse die we gemaakt hebben bij onze klanten. Van waarom zijn mensen nou eigenlijk lid geworden? Er waren drie motieven. De eerste is de prijs, Greenchoice zorgde dat ze net iets goedkoper waren dan Nuon het vroegere bedrijf. Zorg dat je goedkoper bent, dan is dat een reden om over te stappen. Ten tweede duurzaamheid, het groene. Dat spreekt bij heel veel mensen ook wel aan. En we hebben gezegd, je moet ook wat voor de gemeenschap doen. Want het geld gaat terug naar Ameland. Toen hebben we daar een enquête op losgelaten. Toen bleek dat 10% het om de prijs deed, 10% deed het om het groene, 80% deed het omdat er dan wat terug kwam voor de gemeenschap. Zware cohesie.

O: Zou u dan kunnen zeggen dat er echt een groot gemeenschapsgevoel op Ameland heerst?

R: Absoluut. Ten eerste omdat het een dorpsgemeenschap is, dorpen hebben altijd een hechtere gemeenschap. En dan is t een eiland, dus dan is t nog een stukje extra. Maar door die Coöperaties in Friesland op te richten kunnen we testen van, is dat ook op het vaste land zo.

O: Ja, dat is interessant. Heeft u daar ook al analyses gedaan? Of is het daar nog in een te vroeg stadium voor?

R: Nee, dat is te vroeg. Ik hoop dat het wel gaat lukken. Friesland heeft natuurlijk voor dat het Friesche, de Friesche cultuur. Die willen eigenlijk niks hebben van de Hollanders. Dus dat speelt in positieve rol mee denk ik aan het gemeenschapsgevoel. Maar dat is even afwachten. Maar dan beantwoord ook een beetje de vraag. 10% doet het dus voor het groene. Ik heb wel de indruk dat steeds meer Amelanders groen gaan denken. Omdat er zo veel aandacht voor is en het gestimuleerd wordt vanuit de gemeente en vanuit ons. Heb ik wel steeds meer de indruk dat het de goede kant op gaat. Maar over het algemeen is dat niet de eerste prioriteit. Zelfde als de rest van Nederland.

O: Als ze het dan toch doen, en met zo'n gemeenschapsgevoel, dan krijg je steeds meer mensen mee.

R: Ja.

O: Nog een paar korte vraagjes. Van welke partijen komt nou de meeste weerstand tegen duurzame projecten?

R: De boeren. Dat is er één. Die zijn tegen het zonnepark omdat het ten koste gaat van landbouwgrond.

O: Maar het werd nu niet gebruikt als landbouwgrond, of wel?

R: Ja wel, het gras werd gebruikt. Dus ik heb dat wel ten harte genomen, en voor toekomstige projecten heb ik het idee om een parkeerplaats gebruiken. En dan zonnepanelen als een carpoolachtige constructie. Sommige mensen vinden het lelijk. En een parkeerterrein is van zichzelf al lelijk, dus lelijker kan het niet worden eigenlijk.

O: Lelijk plus lelijk blijft gewoon lelijk, haha.

R: Haha ja. Dus boeren is er één van. Maar andere groepen niet echt.

O: Of een specifiek bedrijf dat altijd erg tegen is?

R: Er zitten een aantal kampeerterreinen in de buurt, die zijn ook tegen. Omdat ze denken dat hun zicht belemmerd wordt, ondanks dat we het landschappelijk inpassen.

O: Ja. Dus dat is eigenlijk een ongegronde reden om tegen te zijn.

R: Weer angst voor het onwetende. Ze denken bij voorbaat dat het slecht zal zijn voor het toerisme, hun business. Terwijl ik ook argumenten aandraag dat het ook andersom kan. Er is ook de nieuwe duurzaamheidstoerist.

O: Ja de nieuwe ecotoerisme is ook steeds meer in opkomst.

R: Ja, maar dat is nog een beetje moeilijk discussiëren. Dus meestal ga ik die maar uit de weg.

O: Mensen hebben dan toch hun eigen mening wel echt klaar.

R: daar valt niet meer tegen te praten.

O: wordt er ook veel met marketing ofzo gedaan hier met duurzaamheid? Om bijvoorbeeld meer ecotoeristen te trekken?

R: Nee niet echt specifieke marketing. Maar nu het zonnepark komt krijg je dat natuurlijk wel, want er wordt wel mee geshowed. Dus als het zonnepark zometeen geopend wordt, willen we heel graag de koning hierheen halen om het te doen.

O: Ah dat zou een goede happening zijn.

R: Dan kom je natuurlijk heel mooi in de picture. En das meteen een stukje Ameland promotie, ook een stukje ecopromotie.

O: Ja dat kan dan mooi samen gaan.

R: En er zijn meer duurzaamheidsprojecten door de gemeente gestart. Methaanbrandstofcellen bijvoorbeeld.

O: Ja daar vertelde Luc mij ook al over.

R: En de Energie Coöperatie heeft inmiddels ook een goede naam opgebouwd. Dus daarmee laat je wel zien dat je een beetje een voortrekkersrol hebt. En dus ook ecotoerisme. Misschien een beetje onbewust. Voor zover ik begrepen heb heeft de VVV niet de doelstelling om ecotoerisme naar het eiland te trekken. Of misschien moet ik zeggen nog niet.

O: Als het zonnepark er is, misschien. Dan had ik nog een vraagje over het transport van de boten. Is dat is dat duurzamer kan, weet u daar wat van?

R: Ja, ik heb dat besproken met Wagenborg passagiersdiensten. Die zeggen wij hebben dat onderzocht, van verschillende mogelijkheden zoals op waterstof varen of elektrisch varen of LNG varen. En dat is financieel niet haalbaar, wordt er gesteld aan het eind van het verhaal. Het kost te veel. Ik vind dat een beetje vreemd. Want op dit moment wordt er een boot gebouwd door Teso, dat is de lijndienst tussen Den Helder en Texel en die gaat op LNG varen.

O: Ook op Borkum, daar heb ik met de directeur van de rederij daar gesproken, en daar zijn ze ook bezig met een boot nu op het LNG gas laten varen.

R: Ja. Maar het blijft natuurlijk aardgas. Het is wel een stap in de goede richting, maar het is nog niet een duurzame oplossing.

O: Dus qua transport zou er nog wel veel verbeterd kunnen worden.

R: Absoluut! Of boten op waterstof of elektrisch kunnen gaan varen. Wat je wel ziet veel is dat de rederijen naar hun verbruik gaan kijken. Dus die gaan proberen te besparen. Door betere motoren. Of wat je ook bij vrachtverkeer wel ziet, is door computergestuurde vliegers voor je boot uit laat gaan, die dan de boot vooruit trekken. Gewoon een kite zeg maar, maar dan in het groot. Die een vrachtboot vooruit trekt. En die touwen kan je computergestuurd bedienen, zodat ie zoveel mogelijk wind vangt. Volgens mij is dat een Nederlands bedrijf. Daar kan je enorm veel mee besparen. Maar dat is niet echt toepasbaar op passagiersschepen natuurlijk. Maar als je echt wil, dan is er heel wat mogelijk. Alleen dan moet je echt willen. Texel en Borkum dus ook, lopen ze daar op voor. Maar ik heb Wagenborg nog niet zo ver laten krijgen. Dus daar is nog wel wat op te winnen. Op het moment is er heel veel discussie op Ameland. Over die boten, die hebben altijd vertraging.

O: Ja dat merkte ik vanochtend ook al.

R: Ja en dan opper ik het idee, waarom maken we niet een grote mooie zonneboot. Met weinig diepgang. Om passagiers te vervoeren. Dan wordt ik wel een beetje weggelachen. Van daar heb je Johan weer met z'n zonne-energie...

O: Nou, mooie toekomstideeën toch?

R: Ja. En ook wel leuk om te vertellen is dat ik hier gister ook een student had, van een hogeschool in Leeuwarden. Die was bezig met te onderzoeken in hoeverre elektriciteit opgeslagen kan worden. Die kwam met het idee dat de beste manier van accuopslag is door zoutwater akkers aan te passen. Nou zoutwater akkers op een eiland, bedient door zout water, dat is toch fantastisch. Als nou zo'n veerboot vol met die accu's een beetje rendabel is te krijgen, dan kan je grote stappen maken.

O: Er zijn nog mogelijkheden.

R: Ja. Ik weet niet of je dan het vermogen haalt wat ze nu hebben met de dieselmotoren. Maar misschien moet je dan gewoon zeggen, dan varen we er wat langzamer over. Of we maken de boot een beetje kleiner. Ik geloof nog niet dat ze die weg echt ingegaan zijn bij Wagenborg. Ik heb ze wel gepusht een beetje in die richting, maar op gegeven moment moet je je hand ook niet overspelen en zeggen oké de tijd zal het leren.

O: Je kunt mensen niet dwingen. Dan nog een slotvraagje. Ik hoeverre denkt u dat Ameland nou echt zelfvoorzienend kan zijn? Want dat is één van de doelstellingen voor 2020. Het zal wel niet in die tijd gehaald worden..

R: Dat zeggen de meesten, maar ik weiger om die ambitie los te laten. En ik heb ook ervoor gezorgd dat de burgemeester dat ook weigert. De wethouder die duurzaamheid ook in zijn portefeuille heeft, is uitgesproken dat we het misschien niet zullen halen. Die heeft al wel van dat soort berichten laten horen. Maar ik zeg we halen het wel! Als je het maar wil. Een voorbeeld: we hebben een nieuwe middelbare school gebouwd vorig jaar op het eiland, die was gewoon aan vervanging toe. Ik heb gezegd van oké, dan gaan we die school energie-neutraal bouwen. Hoe gaan we dat doen? Uh nou we maken een houtsnipperkachel, die levert de warmte. We plaatsen zonnepanelen op de sporthal, die zorgen voor elektriciteit. We vangen water op, die zorgen voor het doorspoelen van de wc's. Daar hebben we het eigenlijk in het klein gedaan. Als het in het klein kan, dan kan het in het groot in principe ook. Als je maar wilt. Ja de investeringen gaan weer voor de baten uit. Maar het kan. Dus ik zou zeggen, en ik heb ook al eens voorgesteld aan met name de gemeente, om alle belangrijke stakeholders op het eiland bij elkaar te zetten in een lange vergadering. Dan bedoel ik Staatsbosbeheer, Rijkswaterstaat, het Watterskip, dus de waterschappen, de gemeente zelf, het AEC en wat grotere bedrijven, bij elkaar te zetten. En hun zelf met plannen en ideeën te komen. En er automatisch bij zeggen welke concessies ze dan moeten doen. Ik denk dat het kan. Dus om meer de houtsnippers uit de bossen te halen. Nu gooien ze ze gewoon verstrooid op de paden. Ik zeg, je gooit de energie gewoon op de paden. Das doodzonde. Je zou iets kunnen doen met geothermie, aardwarmte. We hebben hier de NAM zitten met een station. En we hebben natuurlijk de zon. En eventueel zou je kunnen zeggen als er ooit een windpark komt op zee, op 10 kilometer afstand van de kust, dan hebben we ook nog windenergie.

O: Dus er is heel wat mogelijk.

R: En misschien komen er nog nieuwe technieken bij in de toekomst met stromen in het water, het verschil tussen zout en zoet water...

O: De getijden.

R: Daar kan je misschien wel iets mee. Als die technieken erbij komen. Maar begin nou bijvoorbeeld bij de zon, dan moet je al heel ver kunnen komen. En als je tegen de randen van het energienetwerk komt, dan moet je of dat vergroten en een smart-grid of met opslag. Nou dan moet je niet denken aan of maar aan en. Als we alles doen, en alle effort erin stoppen om het voor elkaar te krijgen. Dan gaat dat lukken. Ook in 2020.

O: Laten we het hopen, dat zou toch mooi zijn.

R: En die gedrevenheid straal ik altijd uit, probeer ik ook op anderen over te brengen, om die ambitie vast te houden. Dus niet van tevoren zeggen van we gaan het niet halen, want dan ga je het sowieso

niet halen. Maar het zal moeilijk worden. Maar we moeten naar alles kijken. Ook naar het mestregister bijvoorbeeld. Van de boerderijen hier op Ameland, dus die heb je ook nodig. Daar moet je ook mee praten. Ondanks dat ze nu tegenstander zijn. Zij weten ook wel dat het de enige weg voorwaarts is, om duurzaam te gaan denken. Het is een globaal probleem, maar laten wij nu dan het goede voorbeeld geven.

O: Lokaal beginnen om het op te lossen.

R: Fossiele brandstoffen is het niet. Straks moeten we aan het gas van Putin, hebben we aardbevingen in Groningen, dus er zijn genoeg nadelen te bedenken. Maarja mensen willen wel warm zitten.

O: Nou volgens mij bent u al aardig op de goede weg hier in Ameland met de Energie Coöperatie.

R: Ja, en ik heb heel veel ambitie nog om er mee door te gaan. Ik vind het ontzettend leuk.

O: Leuk, goeie.

R: Ik vind het ook heel erg leuk om in andere dorpen, in Friesland, die Energie Coöperaties op te zetten. Ik ben inmiddels aardig bedreven geworden in het overhalen van die mensen en het enthousiast maken van mensen om hun Energie Coöperatie te starten. Ik zeg jullie geven nu het geld aan die grote energiebedrijven, waarom hou je dat hier niet. Vertel ik het verhaal van Ameland, over hoe we dat hele proces doorlopen hebben.

O: Als er al ervaring is dan is het een stuk makkelijker.

R: Je hoeft het alleen maar te kopiëren. Hartstikke makkelijk. En helemaal als het zonnepark er zometeen is, dan helemaal. Van een Energie Coöperatie naar een zonnepark. Je kan het echt aantonen van wij hebben het gedaan, het is mogelijk. En wat bij ons kan kan bij jullie ook.

O: Heeft u nog meer dingen waarvan u denkt dit is van toevoegende waarde?

R: Ik zit even aan je studie te denken. Sociale geografie toch?

O: Ja.

R: Nou dat sociale zit al in de Energie Coöperatie, het is van onderaf. De geografie, is ja we zitten hier natuurlijk op zo'n eilandje. De plussen en minnen daar hebben we al over verteld. Maar je bent ook een beetje beperkt als eiland. Bijvoorbeeld zo'n zonnepark. Waar moet het komen? Je wilt het eiland ook niet verpesten met een grootschalig zonnepark, dat zou toeristen afschrikken. Dus ik probeer dat zo veel mogelijk verstandig te doen. Met zo weinig mogelijk impact voor toerisme. Want dat is toch dat voor 95% van het inkomen op Ameland zorgt. Direct of indirect. De grootste werknemer is dan ge gemeente Ameland, en dan is het de Wagenborg passagiersdiensten, die zet alle toeristen over. En dan heb je de hotels, kampeerterreinen, logiesverstrekkers. Een Amelander heeft meestal ergens vast werk maar die verhuurt er altijd iets bij. Of hij heeft een appartementje aan huis, of een zomerhuisje ergens. Hij doet er altijd wat bij. Dus dat is de grote inkomstenbron van Ameland. Dus als je daaraan gaat tornen, dan gaat het achteruit. Dus je moet jezelf heel erg bewust zijn van je omgeving. En je moet daar in meegaan. Doe je dat niet, ja dan krijg je heel veel weerstand.

O: Ja, dat is iets om bij stil te staan.

R: Wat wij ook altijd zeggen, bij de zonnepark. Eigenlijk is het de ideale samenstelling met drie partners. De gemeente Ameland die zorgt voor de grond, voor de omgevingsvergunningen, voor de subsidies. Eneco zorgt voor een goede aanbesteding, management voor de bouw van zo'n zonnepark en ook voor de stroomafvoer.

O: De technische kennis.

R: En de grote kracht van de AEC is het maatschappelijk draagvlak op het eiland. En wij gaan ook voor participatie van het zonnepark, door obligatie leningen.

O: Daardoor zal vast nog meer draagvlak gecreëerd worden.

R: Dat was eigenlijk een eis van de partners in het zonnepark. Dat de Amelanders mee kunnen doen. Toen zeiden wij van dat past eigenlijk heel goed bij ons. Laten we dit gaan organiseren. Dus wij bedachten die obligatieleningen. We moeten even zien hoe het loopt, hoe veel animo er voor is. maar daarna kan je een rendement maken van 4%. Bij de bank is dat 1% op het moment. Dus als je geld op een spaarrekening hebt, overweeg het. Er zijn wat extra risico's aan. Ik heb zelf jaren geleden al geld geïnvesteerd in een dorp op het land voor windmolens. Een dorpsdokter wou daar met andermans geld in investeren. Dat heb ik toen al gezien, van hé dat is een hartstikke mooi project. Dat gaan we hier nu ook doen.

O: Wat leuk. Grappig dat het dan ook weer terug komt nu. Oké dat waren eigenlijk wel mijn vragen.

R: Oké. Mooi.

O: Heel erg bedankt voor het interview.

R: Graag gedaan.

O: Als u dat leuk vindt kan ik de uitkomsten, mijn scriptie is dat dan, naar u opsturen.

R: Ja, graag. En met name die enquêtes wat ik heel interessant vind. Ik zal je mijn kaartje even geven. Daar staan al m'n gegevens op.

6. Interviewtranscript 3

Voor alle transcripten geldt dat de tekst achter O: gesproken is door de onderzoeker en de tekst achter R: gesproken is door de respondent.

Respondent 3 is de bedrijfsleider van de rederij AG Ems die het (passagiers)transport tussen de Eemshaven en Borkum verschaft.

Duur interview: 24 minuten

Onderzoeker: Dit moet ik ook nog even op de recorder vragen, vindt u het goed als ik u voor dit gesprek opneem?

Respondent: Ja hoor, dat is prima.

O: U zei net al, dat jullie wel bezig zijn met een meer duurzame manier van transport.

R: Ja wat ik net zei, één van onze veerboten die wordt omgebouwd van gasolie, de oude vertrouwde diesel zeg maar, gaan we straks varen op de nieuwe brandstof LNG. Waardoor dus de uitstoot van schadelijke stoffen aanzienlijk naar beneden gebracht wordt. We zijn ons hier bewust dat we alle dagen door een Werelderfgoed heen varen, dus ja op zo'n manier is dat goed te combineren.

O: Oké ja. Goeie. En heeft u al ideeën van wanneer dat gepland staat?

R: Nou dat schip is bijna klaar, en zal half juni uiteindelijk in de vaart komen.

O: Oh dat is echt al heel snel ook!

R: Ja. Dat gebeurt allemaal in Duitsland, op een scheepswerf in Bremenhaven. Momenteel worden er tests uitgevoerd met de motoren, de omschakeling van LNG naar Diesel en weer terug, de certificaten voor al dat soort dingen moet allemaal nagekeken worden en dat gebeurt dit moment. We zijn echt met de laatste puntjes op de I bezig, voordat ie officieel in de vaart mag.

O: Oké. Want ik weet dat de haven van Emden ook veel naar Borkum vaart. Werken jullie daar ook veel mee samen?

R: Ja, daar staat ons hoofdkantoor, dus dat is dezelfde rederij.

O: Ah oké.

R: Ja, wij varen van Emden naar Borkum en van Eemshaven naar Borkum.

O: Dus maar er komt dan één nieuw schep?

R: Ja. In totaal hebben wij 6 schepen varen in de veerdienst naar Borkum en daarvan is nu één grote veerboot nu dus omgebouwd naar LNG. Dat is natuurlijk een gigantische investering financieel. Ook heel tijdrovend is ie geweest omdat het eigenlijk het eerste passagiersschip is dat echt fysiek omgebouwd wordt. Niet nieuw gebouwd maar hij wordt omgebouwd.

O: Ah ja.

R: Dus daar komt wel heel wat bij kijken. En nou we moeten straks eerst even kijken hoe de praktijk uh allemaal zich dat uitwijst uh en dan de uitkomst moet wel betrouwbaar zijn natuurlijk. Je hebt bepaalde verplichtingen en zaken zoals de dienstregeling naar het eiland. Dus eh het kan niet zo zijn dat om de 14 dagen je weer met het schip naar de werf moet en er zijn allemaal technische storingen. Dus we gaan het eerst maar een jaar of twee jaar aankijken en dan wij weet in de toekomst dat we dan de andere schepen ook gaan aanpassen daarna.

O: Wat was jullie grootste reden of drijfveer om deze verandering te doen?

R: Nou voor ons kwam het eigenlijk, in eerste instantie wouden we het schip groter maken. We hadden capaciteitsproblemen voor voertuigen die meegaan naar het eiland. Dus dat was eigenlijk de reden om

het schip te gaan verlengen. Maar dat hield dus automatisch in dat je met de huidige motoren die in het schip zaten het schip niet meer, ja je kunt het nog wel voort stuwen, maar het schip gaat dan langzamer varen, is moeilijker te manoeuvreren en dan wat andere dingen. Dus we hadden gewoon nieuwe motoren nodig. Nou en toen zijn we ook eens gaan kijken naar brandstof. Zowel diesel als gasolie dat wordt eigenlijk alleen maar duurder. We hebben nou de afgelopen maanden een klein dipje gehad, maar het trekt behoorlijk aan. De dieselprijzen die gaan alleen maar stijgen. Nou en dan ga je gewoon eens kijken. Zijn er ook goedkopere, en ook schonere, brandstoffen? En toen kwamen we eigenlijk al uit bij die LNG. Nou die zijn dus veel schoner, wat ik net ook al zei, en ze zijn ook in de aanschafprijs redelijk goedkoop te verkrijgen. Alleen de verkrijgbaarheid is op dit moment het grote probleem. Het is niet overal te krijgen. Er wordt nu één keer in de week een vrachtwagen geladen. En die vrachtwagen komt dan uit Rotterdam.

O: Oké.

R: Ja. Dat is de enigste mogelijkheid in Nederland om LNG voor je schip te krijgen.

O: Denkt u dat het in de toekomst meer beschikbaar zal zijn?

R: Ja. Er zijn al heel veel plannen. Hier langs de Noordzeekust, om in diverse havens een zogenaamd bunkerstation te realiseren, klein of groot. Maar waar dus ook de andere zeeschepen... Want het is gewoon een opkomende markt. We hadden gisteren toevallig het eerste schip op LNG dat de Eemshaven binnenkwam. Een vrachtschip, dat kwam uit Noorwegen. Het is gewoon een nieuwe brandstof en daar komt straks vraag naar. Ja eigenlijk, het is een beetje het kip en het ei verhaal. Als er vraag is, dan komt er ook een aanbieder. Het is eigenlijk een beetje van de zotte dat als jij op LNG gaat varen, dat je dan elke keer met een vrachtwagen uit Rotterdam moet komen.

O: Ja. En dat is natuurlijk ook niet heel duurzaam als dat elke keer...

R: Ja! Dan haal je de duurzaamheid weer een stuk na beneden. Met aanzienlijke kosten gemoeid natuurlijk.

O: Dat ook. Oké. En zijn jullie nog met andere projecten bezig?

R: Qua duurzaamheid is dit dan het project dat echt binnen de rederij op de vloot naar Borkum speelt. Daarnaast hebben we nog een tweede rederij. Die vaart op het eiland Helgoland, dat ligt midden in de Noordzee, meer richting Denemarken zegmaar. En daar hebben we een vloot van vier schepen. Die varen vanuit Brementhaven, Willems haven, Cuxhaven en Hamburg. En daar laten we nu een nieuw schip bouwen, compleet nieuw. Alleen maar voor passagiers, zonder auto's die meewillen, en die gaat ook op LNG varen.

O: Waarom alleen passagiers?

R: Nou op Helgoland mag je niet autorijden. Het is een heel klein eilandje en als mensen dan ook auto's meewillen, dat lukt gewoon niet.

O: Oké, dat verklaart het haha.

R: Op Helgo mag alleen de brandweer en de politie en de huisarts die hebben een auto tot hun beschikking. En voor de rest is het lopende of per fiets. Dan ja daarom alleen puur passagiers.

O: Ja. Gaan er vanaf hier naar Borkum veel auto's ook met de veerboot?

R: Ja nou, even grofweg op jaarbasis zetten wij zo'n 40.000 auto's over naar het eiland. En vanuit de Eemshaven verstrekken dan elk jaar 370.00 auto's die overgezet worden.

O: Oké. Werken jullie ook veel samen met Borkum of bijvoorbeeld de gemeente daar?

R: Ja, we hebben natuurlijk hele nauwe contacten met het gemeentebestuur op Borkum, maar ook met de VVV op Borkum doen we veel dingen samen. Sowieso qua marketing enzo. Natuurlijk moeten wij, in Nederland promoten wij Borkum, het eiland. Want als rederij zijn wij belanghebbende dat mensen naar Borkum toe gaan, als dienstverlener. Maar dat doe ik dus puur door het eiland Borkum

te promoten. En daar doen wij ook gewoon aan mee. Wat zeg ik, wij zijn ook gewoon een belanghebbende om mensen naar het eiland toe te krijgen. Ja.

O: Weet u of zij ook veel met duurzame projecten ofzo bezig zijn?

R: Nou kijk, ze zijn op Borkum zich ook ten degen bewust dat zij midden in een Werelderfgoed liggen. En ze kijken daarom altijd ook met argusogen naar wat er hier allemaal in de Eemshaven gebeurt. Met energiecentrales, de kolencentrale is nog erger en o jee... Dat is een beetje, ja, niet goed te combineren. Kijk, Borkum is ook een kuureiland. Daar gaan mensen naartoe voor de schone lucht.

O: Ja dat heb ik inderdaad gelezen.

R: En dan zetten ze op 50 kilometer afstand een kolencentrale neer. Dan heb je iets van ja...

O: Dat wringt een beetje.

R: Ja inderdaad, dat wringt een beetje. Dat is uh, kijk hun predikaat schone lucht, dat is nog wel schoon. Maar met zo'n rokende schoorsteen op de achtergrond, daar kun je niet helemaal lekker over vertellen.

O: Ja, dat mensen daar twijfels bij gaan krijgen.

R: Ja.

O: Dus daar zijn een beetje tegengestelde belangen soms?

R: Ja. Daar zijn een beetje tegengestelde belangen, uiteraard. Kijk, eiland, eilandbewoners richten zich op hun eigen eilandje. Dat is een beetje een koninkrijkje, zo moet je dat zien op een eiland. Dat is in Nederland net zo trouwens. Dus ja van buitenaf dan zien zij alleen maar indringers die hun leefklimaat zeker nadelig beïnvloeden. Das alleen maar door de publiciteit en door de media.

O: Wat vindt u hier van? Dat er hier veel meer bedrijvigheid op de Eemshaven komt? Ziet u dit als een positieve ontwikkeling?

R: Nou kijk, de haven is aangelegd met de bedoeling begin jaren '70 als petrochemische haven, als overloop van Rotterdam. Maar dat is er gelukkig nooit van gekomen, dat had je hier ook niet met de Waddenzee als werelderfgoed voor elkaar gekregen. Alleen ja je weet er is een haven en er zijn toen beslissingen genomen om die haven te gaan ontwikkelen. En ja nou zijn er ontwikkelingen, vind ik dan moet je ook niet gaan zeuren. Ik woon zelf hemelsbreed 5 kilometer hier vandaan. Ze zeggen allemaal met wat er in de Eemshaven gebeurt, je bent hartstikke gek. Maar je weet het van tevoren. En ik heb het voordeel dat ik werk er dan ook, ik zit er midden in. Maar ja een haven is in ontwikkeling, das alleen maar goed. Goed voor het gebied, goed voor de werkgelegenheid, de toeleveringsbedrijven die hier allemaal werkzaam zijn. Niet alleen de bedrijven in de haven, maar er gebeurt ook heel veel omheen. En daar hangen wel heel veel arbeidsplaatsen aan vast.

O: Ja.

R: En natuurlijk ook, ieder bedrijf moet voldoen aan de wetjes, de regels, zeker in het kader van milieu.

O: Ja, is daar veel strikte regelgeving over?

R: Daar zijn natuurlijk wel hele strenge regels voor. Maar die gelden voor iedereen hier in Nederland. Daar is de bouw van zo'n energiecentrale, of het nou één op gas of op steenkolen gestookt wordt, ja daar zijn toch ook wettelijke regels van wording. En als men daar aan voldoet... Ja het moet gecontroleerd worden uiteindelijk. Dus uh er moet handhaving erop zijn.

O: Die regels zijn hier niet strenger omdat het bij een natuurgebied zit dan in andere delen van Nederland?

R: Nee, in principe zijn de regels hetzelfde. Maar er wordt altijd wel naar de specifieke locatie gekeken. Kijk of iets nou midden in het Rotterdamse havengebied zit, dan zit je al midden in een infrastructuureel gebied. Dit is gewoon net ontwikkeld, je zit aan de rand van een Werelderfgoed. Ja dan wordt er wel

even met extra aandacht gekeken of iedereen zich wel goed netjes aan de regels houdt. Ja en dat zijn heel kleine dingetjes en dat zijn hele grote dingen.

O: Dus u zegt hier is waarschijnlijk meer controle dan in andere gebieden in Nederland?

R: Nou gezien de ontwikkelingen die hier plaatsvinden, dan gebeurt hier heel veel. Ook op dat gebied.

O: Wat is uw idee dat de meeste reden is dat duurzame projecten nu gedaan worden? Is samenwerking met verschillende partijen daar ook belangrijk in?

R: Ja, zeker. Je hebt mekaar nodig. En dat traject dat hebben wij ook gemerkt in de opbouw van zo'n schip. Dat kun je gewoon niet alleen. De technieken die zijn er wel. Varen op LNG is in Scandinavië, Noorwegen en Zweden, heel normaal. En in Spanje en Portugal wordt heel veel op LNG gevaren. Maar alleen in Nederland, Duitsland worden die technieken nog niet toegepast. Tenminste niet in de scheepvaart. Daar moet naar allerlei instanties heel goed naar gekeken worden. Iedereen heeft een mening. En het moet veilig. Dus je gaat kijken bij je bureaus. Je gaat een keer naar Noorwegen toe, om te kijken hoe zij dat doen, hoe de installatie wordt gebruikt, welke keuringsrapporten hebben ze daarbij, certificaten. Je kunt alleen maar van elkaar leren.

O: Ja. En daar wordt dus ook wel in samengewerkt?

R: Daar wordt in samengewerkt, en we worden daar ook in ondersteund. Ook vanuit Brussel zegmaar. In ons project hebben we ook financiële ondersteuning uiteindelijk gekregen. Is naderhand is dat ons toegezegd die steun. Daar waren we niet eens vanuit gegaan dat we dat überhaupt zouden krijgen.

O: Nou, mooi meegenomen dan!

R: Ja. We hadden het project helemaal rond en we waren al aan het bouwen. En toen kwam er een mededeling vanuit Brussel, je krijgt een paar centen van ons als, nouja, uniek project. Geeft ook wel weer verplichtingen want je moet de kinders dan wel weer gaan delen natuurlijk. Maar naja dat maakt niet uit. Op zich ja, op die manier zijn we er wel heel druk mee bezig. Vergt veel tijd.

O: Welke andere partijen ook nog mee aan dit soort dingen? Dat ze lobbyen voor meer duurzaamheid bij jullie?

R: Ja. We hebben bij Groningen Seaports, onze havenbeheerder zegmaar van de Eemshaven, de provincie Groningen doet mee, heel veel bedrijven. Ik zit zelf dan ook nog in de Stichting Bedrijfsbelangen Eemshaven, daar zijn allerlei bedrijven bij aangesloten die hier in de Eemshaven gevestigd zijn. Een aanbevelingsbrief hebben wij ook mee ondertekend voor dergelijke projecten zegmaar dus ja. En dat is dan grensoverschrijdend. Niet alleen hier in Nederland gebeurt het, maar ook de Duitsers. Duitse overheden, Duitse instanties. Iedereen heeft uiteindelijk baat bij een gezonder milieu.

O: Zou u dan ook zeggen dat u duurzame groei belangrijk vindt?

R: Uh, het is belangrijk, maar het moet ook betrouwbaar zijn. En betrouwbaar blijven. Uiteindelijk, je moet ook bedrijfseconomisch rekenen, als het je bedrijf de kop gaat kosten ja dan heb je er helemaal niks aan. Het moet wel een beetje de kerk in het midden laten, zeg ik dan maar. Zo lang het goed te doen is, zonder dat daar al te veel en al te zware regels en verplichtingen opgelegd worden, daarmee stimuleer je het bedrijfsleven ook wel, om over te gaan. Als het allemaal te ingewikkeld wordt en te veel geld gaat kosten... ja dan denk je van we doen het niet. We blijven gewoon zo lekker doorgaan als we nu ook bezig zijn.

O: Dus dat zou ook wel een belangrijke, ja, zijn... Dat de overheid hier nog aan mee zou kunnen helpen.

R: Ja, dat is ondersteuning vanuit de overheid, die is heel belangrijk.

O: Dat ze het niet te ingewikkeld allemaal maken qua regelgeving.

R: Ja, nee. Kijk en als ze het ook nog financieel ondersteunen, dat is altijd meegenomen natuurlijk. Dat maakt het wel wat makkelijker.

O: Ja. Enne, heeft u verder nog misschien dingen waarvan u denk dat sluit hier mooi bij aan?

R: Nou echt in het kader van duurzaamheid... Wij zijn hier bezig om in de Eemshaven een treinstation te krijgen. Station Eemshaven. Heb je misschien wel gezien, bij de ingang staat een groot bord "Hier komt station Eemshaven. Nou dat duurt dan nog effe, maar dan is het ook mogelijk dat de trein van Groningen die nu naar Roodeschool rijdt, straks ook in eens door naar de Eemshaven komt. En aansluiting op de veerboot heeft.

O: Oké, oh dat zou wel mooi zijn.

R: Je hebt nu al wel een goederentreintje dat hier naar de Eemshaven gaat, maar daar kan je niet met passagiers overheen. Dat moet aangepast worden. Er moet een station gemaakt worden. Een stukje nieuw spoor moet nog aangelegd worden. Kijk en daarmee haal je voor een deel de mensen uit de auto en in de trein.

O: Ja, want ik had nu gekeken om hier met het openbaar vervoer te komen, en dat is echt een kriem.

R: Nee dat is gewoon niet te doen.

O: Dus ik heb nu ook maar de auto geleend van m'n ouders.

R: Ja. Nee dat klopt. Je kunt wel naar Roodeschool en dan kun je op de fiets of met de taxi verdergaan. Er rijden ook verder geen bussen. We hebben zelf in de zomermaanden een bus die twee keer per dag van Groningen Centraal naar de Eemshaven gaat.

O: Vanuit jullie bedrijf of vanuit de hele Eemshaven?

R: Nee dat is puur van ons zelf van de passagiers. Die sluit dan ook echt aan op de aankomst- en vertrektijden van de veerboot. En kijk omdat er verder geen openbaar vervoer hierheen is, dan in de zomermaanden wanneer het topdrukte is dan zeggen we, we laten zelf een bus rijden. Dan uh is er een bus met chauffeur, die rijdt voor ons heen en weer. Als er twee mensen zijn, zijn er twee, zit ie vol, zit ie vol. Wel gewoon een vaste dienstregeling. En die gaat dan rechtstreeks ook. Van Groningen Centraal naar de terminal. Zonder opstapplaatsen ofzo. Maar als straks de trein gaat rijden, dan stoppen we met die bus uiteraard. Anders zou je mekaar beconcurreren.

O: Haha, ja.

R: Maar op die manier haal je dus ook wel weer wat mensen uit de auto waarschijnlijk. Hier naar de Eemshaven toe. En natuurlijk de additionele passagiers, die anders niet zouden zijn gekomen.

O: Heeft u enig idee wanneer dit project wordt afgerond?

R: Nou het staat op het punt... De nieuwe gedeputeerde staten van de provincie die mogen daar één dezer dagen een definitieve beslissing over nemen.

O: Oké.

R: En dan, als alles volgens planning verloopt, dan kan in juni 2017, dus over naja pak en beet twee jaar, de eerste trein gaan naar de Eemshaven.

O: Dan is het gerealiseerd?

R: Dan is het gerealiseerd, ja.

O: Wordt dit gewoon gefinancierd hier door bedrijven op de Eemshaven?

R: Uhm, er zijn heel veel partners daarin, die financieel daarin bijdragen. Wij als AG Ems uiteraard ook. Nou de Groningen Seaports doet daar aan mee, naja vanwege de infrastructuur. De gemeente Eemsmond doet een financiële bijdrage, de provincie Groningen. Vanuit Den Haag krijgen we een aandeel, maar ook vanuit Duitsland. Wiener-Saksen krijgt ook een halte naar Borkum.

O: Die kunnen natuurlijk ook allemaal profiteren.

R: Ja. Stukje subsidie vanuit de EDR, die zit erin. Het grootste deel van de investeringen ligt al boven tafel.

O: Dat zal de bedrijvigheid waarschijnlijk hier ook wel weer aantrekken.

R: Kijk, iedereen kan er in principe gebruik van maken. Wij krijgen het station dan wel vlak naast de terminal, dat is een groot voordeel. Maar in principe is het gewoon een openbaar treinstation, waar iedereen gebruik van kan maken. Mensen hier in de Eemshaven die willen de trein wel. Ja, 't is weer een stukje extra. Stukje extra infrastructuur. Het hoort gewoon bij een haven.

O: Ik weet niet of er nu al toeristen naar Borkum zullen gaan? In de weekenden?

R: Nou je ziet natuurlijk, het is weerafhankelijk. De gewone vakantiegangers die komen in de regel wel. De dagtoeristen, de weekendgasten die wachten toch even het weer af. En als je nu naar buiten kijkt, dit weekend... dat ziet er niet zo goed uit. Tenminste vandaag in ieder geval niet. De komende dagen zal het wel wat beter worden. Maar ja, het is moeilijk te zeggen. Wij zijn altijd zo van het weer afhankelijk. Als we een goede zomer hebben, is het een goed jaar. Als het allemaal regen is dan ja, is er een slecht seizoen.

O: Heeft u misschien nog tips van mensen op Borkum waar ik mee zou kunnen praten? Over projecten van duurzaamheid die zij daar uitvoeren?

R: Uhm... Ja dan zou je eens contact op kunnen nemen met het Raadhuis dan op het eiland zit. Het gemeentebestuur. Misschien dat zou jou, jullie, daar verder kunnen helpen. Ik zou het anders zo 1,2,3 niet weten. 'T Is wel allemaal Duits hè, daar moet je rekening mee houden.

O: Ja...

R: Ze praten geen woord Nederlands.

O: Nee. Engels?

R: Minder. Het zijn typisch Duitsers. Die denken dat ze over de hele wereld met Duits terecht kunnen en dat lukt ze vaak ook nog.

O: Hoe gaat jullie onderling verleg dan? Ook in het Duits?

R: Het is allemaal in het Duits ja. Ja ik werk hier 25 jaar, dus wat dat betreft... Ik ben ook wel een halve Duitser. De meeste passagiers hier die in de Eemshaven aan boord komen, dat zijn allemaal Duitsers.

O: Oké. Ja het ligt natuurlijk ook heel dicht bij de grens.

R: Ja. De Eemshaven heeft het voordeel van de korte oversteek. Driekwartier/50 minuten. En als je vanuit Emden de oversteek maakt zit je er 2,5 uur op de boot ongeveer. Een stuk langer varen.

O: Zo ja, dat scheelt veel.

R: Ja. En de mensen kiezen toch vaak voor de korte route. Is ook iets voordeliger.

O: Gaat de boot gewoon heen en weer terug?

R: Ja. We hebben één schip. De Hursala, die vaart vandaag. Ja drie afvaarten. Drie keer heen, drie keer terug.

O: Naja, hier heeft u nog de enquête... U mag hem ook houden als u dat wilt.

R: Ik, uh ja. En dat wil je straks aan boort met de passagiers?

O: Ja.

R: Oké. Naja, zoals gezegd, het zijn allemaal Duitsers hè!

O: Ja we hebben hem ook vertaald in het Duits!

R: Oké. Nee is goed! Jullie gaan met z'n drieën over?

O: Ja.

R: Zo om kwart over tien gaat de boot weer. Uh. Dan even kort oponthoud op het eiland. Gaat ie om half 1 daar weer weg.

O: Ja.

R: Dus ja half 1 is vanuit het centrum dan, dus dan ben je tegen half drie, kwart voor drie hier weer.

O: Ja. En dan misschien vanmiddag nog eentje.

R: Joah, maar hij gaat dan pas om kwart voor vijf weer hier. Maar moet je maar even kijken. En dan om zeven uur weer terug.

O: Ja dat is wel laat... We kijken nog even hoe precies.

R: Oké. Nee goed. Nou jullie zijn met z'n drieën? Dan zal ik even drie tickets voor jullie klaarleggen.

O: Oh nou, dat zou heel fijn zijn.

R: Ja, want anders dan kom je nog niet aan boord. Nee komt helemaal goed.

O: Fijn.

R: Nee goed.

O: Nou hartstikke bedankt, dat u even met me wou praten.

R: Ja. Krijgen we nog uitslag?