

**Onderwerp**

Lelylijn uitkomsten participatie (PWE)

Kern mededeling:

In het kader van het MIRT-onderzoek Lelylijn zijn inwoners van Nederland, via een internet enquête gevraagd mee te denken over de Lelylijn. Op maandag 15 mei zijn de resultaten hiervan beschikbaar gekomen. Graag sturen wij u de uitkomsten van deze internet raadpleging toe. De opbrengst van dit participatieproces zal worden meegenomen bij de vervolgonderzoeken.

Mededeling:

Eind 2022 is besloten tot het starten van het MIRT-onderzoek Lelylijn. Dit zal een breed integraal onderzoek naar de effecten van de Lelylijn op bereikbaarheid, economische structuur versterking, woningbouw, natuur en landschap. Daarbij wordt onder andere gekeken naar mogelijke tracés van een Lelylijn en halteplaatsen.

Rijk en regio hebben afgesproken om tijdig een participatieproces te starten. Van 6 februari tot en met 31 maart 2023 kon iedereen die dat wilde meedenken over de Lelylijn aan de hand van een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). Aan een grote groep van uiteindelijk 11.000 inwoners is gevraagd aan welke doelen de Lelylijn moet voldoen en zijn keuzes ten aanzien van varianten en een aantal open vragen voorgelegd. Dit heeft een interessant onderzoek opgeleverd met zeer waardevolle informatie voor het onderzoek naar de Lelylijn. Bij deze mededeling sturen we u het rapport Participatieve Waarde Evaluatie Lelylijn en de brief van de projectorganisatie, waarin de belangrijkste bevindingen zijn verwoord.

De opbrengst van dit participatieproces geeft waardevolle input voor de vervolgonderzoeken.

Wilt u op de hoogte blijven van het project Lelylijn? Dan kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief via www.delelylijn.nl

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Rapport Lelylijnraadpleging	3120587	Ja
Bijlagen rapport Lelylijnraadpleging	3120588	Ja
Samenvatting PWE	3120589	Ja
Kamerbrief	3120591	Ja
Aanbiedingsbrief projectdirecteur	3119499	Ja

Registratienummer

3119483

Datum

15 mei 2023

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Reus, J. de****Ter kennisname aan PS en
burgerleden**



POPULYTICS

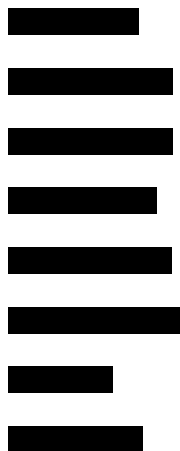
What would you do?

Uitkomsten van de Lelylijnraadpleging

Datum: 15-05-2023



Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een startup van de TU Delft in samenwerking met Decisio en MOVE Mobility



www.populytics.nl

Inhoud

Samenvatting	4
1. Introductie	15
2. Methodologie	16
2.1. Waarderen van overheidsbeleid vanuit breed welvaart	16
2.2. Opzet van dit onderzoek	18
2.3. Dataverzameling	23
2.4. Socio-demografische gegevens van de deelnemers	24
3. Resultaten	28
3.1. Welke doelen vinden deelnemers het meest belangrijk?	28
3.2. Welke verschillen zien we tussen groepen deelnemers?	30
3.3. Resultaten discrete keuze experiment	36
4. Kwalitatieve resultaten	40
4.1. Argumenten PWE	40
4.2. Kansen, zorgen en overige adviezen	48
5. Ervaring onderzoek	53
Referenties	56

Samenvatting

Op 16 juni 2022 hebben de Rijksoverheid en de regio Noordelijk Nederland afgesproken om te starten met een onderzoek naar de Lelylijn in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In dit MIRT-onderzoek zal in de huidige kabinetsperiode uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. In de Bouwstenen voor het Deltaplan doet Noordelijk Nederland een voorstel in reactie op de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en economische structuurversterking. Het MIRT-onderzoek vormt de basis voor een nog deze kabinetsperiode te nemen go/no go-beslissing voor een MIRT-verkenning.

Een inwonersraadpleging op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie methode

Wat zien inwoners als belangrijkste voordelen en nadelen van de Lelylijn? Welke kansen zien ze en welke zorgen hebben ze? Waar moet de overheid volgens inwoners rekening mee houden bij het nadenken over de Lelylijn? Is het voor inwoners vooral belangrijk dat de Lelylijn stopt op veel stations, dat de reistijd zo kort mogelijk is of dat zo min mogelijk inwoners overlast ervaren? Dit is onderzocht via een inwonersraadpleging. De raadpleging is uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van de PWE methode is dat inwoners een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Inwoners worden als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Vervolgens wordt aan inwoners gevraagd wat zij zouden adviseren als zij in de schoenen van de beleidsmaker zouden staan.

In deze PWE onderzoeken wij op welke waarden en effecten inwoners vinden dat de overheid moet sturen in het ontwerp- en besluitvormingstraject rond de Lelylijn. Ook kunnen deelnemers aangeven in welke mate zij ontwerpkeuzes zoals het aantal tussenstations, de reistijd en de mate waarin de omgeving overlast ervaart belangrijk vinden bij het maken van keuzes. De raadpleging heeft in deze fase als doel om te achterhalen wat mensen belangrijk vinden bij het maken van keuzes over de Lelylijn en niet om precies te meten hoeveel mensen voorstander of tegenstander zijn van de Lelylijn.

Doel van de PWE: verbinden van de tekentafel met 11.000 keukentafels

De raadpleging is uitgevoerd in opdracht van het Projectteam Lelylijn. Het Projectteam Lelylijn is een samenwerking van de rijksoverheid en de regionale overheden van Noordelijk Nederland. Het doel van de PWE is om 'de tekentafel' en 'de keukentafel' met elkaar te verbinden. In de PWE zien inwoners (de keukentafel) welke afwegingen de ontwerpers en de beleidsmakers aan de tekentafel moeten maken. Vanuit dit perspectief laten inwoners in hun advies weten aan de ontwerpers wat zij belangrijk vinden. Als de ontwerpers aan de tekentafel plaatsnemen om varianten uit te werken, kunnen zij gebruikmaken van de adviezen die vanuit meer dan 11.000 keukentafels zijn gegeven. De ontwerpers en de beleidsmakers worden dus in staat gesteld om hun ontwerpen zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de waarden, voorkeuren en zorgen van inwoners.

Waarderen van overheidsbeleid vanuit een breed welvaartsbegrip

De PWE methode sluit sterk aan bij het beoordelen van overheidsbeleid vanuit een breed welvaartsperspectief. Het Centraal Bureau voor de Statistiek definieert 'brede welvaart' als volgt: *"brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze kwaliteit ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld"*. Brede welvaart gaat over alles wat mensen van waarde vinden, met andere woorden, alles dat van invloed is op het welzijn van mensen, in brede zin. Het brede welvaartsperspectief vraagt om een blikverruiming wat betreft de effecten van mobiliteitsbeleid die moeten worden meegenomen in de beoordeling en de manier waarop deze effecten moeten worden afgewogen. Dit doet de PWE op een aantal manieren.

Ten eerste kijkt de PWE niet alleen naar de effecten van een overheidsproject die in euro's kunnen worden uitgedrukt, maar naar alles wat inwoners belangrijk vinden. De PWE biedt ruimte om alles wat mensen van waarde vinden mee te nemen in de beleidsafweging. Denk hierbij aan rechtvaardigheidsoverwegingen en verdelingsvraagstukken, zoals het vergroten van kansengelijkheid en het behouden van een minimale toegankelijkheid van basisvoorzieningen. In een PWE hebben effecten die moeilijk in euro's kunnen worden

uitgedrukt (zoals natuur, milieu en de mogelijkheid om uiting te geven aan de eigen identiteit) eenzelfde positie als effecten zoals reistijdwinst die wel makkelijk in geld kunnen worden uitgedrukt. Daarbij sluit PWE aan bij het brede welvaarts perspectief omdat beleidsopties en effecten in samenhang worden beoordeeld. Beleid wordt vanuit een integraal perspectief beoordeeld en niet vanuit een sectoraal perspectief.

Tot slot onderzoekt een PWE wat inwoners daadwerkelijk van waarde vinden en wat belangrijk is voor hun welzijn. Hiermee biedt een PWE de mogelijkheid om de subjectieve welvaartsbeleving van bevolkingsgroepen toe te voegen aan de beleidsontwikkeling. PWE gaat verder dan de 'modelwerkelijkheid' en de focus op keuzes die mensen in hun rol als consument maken. Een grote en brede groep inwoners wordt actief betrokken bij de beleidsevaluatie door te onderzoeken hoe zij waarden rond een vraagstuk prioriteren en wat voor voorkeuren en zorgen zij hebben. Waarden, voorkeuren en zorgen die niet of onvoldoende in de modellen voorkomen kunnen burgers wel uiten in een PWE. Daarmee voorkom je dat belangrijke waarden, voorkeuren en zorgen worden gemist in de beleidsafweging.

Drie onderdelen

De Lelylijnraadpleging bestond uit 3 delen. In deel 1 kregen deelnemers de vraag waar de overheid volgens hen vooral rekening mee moet houden bij het maken van keuzes over de Lelylijn. De deelnemers kregen 11 doelen te zien waar de overheid rekening mee kan houden en ze konden hier 100 punten over verdelen (zie Figuur 1 voor een overzicht van de 11 doelen). Wanneer ze vonden dat de overheid ergens veel rekening mee moet houden, konden ze hieraan veel punten geven. Als ze vonden dat de overheid ergens juist geen rekening mee moet houden, dan konden ze nul punten geven. Nadat deelnemers hun punten hadden verdeeld werd hen gevraagd om de gemaakte keuzes toe te lichten.

In het tweede deel van de raadpleging werd aan de deelnemers 5 keer gevraagd om een keuze te maken tussen 2 varianten van de Lelylijn. De varianten verschilden op een aantal kenmerken, zoals de reistijd van de snelste trein op de Lelylijn, hoeveel treinen er per uur op de Lelylijn rijden en wat de kosten zijn. Ook konden deelnemers aangeven dat ze allebei de varianten niet zagen zitten. Op basis van de gemaakte keuzes kunnen we afleiden welke inrichtingskeuzes deelnemers belangrijk vinden bij het ontwerpen van de Lelylijn.

In het derde deel van de raadpleging konden deelnemers aangeven wat zij als de belangrijkste voordelen en nadelen van de Lelylijn zien, welke kansen zij zien en welke zorgen zij hebben. Ook is aan deelnemers gevraagd of zij nog andere oplossingen zien om de doelen te bereiken die zij belangrijk vonden in de raadpleging.

Representatieve raadpleging en open raadpleging

Een PWE-raadpleging wordt enerzijds gedaan door een geselecteerde groep deelnemers en anderzijds kunnen alle inwoners die geïnteresseerd zijn deelnemen aan een open raadpleging. In de raadpleging met geselecteerde deelnemers worden mensen random getrokken uit een internetpanel. Deze deelnemers krijgen een vergoeding voor hun deelname en worden zo geselecteerd dat de resultaten representatief zijn voor de bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Bij de open raadpleging kan iedereen meedoen en vindt een dergelijke selectie niet plaats.

De belangrijkste reden om een open raadpleging te doen is dat iedereen kan meedoen die zijn stem wil laten horen. Een nadeel van deze open raadpleging is dat het waarschijnlijk is dat inwoners die een groot belang en interesse hebben in het onderwerp oververtegenwoordigd zijn onder de deelnemers. Beleidsmakers willen echter vaak ook weten hoe deelnemers met een minder sterke mening publieke waarden en effecten afwegen rond het beleidsdilemma dat onderwerp is van de raadpleging. Daarom is het belangrijk om de raadpleging ook te doen met een groep uit een panel die zo geselecteerd is dat deelnemers representatief zijn voor de bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Een nadeel van een raadpleging met een representatieve groep is dat er mogelijk weinig mensen tussen zitten die veel over het onderwerp hebben nagedacht. De open raadpleging voorziet daar weer beter in. Omdat deelnemers aan de open raadpleging vaak dieper hebben nagedacht over de waarden die zij belangrijk vinden rond een bepaald onderwerp, wil je juist dat ook deze mensen deelnemen aan de raadpleging. Kortom, zowel een open raadpleging als een raadpleging met een geselecteerde groep hebben voor- en nadelen en daarom hebben we beide vormen gecombineerd.

De Lelylijnraadpleging bestond uit twee geselecteerde groepen en één open groep. 7.459 Nederlanders deden mee aan de open raadpleging. Eén groep van 1.635 Nederlanders was zo geselecteerd dat de uitkomsten representatief zijn voor de Nederlandse populatie als geheel op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De andere geselecteerde groep, bestaande uit 2.260 inwoners van Noordelijk Nederland, geeft representatieve uitkomsten voor de bevolking van Noordelijk Nederland op dezelfde drie kenmerken. Wanneer je representatieve en betrouwbare uitspraken wilt doen over de voorkeuren van Nederlanders over de Lelylijn, dan is het niet per se nodig om alle Nederlanders te bevragen. Het is ook mogelijk om de raadpleging met een steekproef te doen die als het ware een miniatuur vormt van de bevolking. Dat is het geval bij de hierboven beschreven geselecteerde groepen. Uiteraard zijn er altijd onzekerheden als je uitspraken wilt doen over de voorkeuren van een grotere groep (heel Nederland) op basis van het raadplegen van een kleinere groep (1.635 deelnemers aan de raadpleging). De onzekerheden bespreken we verder bij de resultaten.

Resultaten

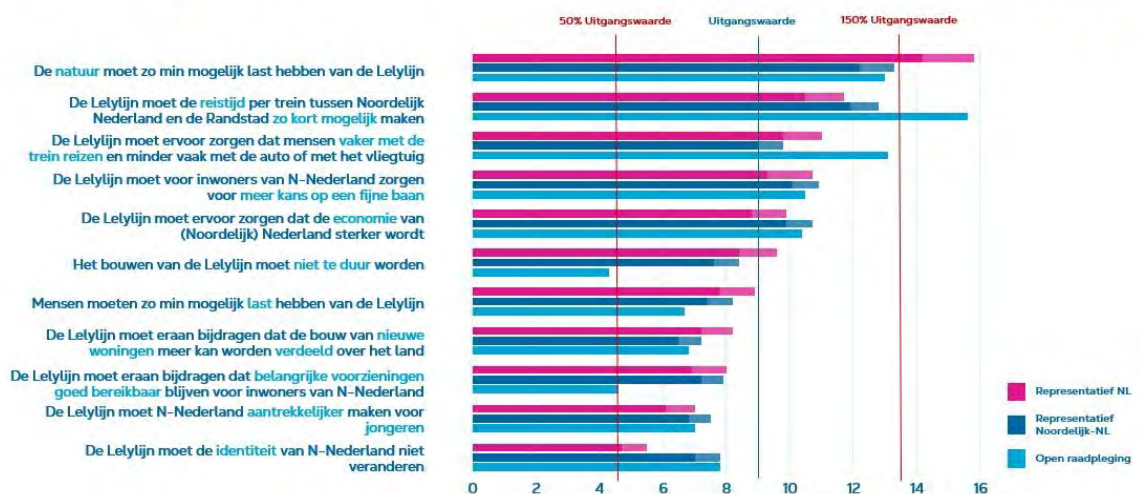
Aan welke doelen van de Lelylijn geven deelnemers prioriteit?

Figuur 1 laat voor de drie geraadpleegde groepen zien hoeveel punten zij gemiddeld toekenden aan de 11 doelen (de geselecteerde groep inwoners die representatieve uitkomsten geeft voor de Nederlandse bevolking, de geselecteerde groep inwoners die representatieve uitkomsten geeft voor inwoners van Noordelijk Nederland en de deelnemers aan de open raadpleging).

Een eerste resultaat is dat alle 11 de doelen van de Lelylijn van belang zijn volgens de deelnemers aan de raadpleging. In de raadpleging konden deelnemers 100 punten verdelen over 11 doelen. Als deelnemers alle doelen even belangrijk zouden vinden, dan zouden ze alle doelen 9 punten geven. Deze 9 punten noemen we de 'uitgangswaarde'. Een doel is voor deelnemers relatief onbelangrijk als ze er 4,5 punt of minder aan toekennen (de helft van de uitgangswaarde van 9 punten) en een doel is relatief belangrijk als ze er 13,5 punt of meer aan toekennen (150% van de uitgangswaarde). Figuur 1 laat zien dat de gemiddelde deelnemer uit de groep die representatieve uitkomsten geeft voor de Nederlandse bevolking aan alle doelen minimaal 4,5 punten toekent. De gemiddelde deelnemer uit de representatieve groep voor Noordelijk Nederland geeft zelfs aan alle doelen minimaal 6 punten. Omdat geen van de doelen onder de 4,5 puntengrens komt, kunnen we concluderen dat alle doelen van belang zijn volgens deelnemers aan de raadpleging.

Figuur 1: Aantal toegekende punten aan de 11 doelen door de groepen die representatieve uitkomsten geven voor Nederland en Noordelijk Nederland en de deelnemers aan de open raadpleging. De lichter gekleurde uiteinden van de balkjes laten de onzekerheid zien. We kunnen bijvoorbeeld met 95% zekerheid zeggen dat de gemiddelde Nederlander tussen de 14,2 en 15,8 punten geeft aan het doel 'de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn'.

Puntentoekenning door gemiddelde deelnemer panels vergeleken met open raadpleging



Ten tweede vinden deelnemers natuur, milieu en een korte reistijd zeer belangrijke waarden bij keuzes over de Lelylijn. Zowel in de open raadpleging als in de raadpleging die representatief is voor Nederland vormen deze drie doelen de top-3. Inwoners vinden het dus belangrijk dat de Lelylijn een snelle verbinding wordt die positieve effecten heeft op het milieu en geen of zo min mogelijk schade toebrengt aan de natuur.

Het valt op dat er nauwelijks verschillen zijn tussen de geselecteerde groepen uit Nederland en Noordelijk Nederland (zie figuur 1). *Een derde conclusie is daarom dat inwoners die wel en niet in Noordelijk Nederland wonen ongeveer hetzelfde denken over wat belangrijk is bij keuzes over de Lelylijn.* Er is ook weinig verschil tussen jong en oud, man of vrouw, praktisch geschoold en theoretisch geschoold en tussen inwoners van Fryslân, Drenthe, Flevoland en Groningen en inwoners uit de rest van Nederland wat betreft prioritering van de doelen van de Lelylijn.

Inwoners van Noordelijk Nederland vinden het vergeleken met de gemiddelde Nederlander wel relatief belangrijk dat de identiteit van Noordelijk Nederland niet verandert. Ze vinden het ook relatief belangrijk dat de Lelylijn de economie van (Noordelijk) Nederland versterkt en ervoor zorgt dat inwoners van Noordelijk Nederland meer kans hebben op een fijne baan en dat plekken waar ze naartoe willen gaan beter bereikbaar worden. De groep die representatief is voor Nederland vindt het relatief belangrijk dat de Lelylijn niet te duur wordt.

De doelen die hoog scoren in de representatieve raadpleging scoren ook hoog in de open raadpleging. Deelnemers aan de open raadpleging geven relatief weinig punten aan de doelen 'het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden' en 'de Lelylijn moet eraan bijdragen dat belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland' en ze kennen relatief veel punten toe aan 'de Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland zo kort mogelijk maken'. Dit laatste komt voornamelijk doordat het percentage deelnemers dat van plan is vaak gebruik te gaan maken van de Lelylijn relatief groot is in de open raadpleging. Deelnemers die van plan zijn om minimaal een aantal keer per maand met de Lelylijn te reizen geven relatief veel punten aan dit doel (gemiddeld 19 punten).

Deelnemers die weinig of geen punten toekennen aan het doel 'de Lelylijn moet niet te duur worden' noemen vaak als reden dat het onrechtvaardig zou zijn als er in de besluitvorming sterk naar de kosten van de Lelylijn zou worden gekeken. Deze deelnemers vinden dat er in het verleden bij projecten in de Randstad zoals de Noord/Zuidlijn en de HSL Zuid ook veel geld is uitgegeven en dat het Noorden van Nederland nu aan de beurt is om een grote investering te ontvangen. Zeker omdat de rest van het land sterk heeft geprofiteerd van de aardgasbaten, terwijl het Noorden vooral de lasten heeft gedragen.

Verschillen tussen deelnemers

Een opvallend resultaat van de Lelylijnraadpleging is dat er meer overeenkomsten zijn tussen subgroepen van deelnemers dan verschillen wat betreft de prioritering van de doelen van de Lelylijn. Voor de groep deelnemers die zijn geselecteerd om representatieve uitspraken te kunnen doen voor de Nederlandse bevolking hebben we voor allerlei kenmerken getoetst of deelnemers de doelen verschillend prioriteren. Hieruit blijkt dat er geen significante verschillen zijn tussen jongeren en ouderen, mannen en vrouwen, theoretisch geschoolde deelnemers en praktisch geschoolde deelnemers en inwoners uit verschillende provincies.

Vier kenmerken hebben wel een effect op de prioriteringen van de deelnemers uit de raadpleging die representatieve uitkomsten geeft voor Nederland: de financiële situatie van een deelnemer, of mensen in een woonhuis of een huurhuis wonen, de mate waarin deelnemers nu met de trein reizen en de mate waarin zij denken gebruik te gaan maken van de Lelylijn. Mensen die iedere maand te weinig geld hebben, die in een huurhuis wonen en die niet van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn kennen relatief veel punten toe aan vier doelen:

- De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn;
- Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn;
- Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden;
- De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen.

Mensen die iedere maand meer dan genoeg geld hebben kennen relatief veel punten toe aan het doel 'De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig'.

Deelnemers aan de open raadpleging die van plan zijn om (vrijwel) dagelijks gebruik te maken van de Lelylijn vinden het vooral belangrijk dat de reistijd zo kort mogelijk wordt en dat de Lelylijn een grote bijdrage levert aan het milieu, terwijl deelnemers aan de open raadpleging die niet van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn het vooral belangrijk vinden dat de natuur en de mens geen schade ondervinden van de Lelylijn en dat de identiteit van Noordelijk Nederland behouden blijft.

Hoe wegen deelnemers verschillende ontwerpkeuzes van de Lelylijn?

In het tweede deel van de raadpleging moesten deelnemers 5 keer een keuze maken tussen 2 varianten van de Lelylijn. De varianten verschilden van elkaar op een aantal kenmerken, zoals de reistijd van de snelste trein op de Lelylijn, hoeveel treinen er per uur op de Lelylijn rijden en wat de kosten zijn. Nadat deelnemers een variant hadden gekozen konden ze ook aangeven dat ze liever hadden dat er geen Lelylijn zou worden gebouwd als dit de twee varianten waren. In totaal heeft elke deelnemer dus 10 verschillende varianten van de Lelylijn gescoord ten opzichte van elkaar en ten opzichte van een situatie zonder Lelylijn. In alle gevallen koos een ruime meerderheid wel voor 1 van de 2 varianten. Figuur 2 laat zien dat bij één keuzesituatie die voorkwam in de raadpleging 83% van de deelnemers één van de varianten van de Lelylijn adviseerde en 17% adviseert om geen Lelylijn aan te leggen als dit de varianten zijn.

Figuur 2: Illustratie welke keuzes deelnemers maken bij 1 van de keuzetaken uit onderdeel 2 van de raadpleging

	Variant 1	Variant 2	Geen Lelylijn
Reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden (snelste trein)	90 minuten	70 minuten	120 minuten
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	3	5	0
Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	2 in elke richting	10 in elke richting	0
Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	500	7.500	0
Hoeveel belastinggeld geeft de overheid uit per huishouden?	500 euro	850 euro	0 euro
Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	80%	100%	80%
Percentage deelnemers dat een optie kiest	43%	40%	17%

Dit voorbeeld laat goed zien dat er verschil van inzicht bestaat tussen de deelnemers over welke variant van de Lelylijn moet worden gekozen. 40% van de deelnemers heeft liever een snelle Lelylijn die relatief veel belastinggeld kost en waarvan relatief veel mensen overlast hebben (variant 2). Een ongeveer even grote groep (43%) heeft liever variant 1 die tot wat minder reistijdswinst leidt, maar ook minder belastinggeld kost en tot minder overlast leidt.

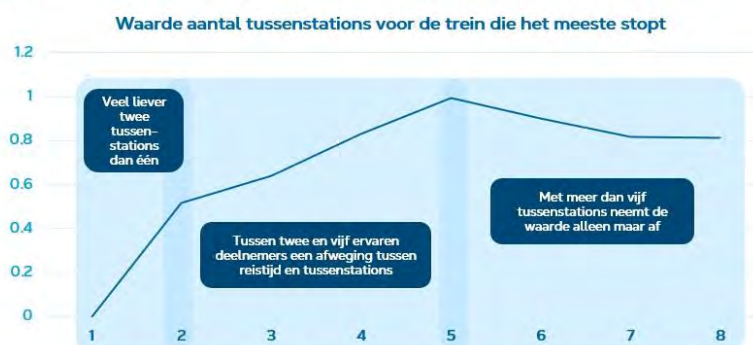
Uit de keuzes van deelnemers bij 5 verschillende keuzemogelijkheden tussen in totaal 10 varianten kunnen we met econometrische modellen afleiden hoe zij de verschillende kenmerken tegenover elkaar afwegen.

- Deelnemers hebben veel liever dat de trein die het vaakst stopt op 2 tussenstations stopt in plaats van op 1 tussenstation. De gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 2 tussenstations in plaats van 1 tussenstation even belangrijk als 24,5 minuut reistijdswinst tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden.
- Deelnemers hebben liever 5 tussenstations in plaats van 2, 3 of 4 tussenstations, maar maken een afweging tussen een extra tussenstation en de reistijd van de Lelylijn.

De gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 3 tussenstations in plaats van 2 tussenstations even belangrijk als 6 minuten reistijdswinst. Dit betekent dat wanneer een derde tussenstation gepaard gaat met 7 minuten extra reistijd, men hier niet voor kiest. Maar, als een derde tussenstation 5 minuten extra reistijd oplevert, kiest men er wel voor.

Figuur 3: Meerwaarde die deelnemers ervaren van het aantal tussenstations waarop de trein stopt die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden

Twee tussenstations levert veel meerwaarde op... ... maar na vijf neemt deze juist af (voor de trein die het meeste stopt)



De modellen laten ook zien hoeveel belastinggeld deelnemers vinden dat er mag worden uitgegeven aan de Lelylijn als deze bepaalde kenmerken heeft. De gemiddelde deelnemer vindt dat er 30 euro per huishouden aan belastinggeld mag worden uitgegeven aan één minuut reistijdwinst die door de Lelylijn wordt gerealiseerd. Als we dit vermenigvuldigen met 8,1 miljoen huishoudens (CBS, 2022), dan komen we uit op een bedrag van 4,86 miljard euro aan belastinggeld voor 20 minuten reistijdwinst. Het voorkomen van overlast voor 100 mensen vindt de gemiddelde deelnemer 14,20 euro aan belastinggeld per huishouden waard.

Uit het tweede deel van de Lelylijnraadpleging volgt dat deelnemers graag een snelle Lelylijn willen, maar niet onder elk beding. Als de snelle variant maar één tussenstation heeft tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden, als veel mensen overlast ervaren van deze variant en de kosten erg hoog zijn, dan hebben deelnemers liever een wat minder snelle variant van de Lelylijn.

Welke kansen zien deelnemers?

In het derde deel van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd welke kansen de Lelylijn kan bieden, welke zorgen deelnemers hebben en of ze extra adviezen willen geven. Deelnemers waren niet verplicht om deze vraag in te vullen. Voor 3.000 deelnemers hebben we geteld hoe vaak zij kansen, zorgen en extra adviezen noemen. We hebben deze 3.000 deelnemers random getrokken uit de 11.000 deelnemers met als doel om een zo divers mogelijk beeld te krijgen. Omdat veel deelnemers deze vragen hebben overgeslagen en omdat we ook deelnemers uit de open raadpleging hebben meegenomen in de analyse kunnen we niet zeggen of het aantal keer dat een kans, een zorg of een advies wordt genoemd door de 3.000 deelnemers representatief is voor de hele bevolking. Het verder onderzoeken van het belang van een kans, zorg of extra advies onder de bevolking kan een onderwerp zijn voor verder onderzoek.

Tabel 1 laat in de tweede kolom zien hoe vaak bepaalde kansen zijn genoemd. In Bijlage 4 zijn quotes te vinden die de kansen die deelnemers noemen illustreren. Bij het beantwoorden van deze vraag herhaalden de meeste deelnemers de doelen die zij in het eerste deel van de raadpleging kregen voorgelegd zoals het verkorten van de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland, het bieden van een alternatief voor de auto en het versterken van de werkgelegenheid.

Daarnaast noemden 190 deelnemers als kans dat de Lelylijn (Noordelijk) Nederland beter verbindt met Noord-Duitsland en Scandinavië. Ook noemden 270 deelnemers als kans van de Lelylijn dat specifieke plaatsen zoals Emmeloord en Drachten beter bereikbaar worden per trein. 190 deelnemers zien als kans dat de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland betrouwbaarder wordt, omdat je via een andere route kan reizen als er problemen op het spoor zijn. Hier werd met name het oplossen van de bottleneck Zwolle – Meppel vaak genoemd. 146 deelnemers noemen dat niet alleen de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland korter wordt, maar dat ook de psychologische afstand afneemt.

Tabel 1: Aantal deelnemers dat een kans noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	Aantal keer genoemd
De rest van Nederland wordt beter bereikbaar voor inwoners uit Noordelijk Nederland	614
De reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland wordt korter	597
De Lelylijn biedt een alternatief voor de auto	404
De Lelylijn kan voor meer werkgelegenheid zorgen	327
De Lelylijn zorgt ervoor dat het aantrekkelijk(er) wordt om in Noordelijk Nederland te wonen	311
De Lelylijn maakt het makkelijker om wonen, werken, studie en reactie over Nederland te verspreiden	311
De Lelylijn maakt bepaalde gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar (als de Lelylijn op voldoende plekken stopt)	270
De Lelylijn helpt bij het terugdringen van milieuvervuiling en CO ₂ -uitstoot	207
De Lelylijn zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van Noord-Duitsland en Scandinavië groter wordt	190
De Lelylijn maakt de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland betrouwbaarder doordat er een extra treinverbinding bijkomt	190
De Lelylijn verkleint de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland	146
Voor jongeren en hoogopgeleiden wordt Noordelijk Nederland aantrekkelijker door de Lelylijn	137
De Lelylijn zorgt voor meer kansengelijkheid tussen stad en platteland	123
Door de Lelylijn wordt het aantrekkelijker voor mensen om in Noordelijk Nederland te werken	134
De Lelylijn zorgt ervoor dat het minder druk is op de weg	82
Door het bouwen van de Lelylijn krijgt het Noorden van Nederland meer erkenning en voelt meer als onderdeel van de rest van Nederland.	65
De Lelylijn maakt Noordelijk Nederland aantrekkelijker om te bezoeken	56
De Lelylijn maakt belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen beter bereikbaar	38
De Lelylijn is een kans om het regionale openbaar vervoer te verbeteren	33
De Lelylijn biedt een alternatief voor het vliegtuig	24
De Lelylijn kan zorgen voor minder drukte in de treinen	15

Welke zorgen hebben deelnemers?

In het derde deel van de raadpleging werd ook aan deelnemers gevraagd welke zorgen zij hebben bij de Lelylijn. Tabel 2 geeft weer hoe vaak verschillende zorgen zijn genoemd en in Bijlage 5 worden de verschillende zorgen geïllustreerd door quotes van deelnemers. Veel deelnemers noemden als zorg dat de Lelylijn leidt tot overlast voor mens en natuur en tot landschapsvervuiling. 327 deelnemers maken zich zorgen dat er flinke kostenoverschrijdingen zullen zijn en 139 deelnemers maken zich zorgen dat de bouw van de Lelylijn vertraging zal oplopen. 231 deelnemers maken zich zorgen dat de Lelylijn leidt tot meer drukte in Noordelijk Nederland en tot mensen die ongewenst gedrag vertonen (zoals criminaliteit). Verder is het interessant dat 95 deelnemers als zorg noemden dat er te veel stations worden gebouwd, terwijl 67 deelnemers zich er juist zorgen om maken dat er te weinig stations worden gebouwd.

Tabel 2: Aantal deelnemers dat een zorg noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	Aantal keer genoemd
De Lelylijn leidt tot overlast voor de natuur	510
De kosten vallen hoger uit dan vooraf begroot	327
De Lelylijn leidt tot geluidsoverlast voor omwonenden	317
De Lelylijn leidt tot meer drukte in Noordelijk Nederland en/of ongewenst gedrag van mensen die met de Lelylijn naar Noordelijk Nederland komen	231
De Lelylijn zorgt voor een verstoring van het landschap	190
Het bouwen van de Lelylijn zal veel vertraging oplopen	139
De Lelylijn zorgt ervoor dat de identiteit van Noordelijk Nederland verloren gaat	126
De Lelylijn stopt te vaak (reistijd te lang) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	95
De Lelylijn zorgt ervoor dat Noordelijk Nederland wordt volgebouwd	81
De Lelylijn zorgt voor een verstoring van de woningmarkt in Noordelijk Nederland	76
Er wordt veel geld uitgegeven aan de Lelylijn maar er blijkt geen behoefte aan: er wordt weinig gebruik van gemaakt	70
De Lelylijn stopt te weinig (te weinig stations) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	67
De Lelylijn stopt op onlogische locaties (geen goede route) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	63
Goedkoop is duurkoop. Er wordt gekozen voor de goedkoopste opties waardoor de baten van de Lelylijn uitblijven	52
Het project gaat uiteindelijk niet door terwijl er wel al veel investeringen zijn gedaan	47
Verschraling huidige openbaar vervoer. De Lelylijn ervoor zorgt dat buslijnen worden opgeheven en de kwaliteit van bestaande spoorlijnen zal verschrallen	45
Het geld kan niet besteed worden aan betere projecten	43
De Lelylijn sluit niet goed aan op het bestaande openbaar vervoer waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	36
Er gaat veel mis in de uitvoering	33
Er is veel overlast tijdens de bouw van de Lelylijn	31
Er wordt te veel vanuit een Randstad bril gekeken naar hoe de Lelylijn die regio kan helpen	30
Onerlijke verdeling van de lusten en de lasten: Lelylijn levert alleen wat op voor bepaalde mensen (bv Randstedelingen of forenzen) en andere mensen hebben er niets aan of ervaren de overlast	27
De Lelylijn is niet goed bereikbaar waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	24
De Lelylijn is geen goed alternatief voor huidige reisoverties (algemeen)	19
De Lelylijn leidt tot meer vervoersbewegingen	15
Lelylijn wordt aangelegd met slechte materialen of technieken	9
De treinkaartjes worden te duur	9
Lelylijn leidt tot leegloop van Noordelijk Nederland (mensen en bedrijven trekken weg)	7
Lelylijn loopt door delen van Nederland die het meest kwetsbaar zijn voor zeespiegelstijging	4
Het spoor zal verzakken	4

Overige adviezen

Aan het eind van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd of zij nog andere adviezen aan de overheid wilden geven over de Lelylijn. Tabel 3 geeft weer hoe vaak deze adviezen zijn genoemd. In Bijlage 6 worden de verschillende adviezen geïllustreerd door quotes van deelnemers.

De raadpleging had niet als doel om te meten hoeveel deelnemers voorstander of tegenstander zijn van de Lelylijn, maar verschillende deelnemers gebruikten deze open vraag als mogelijkheid om deze voorkeur te uiten. 179 deelnemers zeiden hier ‘leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan’ en 154 ‘leg de Lelylijn niet aan’. Er waren ook deelnemers die specifieke adviezen gaven. Veel deelnemers brachten concrete ideeën in voor het tracé, zoals specifieke stations waarop de Lelylijn moet stoppen (107), het doortrekken van de Lelylijn naar het buitenland (88), het niet aanleggen van de Lelylijn in de buurt van natuurgebieden (91), het ondergronds aanleggen op bepaalde specifieke plekken (68) en het aanleggen van de Lelylijn langs bestaande snelwegen (51). Het aanleggen van de Lelylijn dichtbij bestaande snelwegen zien deelnemers als een oplossing om overlast voor natuur zoveel mogelijk te voorkomen. Ook zijn er 107 deelnemers die een advies geven over de technologie die moet worden gebruikt voor de Lelylijn (zoals de Hyperloop of een Magneetzwefbaan) en 77 deelnemers geven aan dat zij het belangrijk vinden om opnieuw te worden betrokken als er conceptontwerpen zijn gemaakt van de Lelylijn.

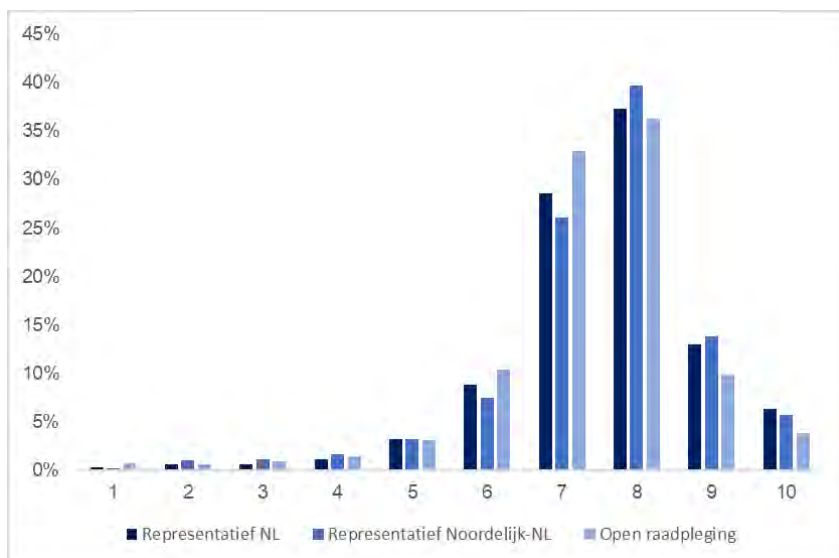
Tabel 3: Aantal deelnemers dat een specifiek advies noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	Aantal keer genoemd
Leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan	179
Leg de Lelylijn niet aan	154
Suggestie over te gebruiken techniek voor de trein (of het type trein: HSL, Hyperloop, Magneetzwefbaan etc.)	107
Advies over specifieke tussenstations	107
Leg de Lelylijn niet aan in de buurt van natuurgebieden	91
Trek de Lelylijn door naar het buitenland	88
Advies om inwoners te blijven betrekken bij besluiten over de Lelylijn	77
Overige suggesties over de procedure (bv welke partijen het moeten uitvoeren, hoe planning in te richten)	75
Adviezen over het ondergronds aanleggen van het spoor (op bepaalde plekken)	68
Adviezen over het reisschema, de dienstregeling	64
Het geld van de Lelylijn kan beter worden besteed	58
Kies voor een alternatieve route (over de afsluitdijk, richting Utrecht of Breda)	57
Leg de Lelylijn aan langs bestaande snelwegen	51
Adviezen over spoorwegovergangen / viaducten	34
Verbeter bestaand spoor	33
Bouw niet in de buurt van woningen/stedelijk gebied	30
Suggestie over het aantal sporen (apart spoor voor snelle trein en stoptrein)	29
Sluit de Lelylijn goed aan op regionaal openbaar vervoer	28
Zorg voor goede geluidswering	23
Kijk naar andere openbaar vervoeroplossingen dan spoor	16
Adviezen over bereikbaarheid van de Lelylijn (bv. parkeren, fietsenstallingen, last-mile oplossingen)	13
Laat ook een goederentrein over de Lelylijn rijden	11
Advies over te gebruiken techniek voor spoor (bv. type beladingsklasse, breedte spoor)	10
Advies over hoe het reiscomfort kan worden verbeterd	8
Leg de Lelylijn niet aan in de buurt van landbouwgebieden	4

Hoe waarden deelnemers de raadpleging?

93% van de 11.000 deelnemers gaf een voldoende aan de raadpleging. Zij vinden het een fijne manier om hun voorkeuren door te geven aan de overheid over de Lelylijn. De gemiddelde deelnemer aan de representatieve raadpleging geeft een 7,6 aan de raadpleging. Dit is het op één na hoogste gemiddelde cijfer dat ooit aan een PWE raadpleging is gegeven. De gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging geeft een 7,2. De meeste deelnemers geven de raadpleging het cijfer 8.

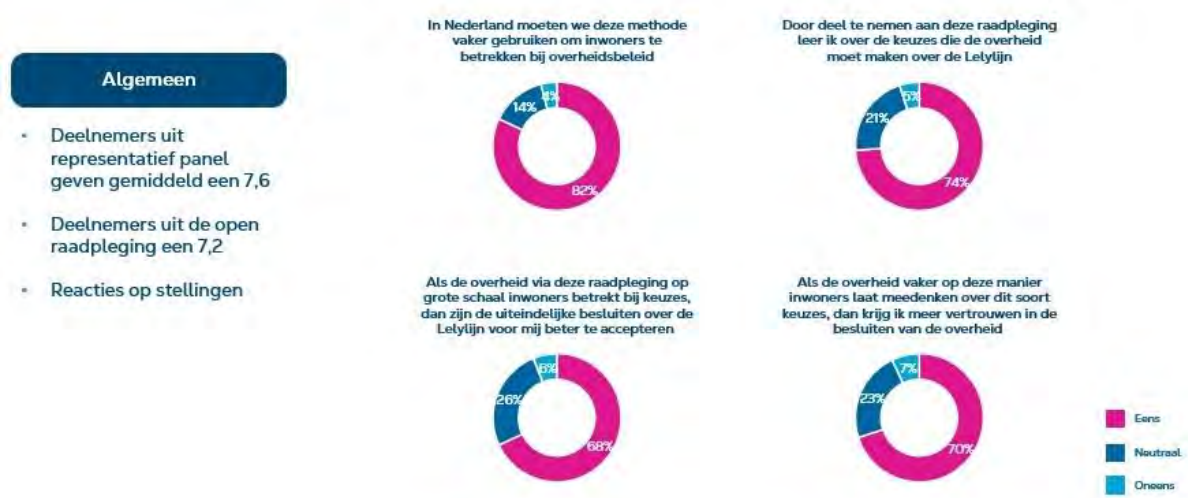
Figuur 4: Welk cijfer geven de deelnemers aan de raadpleging?



14% van de deelnemers uit de representatieve groep voor Nederland vindt dat de overheid de uitkomsten van de raadpleging direct moet overnemen. 3% vindt dat de overheid niets met de uitkomsten moet doen en alleen naar experts moet luisteren. 83% vindt dat de overheid haar keuzes moet baseren op uitkomsten uit deze raadpleging en adviezen van experts.

De ruime meerderheid van de deelnemers aan de raadpleging vindt dat de overheid deze methode vaker moet toepassen en zegt door hun deelname te hebben geleerd van de keuzes die de overheid moet maken (zie Figuur 5). Ook geeft een ruime meerderheid aan dat ze meer vertrouwen krijgen in de overheid als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken en dat ze de uiteindelijke keuzes van de overheid beter kunnen accepteren.

Figuur 5: Reacties van deelnemers uit de groep die representatieve uitkomsten geeft voor Nederland op een aantal stellingen



Aanbevelingen voor verder onderzoek

De adviezen vanuit ruim 11.000 keukentafels stellen ontwerpers in staat om aan de tekentafel varianten van de Lelylijn te ontwerpen die beter aansluiten bij de waarden, voorkeuren en zorgen van burgers. Wel is er behoefte bij deelnemers om deze varianten te kunnen beoordelen en om verderop in het traject op meer detailniveau mee te denken. Dit zou een volgende stap in het participatietraject kunnen zijn. In deze volgende stap zouden verschillende zaken verder kunnen worden uitgezocht die minder aandacht hebben gekregen in de raadpleging. Een voorbeeld hiervan is hoe deelnemers de wenselijkheid van het doortrekken van de Lelylijn naar Noord-Duitsland afwegen tegen andere ontwerpkeuzes en extra kosten. Daarbij is in deze raadpleging aan deelnemers alleen impliciet gevraagd hoeveel belastinggeld zij vonden dat de overheid moest besteden aan de Lelylijn als deze een bepaald aantal tussenstations zou hebben, een bepaalde reistijd etc. In verder onderzoek zou ook kunnen worden gevraagd naar hoeveel geld inwoners bereid zijn te betalen vanuit hun eigen inkomen (bijvoorbeeld via een belastingverhoging).

1. Introductie

Op 16 juni 2022 hebben de Rijksoverheid en de regio Noordelijk Nederland afgesproken om te starten met het een onderzoek naar de Lelylijn in het kader van het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT). In dit MIRT-onderzoek zal in de kabinetsperiode van Rutte IV uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. In de Bouwstenen voor het Deltaplan wordt door Noordelijk Nederland een aanbod gedaan in reactie op de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en economische structuurversterking. Het MIRT-onderzoek vormt de basis voor een nog deze kabinetsperiode te nemen GO/NO GO beslissing.

Maar wat zien inwoners als belangrijkste voordelen en nadelen van de Lelylijn? Welke kansen zien ze en welke zorgen hebben ze? Waar moet de overheid volgens inwoners rekening mee houden bij het nadenken over de Lelylijn? Dit onderzoeken we via een inwonersraadpleging. De raadpleging wordt uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE is dat burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Burgers worden als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Vervolgens wordt aan burgers gevraagd wat zij zouden adviseren als zij in de schoenen van de beleidsmaker zouden staan. In de PWE onderzoeken wij op welke waarden burgers vinden dat de overheid moet sturen in het ontwerp- en besluitvormingstraject rond de Lelylijn. De PWE is nog niet gericht op specifieke tracés of varianten, maar de bedoeling is juist om breed onder bewoners hun waarden, ideeën en beelden bij een Lelylijn op te halen.

PWE is in Nederland al eerder toegepast voor het opstellen van coronabeleid op de lange termijn (Geijssen et al., 2022). Ook werd deze methode ingezet voor de evaluatie van transportbeleid (Mouter et al., 2021a), voor het betrekken van inwoners bij klimaatbeleid (Mouter et al., 2021b) en de energietransitie (Mouter et al., 2021c), beleid ter bescherming tegen overstromingen (Mouter et al., 2021d) en het betrekken van burgers bij aanpassingen aan het stelsel medische rijgeschiktheid (Spruit et al., 2021). Een grote en diverse groep burgers deed mee aan deze PWE's en de ruime meerderheid van de deelnemers is positief over deze participatievorm. Meer informatie over de methode is te vinden via www.populytics.nl.

De raadpleging wordt uitgevoerd in opdracht van het Projectteam Lelylijn. Het projectteam Lelylijn is een samenwerking van de landelijke overheid en de regionale overheden van Noordelijk Nederland. De resultaten van de PWE worden gebruikt als inspiratie voor schetsontwerpsessies voor de Lelylijn waarin varianten van de Lelylijn worden uitgewerkt. De resultaten van de PWE worden tijdens de schetsontwerpsessies gebruikt om ervoor te zorgen dat de uitwerkingen van de Lelylijn zo goed mogelijk aansluiten bij de waarden, voorkeuren en zorgen van inwoners.

2. Methodologie

In deze sectie geven wij informatie over het opzetten van de PWE, de data-verzameling, de kenmerken van de deelnemers en de analysemethoden die wij gebruiken.

De kern van de PWE is dat burgers verschillende waarden of doelen zien waarop kan worden gestuurd bij de Lelylijn. Zij zien ook wat er kan gebeuren als er op een bepaalde waarden wordt gestuurd. Vervolgens geven burgers een advies aan de overheid. Daarna wordt gevraagd om argumenten te geven voor de keuzes die ze hebben gemaakt.

In de PWE achterhalen we welke waarden burgers belangrijk vinden en welke waarden relatief onbelangrijk voor hen zijn. We brengen in kaart welke verschillende groepen inwoners er te identificeren zijn wat betreft de manier waarop zij verschillende waarden prioriteren en we stellen de kenmerken van deze groepen vast. Ook brengen we in kaart welke gemeenschappelijke waarden deze groepen met elkaar kunnen verbinden. Ook stellen we vast welke argumenten deelnemers gebruiken bij hun keuze om bepaalde waarden te prioriteren boven andere waarden en hoe inwoners vinden dat waarden concreet moeten worden doorvertaald in beleid. Na de PWE keuzetaak worden er open vragen gesteld om te achterhalen welke voor- en nadelen burgers zien van de Lelylijn en welke kansen en risico's ze zien. Ook wordt gevraagd hoe vaak men gebruik denkt te gaan maken van de Lelylijn en wanneer de Lelylijn voor burgers van toegevoegde waarde is.

PWE is een methode die gebruikt kan worden om te achterhalen hoe grote groepen burgers in een specifieke context publieke waarden wegen. De essentie van een PWE is dat een keuzesituatie van de beleidsmaker zo goed mogelijk wordt nagebootst waardoor burgers het dilemma kunnen doorleven. Op een laagdrempelige manier zien burgers het vraagstuk. Ze kunnen een advies geven en dit advies onderbouwen. Dit levert een scherp beeld op van hun voorkeuren, van gemeenschappelijke waarden en hoe deze waarden volgens burgers moeten worden vertaald in beleid. Daarnaast geeft het inzicht in welke zorgen er achter weerstand zitten.

Een sterk punt van PWE is dat de methode goed aansluit bij de participatiebehoeften van het 'stille midden'. De methode is laagdrempelig, deelname kost ongeveer 20 minuten en je kan meedoen waar en wanneer je maar wilt. Dit zorgt ervoor dat niet alleen de 'usual suspects' meedoen aan een PWE. De middengroep vinden echter dat methoden als een opiniepeiling of een referendum een complex vraagstuk te veel platslaan tot een 'Ja/Nee-keuze'. Een PWE gaat een stuk verder omdat deelnemers hun voorkeuren kunnen uiten op basis van een totaalplaatje van beleidsopties en effecten. Deelnemers krijgen de kans om waarden en/of beleidsopties in samenhang te beoordelen, ze kunnen hun voorkeuren motiveren en nuanceren en eigen ideeën aandragen.

2.1 Waarderen van overheidsbeleid vanuit breed welvaart

De PWE methode sluit sterk aan bij het beoordelen van overheidsbeleid vanuit een breed welvaartsperspectief. Het CBS (2021) definieert 'brede welvaart' als volgt: "Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze kwaliteit ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld". Brede welvaart gaat over alles wat mensen van waarde vinden, met andere woorden, alles dat van invloed is op het welzijn van mensen, in brede zin (PBL, 2021).

Het PBL (2021) stelt dat het brede welvaartsperspectief implicaties heeft voor de effecten die moeten worden meegewogen in de beoordeling van mobiliteitsbeleid, maar ook op de manier waarop deze effecten moeten worden afgewogen.

Breder kijken naar effecten van mobiliteitsbeleid

Het PBL (2021), CPB en PBL (2022) en Rijkswaterstaat (2022) noemen verschillende concrete implicaties voor de effecten die moeten worden meegewogen in de beoordeling van mobiliteitsbeleid.

Allereerst moet de focus in de beoordeling van mobiliteitsbeleid niet alleen liggen op de mate waarin een beleidsvoorstel of een project de mobiliteitsvraag faciliteert en vertraging op weg en spoor voorkomt, maar er

moet ook breed gekeken worden naar welzijnseffecten van mobiliteitsbeleid (PBL, 2021). De Boer et al. (2022) stellen dat er sprake is van ‘smalle welvaart’ als het doel van mobiliteitsbeleid is om de toekomstige mobiliteitsvraag te faciliteren en de hinder van mobiliteit te beperken, terwijl er sprake is van ‘brede welvaart’ als we nadenken over het gewenste mobiliteitssysteem van de toekomst, welk beleid past bij het bereiken van deze toekomst, en welke waardenafwegingen er worden gemaakt. Verschillende publicaties stellen dat een implicatie is dat een bredere set aan effecten van mobiliteitsbeleid onderdeel wordt van de beleidsbeoordeling. Gezondheid en effecten op de leefomgeving en het milieu spelen een belangrijke rol (PBL, 2021). Daarnaast moet er gekeken worden naar de effecten voor toekomstige generaties en naar de effecten in andere regio's en landen (CPB en PBL, 2022). Ook andere aspecten zoals de effecten van beleid op prettig wonen en werken, autonomie en uiting kunnen geven aan de eigen identiteit (Rijkswaterstaat, 2022), het vergroten van kansengelijkheid, het behouden van een minimale toegankelijkheid van basisvoorzieningen, persoonlijke ontplooiing en sociale inclusie zijn van belang in de beoordeling van mobiliteitsbeleid vanuit een breed welvaartsperspectief (CPB en PBL, 2022; PBL, 2021; TNO, 2022).

Ten tweede benadrukken CPB en PBL (2022) en Rijkswaterstaat (2022) dat het belangrijk is om bij de brede welvaartsbeoordeling van mobiliteitsbeleid zowel te kijken naar de effecten die zich makkelijk in geld laten uitdrukken als naar de effecten die zich lastig in geld laten uitdrukken zoals recreatie, natuur of kansengelijkheid.

Effecten van mobiliteitsbeleid breder afwegen

Het PBL (2021), CPB en PBL (2022), Rijkswaterstaat (2022) en de Boer et al. (2022) noemen vier concrete implicaties van het brede welvaartsperspectief voor de manier waarop (effecten van) mobiliteitsbeleid moeten worden afgewogen.

Een eerste implicatie voor het afwegen van (effecten van) mobiliteitsbeleid is volgens PBL (2021) dat beleid integraal moet worden beoordeeld. Beleidsopties en effecten moeten zoveel mogelijk in samenhang worden bekeken en er moet niet vanuit elke sector apart naar de effecten van een beleidsvoorstel worden gekeken (bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en economie apart), maar ook hier moet de beoordeling integraal plaatsvinden. Door een brede blik te hanteren voorkom je dat je goede oplossingen over het hoofd ziet.

Een tweede implicatie is dat de verdeling van welvaartseffecten tussen groepen burgers en stakeholders en tussen de huidige en de toekomstige generatie een belangrijke plek krijgt in de afweging. Bij een brede welvaartsafweging wordt er niet alleen gekeken naar het totaal van de Nederlandse bevolking, maar worden er ook uitsplitsingen gemaakt per bevolkingsgroep en regio (Rijkswaterstaat, 2022). Maatregelen die de welvaart in brede zin verhogen, maar bijvoorbeeld een onevenredig negatief effect hebben op mensen die onder de armoedegrens leven, kunnen als onwenselijk worden beschouwd (Rijkswaterstaat, 2022). Rijkswaterstaat (2022) zegt hier verder over: “een toename of afname van welvaart op een specifieke dimensie (bijv. schone lucht) of een specifieke doelgroep (bijv. mensen in armoede) kan belangrijker worden gevonden doordat hier specifieke doelen aan zijn gekoppeld (armoedebestrijding of een prettige leefomgeving). Met andere woorden: welvaartseffecten zijn niet simpelweg inwisselbaar of bij elkaar op te tellen, waar dit bij berekeningen in euro's wel kan.”

Ten derde is kenmerkend voor het brede welvaartsperspectief dat er een afweging moet worden gemaakt tussen verschillende dimensies van welvaart en menselijk welzijn (Rijkswaterstaat, 2022). PBL (2021) stelt dat het brede welvaartsperspectief vraagt om het expliciet maken van de afweging tussen conflicterende behoeften. Niet alle behoeften die samenhangen met mobiliteit kunnen tegelijkertijd bediend worden. Daarom is het belangrijk om in beleid expliciet te definiëren welke behoeften en belangen er zijn, welke spanningsvelden dat oplevert en hoe die in het beleid tegen elkaar worden afgewogen (PBL, 2021). Stellen dat zowel bereikbaarheid als gezondheid, veiligheid en leefomgeving belangrijk zijn, leidt in eerste instantie misschien tot consensus, maar het stelt de echte afweging en eventuele conflicten uit (PBL, 2021). Een implicatie van het brede welvaartsperspectief is het explicieter en transparanter afwegen van “conflicterende behoeften en belangen” (PBL, 2021).

Een vierde implicatie van het brede welvaartsperspectief is dat welzijn en dus de subjectieve welvaartsbeleving van inwoners een belangrijke rol speelt in de beoordeling van mobiliteitsbeleid. Welvaart en welzijn zijn subjectieve begrippen die iets zeggen over de mate waarin iemand fysieke, sociale en mentale gezondheid ervaart

(Rijkswaterstaat, 2022). Bij brede welvaart gaat het niet om ‘denken vanuit de inwoner’ en ‘praten over de inwoner’, maar het is belangrijk om te onderzoeken wat inwoners daadwerkelijk van waarde vinden en wat belangrijk is voor hun welzijn. Je voorkomt hiermee dat belangrijke waarden, voorkeuren en zorgen worden gemist in de beleidsvorming en de afweging. Rijkswaterstaat (2022) stelt dat de rol van professionals verschuift van de ‘klassieke’ ingenieur die de beste oplossing berekent, naar één van een regisseur die een groot aantal activiteiten, stakeholders en expertises samenbrengt om vanuit een heldere visie een totaalresultaat op te leveren.

PWE en brede welvaart

De PWE doet recht aan de implicaties die we hierboven hebben behandeld. PWE biedt de ruimte om alles wat mensen van waarde vinden mee te nemen in de beleidsafweging. Niet alleen directe mobiliteitseffecten, maar ook ervoor zorgen dat mensen prettig kunnen wonen en werken en de mogelijkheid om uiting te geven aan de eigen identiteit. Daarbij kijkt PWE breder dan naar alleen de effecten van een overheidsproject die in euro's kunnen worden uitgedrukt. Zo kunnen bijvoorbeeld ook rechtvaardigheidsoverwegingen en verdelingsvraagstukken worden meegenomen in de beoordeling, zoals het vergroten van kansengelijkheid en het behouden van een minimale toegankelijkheid van basisvoorzieningen. Effecten die moeilijk in euro's kunnen worden uitgedrukt (zoals natuur, milieu en rechtvaardigheid), hebben in een PWE eenzelfde positie als effecten zoals reistijdwinst die wel makkelijk in geld kunnen worden uitgedrukt (Rijkswaterstaat, 2022).

Daarbij sluit PWE aan bij de brede welvaartsbenadering omdat beleidsopties en effecten in samenhang worden beoordeeld (Rijkswaterstaat, 2022). Beleid wordt vanuit een integraal perspectief beoordeeld en niet vanuit een sectoraal perspectief. Rijkswaterstaat (2022) geeft verder aan dat PWE in de initiatieffase kan helpen voor een holistische benadering waarbij een evenwichtige afruil van welvaartseffecten een belangrijke rol speelt. Deelnemers kunnen daarbij ook expliciet een afweging maken tussen lusten en lasten van beleid voor verschillende groepen in de samenleving en dit geldt ook voor het maken van een expliciete en transparante afweging tussen conflicterende behoeften en belangen.

Daarbij onderzoekt PWE wat inwoners daadwerkelijk van waarde vinden en wat belangrijk is voor hun welzijn. Hiermee biedt de PWE de mogelijkheid een subjectieve welvaartsbeleving van bevolkingsgroepen toe te voegen aan de beleidsontwikkeling middels een vorm van digitale inspraak (Rijkswaterstaat, 2022). PWE gaat verder dan de ‘modelwerkelijkheid’ en de focus op keuzes die mensen in hun rol als consument maken. Een grote en brede groep inwoners wordt actief betrokken bij de beleidsevaluatie door te onderzoeken hoe zij waarden rond een vraagstuk prioriteren en wat voor voorkeuren en zorgen zij hebben (De Boer et al., 2022). Inwoners kunnen voorkeuren over het door hun gewenste toekomstige mobiliteitssysteem doorgeven die zij niet kunnen uiten in de keuzes die zij als consument maken, zoals bij het kopen van een huis (Mouter en Pelzer, 2021). Waarden, voorkeuren en zorgen die niet of onvoldoende in de modellen voorkomen kunnen burgers wel uiten in een PWE. Daarmee voorkom je dat belangrijke waarden, voorkeuren en zorgen worden gemist in de beleidsafweging.

2.2. Opzet van dit onderzoek

Het doel bij het ontwerpen van een PWE is om een keuzevraagstuk van de beleidsmaker zo goed mogelijk na te bootsen. In dit ontwerpproces proberen we ervoor te zorgen dat het vraagstuk zo wordt nagebootst dat verschillende groepen inwoners op een goede manier hun waarden, voorkeuren en zorgen kunnen doorgeven aan beleidsmakers en dat de kans tegelijkertijd zo groot mogelijk is dat de uitkomsten van de raadpleging bruikbare informatie oplevert voor beleidsmakers.

Een belangrijk aspect bij het ontwerpen van een PWE is het zoeken naar de juiste balans tussen complexiteit en toegankelijkheid. Een verschil tussen een PWE raadpleging aan de ene kant en een opiniepeiling aan de andere kant is dat in een PWE de deelnemer een deel van de complexiteit ervaart die een beleidsmaker ook ervaart, terwijl in een opiniepeiling een complex vraagstuk wordt platgeslagen in een “Ja/Nee keuze”. Tegelijkertijd proberen we de PWE zo toegankelijk mogelijk te maken door de teksten te laten controleren door een taalbureau, door de raadpleging te starten met een animatie en door de raadpleging door 100 a 200 mensen te laten testen voordat deze live gaat. Maar tijdens het ontwerpproces van een PWE moeten er altijd keuzes worden gemaakt en daarbij streven de onderzoekers ernaar dat complexiteit en toegankelijkheid zo goed mogelijk met elkaar in balans blijven.

Het ontwerpproces van de PWE keuzetaak zijn we gestart met een bestudering van achtergronddocumenten zoals de Bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. In verschillende meetings met het Projectteam Lelylijn stelden we vast welke vraag er moest worden voorgelegd aan inwoners in de PWE raadpleging. Het is belangrijk om in een PWE raadpleging een vraag te stellen die interessant is voor inwoners om over mee te denken en die tegelijkertijd relevante inzichten oplevert voor beleidsmakers. De volgende vraag werd vastgesteld in de meetings: ***“Voor welke uitdagingen van Nederland moet de Lelylijn vooral een oplossing bieden? En waarom?”***

De volgende stap in het ontwerpproces was het uitwerken van concepten van de PWE raadpleging die ervoor zorgen dat deze vraag kan worden beantwoord. De onderzoekers werkten drie verschillende concepten uit: 1) Een concept waarin deelnemers punten konden verdelen over verschillende doelen/waarden waar de overheid bij het nadenken over de Lelylijn rekening mee kan houden; 2) een concept waarin deelnemers met een slider konden aangeven in hoeverre de overheid op bepaalde doelen zou moeten inzetten bij het nadenken over de Lelylijn en wat het effect van deze keuzes zouden kunnen zijn op de kosten van de Lelylijn; 3) een zogenaamd discrete keuze-experiment waarin deelnemers steeds konden kiezen tussen twee aanpakken die verschillen op een aantal kenmerken.

Tijdens een workshop op 18 januari 2023 met ambtenaren en experts van de Rijksoverheid en de Noordelijke overheden werden de drie concepten geoptimaliseerd. Per concept werd er gekeken hoe we ervoor kunnen zorgen dat de PWE zoveel mogelijk handelingsperspectieven oplevert voor beleidsmakers en hen in staat stelt om de beleidskeuze zoveel mogelijk te laten aansluiten bij waarden, voorkeuren en zorgen van burgers? En, hoe we ervoor kunnen zorgen dat de concepten zo goed mogelijk aansluiten bij participatiebehoeften van een grote en diverse groep burgers. Aan het eind van de workshop werd gestemd over de concepten die wel en niet zouden moeten worden uitgewerkt. Er werd besloten dat het tweede concept op dit moment niet haalbaar is omdat het niet mogelijk is om een directe koppeling te maken tussen doelen en kosten.

Vervolgens werkten de onderzoekers het eerste concept en het derde concept verder uit. Op basis van de workshop stelden we 14 doelen/waarden vast waar de overheid rekening mee zou kunnen houden bij het nadenken over de Lelylijn. Deze 14 doelen werkten we verder uit. Bij het derde concept stelden we zeven kenmerken vast die deelnemers zouden kunnen afwegen in het discrete-keuze experiment. Deze uitgewerkte versies werden eerst besproken met het Projectteam Lelylijn. Daarna werd een nieuwe versie voorgelegd aan alle deelnemers aan de sessie van 18 januari. Feedback werd verwerkt in een nieuwe versie en deze werd wederom voorgelegd. Er werd een animatie met ondertiteling gemaakt waarin de inhoud van de raadpleging op een toegankelijke manier werd uitgelegd aan deelnemers. Ook werd er een taalcheck uitgevoerd door een taalbureau om de raadpleging geschikt te maken voor laaggeletterden. De 99% versie van de PWE werd getest door een testpanel en een aantal onderzoekers die niet betrokken waren bij het onderzoek. Op basis van deze test werden laatste aanpassingen gemaakt.

Opgemerkt moet worden dat de onderzoekers eindverantwoordelijk zijn voor alle keuzes die zijn gemaakt bij het ontwerpen van de PWE. Zij hebben input gevraagd van de deelnemers aan de workshop op 18 januari en ze hebben deze input zo goed mogelijk proberen te verwerken, maar zij hebben uiteindelijk altijd gekeken naar het optimaliseren van de kwaliteit van de PWE. Een PWE is van hoge kwaliteit als de validiteit positief wordt beoordeeld door de deelnemers en als de raadpleging relevante inzichten oplevert over de voorkeuren en waarden van burgers rond het keuzevraagstuk.

Aan de volgende 11 doelen konden deelnemers 100 punten verdelen in de eerste keuzetaak van de PWE. In de bijlage vindt u een verdere beschrijving van de 11 doelen inclusief de informatie die deelnemers kregen over wat hun advies betekent als ze veel punten of geen punten geven aan een doel.

- 1) De Lelylijn moet eraan bijdragen dat scholen, supermarkten en andere belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland
- 2) De Lelylijn moet ervoor zorgen dat de economie van (Noordelijk) Nederland sterker wordt
- 3) De Lelylijn moet eraan bijdragen dat de overheid de bouw van nieuwe woningen meer kan verdelen over het land
- 4) Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn
- 5) De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn
- 6) De Lelylijn moet voor inwoners van Noordelijk Nederland zorgen voor meer kans op een fijne baan en betere bereikbaarheid van plekken waar ze naartoe willen gaan

- 7) De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig
- 8) De Lelylijn moet Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren
- 9) Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden
- 10) De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen
- 11) De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken

Figuur 2-1 presenteert hoe de PWE-keuzetaak eruit zag voor deelnemers. In het screenshot zijn 6 van de 11 doelen te zien. Deelnemers werd gevraagd om 100 punten te verdelen over de 11 doelen. Wanneer ze vonden dat de overheid ergens veel rekening mee moet houden, dan moesten ze veel punten geven. En als ze vonden dat de overheid ergens geen rekening mee moest houden, dan moesten ze geen punten geven.

Figuur 2-1: Voorbeeld van de PWE keuzetaak

The screenshot displays a web interface for a PWE choice task. At the top, a title bar reads "Waar moet de overheid rekening mee houden bij keuzes over de Lelylijn?" with instructions: "Gebruik de + en - knoppen om punten aan opties te geven. Verdeel 100 punten". On the right, a sidebar titled "Aantal punten" shows a progress indicator "0/100". The main area contains six goal cards, each with an information icon (i) and a score input field (0).

Goal Description	Score
De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken	0
De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	0
Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden	0
De Lelylijn moet ervoor zorgen dat de economie van (Noordelijk) Nederland sterker wordt	0
De Lelylijn moet Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren	0
De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig	0

Wanneer deelnemers wilden zien wat het geven van punten aan een doel kon betekenen, dan konden ze klikken op de informatieknop. Figuur 2-2 laat voor één van de doelen een voorbeeld zien. In Bijlage 1 presenteren we voor alle doelen de informatie die deelnemers te zien kregen als ze op de informatieknop klikten.

Figuur 2-2: Voorbeeld van teksten bij de informatieknop

De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig

Wat is jouw advies aan de overheid?

Als je veel punten geeft

Geef hier veel punten? Dan moet de Lelylijn ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of het vliegtuig. Dit zorgt ervoor dat er minder broeikasgassen in de lucht komen.

Dat betekent dat je vindt dat de overheid de volgende dingen moet doen:

- Bij keuzes over de route, het aantal stations waarop de Lelylijn stopt en het aantal treinen dat per uur op de Lelylijn zal rijden kijken naar welke keuzes er zoveel mogelijk voor zorgen dat mensen vaker met de trein en minder vaak met de auto of het vliegtuig zullen reizen.
- Overwegen om de Lelylijn door te trekken naar Hamburg en Kopenhagen, want dat kan betekenen dat mensen sneller ervoor kiezen om met de trein naar deze steden te reizen in plaats van met het vliegtuig.
- Ervoor zorgen dat mensen zoveel mogelijk van en naar de stations van de Lelylijn reizen met de bus, met de fiets of lopend. En zo min mogelijk met de auto.

Als je geen punten geeft

Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn er niet voor te zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of het vliegtuig.

Discrete keuze-experiment

De kerngedachte achter het gebruik van Discrete keuze-experimenten (DCE) is dat voorkeuren van individuen voor overheidsprojecten worden bepaald door de kenmerken van een project. Het relatieve belang van de verschillende kenmerken kan worden vastgesteld door burgers steeds twee varianten van een overheidsproject voor te leggen die verschillen wat betreft deze kenmerken waarna ze moeten aangeven welke variant hun voorkeur heeft. Op basis van deze keuzes kan worden vastgesteld welke invloed elk kenmerk heeft op hun oordeel over de wenselijkheid van het overheidsproject.

Een belangrijk voordeel van DCE is dat mensen over het algemeen beter zijn in het maken van keuzes tussen verschillende varianten, dan in het maken van expliciete afwegingen tussen eigenschappen van varianten (Haidt, 2001; Nisbett en Wilson, 1977). Meer specifiek is het voor mensen moeilijker om een antwoord te geven op de vraag 'vindt u het belangrijker dat de reistijd van de Lelylijn zo kort mogelijk is of dat de Lelylijn stopt op zoveel mogelijk stations?' dan op de vraag om een keuze te maken tussen twee varianten van de Lelylijn die verschillen op een aantal kenmerken. De methodiek van discrete keuze experimenten heeft een lange traditie in het leveren van inzichten over de voorkeuren van individuen voor overheidsbeleid rond transport (Mouter et al., 2017, 2019), milieu en klimaatadaptatie (Hausman et al., 1995; Hoyos, 2010) en gezondheidszorg (Bekker-Grob et al., 2012; Chorus et al., 2020; Hoogink et al., 2020; Lancsar and Louviere, 2008).

Een uitdaging bij het ontwerpen van een DCE is het selecteren van de kenmerken van de alternatieven waar deelnemers een keuze tussen moeten maken. Tijdens de ontwerpessie met stakeholders in Assen bleek dat zij graag in deze fase van de planvorming op een aantal aspecten input wilden hebben van burgers bij het maken van keuzes. Specifiek wilde men graag weten hoe burgers een afweging maken tussen de reistijdwinst die de Lelylijn zou opleveren, het aantal stations waarop de trein zou stoppen, de frequentie van de Lelylijn, de overlast die de Lelylijn zou veroorzaken en de kosten van de Lelylijn. Een zesde aspect dat genoemd werd was de invloed van de Lelylijn op de toegang tot basisvoorzieningen zoals supermarkten en een basisschool. Omdat het onduidelijk is hoeveel invloed de Lelylijn precies zou kunnen hebben op de toegang tot basisvoorzieningen hebben we besloten om dit kenmerk alleen mee te nemen in de raadpleging met het panel en niet in de open raadpleging die toegankelijk was voor iedereen. Daarna is er een besluit genomen over de niveaus van de kenmerken die deelnemers aan de raadpleging te zien kregen. Dit proces wordt nader beschreven in Bijlage 2. Figuur 2-3 presenteert een voorbeeld van een DCE keuzetaak.

Figuur 2-3: Voorbeeld van een DCE keuzetaak

Welke van de twee aanpakken zou je adviseren? Vraag 1 van 5

Kies één van de aanpakken

	Aanpak 1	Aanpak 2
Wat is de reistijd van de snelste trein tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	70 minuten	90 minuten
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	2 keer	5 keer
Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	2 in elke richting	10 in elke richting
Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	2.500 mensen	5.500 mensen
Hoeveel belastinggeld mag de overheid per huishouden uitgeven?	850 euro	500 euro
Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	85 %	95 %

☐ Kies deze aanpak ☐ Kies deze aanpak

Zou je de aanpak die je net hebt gekozen aan de overheid adviseren of niet? ^(1/)

☐ Ja, ik zou de overheid adviseren om te kiezen voor deze aanpak van de Lelylijn

☐ Nee, als dit de gevolgen zijn, dan adviseer ik de overheid om geen Lelylijn aan te leggen.

Nadat deelnemers een advies hadden gegeven bij de keuzetaken, kregen zij de vraag om hun keuzes te motiveren. Daarna kregen zij nog een aantal verdiepende vragen. De antwoorden op deze vragen zijn te vinden in sectie 2.4. Tot slot kregen deelnemers open vragen waarin aan hen werd gevraagd welke kansen de Lelylijn volgens hen kon opleveren, welke zorgen zij hebben en of ze nog overige adviezen wilden geven. Heel veel deelnemers hebben van de mogelijkheid gebruik gemaakt om hier suggesties, kansen en zorgen in te brengen. Van deze grote hoeveelheid aan antwoorden hebben we voor 3.000 respondenten geteld hoe vaak bepaalde zorgen, kansen en adviezen zijn genoemd. Deze deelnemers zijn random getrokken om een zo divers mogelijk beeld te krijgen. Het is onduidelijk of het aantal keer dat een zorg, kans of advies is genoemd ook representatief is voor de totale bevolking. Dat kan worden onderzocht in verder onderzoek. De antwoorden zijn te vinden in Hoofdstuk 4.

2.3 Dataverzameling

Een PWE-raadpleging wordt enerzijds gedaan door een geselecteerde groep deelnemers en anderzijds kunnen alle inwoners die geïnteresseerd zijn deelnemen aan een open raadpleging. In de raadpleging met geselecteerde deelnemers worden mensen random getrokken uit een internetpanel. Deze deelnemers krijgen een vergoeding voor hun deelname en worden zo geselecteerd dat de resultaten representatief zijn voor de bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Bij de open raadpleging kan iedereen meedoen en vindt een dergelijke selectie niet plaats.

De belangrijkste reden om een open raadpleging te doen is dat iedereen kan meedoen die zijn stem wil laten horen. Een nadeel van deze open raadpleging is dat het waarschijnlijk is dat inwoners die een groot belang en interesse hebben in het onderwerp oververtegenwoordigd zijn onder de deelnemers. Beleidsmakers willen echter vaak ook weten hoe deelnemers met een minder sterke mening publieke waarden en effecten afwegen rond het beleidsdilemma dat onderwerp is van de raadpleging. Daarom is het belangrijk om de raadpleging ook te doen met een groep uit een panel die zo geselecteerd is dat deelnemers representatief zijn voor de bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Een nadeel van een raadpleging met een representatieve groep is dat er mogelijk weinig mensen tussen zitten die veel over het onderwerp hebben nagedacht. De open raadpleging voorziet daar weer beter in. Omdat deelnemers aan de open raadpleging vaak dieper hebben nagedacht over de waarden die zij belangrijk vinden rond een bepaald onderwerp, wil je juist dat ook deze mensen deelnemen aan de raadpleging. Kortom, zowel een open raadpleging als een raadpleging met een geselecteerde groep hebben voor- en nadelen en daarom hebben we beide vormen gecombineerd.

Representativiteit van de raadpleging met geselecteerde deelnemers

Wanneer je representatieve en betrouwbare uitspraken wilt doen over de voorkeuren van (Noord) Nederlanders over de Lelylijn, dan is het niet per se nodig om alle inwoners uit (Noordelijk) Nederland te bevragen. Het is ook mogelijk om een random getrokken steekproef de raadpleging te laten doen. Een steekproef is als het ware een miniatuur van de bevolking. In dit geval trokken we twee steekproeven. Eén groep van 1.635 Nederlanders was zo geselecteerd dat de uitkomsten representatief zijn voor de Nederlandse populatie als geheel op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De andere geselecteerde groep, bestaande uit 2.260 inwoners van Noordelijk Nederland, geeft representatieve uitkomsten voor de bevolking van Noordelijk Nederland op dezelfde drie kenmerken

In de ideale situatie lijkt de steekproef qua relevante kenmerken precies op de populatie. Dus de deelnemers die getrokken zijn uit het panel lijken qua verhouding man/vrouw, de verhouding jong/oud, regio waarin ze wonen en reisgedrag zoveel mogelijk op de gehele bevolking. Wanneer de steekproef niet helemaal gelijk blijkt te zijn aan de bevolking op deze relevante kenmerken, dan is het belangrijk om hiervoor te corrigeren door herweging toe te passen. Herwegen betekent dat we in de analyse meer gewicht toekennen aan de antwoorden van deelnemers die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef en juist minder gewicht toekennen aan de deelnemers die oververtegenwoordigd zijn. In de geselecteerde groep die representatieve uitkomsten moet geven voor Nederland hebben we niet alleen herwogen op geslacht, leeftijd en opleidingsniveau, maar ook op 'provincie' omdat bleek dat er relatief veel mensen uit Noord-Holland hadden meegedaan en deze bewoners ook op een aantal punten afwijkende voorkeuren hadden.

Vanuit het onderzoek kunnen betrouwbare en representatieve uitspraken worden gedaan over voorkeuren van inwoners van (Noordelijk) Nederland. Uiteraard zijn er altijd onzekerheden als je uitspraken wilt doen over de voorkeuren van een grotere groep (heel Nederland) op basis van het raadplegen van een kleinere groep (1.635 deelnemers aan de raadpleging) en dit bespreken we bij de resultaten.

2.4 Socio-demografische gegevens van de deelnemers

Tabel 2-1 laat zien dat alle subgroepen (mannen / vrouwen, praktisch geschoolden en theoretisch geschoolden en verschillende leeftijdsklassen) ongeveer hetzelfde zijn vertegenwoordigd in de Nederlandse bevolking en in de groep die geselecteerd is om een representatief beeld te geven voor de Nederlandse bevolking. Omdat er kleine verschillen zijn tussen de samenstelling van de panelraadpleging en de Nederlandse bevolking hebben we herwogen (zie sectie 2.4). In de open raadpleging zijn mannen en hoogopgeleiden zeer sterk oververtegenwoordigd.

Tabel 2-1: Verdeling van de drie raadplegingen naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau

	Percentage in panelraadpleging voor heel Nederland	Percentage in panelraadpleging voor Noordelijk Nederland	Percentage in open raadpleging	Percentage populatie van heel Nederland
Alle respondenten				
Totaal	1635	2260	7459	
Geslacht				
Man	48,3% (789)	47,3% (1060)	70,9% (5076)	49,5%
Vrouw	51,2% (837)	52,7% (1183)	29,1% (2084)	50,5%
Leeftijd				
Tot 25 jaar	8,8% (144)	9,4% (211)	6,7% (492)	8,1%
25 tot 34 jaar	20,4% (333)	15,7% (354)	16,6% (1219)	16,5%
35 tot 44 jaar	10,9% (179)	16,0% (360)	16,1% (1183)	15,2%
45 tot 54 jaar	14,9% (244)	17,3% (391)	18,9% (1390)	17,6%
55 tot 64 jaar	18,2% (298)	18,5% (418)	22,0% (1620)	17,5%
65 jaar of ouder	26,4% (432)	23,1% (522)	19,7% (1447)	25,4%
Hoogst genoten opleiding				
Basisonderwijs, vmbo, havo onderbouw, vwo onderbouw, mbo1	22,9% (375)	10,5% (237)	1,9% (139)	26,1%
Havo, vwo, mbo 2-4	39,8% (650)	47,5% (1067)	18,6% (1349)	35,6%
Hbo, universiteit	36,6% (599)	42,0% (944)	79,5% (5782)	38,3%

Tabel 2-2 laat zien dat aan de open raadpleging relatief meer mensen hebben meegedaan die iedere maand meer dan genoeg geld hebben in vergelijking met de panelraadpleging. Aan de open raadpleging hebben ook relatief veel mensen meegedaan met een koophuis (Tabel 2-3).

Tabel 2-2 Verdeling van de drie raadplegingen naar financiële situatie

Welke zin past het beste bij je?	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Ik heb iedere maand te weinig geld	17,1% (280)	17,4% (361)	4,6% (325)
Ik heb iedere maand genoeg geld	63,2% (1033)	62,6% (1423)	60,6% (4329)
Ik heb iedere maand meer dan genoeg geld	13,1% (215)	14,2% (342)	27,5% (1964)
Zeg ik liever niet/weet ik niet	6,5% (107)	5,8% (134)	7,4% (527)

Tabel 2-3: Verdeling van de drie raadplegingen naar type woning

Woon je in een koopwoning of in een huurwoning?	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Ik woon bij iemand in huis	4,7% (77)	7,1% (124)	4,1% (285)
Ik woon in een huurwoning	44,8% (733)	34,7% (725)	17,9% (1236)
Ik woon in een koopwoning	48,9% (799)	56,5% (1376)	73,6% (5085)
Zeg ik liever niet/weet ik niet	1,6% (26)	1,7% (35)	4,4% (302)

Tabel 2-4 laat zien dat aan de open raadpleging en de panelraadpleging met inwoners uit Noordelijk Nederland relatief veel mensen hebben meegedaan die in een groene, stille, dorps of landelijke omgeving wonen, terwijl er aan de panelraadpleging die een representatief beeld geeft voor heel Nederland relatief veel mensen hebben meegedaan die in stedelijk gebied wonen.

Tabel 2-4: Verdeling van de drie raadplegingen naar woonomgeving

Hoe woon je? (meerdere opties mogelijk)	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Mijn omgeving is groen of landelijk	35% (569)	46% (1035)	46% (3434)
In mijn buurt is het stil	31% (514)	41% (918)	43% (3193)
Ik heb een vrij uitzicht	17% (284)	22% (495)	28% (2056)
Mijn omgeving is stedelijk	44% (721)	31% (710)	40% (2984)
Mijn omgeving is dorps	30% (497)	37% (831)	39% (2878)
Ik kan binnen 15 minuten een supermarkt bereiken	75% (1234)	75% (1684)	85% (6362)
Ik kan binnen 15 minuten een school bereiken	60% (986)	59% (1343)	72% (5336)
Ik kan binnen 15 minuten een huisarts bereiken	69% (1127)	67% (1511)	80% (5976)
In mijn buurt is het druk	15% (250)	6% (146)	13% (971)

Tabel 2-5 laat zien dat aan de panelraadpleging voor heel Nederland relatief veel inwoners uit Noord-Holland hebben meegedaan. In sectie 2.3 is uitgelegd dat we daarom de uitkomsten hebben herwogen om representativiteit op dit kenmerk te garanderen. Aan de open raadpleging deden relatief veel inwoners uit Fryslân,

Groningen en Flevoland mee. Tabel 2-6 laat zien dat aan de open raadpleging relatief veel mensen meededen die fulltime werken.

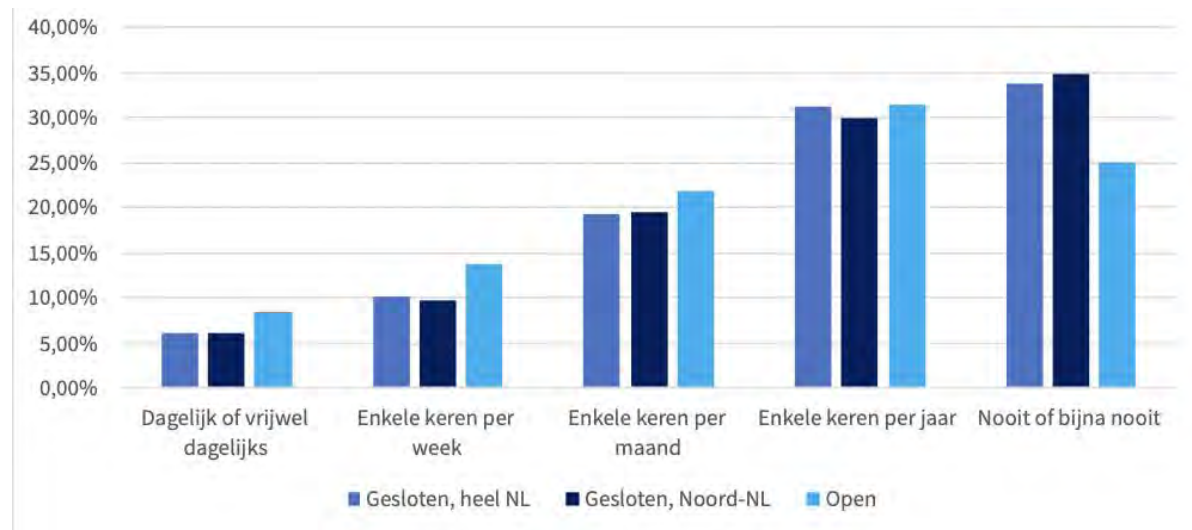
Tabel 2-5: Verdeling van de drie raadplegingen naar provincie

In welke provincie woon je?	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Drenthe	3,1% (50)	22,2% (508)	5,1% (378)
Flevoland	2,4% (40)	24,7% (558)	16,6% (1240)
Fryslân	3,7% (60)	28,9% (654)	25,0% (1864)
Gelderland	7,2% (117)	n.v.t.	3,8% (287)
Groningen	3,1% (50)	24,1% (540)	22,9% (1708)
Limburg	4,0% (65)	n.v.t.	0,7% (53)
Noord-Brabant	8,7% (142)	n.v.t.	2,3% (169)
Noord-Holland	39,5% (646)	n.v.t.	7,1% (531)
Overijssel	4,1% (67)	n.v.t.	3,4% (254)
Utrecht	8,5% (139)	n.v.t.	5,0% (371)
Zeeland	1,5% (24)	n.v.t.	0,3% (20)
Zuid-Holland	14,4% (235)	n.v.t.	7,1% (528)

Tabel 2-6: Verdeling van de drie raadplegingen naar wat men doet in het dagelijks leven

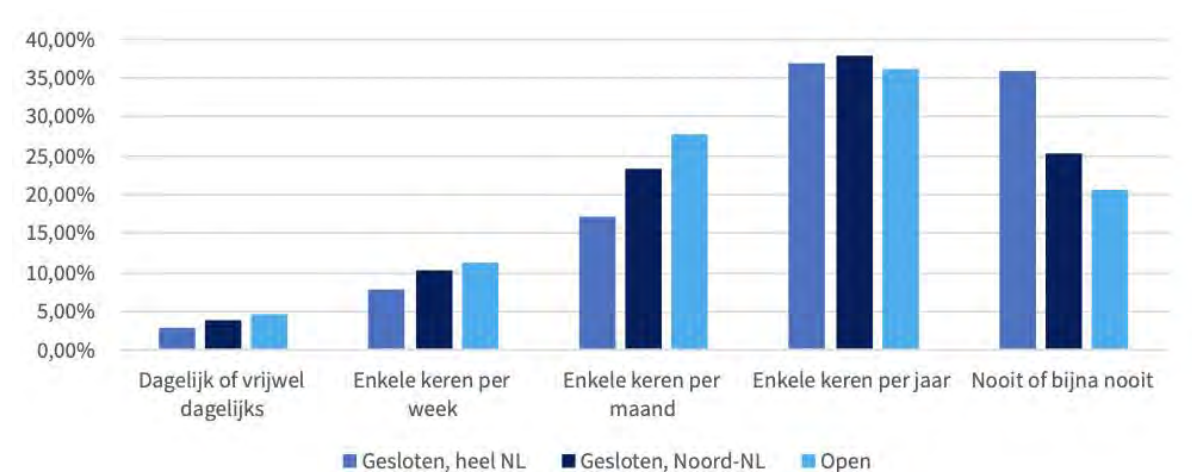
Wat doe je voornamelijk in het dagelijks leven?	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Combinatie studie en parttime baan	2,6% (46)	1,8% (40)	1,8% (126)
HBO/WO student	4,1% (66)	4,1% (92)	4,2% (299)
Huisvrouw of huisman	4,6% (73)	4,9% (110)	0,7% (50)
Fulltime werkzaam in loondienst (≥35 uur)	27,7% (448)	26,0% (588)	39,0% (2752)
MBO student	3,2% (34)	2,7% (62)	0,4% (26)
Middelbare scholier	1,2% (10)	0,8% (17)	0,4% (27)
Ondernemer (ZZP)	5,2% (77)	5,6% (126)	8,9% (630)
Ondernemer (met personeel in dienst)	1,0% (15)	1,4% (32)	3,5% (245)
Parttime werkzaam in loondienst (< 35 uur)	17,2% (291)	20,8% (471)	15,5% (1094)
VUT/gepensioneerd	29,2% (360)	20,8% (472)	16,6% (1168)
Vrijwilliger	3,4% (53)	2,4% (54)	1,9% (136)
Werkzoekend	2,7% (39)	2,6% (59)	1,0% (71)
Anders	5,9% (98)	4,6% (105)	2,8% (200)
Zeg ik liever niet/weet ik niet	1,9% (25)	1,4% (32)	3,3% (230)

Figuur 2-4: Verdeling van de drie raadplegingen naar hoe vaak men gebruik maakt van de trein



Figuur 2-4 laat zien dat ongeveer 35% van de deelnemers aan de panelraadpleging nooit of bijna nooit gebruik maakt van de trein, terwijl bij de open raadpleging dit op 25% ligt. Figuur 2-5 laat zien dat bij de panelraadpleging voor de Nederlandse populatie het percentage deelnemers dat nooit of bijna nooit gebruik denkt te gaan maken van de Lelylijn een stuk hoger ligt dan bij de panelraadpleging voor Noordelijk Nederland en de open raadpleging.

Figuur 2-5: Verdeling van de drie raadplegingen naar hoe vaak men van de Lelylijn gebruik denkt te maken



3. Resultaten

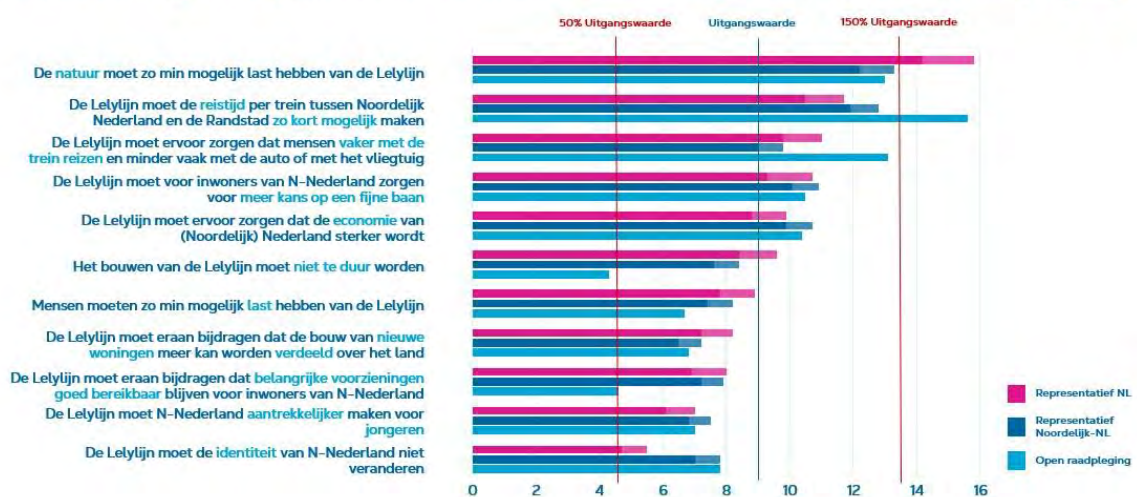
In dit hoofdstuk presenteren we de hoofdresultaten van de raadpleging. We gaan eerst in sectie 3.1 in op de resultaten van de PWE keuzetaak waarin deelnemers punten verdeelden over 11 doelen. We laten zien hoe deelnemers de punten hebben verdeeld over de doelen en we laten zien welke groepen we kunnen onderscheiden en welke argumenten de deelnemers geven voor hun keuzes. Daarna behandelen we in sectie 3.2 de resultaten van de DCE keuzetaak. We laten zien hoeveel waarde de deelnemers hechten aan de kenmerken en welke groepen we daarin kunnen onderscheiden.

3.1. Welke doelen vinden deelnemers het meest belangrijk?

Onderstaande grafiek laat de zien hoeveel punten de gemiddelde deelnemer heeft gegeven aan de verschillende doelen. Figuur 3-1 laat voor de drie geraadpleegde groepen (de geselecteerde groep deelnemers die representatief is voor de Nederlandse populatie, de geselecteerde groep die representatief is voor inwoners van Noordelijk Nederland en de deelnemers aan de open raadpleging) zien hoeveel punten zij gemiddeld toekenden aan de 11 doelen. De lichter gekleurde uiteinden van de balkjes in Figuur 3-1 laten een bandbreedte zien omdat er onzekerheid is over de mate waarin je vanuit de raadpleging met een steekproef uitspraken kunt doen over de voorkeuren van inwoners van (Noordelijk) Nederland. We kunnen met 95% zekerheid zeggen dat het aantal punten dat de gemiddelde inwoner van (Noordelijk) Nederland aan een doel toekent tussen de deze bandbreedte inzit. Om een voorbeeld te geven: we kunnen met 95% zekerheid zeggen dat de gemiddelde Nederlander tussen de 14,2 en 15,8 punten geeft aan het doel 'de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn'. Als we alle Nederlanders zouden vragen om de raadpleging te doen, dan is er dus een 5% kans dat het aantal punten dat de gemiddelde Nederlander toekent aan dit doel lager is dan 14,2 of hoger dan 15,8. Voor de open raadpleging laten we geen bandbreedte zien, omdat de raadpleging niet als doel heeft om een representatief beeld te geven van voorkeuren van inwoners uit (Noordelijk) Nederland voor doelen van de Lelylijn.

Figuur 3-1: Aantal toegekende punten aan de 11 doelen door de representatieve groepen voor Nederland en Noordelijk Nederland en de deelnemers aan de open raadpleging. De lichter gekleurde uiteinden van de balkjes laten de onzekerheid zien. We kunnen bijvoorbeeld met 95% zekerheid zeggen dat de gemiddelde Nederlander tussen de 14,2 en 15,8 punten geeft aan het doel 'de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn'.

Puntentoekenning door gemiddelde deelnemer panels vergeleken met open raadpleging



Een eerste resultaat is dat alle 11 de doelen van de Lelylijn van belang zijn volgens de deelnemers aan de raadpleging. In de raadpleging konden deelnemers 100 punten verdelen over 11 doelen. Als deelnemers alle doelen even belangrijk zouden vinden, dan zouden ze alle doelen 9 punten geven. Deze 9 punten noemen we de 'uitgangswaarde'. Een doel is voor deelnemers relatief onbelangrijk als ze er 4,5 punt of minder aan toekennen (de helft van de uitgangswaarde van 9 punten) en een doel is relatief belangrijk als ze er 13,5 punt of meer aan toekennen (150% van de uitgangswaarde). Figuur 1 laat zien dat de gemiddelde deelnemer uit de groep die

representatieve uitkomsten geeft voor de Nederlandse bevolking aan alle doelen minimaal 4,5 punten toekent. De gemiddelde deelnemer uit de representatieve groep voor Noordelijk Nederland geeft zelfs aan alle doelen minimaal 6 punten. Omdat geen van de doelen onder de 4,5 puntengrens komt, kunnen we concluderen dat alle doelen van belang zijn volgens deelnemers aan de raadpleging. Het doel 'de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn' krijgt van de groep die geselecteerd is om representatieve uitkomsten te geven voor de Nederlandse bevolking gemiddeld meer dan 14 punten en dit is ruim meer dan 150% van de uitgangswaarde.

Ten tweede vinden deelnemers dat natuur, milieu en een korte reistijd zeer belangrijke waarden moeten zijn bij keuzes over de Lelylijn. Zowel in de open raadpleging als in de raadpleging die representatief is voor Nederland vormen deze drie doelen de top-3. Inwoners vinden het dus belangrijk dat de Lelylijn een snelle verbinding wordt die positieve effecten heeft op het milieu en geen of zo min mogelijk schade toebrengt aan de natuur. Dit resultaat is in lijn met een onderzoek van het Fries Sociaal Planbureau (2022) waar ook uit volgt dat 'natuur en milieu' het belangrijkste element is in de afwegingen rond het Deltaplan voor het Noorden en de Lelylijn.

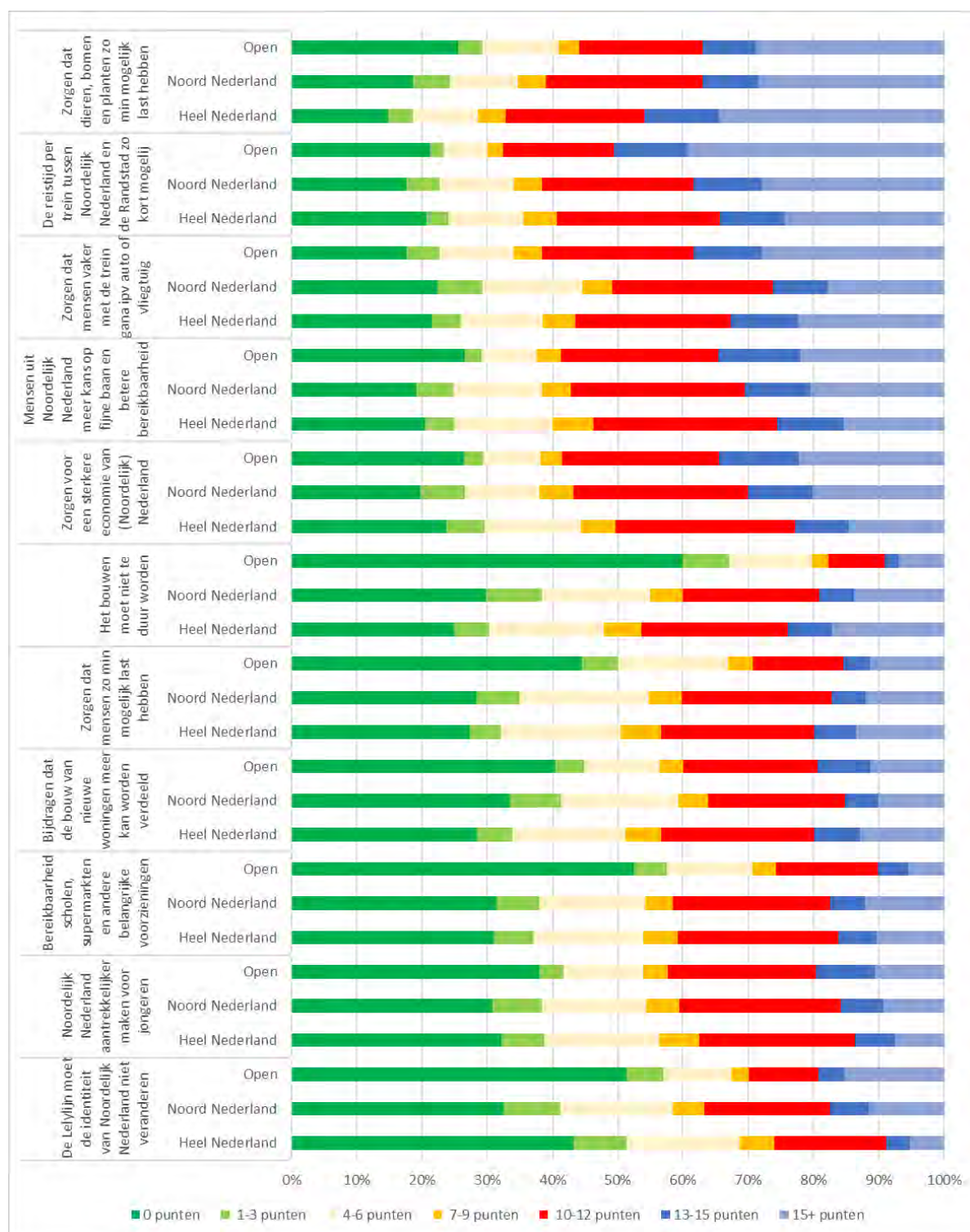
Het valt op dat er nauwelijks verschillen zijn tussen de representatieve groep voor heel Nederland en de representatieve groep voor Noordelijk Nederland (zie figuur 3-1). ***Een derde conclusie is daarom dat inwoners die wel en niet in Noordelijk Nederland wonen ongeveer hetzelfde denken over wat belangrijk is bij keuzes over de Lelylijn.***

Inwoners van Noordelijk Nederland vinden het wel veel belangrijker dan de gemiddelde Nederlander dat de identiteit van Noordelijk Nederland behouden blijft. Ze vinden het ook belangrijker dat de Lelylijn de economie van (Noordelijk) Nederland versterkt en ervoor zorgt dat inwoners van Noordelijk Nederland meer kans hebben op een fijne baan en dat plekken waar ze naartoe willen gaan beter bereikbaar worden. De groep die representatief is voor Nederland vindt het relatief belangrijk dat de Lelylijn niet te duur wordt. Ook deze resultaten komen overeen met het onderzoek van het Fries Sociaal Planbureau (2022) waaruit blijkt dat deelnemers vooral voordelen zien op het vlak van de economie en werkgelegenheid en zich zorgen maken over het behoud van de Friese taal en cultuur.

De doelen die hoog scoren in de representatieve raadpleging scoren ook hoog in de open raadpleging. Deelnemers aan de open raadpleging geven relatief weinig punten aan de doelen 'het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden' en 'de Lelylijn moet eraan bijdragen dat belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland'. Daarbij kennen ze relatief veel punten toe aan 'de Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen' en 'de Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland zo kort mogelijk maken'.

Figuur 3-2 laat zien dat meer dan 30% van de deelnemers aan de drie groepen minimaal 13 punten geeft aan de doelen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn' en 'de Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken', terwijl minder dan 30% van de deelnemers nul punten geeft aan deze doelen. Bij de doelen 'de Lelylijn moet eraan bijdragen dat scholen, supermarkten en andere belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland', 'De Lelylijn moet Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren' en 'De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen' is het juist zo dat meer dan 30% van de deelnemers nul punten geeft, terwijl de groep deelnemers die minimaal 13 punten geeft aan deze doelen kleiner is dan 20%. Figuur 3-2 laat zien dat 60% van de deelnemers aan de open raadpleging nul punten geeft aan 'het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden'.

Figuur 3-2: Percentage deelnemers dat een bepaald aantal punten toekent aan de 11 doelen.



3.2. Welke verschillen zien we tussen groepen deelnemers?

3.2.1 Uitkomsten Latente Klasse Clusteranalyse

Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we voor de representatieve steekproef voor Nederland welke groepen we kunnen onderscheiden wat betreft de voorkeuren van deelnemers voor de doelen van de Lelystad. Deze methode zoekt naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven in

de PWE-keuzetaak en die de 11 doelen juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De LKCA geeft aan dat de deelnemers het best in 5 groepen kunnen worden opgedeeld die de doelen van de Lelylijn verschillend prioriteren (zie Tabel 3-1). We hebben ook gekeken naar de kenmerken van de vijf groepen. Zitten er in een bepaalde groep meer vrouwen dan mannen, meer ouderen dan jongeren of juist relatief veel mensen die in Noordelijk Nederland wonen? Klassieke socio-demografische kenmerken zoals geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en provincie waar men woont bleken allemaal geen significante verklarende kracht te hebben voor de kans dat een deelnemer in één van de 5 groepen kan worden ingedeeld. Vier kenmerken hebben wel een significante verklarende kracht: de financiële status van een deelnemer, of mensen in een woonhuis of een huurhuis wonen, de mate waarin deelnemers nu met de trein reizen en de mate waarin zij denken gebruik te gaan maken van de Lelylijn. Onder Tabel 3-1 geven we een nadere beschrijving van de vijf groepen.

De LKCA laat zien dat dat er een grote groep van 34% van de deelnemers is (Groep 1) die ongeveer 9 punten toekent aan alle doelen. 9 Doelen krijgen tussen 8,4 en 10,2 punten van de gemiddelde deelnemer uit Groep 1. Alleen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn' krijgt een stuk meer punten, terwijl 'De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen' gemiddeld 7 punten krijgt. Groep 1 scoort redelijk gemiddeld op de kenmerken. Mensen die iedere maand genoeg geld hebben zijn licht oververtegenwoordigd, terwijl mensen die iedere maand meer dan genoeg geld hebben relatief ondervertegenwoordigd zijn.

Groep 2 bestaat uit 26% van de deelnemers. Deze deelnemers kennen relatief veel punten toe aan de doelen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn', 'De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noord-Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken' en 'De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig'. Deelnemers uit deze groep kennen geen punten toe aan het doel 'De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen'. Mensen die iedere maand meer dan genoeg geld hebben zijn relatief sterk vertegenwoordigd in deze groep, terwijl mensen die iedere maand te weinig geld hebben ondervertegenwoordigd zijn. Geen van de deelnemers uit deze groep is van plan om (vrijwel) dagelijks gebruik te maken van de Lelylijn.

Groep 3 bestaat uit 19% van de deelnemers. Deze deelnemers kennen relatief veel punten toe aan de doelen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn', 'Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden' en 'Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn'. Deze deelnemers vinden dus vooral dat de Lelylijn weinig overlast en kosten moet veroorzaken. Ook vinden zij het belangrijk dat de Lelylijn de identiteit van Noordelijk Nederland niet verandert. In deze groep zijn mensen oververtegenwoordigd die te weinig geld hebben, die in een huurhuis wonen en die niet van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn.

Groep 4 bestaat uit 13% van de deelnemers. Groep 4 lijkt sterk op Groep 2 maar is iets extremer qua prioritering. Deze deelnemers kennen relatief veel punten toe aan de doelen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn', 'De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noord-Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken' en 'De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig'. Deelnemers uit deze groep kennen geen punten toe aan de doelen 'De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen', 'De Lelylijn moet eraan bijdragen dat scholen, supermarkten en andere belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland' en 'De Lelylijn moet Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren'. Mensen die iedere maand meer dan genoeg geld hebben zijn sterk vertegenwoordigd in deze groep en dit geldt ook voor frequente treinreizigers.

Groep 5 is de kleinste groep (8%). Deze deelnemers kennen heel weinig punten toe aan de doelen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn' en 'Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn'. Groep 5 kent juist veel punten toe aan de doelen 'De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noord-Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken' en 'De Lelylijn moet ervoor zorgen dat de economie van (Noordelijk) Nederland sterker wordt'. Deze deelnemers vinden het voorkomen van overlast relatief onbelangrijk en vinden het juist belangrijk dat de Lelylijn de reistijd verkort en de economie versterkt. Relatief veel deelnemers wonen in een woonhuis, reizen vrijwel dagelijks met de trein en zijn ook van plan om dagelijks met de Lelylijn te reizen.

Tabel 3-1: Latente Klasse Clusteranalyse van de panelraadpleging die representatief is voor de Nederlandse bevolking. Onder de 4,5 punt = rood, tussen 4,5 en 6,75 punt is oranje, tussen 6,75 en 11,25 punt = geel, tussen 11,25 en 13,5 punt = lichtgroen, hoger dan 13,5 punt = donkergroen.

	Groep 1 (34%)	Groep 2 (26%)	Groep 3 (19%)	Groep 4 (13%)	Groep 5 (8%)
De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	11,7	14,5	20,2	20,7	3,7
De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noord-Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken	9,8	12,7	7,4	15,6	18,1
De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig	10,2	12,3	7,8	12,9	9,2
De Lelylijn moet voor inwoners van Noordelijk Nederland zorgen voor meer kansen op een fijne baan en betere bereikbaarheid van plekken waar ze naartoe willen gaan	9,5	10,7	7,1	11,7	7,4
De Lelylijn moet ervoor zorgen dat de economie van (Noordelijk) Nederland sterker wordt	9,7	8,4	5,8	9,7	13,8
Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden	8,3	7,2	13,4	13,5	5,7
Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	8,1	7,1	12,0	9,7	1,6
De Lelylijn moet eraan bijdragen dat de overheid de bouw van nieuwe woningen meer kan verdelen over het land	9,1	9,0	5,3	6,3	9,1
De Lelylijn moet eraan bijdragen dat scholen, supermarkten en andere belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland	8,2	10,2	6,2	0,0	9,7
De Lelylijn moet Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren	8,4	7,8	5,6	0,0	10,7
De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen	7,0	0,0	9,2	0,0	11,1
Kenmerken van de vijf groepen					
Ik heb iedere maand meer dan genoeg geld	11%	19%	8%	19%	15%
Ik heb iedere maand genoeg geld	71%	67%	67%	63%	62%
Ik heb iedere maand te weinig geld	17%	15%	24%	18%	23%
Ik woon bij iemand in huis	4%	6%	7%	4%	8%
Ik woon in een huurwoning	49%	43%	52%	42%	33%
Ik woon in een koopwoning	47%	51%	41%	55%	59%
(Bijna) nooit reizen met de trein	32%	32%	39%	31%	27%
Enkele keren per maand reizen met de trein	63%	63%	57%	60%	58%
(Vrijwel) dagelijks reizen met de trein	5%	5%	4%	9%	15%
Van plan (bijna) nooit te reizen met de Lelylijn	47%	49%	57%	57%	37%
Van plan enkele keren per maand te reizen met de Lelylijn	52%	51%	42%	40%	56%
Van plan (vrijwel) dagelijks te reizen met de Lelylijn	2%	0%	2%	2%	7%

3.2.2 Analyse van specifieke subgroepen

Uit de Latente Klasse Clusteranalyse volgt dat leeftijd en de provincie waarin deelnemers wonen geen belangrijke factoren zijn wat betreft de prioritering van de 11 doelen. De financiële status van deelnemers, de mate waarin mensen met de trein reizen en van plan zijn gebruik te maken van de Lelylijn hebben een grotere invloed. Omdat de stakeholders geïnteresseerd waren in de verschillen en overeenkomsten tussen deze subgroepen, hebben we in Tabel 3-2 uitsplitsingen gemaakt voor de subgroepen van deelnemers uit de panelraadpleging wat betreft het gemiddelde aantal punten dat een deelnemer uit iedere subgroep toekent aan de doelen. Tabel 3-2 laat zien dat er meer overeenkomsten tussen de subgroepen zijn dan verschillen. Voor alle subgroepen geldt dat de doelen

‘de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn’ en ‘de Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken’ in de top 5 staan wat betreft de toegekende punten. Als we verschillen moeten aanwijzen, zien we de volgende verschillen:

- Inwoners van Fryslân vinden dat de overheid bij keuzes over de Lelylijn meer prioriteit moet geven aan het voorkomen dat de natuur last heeft van de Lelylijn dan inwoners van Flevoland.
- Inwoners van Flevoland vinden dat de overheid vooral prioriteit moet geven aan de bijdrage die de Lelylijn kan leveren aan de verdeling van de bouw van nieuwe woningen over het land.
- Inwoners van Groningen van 65+ vinden dat de overheid vooral moet kijken naar de bijdrage van de Lelylijn aan het versterken van de economie van (Noordelijk) Nederland, terwijl zij het voorkomen dat de Lelylijn te duur wordt relatief onbelangrijk vinden.
- Jongeren uit Noordelijk Nederland vinden het relatief belangrijk dat de Lelylijn een bijdrage levert aan de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen.
- Ouderen (65+) vinden het relatief belangrijk dat de Lelylijn een bijdrage levert aan het versterken van de economie van (Noordelijk) Nederland.

Tabel 3-2: Gemiddeld aantal toegekende punten aan de 11 doelen naar leeftijd en regio voor deelnemers uit de panelraadpleging. Er is geen herweging toegepast op geslacht en opleidingsniveau. Onder de 4,5 punten = rood, tussen 4,5 en 6,75 punten is oranje, tussen 6,75 en 11,25 punten = geel, tussen 11,25 en 13,5 punten = lichtgroen, hoger dan 13,5 punten = donkergroen.

	Groningen			Fryslân			Drenthe			Flevoland			Rest van Nederland		
	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar
Natuur moet zo min mogelijk last hebben	11,9	12,2	10,5	14,1	13,9	15,4	12,5	15,7	12,6	10,4	13,4	9,6	15,5	15,9	13,2
Reistijd per trein zo kort mogelijk	14,0	13,7	13,4	11,6	13,1	10,1	11,6	10,1	11,0	13,8	12,5	13,7	11,6	11,2	11,1
Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met auto/vliegtuig	9,8	9,0	11,4	7,2	9,4	9,5	9,9	9,9	10,4	9,9	10,4	10,2	11,4	10,5	11,4
Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben	11,0	10,2	11,8	10,9	10,2	10,3	9,7	11,2	9,8	11,8	10,3	10,7	9,2	9,1	9,6
Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland	8,8	11,8	15,5	9,1	9,7	11,0	7,5	12,6	13,2	6,6	10,1	11,5	6,9	8,9	11,4
Lelylijn moet niet te duur worden	8,5	6,7	4,5	8,2	7,9	7,8	8,9	7,2	9,6	8,8	8,3	8,4	10,0	10,2	8,4
Mensen moeten zo min mogelijk last hebben	6,8	6,8	5,6	8,3	8,0	7,0	9,0	7,1	5,9	9,5	7,7	5,5	9,1	7,9	7,1
Bijdragen dat de bouw van nieuwe woningen meer kan worden verdeeld	6,7	5,1	6,0	6,5	5,1	6,6	6,7	5,5	7,6	9,4	8,7	10,1	8,0	8,1	9,1
Basisvoorzieningen goed bereikbaar voor inwoners Noordelijk Nederland	9,2	6,7	5,7	10,0	7,5	7,2	8,1	5,9	5,8	7,8	7,9	7,3	7,6	7,0	6,9
Noordelijk Nederland aantrekkelijker voor jongeren	7,8	7,4	6,8	6,5	6,5	6,0	8,5	6,3	7,6	6,5	7,0	8,4	6,7	6,2	7,1
Identiteit van Noordelijk Nederland moet niet veranderen	5,4	10,6	7,8	7,6	8,9	9,1	7,7	8,7	6,6	5,5	4,2	4,7	4,1	5,1	4,9

In Tabel 3-3 hebben we een zelfde uitsplitsing gemaakt voor de open raadpleging. Ook onder groepen deelnemers uit de open raadpleging zijn de overeenkomsten groter dan de verschillen. Het doel ‘de Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken’ krijgt minimaal 11,5 punten van de gemiddelde deelnemer in alle subgroepen, terwijl het doel ‘de Lelylijn moet niet te duur worden’ laag scoort (in alle subgroepen geeft de gemiddelde deelnemer maximaal 5,2 punten). Een aantal opvallende verschillen zijn:

- Inwoners uit Fryslân vinden dat de overheid relatief veel prioriteit moet geven aan het voorkomen van overlast voor mensen en aan het voorkomen dat de identiteit van Noordelijk Nederland verandert.
- Net als bij de panel raadpleging vinden Inwoners van Fryslân dat de overheid bij keuzes over de Lelylijn meer prioriteit moet geven aan het voorkomen dat de natuur last heeft van de Lelylijn dan inwoners van Flevoland.
- Flevolandse en de rest van Nederland vinden dat de overheid vooral prioriteit moet geven aan de bijdrage die de Lelylijn kan leveren aan de verdeling van de bouw van nieuwe woningen over het land

Tabel 3-3: Aantal toegekende punten aan de 11 doelen door subgroepen uit de open raadpleging. Onder de 4,5 punten = rood, tussen 4,5 en 6,75 punten is oranje, tussen 6,75 en 11,25 punten = geel, tussen 11,25 en 13,5 punten = lichtgroen, hoger dan 13,5 punten = donkergroen.

	Groningen			Fryslân			Drenthe			Flevoland			Rest van Nederland		
	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar	tot 35 jaar	35-64 jaar	65+ jaar
De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	9,4	12,1	10,3	12,9	19,1	19,2	8,2	12,3	18,5	10,1	8,7	9,4	10,8	13,5	13,3
De reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken	21,2	19,9	17,8	14,7	11,8	11,5	17,4	17,6	13,0	13,4	13,4	12,7	18,4	16,3	14,8
Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig	14,4	12,1	13,3	10,9	9,7	11,3	14,7	11,7	13,9	11,5	12,6	13,4	18,8	16,7	15,5
Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben	13,6	11,2	10,8	11,7	8,1	8,1	12,2	10,3	8,7	13,0	12,7	11,6	11,2	10,0	10,0
Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland	10,4	11,5	12,2	9,5	8,2	8,1	12,7	12,6	10,1	8,5	12,6	13,6	8,9	11,1	11,9
Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden	2,3	3,6	4,1	3,6	4,9	4,4	4,3	5,2	4,1	4,2	4,5	4,4	3,7	4,7	4,2
Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	4,9	6,5	6,4	8,0	10,3	9,0	3,4	5,4	6,1	7,6	6,7	5,7	3,7	4,9	4,8
Bijdragen dat de bouw van nieuwe woningen meer kan worden verdeeld	5,8	4,6	6,9	5,5	4,0	5,2	5,5	5,4	6,6	7,7	8,4	10,5	9,3	9,3	10,0
Belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland	4,9	3,6	3,7	5,0	3,5	3,6	3,7	3,6	3,4	8,3	7,0	5,8	4,6	4,0	4,9
Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden voor jongeren	7,5	5,6	7,1	7,8	5,8	6,6	9,5	7,4	6,2	8,7	8,3	8,3	8,0	6,8	7,2
De identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen	5,6	9,3	7,4	10,5	14,7	13,2	8,4	8,6	9,4	7,0	5,2	4,9	2,6	2,7	3,6

Uit de LKCA volgt dat de mate waarin deelnemers uit de panelraadpleging van plan zijn om gebruik te gaan maken van de Lelylijn invloed heeft op hun prioritering van de doelen. Tabel 3-4 laat zien dat mensen die (bijna) nooit van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn relatief veel punten geven aan het voorkomen van overlast voor de natuur en voor mensen en het voorkomen dat de Lelylijn te duur wordt, terwijl mensen die van plan om vaak gebruik te maken van de Lelylijn relatief veel punten geven aan het versterken van de economie en ervoor zorgen dat veel mensen overstappen naar de trein.

Tabel 3-4 laat zien dat er bij deelnemers aan de open raadpleging een zelfde patroon te zien is, maar hier zijn de contrasten een stuk groter. Deelnemers aan de open raadpleging die niet of nauwelijks van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn kennen in totaal gemiddeld 60 punten toe aan de doelen 'De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn', 'Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden', 'Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn' en 'De identiteit van Noordelijk Nederland moet niet veranderen', terwijl mensen die van plan zijn om vrijwel dagelijks gebruik te maken van de Lelylijn aan deze vier doelen in totaal gemiddeld 13,5 punt toe aan deze doelen. Deze deelnemers kennen relatief veel punten toe aan de doelen 'De reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken', 'Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig', 'Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben' en 'Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland'.

Tabel 3-4: Aantal toegekende punten aan de 11 doelen door subgroepen uit de panelraadpleging en de open raadpleging uitgesplitst naar verwacht gebruik van de Lelylijn. Onder de 4,5 punt = rood, tussen 4,5 en 6,75 punt is oranje, tussen 6,75 en 11,25 punt = geel, tussen 11,25 en 13,5 punt = lichtgroen, hoger dan 13,5 punt = donkergroen.

Als de Lelylijn er komt, hoe vaak denk je dat je ermee gaat reizen?	Panel raadpleging					Open raadpleging				
	(Vrijwel) dagelijks	Enkele keren per week	Enkele keren per maand	Enkele keren per jaar	(Bijna) nooit	(Vrijwel) dagelijks	Enkele keren per week	Enkele keren per maand	Enkele keren per jaar	(Bijna) nooit
De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	10.3	11.5	11.2	13.1	16.2	6.3	7.7	9.8	13.1	22.0
De reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken	8.6	12.4	13.1	13.1	10.2	22.6	22.0	19.0	15.4	7.2
Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig	12.1	9.7	10.0	10.9	9.1	14.1	14.5	15.0	14.8	8.5
Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben	9.1	10.5	11.0	10.4	9.1	13.9	13.9	12.6	10.4	5.6
Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland	12.2	9.6	9.8	10.5	8.8	12.1	11.2	11.7	11.1	6.9
Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden	8.3	6.8	7.9	7.6	10.7	1.7	2.1	2.4	3.9	8.9
Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	6.0	8.0	8.0	7.2	8.6	2.6	3.6	4.2	5.9	12.8
Bijdragen dat de bouw van nieuwe woningen meer kan worden verdeeld	8.6	8.2	7.3	7.1	7.4	8.3	7.1	7.3	7.5	5.0
Belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven	10.2	8.1	8.3	7.2	7.0	6.3	5.3	5.1	4.5	2.8

voor inwoners van Noordelijk Nederland										
Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden voor jongeren	7.7	8.0	7.5	6.8	6.2	8.1	8.8	8.2	7.0	3.9
De identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen	6.9	7.3	5.9	6.0	6.7	3.9	3.9	4.7	6.4	16.4

3.3. Resultaten discrete keuze experiment

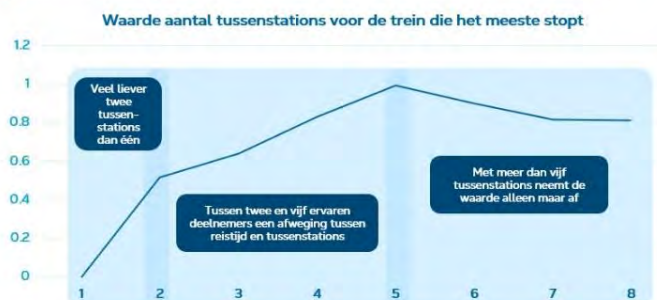
De antwoorden die de deelnemers hebben gegeven in de verschillende keuzesituaties in het tweede deel van de raadpleging zijn gebruikt om keuzemodellen te schatten. Met deze modellen kunnen we achterhalen wat voor de deelnemers het relatieve belang is van de verschillende kenmerken bij het maken van hun keuzes tussen verschillende ontwerpvarianten van de Lelylijn. Tabel 3-5 geeft een overzicht van de resultaten van de deelnemers uit de panelraadpleging. Op het aantal treinen per uur op het traject na hebben alle kenmerken een significante invloed op het keuzegedrag van de deelnemers (5% significantieniveau). Dat betekent dat we met een betrouwbaarheid van 95% kunnen aantonen dat de gemiddelde deelnemer het kenmerk meeweegt in zijn of haar advies over een ontwerpvariant van de Lelylijn. Kenmerken die een positieve invloed hebben op de keuze, hebben we een groene kleur gegeven. We geven een rode kleur mee aan kenmerken die ervoor zorgen dat een alternatief minder aantrekkelijk wordt voor de gemiddelde deelnemer. De coëfficiënten geven aan in hoeverre een kenmerk de (on)aantrekkelijkheid van een variant van de Lelylijn beïnvloedt. Dit drukken we uit in zogenaamde nutspunten. Hoe groter het aantal nutspunten hoe groter het effect van de verandering van een kenmerk op de beslissing van de deelnemers aan de raadpleging om voor de ene of de andere variant van de Lelylijn te kiezen.

Wat betekenen de nutspunten die worden gepresenteerd in Tabel 3-5? De nutspunten kunnen worden gebruikt om het relatieve belang van de kenmerken (o.a. aantal minuten reistijdwinst en aantal stations op het traject) in de keuze van een deelnemer te bepalen. We zien bijvoorbeeld dat een extra minuut reistijdwinst de gemiddelde deelnemer een nutsvoordeel van 0.021 punten oplevert en dat 100 mensen die extra overlast ervaren een negatief nut oplevert van 0,00995 nutspunten. Het nut dat deelnemers ontleen aan het aantal tussenstations van de Lelylijn is iets lastiger te interpreteren. Alle nutspunten die in Tabel 3-5 te zien zijn gaan over de relatieve waarde die deelnemers toekennen aan het aantal tussenstations ten opzichte van een situatie dat er 1 tussenstation is. Tabel 3-5 laat zien dat 5 tussenstations het best uit de bus komt. Dit levert 0,992 nutspunten op vergeleken met het bouwen van een Lelylijn met één tussenstation. De nutspunten bij 6 tussenstations (0,900), 7 tussenstations (0,816) en 8 tussenstations (0,814) zijn lager en dat betekent dat de gemiddelde deelnemer liever 5 tussenstations heeft dan 6, 7 of 8 tussenstations.

Hoe kunnen we de informatie uit Tabel 3-5 gebruiken? Door de coëfficiënten door elkaar te delen verkrijgen we het relatieve belang van de kenmerken ten opzichte van elkaar. De gemiddelde deelnemer vindt een reistijdwinst van 1 minuut even belangrijk als het voorkomen van overlast voor 200 mensen ($0,021 / 0,00995$). En de gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 2 tussenstations in plaats van 1 tussenstation even belangrijk als 24,5 minuut reistijdwinst ($0,515 / 0,021$). En de gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 3 tussenstations in plaats van 2 tussenstations even belangrijk als 6 minuten reistijdwinst ($((0,641 - 0,515)/0,021)$). Dit betekent dat wanneer een keuze voor 3 tussenstations in plaats van 2 tussenstations zou betekenen dat de reistijd van de Lelylijn 7 minuten langer wordt, dan heeft de gemiddelde deelnemer liever geen 3 tussenstations. Wanneer een keuze voor 3 tussenstations in plaats van 2 tussenstations zou betekenen dat de reistijd van de Lelylijn 5 minuten langer wordt, dan heeft de gemiddelde deelnemer liever wel 3 tussenstations in plaats van 2 tussenstations. Figuur 3-3 geeft de voorkeuren van deelnemers voor het aantal tussenstations van de trein die het vaakst stopt weer.

Figuur 3-3: Voorkeuren voor het aantal tussenstations van de trein op de Lelylijn die het vaakst stopt

Twee tussenstations levert veel meerwaarde op... ... maar na vijf neemt deze juist af (voor de trein die het meeste stopt)



De nutpunten kunnen ook worden gebruikt om te bepalen hoeveel belastinggeld deelnemers vinden dat er moet worden uitgegeven aan de Lelylijn als deze bepaalde kenmerken heeft. We zien in Tabel 3-5 dat een minuut extra reistijd leidt tot een nutsverlies van 0,021 nutpunten. Dit kunnen we delen door het nutsverlies van een euro extra belastinggeld dat per huishouden wordt uitgegeven aan de Lelylijn (0,000700 nutpunten) waardoor we kunnen bepalen dat de gemiddelde deelnemer vindt dat er 30 euro per huishouden aan belastinggeld mag worden uitgegeven aan een minuut reistijdwinst die door de Lelylijn wordt gerealiseerd. Als we dit vermenigvuldigen met 8 miljoen huishoudens, dan komen we uit op een bedrag van 240 miljoen euro aan belastinggeld voor een minuut reistijdwinst of 4,86 miljard euro aan belastinggeld voor 20 minuten reistijdwinst.

Tabel 3-5: Resultaten van het discrete keuze-experiment

Kenmerk	Omschrijving	Nutpunten
Reistijd	Hoeveel korter wordt de reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	Per extra minuut: 0,021
2 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 2 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,515
3 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 3 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,641
4 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 4 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,829
5 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 5 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,992
6 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 6 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,900
7 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 7 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,816
8 tussenstations	De trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden stopt op 8 tussenstations in plaats van op 1 tussenstation	0,814
Aantal treinen	Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	Geen significant effect
Overlast	Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	Per 100 extra personen: -0.00995
Kosten	Hoeveel belastinggeld mag de overheid per huishouden uitgeven?	Per extra euro belastinggeld per huishouden: -0.000700
Bereikbaarheid	Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	Per procentpunt extra aan huishoudens: 0.00581

De gemiddelde Nederlander vindt het acceptabel als er 8,30 euro per huishouden aan belastinggeld wordt geïnvesteerd in ervoor zorgen dat 1 procentpunt extra van de huishoudens van Noordelijk Nederland een supermarkt en een basisschool kunnen bereiken binnen 15 minuten (0,00581 / 0,000700). En het voorkomen van overlast voor 100 mensen vindt de gemiddelde deelnemer 14,20 euro aan belastinggeld per huishouden waard (0,00995 / 0,000700).

Het doel van het discrete keuzemodel waarvan de antwoorden zijn weergegeven in Tabel 3-5 is het zo goed mogelijk beschrijven van de keuzes die deelnemers hebben gemaakt in het tweede deel van de raadpleging. Vervolgens kan de validiteit van de schattingen worden gecontroleerd door te kijken of ze corresponderen met de keuzes die deelnemers daadwerkelijk hebben gemaakt in de raadpleging. Tabel 3-6, Tabel 3-7 en Tabel 3-8 laten zien hoeveel deelnemers bij één keuzesituatie Varianten 1 en 2 van de Lelylijn adviseerden en hoeveel deelnemers adviseerden om geen Lelylijn aan te leggen. Tabel 3-6 laat zien dat bij één keuzesituatie die voorkwam in de raadpleging 83% van de deelnemers één van de varianten van de Lelylijn adviseerde en 17% adviseert om geen Lelylijn aan te leggen als dit de varianten zijn.

Dit voorbeeld laat goed zien dat verschillende kenmerken van de Lelylijn van belang zijn voor het advies dat deelnemers geven en dat er verschil van inzicht bestaat tussen de deelnemers over welke variant van de Lelylijn moet worden gekozen. 40% van de deelnemers heeft liever een snelle Lelylijn die relatief veel belastinggeld kost en waarvan relatief veel mensen overlast hebben (variant 2). Een ongeveer even grote groep (43%) heeft liever variant 1 die tot wat minder reistijdwinst leidt, maar ook minder belastinggeld kost en tot minder overlast leidt.

Tabel 3-6: Illustratie welke keuzes deelnemers maken bij 1 van de keuzetaken uit onderdeel 2 van de raadpleging

	Variant 1	Variant 2	Geen Lelylijn
Reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leuwarden (snelste trein)	90 minuten	70 minuten	120 minuten
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leuwarden?	3	5	0
Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	2 in elke richting	10 in elke richting	0
Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	500	7.500	0
Hoeveel belastinggeld geeft de overheid uit per huishouden?	500 euro	850 euro	0 euro
Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	80%	100%	80%
Percentage deelnemers dat een optie kiest	43%	40%	17%

Tabel 3-7 geeft een ander voorbeeld van het aantal deelnemers dat een bepaald advies geeft bij één van de keuzesituaties. In dit geval is er een duidelijke voorkeur bij de deelnemers voor Variant 2. Dit is logisch gegeven het resultaat uit Tabel 3-5 dat deelnemers een afkeer hebben van slechts 1 tussenstation en het feit dat Variant 1 slechter scoort in termen van investering van belastinggeld en overlast.

Tabel 3-7: Illustratie welke keuzes deelnemers maken bij 1 van de keuzetaken uit onderdeel 2 van de raadpleging

	Variant 1	Variant 2	Geen Lelylijn
Reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leuwarden?	80 minuten	90 minuten	120 minuten
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leuwarden?	1	8	0
Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	8 in elke richting	4 in elke richting	0
Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	4500	3.500	0
Hoeveel belastinggeld geeft de overheid uit per huishouden?	800 euro	550 euro	0 euro
Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	90%	90%	80%
Percentage deelnemers dat een optie kiest	25%	55%	20%

Tabel 3-8 laat een keuzesituatie zien die sterk lijkt op de keuzesituatie getoond in Tabel 3-7, maar deze keuzesituatie is iets extremer. De verschillen in reistijdwinst zijn groter (Variant 1 is een stuk sneller dan Variant 2) en de verschillen in overlast zijn groter (een stuk meer mensen hebben overlast van Variant 1 dan van Variant 2). Het percentage deelnemers dat kiest voor Variant 1 en 2 is ongeveer gelijk als bij de keuzesituatie getoond in Tabel 3-7. Uit deze keuzesituatie kan worden afgeleid dat deelnemers graag een snelle Lelylijn willen, maar niet onder elk beding. Als de snelle variant maar één tussenstation heeft tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden, als veel mensen overlast ervaren van deze variant en de kosten erg hoog zijn, dan hebben deelnemers liever een wat minder snelle variant van de Lelylijn.

Tabel 3-8: Illustratie welke keuzes deelnemers maken bij 1 van de keuzetaken uit onderdeel 2 van de raadpleging

	Variant 1	Variant 2	Geen Lelylijn
Reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	60 minuten	100 minuten	120 minuten
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	1	7	0
Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	8 in elke richting	4 in elke richting	0
Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	7.500	500	0
Hoeveel belastinggeld geeft de overheid uit per huishouden?	800 euro	550 euro	0 euro
Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	85%	95%	80%
Percentage deelnemers dat een optie kiest	26%	54%	20%

In dit rapport zijn alleen de resultaten van basiskeuzemodellen weergegeven voor de deelnemers van de panelraadpleging. In wetenschappelijke publicaties zullen ook de resultaten van verfijndere discrete keuzemodellen worden opgenomen.

4. Kwalitatieve resultaten

Nadat de deelnemers aan de raadpleging punten hadden verdeeld over de 11 doelen van de Lelylijn werd ze gevraagd om hun keuzes te onderbouwen. In sectie 4.1 analyseren we de argumenten die de deelnemers gaven bij hun keuzes om wel of geen punten toe te kennen aan de doelen. Vervolgens analyseren we in sectie 4.2 welke zorgen en kansen deelnemers zien voor de Lelylijn en welke adviezen ze nog meer aan de overheid willen geven over de Lelylijn. Dit hebben we uitgevraagd in drie losse open vragen na de PWE-keuzetaak.

4.1 Argumenten bij de 11 doelen van de PWE

De kwalitatieve data van de PWE-keuzetaak analyseerden we met content analyse. Dit deden we in twee fases. In de eerste fase stelde een team van codeerders een overzicht op van de typen argumenten dat door deelnemers wordt genoemd bij de onderbouwing van de keuzes voor maatregelen. Hiertoe namen de codeerders een willekeurige reeks argumenten door met als doel te komen tot een dekkende reeks categorieën per maatregel. Zij zijn doorgegaan met het analyseren van nieuwe argumenten totdat verzadiging optrad in de categorieën. In de tweede fase hebben (andere) codeerders in overleg de categorieën definitief gemaakt en ingedeeld in een aantal hoofdcategorieën.

Hieronder geven we per doel in tabellen weer welke argumenten werden genoemd door deelnemers die veel punten toekenden aan een doel en deelnemers die geen punten toekenden aan een doel. Het aantal bolletjes geeft weer hoe vaak een argument voorkwam. De argumenten die het minst vaak voorkwamen geven we 1 bolletje. De argumenten die het vaakst voorkwamen geven we 5 bolletjes. In Bijlage 3 worden deze argumenten verder uitgewerkt en geïllustreerd met quotes.

4.1.1 De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn

Het vaakst genoemde argument door deelnemers die veel punten toekenden is dat de Lelylijn niet ten kosten mag gaan van de natuur. Deelnemers zien dit vaak als een fundamentele voorwaarde die niet nader hoeft te worden toegelicht. Ook wordt door veel deelnemers benadrukt dat de Lelylijn geen schade mag aanrichten omdat de natuur nu al onder druk staat. De meeste deelnemers die geen punten geven aan dit doel benadrukken dat de natuureffecten beperkt zullen zijn als de Lelylijn langs de bestaande snelwegen zal lopen.

Tabel 4.1.1 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Mag niet ten kosten gaan van natuur	• • •	Geen probleem als de Lelylijn langs de bestaande snelwegen komt te lopen
• • • • •	De natuur staat al onder druk	• • •	Belang van natuur is (relatief) overdreven
• • • • •	Natuur boven alles	• •	Natuur / milieu zal juist profiteren van de Lelylijn
• • •	Leg de Lelylijn aan met een goede inpassing in het landschap	• •	Natuur valt te compenseren
•	Agrariërs moeten weg maar er wordt wel een Lelylijn gebouwd	•	Natuur past zich er vanzelf op aan
•	Maak een zorgvuldige afweging tussen natuur en andere belangen		

4.1.2 De reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken

Het valt op dat bij dit doel veel verschillende argumenten worden genoemd om te onderbouwen wanneer er veel punten zijn toegekend, terwijl er maar weinig deelnemers zijn die onderbouwen waarom ze geen punten toekennen aan dit doel. Veel deelnemers zeggen dat de Lelylijn weinig zal opleveren als de reistijdwinst klein is.

Tabel 4.1.2 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • •	Zonder reistijdwinst levert de Lelylijn weinig op	• •	Reistijd is van ondergeschikt belang
• • •	Reistijdwinst levert andere voordelen op	• •	Een snelle trein draagt niet bij aan betere bereikbaarheid
• • •	Goed voor woon-werk verkeer	•	Bereikbaarheid is goed genoeg
• • •	Dit maakt het makkelijker om vrienden, familie of evenementen in de Randstad te bezoeken		
• •	Reistijdwinst is nodig om de bereikbaarheid te verbeteren		
• •	Tijd is geld, dus hoe sneller hoe beter		
• •	Zonder aanzienlijke reistijdwinst zullen mensen alternatieven voor de trein blijven gebruiken		
• •	Zo wordt de Lelylijn een verbinding naar andere voorzieningen		
•	Noordelijk Nederland heeft hier recht op		
•	Reistijdwinst is nodig om aantrekkingskracht Noordelijk Nederland voor jongeren te verbeteren		

4.1.3 Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig

De meeste deelnemers die veel punten aan dit doel geven stellen dat de Lelylijn hierdoor een positieve bijdrage levert aan het de klimaatdoelen en het milieu. Wel is er een groep deelnemers die als voorwaarde noemt dat er naast de Lelylijn meer in spoorinfrastructuur wordt geïnvesteerd. Deelnemers die geen punten geven hebben er geen vertrouwen in dat de Lelylijn ervoor zal zorgen dat mensen vaker met de trein zullen reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig. Sommigen denken zelfs dat de Lelylijn zal leiden tot frequenter gebruik van het vliegtuig.

Tabel 4.1.3 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Belangrijk om bij te dragen aan klimaatdoelen	• • •	Gaat niet helpen
• • • • •	Nodig want treinreizen is beter voor het milieu dan de auto / vliegen	• •	Het openbaar vervoer is te duur
• •	Nodig want de wegen zijn al vol genoeg	• •	De trein is geen praktisch vervoersmiddel
• •	Kansrijk, maar naast de Lelylijn zijn er extra investeringen nodig in spoorinfrastructuur	•	Mensen moeten zelf kunnen bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken
•	Betere (multimodale) bereikbaarheid Noordelijk Nederland	•	Mensen gaan juist meer vliegen als er een Lelylijn komt

4.1.4. Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben

De meeste deelnemers die veel punten aan dit doel geven zeggen dat het vergroten van de kans op een fijne baan voor inwoners van Noordelijk Nederland de werkgelegenheid vergroot voor inwoners van Noordelijk Nederland, en dat het ook zorgt voor een eerlijkere verdeling van welvaart over Nederland. Door deelnemers die geen punten geven aan dit doel worden verschillende argumenten vaak genoemd. Zo stellen deelnemers dat de economie van Noordelijk Nederland sterk genoeg is of dat deze beter op andere manieren kan worden gestimuleerd dan via de Lelylijn.

Tabel 4.1.4 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die geen punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Meer werkgelegenheid voor mensen in Noordelijk Nederland als de rest van Nederland beter bereikbaar wordt	• • • • •	De economie is sterk genoeg / geen groei nodig
• • • • •	Zorgen dat Noordelijk Nederland niet meer achterloopt op de rest van het land: een eerlijke verdeling	• • • • •	Dit kan beter op andere manieren worden gestimuleerd
• • • • •	Zorgen dat Noordelijk Nederland erkent wordt door de rest van Nederland	• • • • •	De Lelylijn gaat hier niet aan bijdragen
• • •	Goed voor de economie van Nederland	• • • • •	We hoeven niet verder weg van werk te gaan wonen
• • •	De Lelylijn is goed voor de ontwikkeling van de economie van Noordelijk Nederland	• • • • •	Dit levert extra inwoners in Noord Nederland op en dat is niet gewenst
• • •	Meer bedrijven en werkgelegenheid behouden in Noordelijk Nederland		

• •	Meer werkgelegenheid als buitenland beter bereikbaar wordt		
• •	Hierdoor blijven meer jongeren / hoogopgeleiden in Noordelijk Nederland		
• •	Betere spreiding van wonen/werken		
•	Verminderen van de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland		

4.1.5 Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland

Deelnemers die veel punten geven aan dit doel geven vooral aan dat volgens hen het vestigingsklimaat verbetert door de Lelylijn. Ook wordt hier regelmatig genoemd dat deelnemers de Lelylijn als compensatie zien voor de aardbevingen als gevolg van de gaswinning. Veel deelnemers die geen punten geven stellen dat er meer nodig is dan de Lelylijn om de economie van Noordelijk Nederland te versterken. Ook zijn er deelnemers die vinden dat de economie al sterk genoeg is of dat de kracht van de economie niet zo belangrijk is.

Tabel 4.1.5 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Door de Lelylijn zal het vestigingsklimaat in Noordelijk Nederland verbeteren	• • • • •	Lelylijn kan hier niet (alleen) voor zorgen
• • • • •	Goede infrastructuur draagt bij aan een sterke economie	• • • • •	Economie is sterk genoeg
• • • • •	Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden	• • • • •	Economie is niet zo belangrijk
• • • • •	Eerlijkere verdeling van kansen in Nederland	• •	Andere opties om de economie te versterken dan de Lelylijn
• • •	Dit is nodig voor een betere verdeling van wonen en werken in Nederland	• •	Dat zal automatisch gebeuren door de aanleg van de Lelylijn
• • •	Jongeren zullen naar Noordelijk Nederland verhuizen als er meer werkgelegenheid is		
• • •	Compensatie voor de aardbevingen of de onttrekking van gasbaten uit de regio		
• • •	Door de Lelylijn kan de internationale handel toenemen		
• •	Dicht de kloof tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland		

• •	Door goederenvervoer over de Lelylijn te laten rijden		
-----	---	--	--

4.1.6 Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden

Deelnemers die veel punten geven noemen vooral dat ze het belangrijk vinden dat de kosten van de Lelylijn niet over het budget heen gaan. Ook is er een grote groep die vindt dat het geld beter kan worden besteed. Veel deelnemers geven geen punten aan dit doel en ze noemen verschillende argumenten. Het meest genoemde argument is dat deelnemers vinden dat er meer moet worden gekeken naar de opbrengsten dan naar de kosten. Daarbij geven veel deelnemers aan dat het onrechtvaardig zou zijn als er in de besluitvorming sterk naar de kosten van de Lelylijn zou worden gekeken. Deze deelnemers vinden dat er in het verleden bij projecten in de Randstad zoals de Noord/Zuidlijn en de HSL Zuid ook veel geld is uitgegeven en dat het Noorden van Nederland nu aan de beurt is om een grote investering te ontvangen. Zeker omdat de rest van het land sterk heeft geprofiteerd van de aardgasbaten, terwijl het Noorden vooral de lasten heeft gedragen.

Tabel 4.1.6 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Niet over het budget heen	• • • • •	Kijk naar de opbrengsten niet naar de kosten
• • • • •	We kunnen het geld beter besteden	• • •	Investeren in duurzaamheid (en dus OV) is belangrijk
• •	Het moet wel voldoende opleveren	• • •	Noordelijk Nederland heeft hier recht op, heeft te lang geen investeringen gekregen
		• • •	Goedkoop is duurkoop (zorg voor toekomstbestendigheid)
		• •	Kosten zijn voor dergelijke projecten in andere regio's ook van ondergeschikt belang
		• •	De Lelylijn moet er komen om de kloof tussen de Randstad en Noordelijk Nederland te verminderen en te zorgen voor een eerlijkere welvaartsverdeling
		•	Nu doorpakken en de Lelylijn aanleggen is goedkoper dan elke keer weer een nieuw onderzoek en nieuwe discussies

4.1.7 Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn

Deelnemers die veel punten geven aan dit doel vinden het belangrijk dat de Lelylijn de leefomgeving van omwonenden niet verstoort en ze vinden het belangrijk dat er een inspanning wordt gedaan om overlast te voorkomen en om omwonenden te beschermen. Veel deelnemers die geen punten geven benadrukken dat overlast niet te vermijden valt of ze zijn van mening dat de overlast zal meevallen.

Tabel 4.1.7 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • •	De Lelylijn mag de leefomgeving niet verstoren	• • • •	Overlast is niet te vermijden
• • •	Belangrijk dat er een inspanning wordt gedaan om overlast te beperken	• • •	Overlast zal meevallen
• • •	Omwonenden moeten beschermd worden	• • •	Overlast weegt niet op tegen de voordelen
• •	Belangrijk om geluidsoverlast door treinen te voorkomen		
• •	Als mensen last hebben is er minder draagvlak		
•	Er is al genoeg overlast		
•	Lelylijn staat juist voor gemak en rust		
•	Investeer in andere ontsluitingen met minder overlast		

4.1.8 Bijdragen dat de bouw van nieuwe woningen meer kan worden verdeeld

Deelnemers die veel punten geven aan dit doel benadrukken dat het belangrijk is om de woningbouw te spreiden over het land zodat er niet alleen in de Randstad hoeft te worden gebouwd. Een goede bereikbaarheid is volgens deelnemers belangrijk om te stimuleren dat mensen naar Noordelijk Nederland willen verhuizen. Deelnemers die geen punten geven hebben het idee dat de Lelylijn geen bijdrage zal leveren aan het beter spreiden van woningen over het land of ze vinden het onwenselijk als er veel woningbouw bijkomt in Noordelijk Nederland.

Tabel 4.1.8 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Goede bereikbaarheid belangrijk om te stimuleren dat mensen naar Noordelijk Nederland willen verhuizen	• • •	Hier gaat de Lelylijn niet aan bijdragen
• • • • •	We moeten woningbouw meer verspreiden over Nederland, niet alleen in de Randstad bouwen	• • •	Noordelijk Nederland moet landelijk blijven
• • •	Er is ruimte voor woningen in Noordelijk Nederland	• • •	De Lelylijn gaat de woningnood niet oplossen
• •	Er zijn te weinig woningen in Noordelijk Nederland	• • •	De identiteit van het Noorden moet niet veranderen

• •	Het is belangrijk om jongeren in Noordelijk Nederland te houden	• •	Er moeten niet meer woningen komen in Noordelijk Nederland
•	Noordelijk Nederland ligt hoger en is dus minder kwetsbaar voor de zeespiegelstijging	• •	Het land is al te vol
		• •	Eerst bestaande woningen verbeteren
		• •	Bouw waar behoefte is
		• •	Goed effect maar geen doel op zich
		•	Hiervoor ligt de verantwoordelijkheid niet bij de overheid

4.1.9 Belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland

Deelnemers die veel punten geven denken dat de Lelylijn de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen kan verbeteren en ze vinden dit belangrijk. Een aantal deelnemers geeft aan dat de aansluiting met regionaal openbaar vervoer belangrijk is om dit te realiseren. Deelnemers die geen punten geven denken dat de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen vanzelf zal verbeteren of ze twijfelen eraan dat de Lelylijn deze bereikbaarheid echt zal verbeteren.

Tabel 4.1.9 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • •	Lelylijn kan bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen stimuleren	• • •	Bereikbaarheid zal vanzelf verbeteren
• •	Bereikbaarheid voor iedereen is belangrijk	• •	Bereikbaarheid is goed geregeld in Noordelijk Nederland
• •	Bereikbaarheid mag niet verslechteren door de Lelylijn	• •	De trein gaat bereikbaarheid van voorzieningen niet verbeteren
• •	Belangrijk om basisvoorzieningen in de buurt te hebben		
•	Belangrijk om jongeren in Noordelijk Nederland te behouden		
•	Aansluiting met regionaal openbaar vervoer is belangrijk voor een goede bereikbaarheid		
•	Dit is nodig om te zorgen dat mensen in Noordelijk Nederland blijven wonen		

4.1.10 Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden voor jongeren

De meeste deelnemers die veel punten toekennen aan dit doel noemen dat het belangrijk is om de vergrijzing van Noordelijk Nederland tegen te gaan. Ook zijn er veel deelnemers die aangeven dat het behoud van jongeren goed is voor de lokale economie en het behoud van voorzieningen. Deelnemers die geen punten geven denken dat er betere oplossingen zijn om Noordelijk Nederland aantrekkelijker te maken voor jongeren.

Tabel 4.1.10 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	De vergrijzing van Noordelijk Nederland tegen gaan	• • • • •	Er zijn betere oplossingen om Noordelijk Nederland aantrekkelijker te maken voor jongeren
• • • • •	Meer jongeren in Noordelijk Nederland is goed voor de lokale economie	• • • • •	Het moet niet alleen voor jongeren aantrekkelijk zijn
• • • • •	De bevolking verspreiden over Nederland en de Randstad ontlasten	• • • • •	Gaat geen/weinig invloed erop hebben of jongeren naar Noordelijk Nederland gaan
• • • • •	Dit is nodig om een braindrain te voorkomen	• • • • •	Noordelijk Nederland is al aantrekkelijk genoeg voor jongeren
• • • • •	Draagt bij aan het behouden van voorzieningen en de leefbaarheid van Noordelijk Nederland	• • • • •	Het moet niet te druk in Noordelijk Nederland worden
• • • • •	Voorzieningen in Noordelijk Nederland beter bereikbaar voor jongeren maken	• • • • •	Gaat sowieso gebeuren als de Lelylijn er is
• • • • •	Goed voor jongeren om een snelle manier te hebben om te reizen/ jongeren reizen vaak met de trein		

4.1.11 De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen

De meeste deelnemers die veel punten toekennen aan dit doel vinden dat Noordelijk Nederland haar eigen karakter moet behouden. Het gaat hier bijvoorbeeld om het behoud van rust en ruimte. Deelnemers die hier geen punten geven, zijn van mening dat de identiteit niet zal veranderen door de Lelylijn of ze hechten er geen waarde aan om de huidige identiteit te behouden.

Tabel 4.1.11 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • • •	Noordelijk Nederland moet eigen karakter behouden en geen Randstad worden	• • • • •	Het is onzin om identiteit te willen behouden
• • • • •	De rust en de ruimte in Noordelijk Nederland moet worden behouden	• • • • •	De identiteit gaat niet veranderen door een spoorverbinding
• • • • •	De natuur in Noordelijk Nederland moet niet veranderen	• • • • •	Het is positief als Noordelijk Nederland meer verbonden en 'gezien' wordt

• •	De Lelylijn moet niet tot een grote instroom aan forensen uit de Randstad leiden	• • •	Er mag wel wat meer Randstedelijke mentaliteit in Noordelijk Nederland komen
-----	--	-------	--

4.2 Kansen, zorgen en overige adviezen

In het derde deel van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd welke kansen de Lelylijn kan bieden, welke zorgen deelnemers hebben en of ze extra adviezen willen geven. Deelnemers waren niet verplicht om deze vraag in te vullen. Voor 3.000 deelnemers hebben we geteld hoe vaak zij kansen, zorgen en extra adviezen noemen. We hebben deze 3.000 deelnemers random getrokken uit de 11.000 deelnemers met als doel om een zo divers mogelijk beeld te krijgen. Omdat veel deelnemers deze vragen hebben overgeslagen en omdat we ook deelnemers uit de open raadpleging hebben meegenomen in de analyse kunnen we niet zeggen of het aantal keer dat deze 3.000 deelnemers een kans, zorg of advies noemen representatief is voor de hele bevolking. Het verder onderzoeken van het belang van een kans, zorg of extra advies onder de bevolking kan een onderwerp zijn voor verder onderzoek.

Tabel 4.2.1 laat in de tweede kolom zien hoe vaak bepaalde kansen zijn genoemd. Ook wordt aangegeven hoeveel procent van de deelnemers die een bepaalde kans noemt in Noordelijk Nederland woont (derde kolom) en hoeveel procent jonger is dan 35 jaar (vierde kolom). In Bijlage 4 zijn quotes te vinden die de kansen die deelnemers noemen illustreren.

Bij het beantwoorden van deze vraag herhaalden de meeste deelnemers de doelen die zij in het eerste deel van de raadpleging kregen voorgelegd zoals het verkorten van de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland, het bieden van een alternatief voor de auto en het versterken van de werkgelegenheid.

Daarnaast noemden 190 deelnemers als kans dat de Lelylijn (Noordelijk) Nederland beter verbindt met Noord-Duitsland en Scandinavië. Ook noemden 270 deelnemers als kans van de Lelylijn dat specifieke plaatsen zoals Emmeloord en Drachten beter bereikbaar worden per trein. 190 deelnemers zien als kans dat de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland betrouwbaarder wordt, omdat je via een andere route kan reizen als er problemen op het spoor zijn. Hier werd met name het oplossen van de bottleneck Zwolle – Meppel vaak genoemd. Dit doel wordt ook relatief vaak door jongeren genoemd. 146 deelnemers noemen dat niet alleen de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland korter wordt, maar dat ook de psychologische afstand afneemt.

Een kans die relatief vaak door inwoners van Noordelijk Nederland wordt genoemd is ‘Voor jongeren en hoogopgeleiden wordt Noordelijk Nederland aantrekkelijker door de Lelylijn’ (79% van de deelnemers die dit noemde komt uit Noordelijk Nederland).

Tabel 4.2.1: Aantal deelnemers dat een kans noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers). In de derde en de vierde kolom staat hoeveel procent van de deelnemers die een kans noemt uit Noordelijk Nederland komt en hoeveel procent 35 jaar of jonger is

	Aantal keer genoemd	% uit Noordelijk Nederland	% 35 jaar of jonger
De rest van Nederland wordt beter bereikbaar voor inwoners uit Noordelijk Nederland	614	66%	30%
De reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland wordt korter	597	71%	31%
De Lelylijn biedt een alternatief voor de auto	404	64%	34%
De Lelylijn kan voor meer werkgelegenheid zorgen	327	65%	34%
De Lelylijn zorgt ervoor dat het aantrekkelijker wordt om in Noordelijk Nederland te wonen	311	55%	27%

De Lelylijn maakt het makkelijker om wonen, werken, studie en reactie over Nederland te verspreiden	311	55%	27%
De Lelylijn maakt bepaalde gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar (als de Lelylijn op voldoende plekken stopt)	270	75%	43%
De Lelylijn helpt bij het terugdringen van milieuvervuiling en CO ₂ -uitstoot	207	56%	38%
De Lelylijn zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van Noord-Duitsland en Scandinavië groter wordt	190	60%	33%
De Lelylijn maakt de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland betrouwbaarder doordat er een extra treinverbinding bijkomt	190	67%	47%
De Lelylijn verkleint de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland	146	60%	32%
Voor jongeren en hoogopgeleiden wordt Noordelijk Nederland aantrekkelijker door de Lelylijn	137	79%	36%
De Lelylijn zorgt voor meer kansengelijkheid tussen stad en platteland	123	75%	25%
Door de Lelylijn wordt het aantrekkelijker voor mensen om in Noordelijk Nederland te werken	134	64%	29%
De Lelylijn zorgt ervoor dat het minder druk is op de weg	82	63%	20%
Door het bouwen van de Lelylijn krijgt het Noorden van Nederland meer erkenning en voelt meer als onderdeel van de rest van Nederland.	65	72%	15%
De Lelylijn maakt Noordelijk Nederland aantrekkelijker om te bezoeken	56	73%	45%
De Lelylijn maakt belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen beter bereikbaar	38	76%	29%
De Lelylijn is een kans om het regionale openbaar vervoer te verbeteren	33	64%	18%
De Lelylijn biedt een alternatief voor het vliegtuig	24	54%	29%
De Lelylijn kan zorgen voor minder drukte in de treinen	15	60%	67%

Welke zorgen hebben deelnemers?

In het derde deel van de raadpleging werd ook aan deelnemers gevraagd welke zorgen zij hebben bij de Lelylijn. Tabel 4.2.2 geeft weer hoe vaak verschillende zorgen zijn genoemd en in Bijlage 5 worden de verschillende zorgen geïllustreerd door quotes van deelnemers.

Veel deelnemers noemden als zorg dat de Lelylijn leidt tot overlast voor mens en natuur en tot landschapsvervuiling. 327 deelnemers maken zich zorgen dat er flinke kostenoverschrijdingen zullen zijn en 139 deelnemers maken zich zorgen dat de bouw van de Lelylijn vertraging zal oplopen. 231 deelnemers maken zich zorgen dat de Lelylijn leidt tot meer drukte in Noordelijk Nederland en tot mensen die ongewenst gedrag vertonen (zoals criminaliteit). De meeste deelnemers die dit noemen wonen in Noordelijk Nederland (86%). Verder is het interessant dat 95 deelnemers als zorg noemden dat er te veel stations worden gebouwd, terwijl 67 deelnemers zich er juist zorgen om maken dat er te weinig stations worden gebouwd.

Tabel 4.2.2: Aantal deelnemers dat een zorg noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers). In de derde en de vierde kolom staat hoeveel procent van de deelnemers die een kans noemt uit Noordelijk Nederland komt en hoeveel procent 35 jaar of jonger is

	Aantal keer genoemd	% uit Noordelijk Nederland	% 35 jaar of jonger
De Lelylijn leidt tot overlast voor de natuur	510	67%	32%
De kosten vallen hoger uit dan vooraf begroot	327	56%	31%

De Lelylijn leidt tot geluidsoverlast voor omwonenden	317	72%	34%
De Lelylijn leidt tot meer drukte in Noordelijk Nederland en/of ongewenst gedrag van mensen die met de Lelylijn naar Noordelijk Nederland komen	231	86%	23%
De Lelylijn zorgt voor een verstoring van het landschap	190	71%	17%
Het bouwen van de Lelylijn zal veel vertraging oplopen	139	63%	42%
De Lelylijn zorgt ervoor dat de identiteit van Noordelijk Nederland verloren gaat	126	92%	22%
De Lelylijn stopt te vaak (reistijd te lang) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	95	56%	43%
De Lelylijn zorgt ervoor dat Noordelijk Nederland wordt volgebouwd	81	86%	22%
De Lelylijn zorgt voor een verstoring van de woningmarkt in Noordelijk Nederland	76	93%	28%
Er wordt veel geld uitgegeven aan de Lelylijn maar er blijkt geen behoefte aan: er wordt weinig gebruik van gemaakt	70	56%	39%
De Lelylijn stopt te weinig (te weinig stations) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	67	70%	40%
De Lelylijn stopt op onlogische locaties (geen goede route) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	63	81%	37%
Goedkoop is duurkoop. Er wordt gekozen voor de goedkoopste opties waardoor de baten van de Lelylijn uitblijven	52	69%	15%
Het project gaat uiteindelijk niet door terwijl er wel al veel investeringen zijn gedaan	47	57%	47%
Verschraling huidige openbaar vervoer. De Lelylijn ervoor zorgt dat buslijnen worden opgeheven en de kwaliteit van bestaande spoorlijnen zal verschralen	45	56%	33%
Het geld kan niet besteed worden aan betere projecten	43	70%	19%
De Lelylijn sluit niet goed aan op het bestaande openbaar vervoer waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	36	61%	39%
Er gaat veel mis in de uitvoering	33	64%	30%
Er is veel overlast tijdens de bouw van de Lelylijn	31	45%	32%
Er wordt te veel vanuit een Randstad bril gekeken naar hoe de Lelylijn die regio kan helpen	30	80%	40%
Oneerlijke verdeling van de lusten en de lasten: Lelylijn levert alleen wat op voor bepaalde mensen (bv Randstedelingen of forenzen) en andere mensen hebben er niets aan of ervaren de overlast	27	67%	19%
De Lelylijn is niet goed bereikbaar waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	24	63%	21%
De Lelylijn is geen goed alternatief voor huidige reisopties (algemeen)	19	32%	63%
De Lelylijn leidt tot meer vervoersbewegingen	15	53%	13%
Lelylijn wordt aangelegd met slechte materialen of technieken	9	78%	67%
De treinkaartjes worden te duur	9	67%	33%
Lelylijn leidt tot leegloop van Noordelijk Nederland (mensen en bedrijven trekken weg)	7	43%	29%
Lelylijn loopt door delen van Nederland die het meest kwetsbaar zijn voor zeespiegelstijging	4	0%	25%
Het spoor zal verzakken	4	50%	50%

Overige adviezen

Aan het eind van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd of zij nog andere adviezen aan de overheid wilden geven over de Lelylijn. Tabel 4.2.3 geeft weer hoe vaak deze adviezen zijn genoemd. In Bijlage 6 worden de verschillende adviezen geïllustreerd door quotes van deelnemers.

De raadpleging had niet als doel om te meten hoeveel deelnemers voorstander of tegenstander zijn van de Lelylijn, maar verschillende deelnemers gebruikten deze open vraag als mogelijkheid om deze voorkeur te uiten.

179 deelnemers zeiden hier ‘leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan’ en 154 ‘leg de Lelylijn niet aan’. In beide gevallen komen de meeste deelnemers die dit noemen uit Noordelijk Nederland en maar weinig zijn jonger dan 35 jaar. Er waren ook deelnemers die specifieke adviezen gaven. Veel deelnemers brachten concrete ideeën in voor het tracé, zoals specifieke stations waarop de Lelylijn moet stoppen (107), het doortrekken van de Lelylijn naar het buitenland (88), het niet aanleggen van de Lelylijn in de buurt van natuurgebieden (91), het ondergronds aanleggen op bepaalde specifieke plekken (68) en het aanleggen van de Lelylijn langs bestaande snelwegen (51). Het aanleggen van de Lelylijn dichtbij bestaande snelwegen wordt door deelnemers als een oplossing gezien om overlast voor natuur zoveel mogelijk te voorkomen.

Ook zijn er 107 deelnemers die een advies geven over de technologie die moet worden gebruikt voor de Lelylijn (zoals de Hyperloop of een Magneetweefbaan) en 77 deelnemers geven aan dat zij het belangrijk vinden om opnieuw te worden betrokken als er conceptontwerpen zijn gemaakt van de Lelylijn.

Tabel 4.2.3: Aantal deelnemers dat een specifiek advies noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers). In de derde en de vierde kolom staat hoeveel procent van de deelnemers die een kans noemt uit Noordelijk Nederland komt en hoeveel procent 35 jaar of jonger is

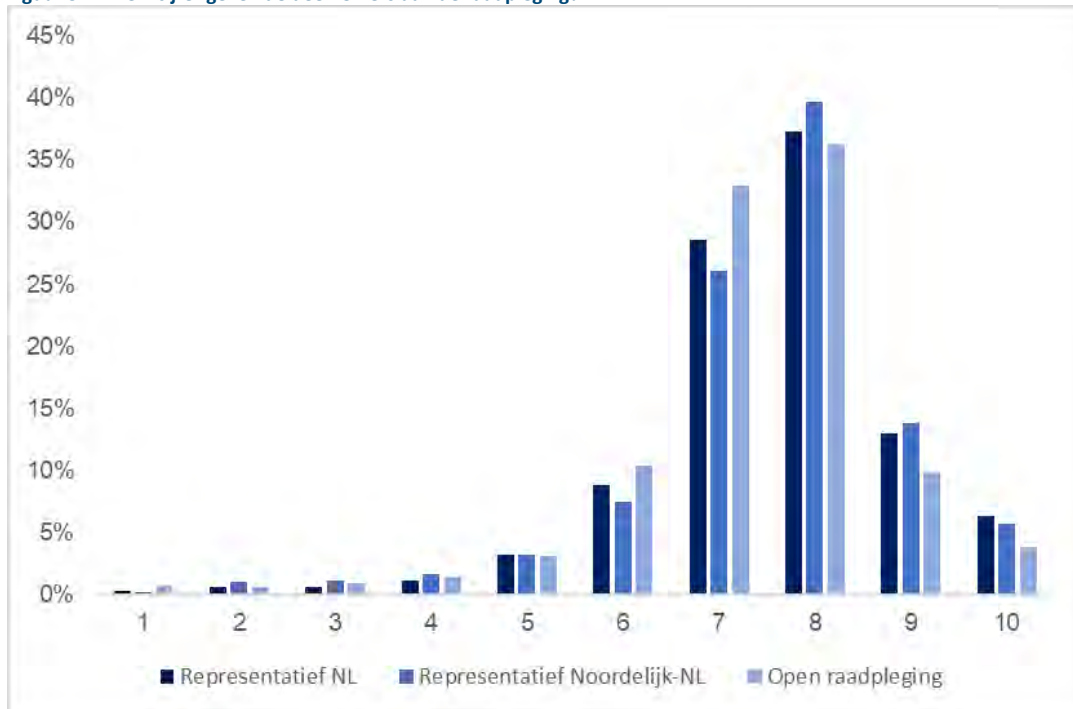
	Aantal keer genoemd	% uit Noordelijk Nederland	% 35 jaar of jonger
Leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan	179	72%	19%
Leg de Lelylijn niet aan	154	98%	9%
Suggestie over te gebruiken techniek voor de trein (of het type trein: HSL, Hyperloop, Magneetweefbaan etc.)	107	62%	30%
Advies over specifieke tussenstations	107	69%	40%
Leg de Lelylijn niet aan in de buurt van natuurgebieden	91	69%	15%
Trek de Lelylijn door naar het buitenland	88	65%	23%
Advies om inwoners te blijven betrekken bij besluiten over de Lelylijn	77	64%	27%
Overige suggesties over de procedure (bv wel/geen rekening houden met kosten, welke partijen het moeten uitvoeren, hoe planning in te richten)	75	53%	27%
Adviezen over het ondergronds aanleggen van het spoor (op bepaalde plekken)	68	59%	18%
Adviezen over het reisschema, de dienstregeling	64	64%	42%
Het geld van de Lelylijn kan beter worden besteed	58	86%	10%
Kies voor een alternatieve route (over de afsluitdijk, richting Utrecht of Breda)	57	70%	16%
Leg de Lelylijn aan langs bestaande snelwegen	51	83%	15%
Adviezen over spoorwegovergangen / viaducten	34	74%	21%
Verbeter bestaand spoor	33	88%	0%
Bouw niet in de buurt van woningen/stedelijk gebied	30	70%	20%
Suggestie over het aantal sporen (apart spoor voor snelle trein en stoptrein)	29	46%	38%
Sluit de Lelylijn goed aan op regionaal openbaar vervoer	28	50%	32%
Zorg voor goede geluidswering	23	65%	4%
Kijk naar andere openbaar vervoeroplossingen dan spoor	16	100%	0%
Adviezen over bereikbaarheid van de Lelylijn (bv. parkeren, fietsenstallingen, last-mile oplossingen)	13	53%	40%
Laat ook een goederentrein over de Lelylijn rijden	11	73%	18%

Advies over te gebruiken techniek voor spoor (bv. type beladingsklasse, breedte spoor)	10	80%	30%
Advies over hoe het reiscomfort kan worden verbeterd	8	63%	13%
Leg de Lelylijn niet aan in de buurt van landbouwgebieden	4	100%	25%

5. Ervaring raadpleging

In dit hoofdstuk presenteren we hoe deelnemers de raadpleging hebben ervaren. 93% van de 11.000 deelnemers gaf een voldoende aan de raadpleging. Zij vinden het een fijne manier om hun voorkeuren door te geven aan de overheid over de Lelylijn. De gemiddelde deelnemer aan de representatieve raadpleging geeft een 7,6 aan de raadpleging. Dit is het op één na hoogste gemiddelde cijfer dat ooit aan een PWE raadpleging is gegeven. De gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging geeft een 7,2. De meeste deelnemers geven de raadpleging het cijfer 8 (zie Figuur 5-1).

Figuur 5-1: Welk cijfer geven de deelnemers aan de raadpleging?



Wat vonden deelnemers goed?

Positieve deelnemers geven vooral aan dat de raadpleging een toegankelijke methode vinden om hun stem te kunnen laten horen. Ze vinden het ook belangrijk dat ze over dit specifieke onderwerp hun stem kunnen laten horen. Ook waarderen ze de gebalanceerde informatievoorziening en de mogelijkheid om hun advies te nuanceren en toe te lichten. Veel positieve deelnemers geven ook aan dat ze wat geleerd hebben door hun deelname. Ze vinden het interessant om te leren over welke afwegingen beleidsmakers moeten maken. Ze zijn ook van mening dat de raadpleging het draagvlak voor de uiteindelijke keuzes van de Lelylijn kan verhogen en het vertrouwen in de overheid kan versterken. Bijlage 7 geeft een overzicht van illustratieve quotes.

Wat vonden deelnemers niet goed?

93% van de deelnemers geeft een voldoende aan de raadpleging, maar daarentegen geeft 7% een onvoldoende. Wat vinden deze deelnemers? Sommige deelnemers vonden de scope van de raadpleging te beperkt omdat er alleen werd gefocust op de Lelylijn en andere deelnemers gaven aan dat dit hen het gevoel gaf alsof de aanname in de raadpleging was dat er al een Lelylijn zou komen. Zij vonden de informatievoorziening ook sturend. Er zijn ook deelnemers die aangaven dat de mening van inwoners niet relevant moet zijn en dat alleen experts advies moeten geven. Negatieve deelnemers verschilden van mening over de lengte van de raadpleging en de mate van informatievoorziening. Sommige deelnemers vonden de raadpleging te lang duren en vonden dat ze te veel informatie moesten verwerken. Andere deelnemers vonden juist dat ze informatie misten in de raadpleging en ze wilden meer mogelijkheden krijgen om hun ideaalbeeld te schetsen.

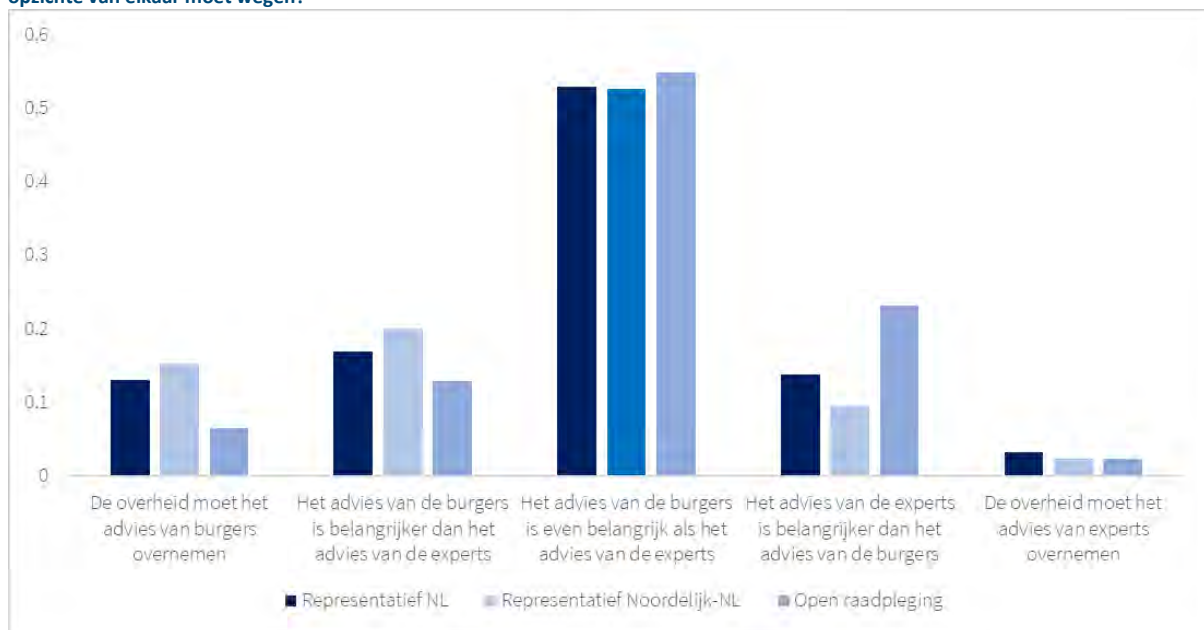
De ruime meerderheid van de deelnemers aan de raadpleging vindt dat de overheid deze methode vaker moet toepassen en zegt door hun deelname te hebben geleerd van de keuzes die de overheid moet maken (zie Tabel 5-1). Ook geeft een ruime meerderheid aan dat ze meer vertrouwen krijgen in de overheid als de overheid vaker op deze manier inwoners laten meedenken en dat ze de uiteindelijke keuzes van de overheid beter kunnen accepteren.

Tabel 5-1: Hoe beoordelen deelnemers de raadpleging?

Stelling	Versie	Helemaal eens	Eens	Neutraal	Oneens	Helemaal oneens
De raadpleging stuurde mijn keuzes een bepaalde kant op	Panel	5%	18%	38%	27%	13%
	Open	4%	14%	35%	27%	19%
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is	Panel	25%	53%	17%	3%	1%
	Open	25%	49%	19%	4%	3%
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven	Panel	28%	46%	21%	4%	1%
	Open	48%	42%	8%	1%	1%
In Nederland moeten we deze methode vaker gebruiken om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid	Panel	39%	44%	13%	2%	1%
	Open	40%	41%	15%	3%	2%
Door deel te nemen aan deze raadpleging leer ik over de keuzes die de overheid moet maken over de Lelylijn	Panel	22%	52%	21%	4%	2%
	Open	17%	46%	25%	9%	4%
Als de overheid via deze raadpleging op grote schaal inwoners betreft bij keuzes, dan zijn de uiteindelijke besluiten over de Lelylijn voor mij beter te accepteren	Panel	21%	48%	25%	4%	1%
	Open	16%	44%	26%	9%	5%
Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid	Panel	25%	45%	23%	5%	2%
	Open	17%	41%	30%	8%	5%

14% van de deelnemers uit de representatieve groep voor Nederland vindt dat de overheid de uitkomsten van de raadpleging direct moet overnemen. 3% vindt dat de overheid niets met de uitkomsten moet doen en alleen naar experts moet luisteren. 83% vindt dat de overheid haar keuzes moet baseren op uitkomsten uit deze raadpleging en adviezen van experts. Vergeleken met de panelraadpleging vinden deelnemers uit de open raadpleging dat de politiek relatief veel waarde moet toekennen aan adviezen van experts bij het maken van keuzes over de Lelylijn.

Figuur 5-2: Hoe vinden deelnemers dat de overheid de adviezen van deelnemers aan de raadpleging en adviezen van experts ten opzichte van elkaar moet wegen?



Referenties

Bekker-Grob, E.W. de, Ryan, M., Gerard, K. (2012). Discrete choice experiments in health economics: a review of the literature. *Health Economics*, 21(2), 145-172.

CBS (2021). Monitor Brede Welvaart & de Sustainable Development. Centraal Bureau voor de Statistiek. Retrieved from: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/diversen/2021/monitor-brede-welvaart-de-sustainable-development-goals-2021>.

CPB/PBL (2022). Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart: een aanvulling op de Algemene MKBA-Leidraad, CPB / PBL Notitie.

Chorus, C.G. Sandorf, E.D., Mouter, N. (2020). Diabolic dilemmas of COVID-19: An empirical study into Dutch society's trade-offs between health impacts and other effects of the lockdown. Munich personal RePEc Archive. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/100575/1/MPRA_paper_100575.pdf.

De Boer, L., Mouter, N., De Vries, M. (2022) Brede welvaart heeft ethische blik nodig. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht.

Fries Sociaal Planbureau (2022). Het Deltaplan voor het Noorden vanuit het Friese inwonersperspectief.

Geijssen, T., Vries, M. de, Maas, W., Tuit, C., Fillerup, L. & Mouter, N. (2022). Coronabeleid op de lange termijn: Welke doelen en maatregelen vinden Nederlanders belangrijk? <https://populytics.nl/cases/online-burgerparticipatie-coronabeleid>.

Haidt, J. (2001). The emotional dog and its rational tail: a social intuitionist approach to moral judgment. *Psychological Review*, 108(4), 814.

Hausman, J.A., Leonard, G.K., McFadden, D. (1995). A utility-consistent, combined discrete choice and count data model Assessing recreational use losses due to natural resource damage. *Journal of Public Economics*, 56(1), 1-30.

Hoogink, J., Verelst, F., Kessels, R., van Hoek, A.J., Timen, A., Willem, L., Beutels, P., Wallinga, J., de Wit, G.A. (2020). Preferential differences in vaccination decision-making for oneself or one's child in The Netherlands: a discrete choice experiment. *BMC Public Health*, 20(828).

Hoyos, D. (2010). The state of the art of environmental valuation with discrete choice experiments. *Ecological Economics*, 69(8), 1595-1603.

Lancsar, E., Louviere, J. (2008). Conducting Discrete Choice Experiments to Inform Healthcare Decision Making. *PharmacoEconomics*, 26(8), 661-677.

Mouter, N., van Cranenburgh, S., van Wee, B. (2017). Do individuals have different preferences as consumer and citizen? The trade-off between travel time and safety. *Transportation Research Part A - Policy and Practice*, 106, 333-349.

Mouter, N., Ojeda Cabral, M., Dekker, T., van Cranenburgh, S. (2019). The value of travel time, noise pollution, recreation and biodiversity: a social choice valuation perspective. *Research in Transportation Economics* 76.

Mouter, N., Pelzer, P., (2021) Op zoek naar een verbeeldend utilisme: Besluitvormingsinstrumenten voor bestuurders en burgers bij beeldbepalende projecten, *Bestuurskunde*, 1, 18-30.

Mouter, N., Koster, P.R., Dekker, T. (2021a). Contrasting the recommendations of Participatory Value Evaluation and Cost-Benefit Analysis in the context of urban mobility investments. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 144, 54-73.

Mouter N, Van Beek L, De Ruijter A, et al (2021d) Brede steun voor ambitieus klimaatbeleid als aan vier voorwaarden is voldaan. Delft <https://www.populytics.nl/cases/nationale-klimaatraadpleging>.

Mouter, N., Shortall, R.M., Spruit, S.L. & Itten, A.V. (2021c). Including young people, cutting time and producing useful outcomes: Participatory value evaluation as a new practice of public participation in the Dutch energy transition. *Energy Research & Social Science*, 75.

Mouter, N., Koster, P.R., Dekker, T. (2021d). Participatory Value Evaluation for the evaluation of flood protection schemes. *Water Resources and Economics*, 36.

Nisbett, R.E., Wilson, T.D. (1977). Telling more than we can know: verbal reports on mental processes. *Psychological Review*, 84(3), 231.

Planbureau voor de Leefomgeving (2021), Brede Welvaart en mobiliteit.

Spruit, S.L., Mouter, N., De Vries, M.O., Schouten, S., 2021 6881 Nederlanders denken mee over medisch keuren van rijbewijshouders. <https://populytics.nl/cases/burgerparticipatie-voorbeeld-past-het-huidige-beleid-nog-bij-de-wensen-van-de-burger>.

Rijkswaterstaat (2022). Aan de slag met brede welvaart. Een verkenning van hoe Rijkswaterstaat met bestaande instrumenten kan sturen op Brede Welvaart. Uitgevoerd door Waai

TNO (2021). Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan. R12422.



POPULYTICS

What would you do?



POPULYTICS

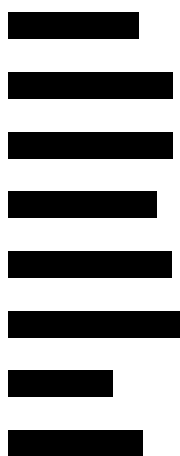
What would you do?

Bijlage Lelylijnraadpleging

Datum: 15-05-2023



Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een startup van de TU Delft in samenwerking met Decisio en Move Mobility



www.populytics.nl

Inhoud

1. Beschrijving van de 11 doelen	4
2. Methodologische keuzes bij het ontwerpen van het discrete keuze experiment	8
Stap 1: Kenmerken selecteren	8
Stap 2: Niveaus van de kenmerken bepalen.	8
3. Overzicht van de quotes bij de PWE-keuzetaak motivering	11
3.1 De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylaan	11
3.2 De reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken	13
3.3 Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig	14
3.4 Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben	16
3.5 Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland	18
3.6 Het bouwen van de Lelylaan moet niet te duur worden	20
3.7 Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylaan	22
3.8 Bijdragen dat de bouw van nieuwe woningen meer kan worden verdeeld	23
3.9 Belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland	25
3.10 Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden voor jongeren	26
3.11 De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen	28
4. Overzicht van illustratieve quotes bij de vraag naar welke kansen de Lelylijn kan bieden	30
5. Overzicht van illustratieve quotes bij de vraag welke zorgen mensen hebben over de Lelylijn	36
6. Overzicht van illustratieve quotes bij de vraag of mensen nog overige adviezen hebben over de Lelylijn	46
7. Analyse van ervaringen van deelnemers	55
7.1 Wat vond je goed aan de raadpleging?	55
7.2 Wat vond je niet goed aan de raadpleging?	58

1. Beschrijving van de 11 doelen

Wanneer deelnemers wilden weten wat het zou betekenen als ze voor een doel zouden kiezen, dan konden ze op een informatieknop klikken. Tabel I-1 laat voor alle 11 doelen welke informatie deelnemers kregen.

Tabel I-1: De 11 dingen waar de overheid rekening mee kan houden bij het nadenken over de Lelylijn

1) De Lelylijn moet eraan bijdragen dat scholen, supermarkten en andere belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland.	Wat is jouw advies aan de overheid? Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er volgens jou voor proberen te zorgen dat de Lelylijn eraan bijdraagt dat belangrijke voorzieningen zoals scholen, supermarkten, buurthuizen en de huisarts goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland. De Lelylijn kan ervoor zorgen dat het aantrekkelijker wordt om in Noordelijk Nederland te gaan wonen. Daardoor is het makkelijker om in de dorpen belangrijke voorzieningen te houden, zoals basisscholen, supermarkten, buurthuizen en de huisarts. Geef je hier veel punten? Dan vind je het belangrijk dat er voldoende mensen in de dorpen blijven wonen om daar belangrijke voorzieningen te kunnen houden. Om ervoor te zorgen dat dit lukt, kan de overheid ervoor kiezen om de stations van de Lelylijn goed bereikbaar te maken vanuit alle delen van Noordelijk Nederland met de bus, fiets en auto. Als er meer mensen in Noordelijk Nederland komen wonen en Noordelijk Nederland beter verbonden wordt met de rest van Nederland, dan is er in deze regio ook meer draagkracht voor voorzieningen als ziekenhuizen en cultuur. Doordat Noordelijk Nederland en de rest van Nederland beter met elkaar verbonden zijn, kunnen mensen uit Noordelijk Nederland beter gebruik maken van voorzieningen in de rest van Nederland. En mensen uit de rest van Nederland kunnen gemakkelijker genieten van de rust en ruimte in het Noorden. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet te kijken naar de invloed op het goed bereikbaar houden van belangrijke voorzieningen zoals scholen en supermarkten voor inwoners van Noordelijk Nederland.
2) De Lelylijn moet ervoor zorgen dat de economie van (Noordelijk) Nederland sterker wordt.	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou ervoor zorgen dat de economie van Nederland sterker wordt door de Lelylijn. Als de overheid besluit over de route van de Lelylijn en het aantal stations waarop de trein stopt, dan vind je het belangrijk dat de overheid vooral kijkt welke keuze het beste is voor de economie. Je vindt het belangrijk dat de overheid de gebieden rond de stations van de Lelylijn aantrekkelijk maakt om te werken. Als de Lelylijn ervoor zorgt dat Noordelijk Nederland goed bereikbaar is vanuit andere delen van het land en vanuit grote steden in het buitenland zoals Hamburg en Kopenhagen, dan kan dit ervoor zorgen dat het aantrekkelijker wordt voor bedrijven om een kantoor te hebben in Noordelijk Nederland. Dit kan leiden tot extra banen in Noordelijk Nederland. Doordat de Lelylijn Noordelijk Nederland en de rest van Nederland beter met elkaar verbindt kunnen inwoners makkelijker een baan vinden die bij hen past. De reis naar een baan in een ander deel van het land wordt korter door de Lelylijn. Geef je hier veel punten? Dan vind je het belangrijk dat de overheid bij keuzes over bijvoorbeeld de route en het aantal stations ervoor zorgt dat inwoners gemakkelijker naar een baan in een ander deel van het land kunnen reizen. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet te kijken naar de invloed van de Lelylijn op de economie.

3) De Lelylijn moet eraan bijdragen dat de overheid de bouw van nieuwe woningen meer kan verdelen over het land	Geef je hier veel punten? Dan vind je het belangrijk dat de Lelylijn eraan bijdraagt dat de overheid de bouw van nieuwe woningen meer kan verdelen over het land. In Nederland is er op dit moment een tekort aan woningen. Bijvoorbeeld in de Randstad is het tekort aan woningen groot. Het bouwen van nieuwe woningen in de Randstad is niet makkelijk, want er is weinig ruimte. De Lelylijn verbindt Noordelijk Nederland beter met de rest van het land. Dit zorgt ervoor dat het aantrekkelijker wordt om in Noordelijk Nederland te gaan wonen. Hoe meer mensen er in Noordelijk Nederland gaan wonen, hoe minder nieuwe woningen er in de rest van het land nodig zijn. Gaat de overheid besluiten nemen over de route van de Lelylijn en het aantal stations waarop de trein stopt? Dan vind je dat de overheid vooral moet kijken naar welke invloed de besluiten hebben op de verdeling van nieuwe woningen over het land. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de overheid probeert om de gebieden rond de stations van de Lelylijn aantrekkelijk te maken om te wonen. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet te kijken naar de invloed van de Lelylijn op de verdeling van het aantal nieuwe woningen over het land.
4) Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou ervoor zorgen dat mensen zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn. Dat betekent dat je vindt dat de overheid de volgende dingen moet doen: • Voorkomen dat mensen last hebben van de bouw van de Lelylijn. • Voorkomen dat mensen last hebben van geluid en trillingen van treinen. De volgende afspraken zijn voorbeelden die daarbij zouden kunnen helpen: • Er mogen niet te veel treinen over de Lelylijn rijden. • De Lelylijn mag zo min mogelijk langs woonwijken lopen. • De treinen mogen minder hard rijden als ze door woonwijken rijden. • Ervoor zorgen dat de Lelylijn goed is ingepast in het landschap. Is er een landschap waar veel mensen van genieten? Dan kan dit een reden zijn om het spoor van de Lelylijn daar onder de grond te leggen. Of in ieder geval lager dan het landschap. • Ervoor zorgen dat de Lelylijn niet in de weg ligt. Tunnels onder het spoor kunnen daarbij helpen. Zo kunnen mensen via een tunnel van het ene naar het andere woongebied gaan. Een manier om de overlast van de Lelylijn te beperken is om deze aan te leggen langs de bestaande snelwegen tussen Lelystad, Groningen en Leeuwarden. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet te kijken naar het voorkomen van overlast voor mensen.

5) De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou ervoor zorgen dat dieren, bomen en planten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn. Dat betekent dat je vindt dat de overheid de volgende dingen moet doen: • Voorkomen dat de natuur last heeft van de bouw van de Lelylijn. • Voorkomen dat dieren last hebben van geluid en trillingen van treinen. De volgende afspraken zijn voorbeelden die daarbij zouden kunnen helpen: • De Lelylijn mag niet door natuurgebieden heenlopen. • De Lelylijn mag zo min mogelijk langs natuurgebieden lopen. Een manier om de overlast van de Lelylijn te beperken is om deze aan te leggen langs de bestaande snelwegen tussen Lelystad, Groningen en Leeuwarden. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet extra te kijken naar het voorkomen van overlast voor de natuur. De overheid doet dan alleen wat er volgens de wet verplicht is.
De Lelylijn moet voor inwoners van Noordelijk Nederland zorgen voor meer kans op een fijne baan en betere bereikbaarheid van plekken waar ze naartoe willen gaan	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er volgens jou voor zorgen dat de Lelylijn eraan bijdraagt dat inwoners uit Noordelijk Nederland evenveel kans hebben om een baan te vinden die bij hen past als andere Nederlanders. De Lelylijn verbindt Noordelijk Nederland beter met andere delen van het land. En ook raken verschillende delen van Noordelijk Nederland beter met elkaar verbonden. Dit zorgt ervoor dat het gemakkelijker wordt voor mensen uit Noordelijk Nederland om meer banen te bereiken. Daardoor wordt het voor hen makkelijker om een baan te vinden die goed past. Ook wordt het voor mensen uit Noordelijk Nederland makkelijker om andere plekken te bereiken waar zij graag naartoe willen. Als je hier veel punten geeft, dan kan dit betekenen dat de overheid bij het maken van keuzes over de Lelylijn vooral kijkt naar het extra aantal banen en belangrijke plekken dat inwoners van Noordelijk Nederland kunnen bereiken. En, het kan betekenen dat de overheid ervoor zorgt dat de stations van de Lelylijn uit alle delen van Noordelijk Nederland goed bereikbaar zijn met de bus, fiets en auto. Geef je hier geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet te kijken naar het extra aantal banen en belangrijke plekken dat inwoners van Noordelijk Nederland kunnen bereiken.
7) De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig	Geef je hier veel punten? Dan moet de Lelylijn ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of het vliegtuig. Dit zorgt ervoor dat er minder broeikasgassen in de lucht komen. Dat betekent dat je vindt dat de overheid de volgende dingen moet doen: • Bij keuzes over de route, het aantal stations waarop de Lelylijn stopt en het aantal treinen dat per uur op de Lelylijn zal rijden kijken naar welke keuzes er zoveel mogelijk voor zorgen dat mensen vaker met de trein en minder vaak met de auto of het vliegtuig zullen reizen. • Overwegen om de Lelylijn door te trekken naar Hamburg en Kopenhagen, want dat kan betekenen dat mensen sneller ervoor kiezen om met de trein naar deze steden te reizen in plaats van met het vliegtuig. • Ervoor zorgen dat mensen zoveel mogelijk van en naar de stations van de Lelylijn reizen met de bus, met de fiets of lopend. En zo min mogelijk met de auto. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn er niet voor te zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of het vliegtuig.

De Lelylijn moet Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou bij de keuzes over de Lelylijn ervoor proberen te zorgen dat het Noorden aantrekkelijker wordt voor jongeren. Het aanleggen van de Lelylijn kan ervoor zorgen dat veel mensen in de buurt van de stations zullen gaan wonen. Dit helpt om meer bedrijven zoals restaurants, cafés en bioscopen naar het gebied te trekken. Dit maakt het aantrekkelijker voor jongeren om in het Noorden te blijven wonen. Of om naar het Noorden te verhuizen. Als je hier veel punten geeft, dan vind je het belangrijk dat de overheid gebieden rond de stations van de Lelylijn aantrekkelijk maakt voor jongeren om te wonen, werken en studeren. En je vindt het belangrijk dat de overheid met keuzes over de Lelylijn ervoor probeert te zorgen dat er meer banen komen in Noordelijk Nederland die jongeren aantrekkelijk vinden. Als je hier veel punten geeft dan vind je dat de overheid moet overwegen om een nachttrein op de Lelylijn te laten rijden zodat jongeren ook in de nacht voorzieningen in de rest van het land goed kunnen bereiken. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou niet te kijken hoe de Lelylijn Noordelijk Nederland aantrekkelijker kan maken voor jongeren.
9) Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden	Geef je hier veel punten? Dan vind je dat de overheid de kosten voor het bouwen van de Lelylijn laag moet houden. Bij elke beslissing weegt de overheid kosten en baten zorgvuldig af. Dit kan betekenen dat de overheid niet kiest voor de duurste ideeën voor de Lelylijn. Of dat er geen Lelylijn komt als de kosten te hoog blijken te zijn. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou niet te kijken naar de kosten van de Lelylijn.
10) De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn er zoveel mogelijk voor zorgen dat de bestaande identiteit van Noordelijk Nederland behouden blijft. Komen er veel nieuwe mensen in Noordelijk Nederland wonen? Dan kan dit de cultuur en de manier van leven in het gebied veranderen. Geef je hier veel punten? Dan wil je dat de overheid de bestaande identiteit beschermt. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er weinig woningen bijkomen in kleine dorpen. Als er weinig nieuwe mensen bijkomen in de dorpen, dan is de kans groter dat de bestaande identiteit behouden blijft. Als je hier veel punten geeft dan vind je het belangrijk dat het bestaande landschap en de rust en de ruimte behouden blijven als dit belangrijke onderdelen zijn voor de identiteit van een gebied. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou bij keuzes over de Lelylijn niet te kijken naar het behouden van de bestaande identiteit van het gebied.
11) De Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken	Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er volgens jou voor zorgen dat de Lelylijn de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maakt. Als je hier veel punten geeft dan vind je dat de overheid erover moet nadenken om in ieder geval een hogesnelheidstrein op de Lelylijn te laten rijden die op weinig tussenstations stopt. Geef je geen punten? Dan hoeft de overheid van jou er niet voor te zorgen dat de Lelylijn de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maakt.

=

2. Methodologische keuzes bij het ontwerpen van het discrete keuze experiment

In deze bijlage beschrijven we de ontwerpstappen van het discrete keuze experiment (DCE).

Stap 1: Kenmerken selecteren

Een uitdaging bij het ontwerpen van een DCE is het selecteren van de kenmerken van de alternatieven waar deelnemers een keuze tussen moeten maken. Tijdens de ontwerpssessie met stakeholders in Assen bleek dat zij graag in deze fase van de planvorming op een aantal aspecten input wilden hebben van burgers bij het maken van keuzes. Specifiek wilde men graag weten hoe burgers een afweging maken tussen:

1. De reistijdwinst die de Lelylijn zou opleveren
2. Het aantal stations waarop de trein zou stoppen
3. De frequentie van de Lelylijn
4. De overlast die de Lelylijn zou veroorzaken
5. De kosten van de Lelylijn
6. De invloed van de Lelylijn op de toegang tot basisvoorzieningen zoals supermarkten en een basisschool

Omdat het onduidelijk is hoeveel invloed de Lelylijn precies zou kunnen hebben op de toegang tot basisvoorzieningen hebben we besloten om het zesde kenmerk alleen mee te nemen in de raadpleging met het panel en niet in de open raadpleging die toegankelijk was voor iedereen.

Stap 2: Niveaus van de kenmerken bepalen.

Daarna moest er een besluit worden genomen over de niveau van de kenmerken die deelnemers aan de raadpleging te zien kregen. In gesprek met onderzoekers van Decisio, MOVE Mobility en het Planbureau voor de Leefomgeving besloten we ten eerste om een grote variatie aan te brengen in de niveaus van de kenmerken omdat er nog veel onzekerheid is. We vroegen aan de onderzoekers was goede minimum- en maximumwaarden zouden kunnen zijn voor de kenmerken. In andere woorden: omdat uit de gesprekken bleek dat de Lelylijn minimaal 20 minuten reistijdwinst op zou moeten leveren en maximaal 60 minuten op zou kunnen leveren (bij de meest snelle variant) hebben we dit gekozen als minimaal niveau en maximaal niveau. Daarnaast hebben we 30 minuten tijdswinst, 40 minuten tijdswinst en 50 minuten tijdswinst als tussenniveaus gebruikt.

Het aantal stations waarop de trein zou stoppen

Voor het aantal tussenstations waarop de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Leeuwarden/Groningen hebben we 1 station als minimum genomen en 8 als maximum. Ondanks dat het onbekend is op hoeveel stations de Lelylijn precies zal stoppen als deze wordt aangelegd was het volgens de onderzoekers duidelijk dat 8 tussenstations een goede benadering is van het maximaal aantal stations.

De frequentie van de Lelylijn

Bij het aantal treinen dat er in elke richting per uur op de Lelylijn zou rijden was de inschatting dat er minimaal 2 per uur zouden rijden in elke richting en als maximum 8 tot 12 per uur. We hebben daarom 2 per uur als minimum genomen en 10 per uur in elke richting als maximum.

De overlast die de Lelylijn zou veroorzaken

Het aantal mensen dat overlast zou ervaren van de Lelylijn is op dit moment lastig te schatten. We hebben er daarom voor gekozen om een brede bandbreedte op te nemen in de DCE (500 mensen met overlast tot 7500 mensen met overlast). Wanneer er meer bekend is over de mogelijke trajecten van de Lelylijn en de overlast die daarbij gepaard gaat, kan het relevant zijn om het experiment nog een keer te herhalen met deze specifieke informatie. Het is ook belangrijk om dan meer informatie te hebben over de dienstregeling: rijdt de Lelylijn ook in de nacht of alleen overdag en in de avond?

De kosten van de Lelylijn

Voor de hoeveelheid belastinggeld die de overheid mag uitgeven aan de Lelylijn is ervoor gekozen om totale kosteninschattingen van de Lelylijn te delen door het aantal huishoudens in Nederland (ongeveer 8 miljoen). Uitgaande van kosten tussen de 4 miljard en 7 miljard euro hebben we gekozen voor het opnemen van 500 euro per belastingbetaler als minimum en 850 euro per belastingbetaler als maximum

De invloed van de Lelylijn op de toegang tot basisvoorzieningen zoals supermarkten en een basisschool

De bereikbaarheid van basisvoorzieningen hebben we geoperationaliseerd als het percentage inwoners van Noordelijk-Nederland dat een basisschool en een supermarkt binnen 15 minuten kan bereiken. Dit zijn basisvoorzieningen die voorkomen in de studie van Bastiaansen en Breedijk (2022)¹. Uit deze studie blijkt dat deze basisvoorzieningen op dit **moment** in Noordelijk Nederland voor alle autobezitters bereikbaar zijn binnen 15 minuten. Maar dit geldt niet voor mensen die geen auto bezitten. Omdat de bereikbaarheid van basisvoorzieningen op sommige plekken in het landelijk gebied van Noordelijk Nederland achteruit gaat is de inschatting dat het percentage inwoners uit Noordelijk Nederland dat binnen 15 minuten een supermarkt en een basisschool kan bereiken nog steeds minimaal op 80% ligt op het moment dat de Lelylijn zou rijden. In het beste geval zou dit op 100% liggen. In de DCE met het panel hebben we gevarieerd tussen 80% en 100% voor dit kenmerk. Omdat er veel onzekerheid is over de mate waarin de Lelylijn invloed kan hebben op dit kenmerk hebben we het weggelaten in de open raadpleging. De verschillende niveaus van de kenmerken staan weergegeven in Tabel II-1.

¹ Bastiaansen, J., Breedijk, M. 2022. Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland.

Tabel II-1: Attributniveaus van het discrete-keuze experiment

	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	Level 5	Level 6	Level 7	Level 8
Wat is de reistijd van de snelste trein tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	60 minuten	70 minuten	80 minuten	90 minuten	100 minuten			
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	1 keer	2 keer	3 keer	4 keer	5 keer	6 keer	7 keer	8 keer
Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	2 in elke richting	4 in elke richting	6 in elke richting	8 in elke richting	10 in elke richting			
Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	500	1500	2500	3500	4500	5500	6500	7500
Hoeveel belastinggeld mag de overheid per huishouden uitgeven?	500 euro	550 euro	600 euro	650 euro	700 euro	750 euro	800 euro	850 euro
Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	80%	85%	90%	95%	100%			

3. Overzicht van de quotes bij de PWE-keuzetaak motivering

De kwalitatieve data van de PWE-keuzetaak analyseerden we met content analyse. Dit deden we in twee fases. In de eerste fase stelde een team van codeerders een overzicht op van de typen argumenten dat door deelnemers wordt genoemd bij de onderbouwing van de keuzes voor maatregelen. Hiertoe namen de codeerders een willekeurige reeks argumenten door met als doel te komen tot een dekkende reeks categorieën per maatregel. Zij zijn doorgegaan met het analyseren van nieuwe argumenten totdat verzadiging optrad in de categorieën. In de tweede fase hebben (andere) codeerders in overleg de categorieën definitief gemaakt en ingedeeld in een aantal hoofdcategorieën.

In het rapport geven we met bolletjes een indicatie van of het argument zeer weinig (1 bolletje) of zeer vaak (5 bolletjes) voorkomt. In deze bijlage geven we per argument een aantal illustrerende quotes. Dit aantal komt overeen met het aantal bolletjes dat aangeeft hoe vaak het argument voorkomt in sectie 4.1 in het hoofdrapport.

3.1 De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylaan

Tabel 3.1.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Natuur boven alles	• “De bescherming en verbetering van natuur en biodiversiteit zijn prio 1. De Lelylijn kan bijdragen, maar mag geen last geven” • “Natuur is ongehoord belangrijk voor zowel de leefbaarheid maar ook voor de ontspanning.” • “Natuurbehoud is veel, veel en veel wezenlijker dan een paar minuutjes minder reistijd.” • “Biodiversiteit en klimaatverandering beperken zijn de echt belangrijke opgaven waar de wereld en Fryslân voor staan. Fryslân kan een bijdrage leveren met gezonde bodems, biodiversiteit en groene ruimte. Lelylijn draagt daar niet aan bij. Behalve als een aantal snelwegen daarvoor verdwijnt misschien. Dus in Fryslân moeten we gaan voor ruimte voor moderne circulaire landbouw en voor natuur, Niet voor infrastructuur en steen. Wij hebben nog die keus. Grote delen van het land zijn al een en al steen. We moeten die kans grijpen. Niet aan beginnen die Lelylijn. Focus op gezonde bodems, circulaire landbouw en natuur.”
De natuur staat al onder druk	• “Natuur staat al onder druk en is erg versnipperd. Het moet zo mogelijk worden voorkomen dat het erger wordt” • “Natuurbescherming is erg belangrijk is een relatief vol land waar de druk op de natuur al erg hoog is.” • “We hebben al weinig natuur in Nederland, een beetje respect voor de natuur die we hebben is wel nodig.” • “In een tijd dat we het hebben over biodiversiteit en natuur die onder druk staat, is het niet handig om nog een extra streep door het landschap te halen. Daarnaast het vliegen wordt elektrisch en daarbij heb je niet te maken met spoorinfra, die heel veel ruimte in beslag neemt. En hoe gaan we om met No Net Land Take?”
Mag niet ten kosten gaan van natuur	• “Hoe belangrijk deze treinverbinding ook is, van groot belang is het dat er bij de bouw ervan gebruik wordt gemaakt van bestaande locaties, zodat er niet meer overlast voor dieren en natuur in het algemeen plaats vindt. Een paar minder snelwegen zou ook mooi zijn, maar de lijn langs bestaande snelwegen laten lopen, heeft voorkeur boven nieuwe natuurgebieden op te offeren.” • “Het is van groot belang dat de spoorlijn niet door of langs natuurgebieden als Van Oordts mersken aangelegd wordt. Aan de ene kant zorgt het stikstofdossier van de overheid ervoor dat boeren in de buurt van Natura2000 gebieden moeten wijken, maar dan zou het van de gekke zijn dat hier wel een spoorlijn aangelegd mag worden, met alle negatieve effecten die daarbij horen.” • “Er is net een natuurgebied aangelegd met de overtuiging een bijdrage te leveren aan het welzijn van dieren en planten. De komst van een trein en bijkomende verstoring vlakbij dit

	gebied staat er volgens mij haaks op(dus de bereikbaarheid versus woningbouw). De Lelylijn moet geruisloos, electrisch, niet vervuilend en met zo min mogelijk licht-vervuiling.” • “Er is nog een stukje redelijk leeg Nederland. Doodzonde dat dat ook doorkruist moet worden. Er blijft steeds minder ruimte en stilte voor dieren en natuur over.” • “Fryslân is veel te mooi voor nog een spoor”
Agrariërs moeten weg maar er wordt wel een Lelylijn gebouwd	• “Agrariërs moeten weg vanwege het Natura 2000 gebied en de Lelylijn komt er wel? Ook is het vreemd dat de lijn door een oude zeedijk gaat, terwijl deze nodig is voor de stijgende zeespiegel.”
Leg de Lelylijn aan met een goede inpassing in het landschap	• “Inpassing moet met aandacht gebeuren. Ook in stedelijke omgeving. Voorkomen van barrierewerking, geluidsoverlast voor mens en dier” • “Een spoor, dwars door het land aan leggen, waar al veel infrastructuur is, versnipperd het landschap dramatisch. Het mooiste zou dan zijn, deze te combineren met bestaande infrastructuur, zoals snelwegen. Het probleem daarbij is, dat gemeenten onsamenhangend ieder voor zich hun industrie aanleggen vlak langs deze snelwegen, waardoor hierdoor zeer beperkte mogelijkheden overblijven de snelwegen te combineren met nieuwe hogesnelheids-treinspoor.” • “Natuur moet goed gecompenseerd worden vlak bij het traject of elders moeten grote natuur stukken aangelegd worden. De trein moet snel en zuinig (25kv is zuiniger dan 3kv is sneller dan 1.5kv) wordne. Overigens denk ik dat je beter van 1,5kv naar 3kv kunt gaan dan een lelylijn aan leggen ivm snelheid optrekken en energiebesparing. je zou ook Lelystad Almere recht door OVP kunnen trekken met extra compensatie”
Maak een zorgvuldige afweging tussen natuur en andere belangen	• “Natuurlijk moet er rekening gehouden worden met de natuur. En in beginsel willen bewoners liever niet dan wel extra 'overlast' van een nieuwe spoorlijn. Maar als we in Nederland vooruit willen en duurzamer willen moeten we niet altijd natuur zo zwaar laten mee wegen. Uiteraard moet er gebouwd worden met zo min mogelijke schade/onttrekken van bestaande natuur(gebieden), maar een trein levert ook veel CO2-reductie op.”

Tabel 3.1.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Natuur / milieu zal juist profiteren	• “De natuur is bij een project als de Lelylijn eigenlijk onbelangrijk. Het gaat hier over vervoer van een grote hoeveelheid mensen over lange afstand op een groene manier. De natuur is juist gebaat bij meer spoorlijnen uit milieuoogpunt.” • “De Lelylijn gaat een beetje invloed hebben op natuur. Maar een snelweg heeft veel meer invloed daarop dan een treinspoor. Uiteindelijk zorgt een trein voor een groene en milieuvriendelijke oplossing dat een auto nooit zou kunnen zijn.”
Belang van natuur is (relatief) overdreven	• “Van secundair belang. Treinen op sporen stoten ter plaatse niets uit, en door ecoducten en tunnels heeft fauna er minder last van.” • “De natuur waar we het over hebben bestaat voor 99% uit grasland. Natuurlijk hou je rekening met broedende weidevogels, vissen en andere dieren, maar laat het geen reden te zijn om te vertragen. Hoe eerder die lijn ligt, des te beter het is voor de natuur, immers de auto en vlieg km zullen dan af nemen. Stop met denken in problemen, we hebben niet te maken met het Amazone gebied....” • “Op het potentiële tracé is weinig serieuze natuur te vinden. Wel belangrijke landschapswaarden die beschermd moeten worden binnen wat mogelijk is maar offers zullen gemaakt worden”
Natuur past zich er vanzelf op aan	• “De natuur past zich heel snel aan. Wél moet het landschap (aangezicht) er zo weinig mogelijk door worden beïnvloed.”
Natuur valt te compenseren	• “De lijn is zeer belangrijk voor het noorden om te kunnen ontwikkelen en te groeien. Als nodig is natuur op andere plek compenseren.” • “Mocht de Lelylijn toch worden aangelegd, dan ruimschoots compenseren zoals bij de aanleg van de Centrale As.”
Geen probleem als de Lelylijn langs de snelweg komt te lopen	• “Bundeling met bestaande infrastructuur is het beste. Niet alleen om doorsnijding van landschappen te vermijden waardoor restruimtes ontstaan. Ook hierdoor kunnen ruimtes optimaal benut worden. Zie daarbij als voorbeeld de HSL Zuid langs de A4 en A16, de Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt gebundeld met de A3, de Schnellfahrstrecke Nürnberg-Ingolstadt gebundeld met de A9.” • “Er moet geen natuur verloren gaan, maar ik ga er vanuit dat we ook snelwegen kunnen gaan afschaffen. Ik ga er ook vanuit de spoorlijn langs de snelweg komt.”

	• “Een spoorlijn naast een bestaande weg aanleggen moet toch geen probleem zijn.”
--	---

3.2 De reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zo kort mogelijk maken

Tabel 3.2.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Tijd is geld, dus hoe sneller hoe beter	• “Zeker, dit is juist cruciaal, daar doen we het namelijk voor!” • “Alles voor de ongeduldige mens.”
Reistijdwinst levert andere voordelen op	• “Hiermee worden automatisch de andere doelen gehaald” • “De afstand naar het noorden is al zo groot en mensen moeten meestal overstappen voor het zuiden, dus mag de totale reis niet te lang zijn. Dan komt er ook meer toerisme in Noord Nederland en dat is goed voor de economie.” • “Belangrijk om mensen uit de Randstad aan te trekken zodat zij kennis kunnen maken met het mooie noorden en uiteindelijk naar ons toe zullen komen. Met alle positieve effecten daaropvolgend....”
Goed voor woon-werk verkeer	• “"kortere reistijd es beter voor woon werk verkeer • “Zou ideaal zijn, korte reistijden voor werkende mensen, die nu vaak met de auto gaan” • “Hier heb ik zelf een behoorlijk belang bij. Woonwerk verkeer per trein is voor mij een ultieme droom. Ik rijdt al 21 jaar 180 km per dag voor mijn werk. Zou toch mooi zijn als dit per trein kan. Reizen en werken gelijktijdig, uitgerust thuis komen en genieten van het mooie platteland.”
Reistijdwinst is nodig om aantrekkingskracht Noordelijk Nederland voor jongeren te verbeteren	• “Ik denk dat vooral de jeugd in noord-nederland het fijner zou vinden om sneller en makkelijke in de randstad te zijn maar ook in verband met familie opzoeken.”
Reistijdwinst is nodig om de bereikbaarheid te verbeteren	• “Hoe korter hoe beter, hoe meer het noorden ontsloten wordt” • “Heel belangrijk dat je makkelijk naar de randstad kan en dat zou met deze mogelijkheid moeten lukken Belangrijk. In de Randstad vinden ze het Noorden ver weg. Er gebeurt veel in de Randstad. Daarom staat het noorden gauw op achterstand. Dat is jammer. De reistijd is erg lang. Er zijn beperkingen qua studie e.d., als jongeren de stap naar de Randstad niet durven te zetten.”
Zonder reistijdwinst levert de Lelylijn weinig op	• “Dat maakt de Lelylijn aantrekkelijk - plus de zwanehals tussen Meppel en Zwolle.” • “Dit is van belang aangezien er al een spoorweg verbinding is tussen het noorden en de Randstad. Als de Lelylijn de reistijd niet verkort heeft het volgens mij weinig nut om het te bouwen.” • “De reistijd moet aanzienlijk verbeterd worden van de huidige reistijd om de Lelylijn het beoogde effect te laten hebben. Anders brengt deze lijn geen verandering teweeg.”
Zonder aanzienlijke reistijdwinst zullen mensen alternatieven voor de trein blijven gebruiken	• “Anders pakken we gewoon weer de auto als het allemaal te lang duurt” • “Als de lelylijn er te lang over doet kunnen mensen net zo goed overstappen via andere treinen zoals ze nu al doen”
Dit maakt het makkelijker om vrienden, familie of evenementen in de Randstad te bezoeken	• “Geweldig lijkt me dit want ik woon in Groningen (heb bij een van de eerste vragen per ongeluk Zeeland aangeklikt en kon niet meer terug). Ik heb tot vorig jaar 14 jaar in Utrecht gewoond dus nog veel vrienden en zakelijke relaties daar. Daarom zou ik een snelle trein die kant op fijn vinden.” • “Zodat een dagtrip of familiebezoek makkelijk te realiseren is, ook als je hier woont.” • “Het duurt nu uren voor je in de Randstad bent. Als je een dagje Amsterdam wilt doen, wordt dat zo een half dagje. De andere halve dag zit je in de trein te loeren.”
Noordelijk Nederland heeft hier recht op	• “Dit is een principekwestie, omdat deze regio nu ongelijk behandeld wordt.”
Zo wordt de Lelylijn een verbinding naar andere voorzieningen	• “De Lelylijn moet vliegveld Lelystad overslaan en Luchthaven Eelde aandoen. Het moet een airport verbinding worden die doorgetrokken wordt via Schiphol naar Eindhoven en Maastricht Airport. Dat scheelt heel veel autokilometers en biedt de mogelijkheid voor Randstedelingen om te shoppen en de druk van Schiphol weg te nemen.”

	• “Zeker. Ziekenhuizen, scholen, werk etc. etc. worden voor meer Nederlanders sneller bereikbaar. Misschien zelfs zo dat men auto's laat staan.”
--	--

Tabel 3.2.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Reistijd is van ondergeschikt belang	• “Voor mij ligt de nadruk hier vooral op de mensen die wonen in Noordelijk Nederland maar hun kansen in de Randstad hebben gezocht qua baan, voor de rest hoeft het van mij niet per se zo kort mogelijk, als dit gaat om toerisme bijvoorbeeld, maar vooral over een directe lijn. Dus zo min mogelijk tussenstops is in deze uitleg voor mij niet van het allerhoogste belang” • “Niet zo belangrijk, men komt daar alleen voor schiphol”
Bereikbaarheid is goed genoeg	• “We hebben genoeg stations en aansluitingen met de randstad”
Een snelle trein draagt niet bij aan betere bereikbaarheid	• “Het van en naar 't station reizen komt er ook nog bij. Als ik in een uur van Drachten naar Amsterdam kan, wil niet zeggen dat ik van deur tot deur geen twee uur per enkele reis kwijt ben.” • “Hoeft niet, forensen zijn wat mij geen belangrijke doelgroep”

3.3 Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig

Tabel 3.3.1. Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Belangrijk om bij te dragen aan klimaatdoelen	• “Door de klimaatverandering is er hierdoor per persoon minder uitstoot. Door een verkorte reistijd en een betere verbinding wordt het aantrekkelijker om met de trein te gaan” • “We moeten er alles aan doen om te verduurzamen. Daarvoor is de trein het ideale transportmiddel voor grotere afstanden. Hoe meer de Lelylijn dat mogelijk maakt, hoe beter het is. Zowel op regionaal als internationaal niveau.” • “Goed voor duurzaamheid en trein is toekomst bestendig” • “Dit is belangrijkste element van de aanleg van de Lelylijn. Vanwege klimaatopwarming is het noodzakelijk dat minder met privé-vervoer en meer met collectief vervoer wordt gereisd.” • “Ik vind het erg belangrijk dat we minder de auto gebruiken met zn allen, zodat de co2 uitstoot vermindert. Wel moet de prijs van een treinticket vergelijkbaar zijn met de kosten van een autorit.”
Nodig want de wegen zijn al vol genoeg	• “Heel belangrijk oor familie bezoek die ergens anders wonen dan in het noorden er zijn nog steeds mensen zonder rijbewijs trouwens de qegen zijn al vol genoeg” • “Minder files”
Betere (multimodale) bereikbaarheid Noordelijk Nederland	• “De treinverbinding tussen Noord Nederland en de rest van het land is gewoon te kwetsbaar, waardoor de trein nu geen betrouwbaar alternatief is waardoor mensen de auto blijven nemen. Groningen-Amsterdam is nu een kleine 2 uur per auto, een snelle trein kan hier serieus mee concurreren.”
Nodig want treinreizen is beter voor het milieu dan de auto / vliegen	• “Ja ik vind het belangrijk dat mensen vaker met het openbaar vervoer reizen en misschien als de verbinding met de rest van Nederland beter is dat ze dat vanuit het Noorden dat ook gaan doen” • “Ik vind duurzaamheid erg belangrijk. Idealiter zou de lijn ook gebruikt kunnen worden voor lange afstand treinen naar noord Europa vanaf Amsterdam. Zo gaan we echt minder vliegen.” • “Ik ben ervan overtuigd dat de trein vele malen milieuvriendelijker én sneller is dan de auto/vliegtuig. Vooral op zo'n afstand en alleen al daarom vind ik dat dit heel veel aandacht moet verdienen. Ook ben ik driedubbel voorstander van het doortrekken van de lijn naar Bremen, Hamburg en Scandinavië. Er zit heel veel potentie op deze route (dat zien we ook in de luchtvaart) en het zou heel fijn zijn als we de luchtreizigers kunnen laten overstappen op de uitstootvrije hogesnelheidstrein. Zo brengen we op een milieuverantwoorde manier Europa nog dichter bij elkaar.” • “Evident: autobezit en -gebruik is en te milieu belastend en op termijn ook niet betaalbaar voor de 'gewone' burger. Dus of we moeten opschuiven naar (betaalbaar !) OV, of wachten op de ontwikkeling van mobility as a service (zonder zelf een voertuig te bezitten). Een snelle

	verbinding naar Duitsland en Frankrijk kan korte-afstand vliegverkeer reduceren. (bv zakelijk naar Frankfurt, Parijs, Keulen/Dusseldorf, Hamburg). Mits duidelijk betaalbaarder dan vliegen mag dit best iets langer duren qua reistijd.” • “Voor het milieu is het van belang dat er minder met de auto gereisd wordt. En als zakenmensen de trein kunnen nemen in plaats van het vliegtuig is ook dat milieu-winst.”
Kansrijk, maar naast de Lelylijn zijn er extra investeringen nodig in spoorinfrastructuur	• “De huidige reistijden met het openbaar vervoer als ook de omvang van de storingen maakt dat het doorgaans vele malen aantrekkelijker is om met de auto te gaan die toch al voor de deur staat. Echter wanneer mensen het voordeel van de trein ontdekken en wanneer deze problemen verholpen zijn dan zal men sneller geneigd zijn om de trein te pakken als ook de internationale treinverbindingen op te zoeken. Dit is momenteel nog verre van ideaal En is in vergelijking tot vliegen doorgaans duurder en meer tijdrovend, plus meer stress van mogelijke omleidingen etc.” • “Voordat wij bij een station zijn moeten wij al met de auto. Het OV is slecht. Dan is het gemakkelijker om met de auto verder te reizen. Maak het reizen met OV goedkoper, dan maak je er meer gebruik van.”

Tabel 3.3.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Mensen moeten zelf kunnen bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken	• “Ik denk dat de komst van een snelle treinverbinding mensen wel kan stimuleren, of in ieder geval de optie geeft om meer met de trein te reizen. Uiteindelijk maken mensen zelf hun persoonlijke afwegingen. Het hangt met name af van de prijs van de reis, de toegankelijkheid, en de kwaliteit van het reizen met de trein, ten opzichte van het comfort van autorijden.”
Het openbaar vervoer is te duur	• “Vaak wordt openbaar vervoer duurder, veel uitval, veel vertragingen.” • “Dat hangt af van de prijs. Nu is het openbaar vervoer erg duur. En van station naar station dan ben je er nog niet.”
De trein is geen praktisch vervoersmiddel	• “De NS is een uiterst onbetrouwbaar en slecht georganiseerd bedrijf. Mensen meer afhankelijk maken van hen is een schadelijke ontwikkeling” • “minder auto rijden is geen praktische oplossing, omdat je geen eigen trein voor je voordeur hebt, dan kan je niet elk moment ergers heen gaan en zo, is alleen geschikt voor de randstad en zo, of wel voor het groot vervoer van mensen die van ene grote steden naar de andere moet gaan reizen!”
Gaat niet helpen	• “Binnenlands commercieel vliegen wordt sowieso niet gedaan. Ik denk dat mensen die de gewoonte en mogelijkheid hebben om de auto te gebruiken niet per se zullen stoppen hiermee” • “De trein zal de auto nooit gaan vervangen. Het is relatief duur en wordt elk jaar duurder, terwijl de service niet altijd betrouwbaar is. Voor plekken verder weg in Europa of daarbuiten zie ik de Lelylijn niet echt als een alternatief.” • “Als de lelylijn op dezelfde wijze gaat functioneren als het openbaar vervoer nu, dan gaan mensen kiezen voor eigen auto”
Mensen gaan juist meer vliegen als er een Lelylijn komt	• “Door Schiphol dichterbij te brengen, wordt echter het tegenovergestelde bereikt. Het vliegen wordt voor noorderlingen makkelijker gemaakt en aantrekkelijker. Het kan zelfs spotgoedkoper met de trein zijn, dan voor mensen uit de andere regio's, die op de auto zijn aangewezen, en duur bij Schiphol moeten parkeren. Een dure treinrit daarentegen zal weer invloed hebben op het aantal treinreizigers en keuze voor een goedkoper alternatief.”

3.4 Inwoners van Noordelijk Nederland moeten meer kans op een fijne baan hebben

Tabel 3.4.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Betere spreiding van wonen/werken	• “Randstad bubbel verkleinen” • “Bepaalde werksectoren (waaroner cultuur, banken, etc.) zijn meer vertegenwoordigd in de randstad dan in het Noorden. Hierdoor wordt het makkelijker om in de randstad te werken, en in het Noorden te blijven wonen.”
Zorgen dat Noordelijk Nederland niet meer achterloopt op de rest van het Land: een eerlijke verdeling	• “Wij hebben al in het Noorden te weinig dat moet veel beter worden, de komende tijd!” • “Er moet meer eerlijkheid komen voor de kansen voor mensen uit Nederland. Mensen uit noordelijk Nederland hebben nu minder kansen dan mensen uit de randstad omdat ze verder weg wonen. De trein verbinding moet dit verbeteren.” • “Minder regionale verdeeldheid in economische kracht is wenselijk voor een verenigde nationale en Europese identiteit.” • “Al decennia heeft het noorden een achtergestelde positie qua economie. Laten we we er nu voor zorgen dat de reistijd geen barrière meer vormt.” • “Ik kom uit het Noorden, daar is relatief veel armoede en afstand van de politiek, door meer verwevenheid en verbinding zouden mensen in het grotere ontwikkelingskansen krijgen”
Verminderen van de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland	• “Noord Nederland is nu nog tamelijk geïsoleerd”
Zorgen dat Noordelijk Nederland erkent wordt door de rest van Nederland	• “Er mag door de overheid eindelijk wel eens rekening gehouden worden met het feit dat het noorden van nederland ook bestaat. Dat daar ook mensen wonen, waar naar geluisterd mag worden en die er evenzeer recht op hebben een fijn leven te leiden en mogelijkheden hebben om daar te kunnen komen waar ze heen zouden willen gaan.” • “Het Noorden is en blijft het ondergeschoven kindje” • “Omdat in het Noorden (riemen vast) ook Nederlanders wonen die bijdragen aan de begroting voor infrastructuur.” • “Voor het wegvallen van de gaswinning en de inkomsten die de Noordelijke provincies daarvan nooit hebben ontvangen, moet Noordelijk Nederland worden gecompenseerd.”
Goed voor de economie van Nederland	• “Voor het hele land is het een voordeel als de economie van Noordelijk Nederland sterker wordt” • “Versterking van de economie zal bijdragen aan de ontwikkeling van ons land als geheel, er ligt veel potentieel” • “Zorg voor groei van de Eemshaven waardoor meer handel met Duitsland en Scandinavië”
De Lelylijn is goed voor de ontwikkeling van de economie in Noordelijk Nederland	• “Een sterke lokale economie bevordert de sociale aantrekkelijkheid van de regio.” • “Sneller en beter OV is belangrijk, zowel voor de landelijke als de lokale economie. Ook maakt het Noordelijk Nederland een soort spil tussen de Randstad en Hamburg/Bremen, waardoor een gedeelte van de armere gemeenten kan groeien.” • “Het is voor het Noorden erg belangrijk om goed vervoer te hebben naar de Randstad. Dat is nu eenmaal het zwaartepunt van de economie.”
Meer bedrijven en werkgelegenheid blijft behouden in Noordelijk Nederland	• “Door betere verbindingen blijven banen in het noorden en wordt het een prima alternatief voor de werknemers uit het westen.” • “Of andersom, de fijne banen kunnen nu in het Noorden gerealiseerd worden. Voor de nodige fysieke overleggen met vestigingen in de Randstad kan de Lelylijn een pluspunt zijn.” • “De lijn is niet alleen belangrijk om mensen en bedrijven naar het Noorden te krijgen, maar vooral ook om de kansen vanuit het Noorden te vergroten zonder dat het nodig is dat je moet verhuizen. Dus ja een heel belangrijke motivatie om de lelylijn aan te leggen. Maakt afstanden kleiner en verbindingen letterlijk en figuurlijk groter.”
Meer werkgelegenheid voor mensen in Noordelijk Nederland als de rest van	• “Wil je ergens anders gaan werken als je bijvoorbeeld in Groningen woont, is de enorme reistijd vaak een grote belemmering, om die keuze te gaan maken. En dit moet mijns inziens anders.”

Nederland beter bereikbaar wordt	• “Dit vind ik het meest belangrijke argument want zo geef je meer mensen een goede kans op een fijne baan die echt bij hen past! En omdat er in het Noorden minder banen zijn kunnen zij dan ook met de Lelylijn naar de Randstad reizen om daar te gaan werken.” • “Mensen die in het noorden wonen kunnen via de lelylijn in dezelfde tijd verder nederland in waar de mogelijkheid op werk waar je meer je talenten kan benutten wellicht wat groter is.” • “Door een verkortere reistijd hebben inwoners van Nederland meer keuze op het gebied van werk en locatie. woon-werk verkeer is gunstiger met de aanleg van de lelylijn, dus meer kansen en mogelijkheden voor banen die buiten woonplaats liggen” • “Zolang in het noorden minder werk is dan in de randstad, is het erg belangrijk dat je schoon, veilig en snel op je werk kan komen. Als jouw droombaan in de randstad is maar je hele leven zich in het noorden afspeelt, is het ook fijn om schoon, veilig en snel op je werk te komen.”
Meer werkgelegenheid als buitenland beter bereikbaar wordt	• “ik denk dat het vooral interessant is om de aansluiting met Duitsland te maken. de randstad blijft ons toch wel te ver weg vinden, dat zit in hun hoofd. we moeten kijken naar wat het noorden zelf nodig heeft” • “Een goede economie bestaat mede bij gratie van een optimale bereikbaarheid. Een goede verbinding met de Randstad helpt daarbij (en hopelijk later ook naar Bremen en Hamburg)”
Hierdoor blijven meer jongeren / hoogopgeleiden in Noordelijk Nederland	• “op dit moment is er weinig werkgelegenheid in Noord Nederland voor hoog opgeleiden. Wellicht zorgt de Lelylijn ervoor dat jongeren in het Noorden blijven wonen en in de randstad gaan werken. Of andersom dat grote bedrijven in het Noorden gaan vestigen omdat de reisafstand kleiner wordt.” • “Het Noorden wordt zo beter ontsloten. Kansen voor met name jongeren in het noorden worden groter. Vanuit het Noorden is alles altijd ver weg. Het zou fijn zijn, als de Randstad beter bereikbaar wordt. En andersom heeft het noorden veel te bieden aan de Randstad qua natuur, rust en ontspanning.”

Tabel 3.4.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

De economie is sterk genoeg / geen groei nodig	• “Dat lijkt mij een non-issue. In het noorden zijn nu ook genoeg fijne banen. Misschien niet de banen waar je het meeste mee verdient, maar zeker wel banen die je een goed gevoel geven. Wie een wil verdienen moet dat in de randstad zoeken, in het noorden krijg je naast een lager loon te maken met lagere woonlasten, ruimte, natuur en goede voorzieningen in de steden.” • “wij kunnen overal komen zonder lijn en die banen is een lachertje. Die lijn willen jullie alleen doordrukken om huizen voor rijke randstedelingen te bouwen”
Dit kan beter op andere manieren worden gestimuleerd	• “Dat kan het noorden prima zelf regelen ook zonder treinverbinding” • “Voor meer banen zul je de economie regionaler op moeten zetten en dus het plaatselijk vervoer makkelijker maken. Beter vervoer over langere afstanden trekt alleen maar meer economie weg uit noordelijk nederland.”
De Lelylijn gaat hier niet aan bijdragen	• “Voor de economie zorgen ondernemers en andere werkgevers. Infrastructuur - zoals een spoorverbinding - kan dat hoogste enigszins faciliteren.” • “Invloed van Lelylijn heeft hier niets mee te maken. Als westen vol raakt verplaatst het zich automatisch. Zien we nu ook al.” • “Ik denk niet dat er meteen heel veel nieuwe bedrijven als paddestoelen uit de grond schieten zodra de Lelylijn er is.”
We hoeven niet verder weg van werk te gaan wonen	• “Het doel zou minder forenzenverkeer moeten zijn, niet meer.” • “We kunnen toch thuis werken? Ik ga er vanuit dat die fijne banen, geen fabrieksbanen in IJmuiden zullen zijn en dat de arbeitertjes op de trein gaan stappen in Drachten. Verder is nog maar de vraag wat de tussenstations zoals Heerenveen, Drachten, Emmeloord etc gaan opleveren, dat zullen vooral forenzenstops worden.” • “Nu zijn er ook fijne banen beschikbaar. Ook kun je je afvragen of we allemaal wel naar andere plekken toe zouden moeten willen. In je eigen omgeving wonen, werken en je sociale leven hebben, worden steeds belangrijkere kenmerken van de maatschappij.”
Dit levert extra inwoners in Noord Nederland op en dat is niet gewenst	• “Dat levert alleen meer mensen op die hier komen wonen maar niet zullen meedoen in de gemeenschap”

3.5 Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland

Tabel 3.5.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Goede infrastructuur draagt bij aan een sterke economie	• “Economisch blijft vooral Groningen (en sommige delen van Fryslân ook) achter. Een snelle verbinding met de randstad kan de economie een impuls geven.” • “Door een zeer snelle treinverbinding met Groningen krijgt de economie en werkgelegenheid meer kansen.” • “Daarnaast goede OV-verbindingen tussen dorpen en steden en industrieterreinen, zodat forenzen soepel van A naar B kunnen reizen in zo kort mogelijk tijdsbestek. Tevens moet de Lelylijn open zijn voor goederen en vrachtvervoer van Noord-Nederland naar de rest van Europa met Goede aansluiting op de luchthavens.” • “De economie is verantwoordelijke voor het welzijn van mensen, het neemt de behoefte van mensen weg naar het westen te verhuizen en stopt daarmee de ontvolking en helpt de werkgelegenheid op peil te houden.”
Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden	• “Ja zeker, als mensen sneller vanuit de Randstad naar het Noorden kunnen reizen met bijvoorbeeld de Lelylijn dan zal de economie zeker groeien in het Noorden.” • “Geeft een laagdrempelige toegang waardoor het Noorden aantrekkelijker wordt” • “Men kan makkelijker een uitstap maken vanuit het Noorden naar Randstad en andersom. Interessant voor stedenbezoek. Aantrekkelijker om te werken in het Noorden als reistijd met een uur minimaal beperkt wordt.” • “Het noorden heeft een economische impuls nodig. Het is een krimp gebied met alleen de stad Groningen die veel perspectief biedt. Als er niet extra aandacht en investeringen komen zal armoede en braindrain een groter probleem worden.”
Door de Lelylijn zal het vestigingsklimaat in Noordelijk Nederland verbeteren	• “Noordelijk Nederland is relatief arm, met weinig kans tot doorbreken van sociale ladder, mensen blijven in hun dorp wonen. Als mensen snel in de randstad zouden zijn zou de overweging tot zelfontplooiing veel groter zijn, zij nemen kennis en geld uit hun werk mee en forenzen uit de Randstad die gaan wonen in het Noorden nemen kapitaal mee, tevens is het gunstig voor bedrijven om te gaan vestigen in het Noorden.” • “De reistijd verkorten geeft ook een boost aan het vestigingsklimaat voor wonen en bedrijven in Noord Nederland. Meer wonen en meer werken zorgt voor economische veerkracht” • “Alles staat met elkaar in verbinding en er wordt nu te weinig geïnvesteerd om het Noorden van ons land ook aantrekkelijk te maken voor inwoners uit de Randstad. Bedrijven zullen zich eerder willen vestigen als er een spoorverbinding is en ook toerisme zal aantrekken. Dit kan een prachtig effect hebben op diverse aspecten van onze economie.” • “Een betere bereikbaarheid gaat zorgen voor een betere ontsluiting van bedrijven in Noorden en ook dat deze aantrekkelijker worden. Ik heb een bedrijf met meerdere vestigingen in NL maar vanwege personele bezetting is de vestiging in het Noorden er nog niet van gekomen.” • “De Zuidas kan zo mooi naar Emmeloord of Drachten verhuizen.”
Door de Lelylijn kan de internationale handel toenemen	• “Verkorte reistijd maakt dat het makkelijker is om verbondenheid met het westen maar eventueel ook noordelijk Europa te creëren. Daarmee zal het potentieel van de bevolking alhier verder tot wasdom komen, en voor meer creativiteit en bedrijvigheid leiden. Het contact met andere zorgt voor het aanwakken van ideeën en creativiteit” • “Hoe korter de lijnen tussen economische centra in Nederland en Duitsland, hoe beter voor de aansluiting daarop.” • “Ik denk dat het vooral interessant is om de aansluiting met Duitsland te maken. De randstad blijft ons toch wel te ver weg vinden, dat zit in hun hoofd. We moeten kijken naar wat het noorden zelf nodig heeft”
Dit is nodig voor een betere verdeling van wonen en werken in Nederland	• “Zekers, meer heen en weer van mensen zodat vraag en aanbod van vacatures gevuld kan worden” • “De Randstad is overvol en er liggen economisch nog zoveel kansen voor Noordelijk Nederland.” • “Braakliggende industrieterreinen zat in het noorden. Zo worden ze ook vanuit het westen toegankelijk. (Al zijn er fossielen die daar anders over denken) Ipv de keuze meer dan 2 uur per trein of een ruim uur per auto wordt het een uur relaxen in de trein vs ruim een uur plus file in de auto.”
Jongeren zullen naar Noordelijk Nederland	• “De economie in het Noorden houdt geen gelijke tred met bijvoorbeeld de Randstad. Er is veel leegloop. Na de studie vertrekken veel jongeren weer. Wellicht draagt een goede

verhuizen als er meer werkgelegenheid is	spoorverbinding er toe bij dat zich in het Noorden bedrijven gaan vestigen, zodat meer jongeren genegen zijn in het Noorden te blijven." • "Er is hier voldoende ruimte voor bedrijven. Studenten en jongeren trekken hier weg omdat er weinig interessante banen zijn. Met de Lelylaan zou men hier kunnen (werken en wonen)en indien nodig naar de randstad of zakelijk verkeer uit de randstad komt makkelijker hier naar toe." • "De economie in het Noorden houdt geen gelijke tred met bijvoorbeeld de Randstad. Er is veel leegloop. Na de studie vertrekken veel jongeren weer. Wellicht draagt een goede spoorverbinding er toe bij dat zich in het Noorden bedrijven gaan vestigen, zodat meer jongeren genegen zijn in het Noorden te blijven."
Compensatie voor de aardbevingen of de onttrekking van gasbaten uit de regio	• "Door de aardbevingen gaat de economie in noord Nederland naar beneden dus extra economie is dus wenselijk" • "De economie kan wel een boost gebruiken. Wat terugdoen voor alle ellende die ze als gevolg van de gaswinning over zich heen krijgen" • "Gezien de ~600mld die er uit Groningen is onttrokken dmv de gaswinning en het feit dat er minder dan 1% is geherinvesteerd, werd het wel een keer tijd dat Groningen niet langer als ordinair wingewest word gebruikt."
Dicht de kloof tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland	• "Het Noorden telt net zo goed mee als het westen" • "Een goede verbinding maakt hopelijk dat mensen en dus ook bedrijven buiten het noorden het noorden niet meer als einde van de wereld zien. Dat is nu natuurlijk ook al onzin, maar het is soms wel het beeld."
Eerlijkere verdeling van kansen in Nederland	• "Sterkere rol voor gebieden buiten de randstad is essentieel wil Nederland niet worden opgedeeld in een rijke en belangrijk gevonden randstad en een arme en irrelevante periferie. Buiten de randstad is het vertrouwen in de politiek nu al nul (en terecht!)" • "Alles staat met elkaar in verbinding en er wordt nu te weinig geïnvesteerd om het Noorden van ons land ook aantrekkelijk te maken voor inwoners uit de Randstad. Bedrijven zullen zich eerder willen vestigen als er een spoorverbinding is en ook toerisme zal aantrekken. Dit kan een prachtig effect hebben op diverse aspecten van onze economie." • "De economie mag van mij wel wat verdeeld worden. Doordat er nu zo veel in de randstad zit, zorgt het daar ook voor problemen zoals hoge prijzen" • "We moeten af van het stelselmatig 'voortrekken' van de Randstad. Investeer in de krimpgebieden wat tevens een positief effect zal hebben op de Randstad."
Door goederenvervoer over de Lelylijn te laten rijden	• "De Lelylijn moet ook geschikt zijn voor goederenvervoer om zo de snelwegen te ontlasten." • "Hopelijk zorgt het voor meer bedrijvigheid en meer spoorbewegingen van transport. Waardoor minder vrachtwagens nodig zijn."

Tabel 3.5.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Lelylijn kan hier niet (alleen) voor zorgen	• "Economische ontwikkeling is een complex iets. Het aanleggen van een spoorlijn kun je niet direct vertalen in economische gevolgen. De economie is een te complex iets. Voor economische ontwikkeling spelen vele beheersbare en onbeheersbare punten een rol Komt er een snelle verbinding kan het een ondersteunende rol spelen, maar de modiale ontwikkelingen zijn van grotere betekenis." • "Alleen een lelylijn zorgt daar niet voor, daar is meer voor nodig." • "De economie is niet afhankelijk van de trein!" • "Door een toekomst van thuis- en hybridewerken is dit een illusie. Een spoorlijn brengt hier geen verandering in."
Economie is sterk genoeg	• "Ik ben van mening dat deze economie al sterk is" • "Wij redden onszelf wel in het noorden. Grote economische groei komt met verrommeling door veel bedrijventerreinen en grote woonwijken. Willen we niet in het noorden." • "Wij zitten helemaal niet te wachten op westerlingen die hier hun meningen en boeren pesten door zetten. Onze economie heeft zich altijd aangepast aan de mogelijkheden die er zijn. De Lely lijn zal alleen meer narigheid van opgedrongen cultuur omslag brengen. Westerlingen die wel weten hoe landbouw en boeren een bedrijf moeten runnen zonder dat ze zelf nog maar eens een trekker van dichtbij gezien hebben. We redden ons wel. Altijd gedaan, zal ook wel zo blijven"

	• “De economie in het noorden is naar mijn mening niet veel slechter dan in de rest van het land.”
Economie is niet zo belangrijk	• “De economie is belangrijk, maar dit moet niet ten koste gaan van de rust die er nu in het noorden is” • “Waarom altijd ‘de economie’?” • “Natuur en identiteit zijn de enige zinnige opties in dit stel vragen. Immers: - economie sterker... maar Lelylijn is toch gericht op het noorden met de Randstad te verbinden? Dus versterking van Randstad economie waarbij het Noorden een versterkte perifere rol speelt. - niet te duur... indien te duur gaat het vanzelf niet door. - supermarkten bereikbaar... onzinvraag, wie gaat er nu naar de super aan de andere kant van het land!? - etc.”
Andere opties om de economie te versterken dan de Lelylijn	• “Het zal ongetwijfeld een beetje helpen, maar als dit het doel is dan zijn er andere belangrijkere maatregelen.” • “Dat doen je door te kiezen voor nabijheid en hoogstedelijk te bouwen in Leeuwarden en Groningen. Als je daar ook de IJsselmeerlijn aan koppelt dan doe je het goed”
Dat zal automatisch gebeuren door de aanleg van de Lelylijn	• “Ik denk ook dat dit statement al een gevolg zal zijn van andere statements. Als het noorden beter bereikbaar is, zullen meer mensen het een aantrekkelijk gebied binden en zal automatisch de economie verbeteren” • “Het is niet een kwestie van “moeten”, eerder een logisch gevolg. Waar (spoor)wegen zijn ontstaat economische activiteit.”

3.6 Het bouwen van de Lelylaan moet niet te duur worden

Tabel 3.6.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Het moet wel voldoende opleveren	• “De baten moeten opwegen tegen de kosten. Vooral op cultureel en maatschappelijk vlak moet de Lelylijn ons wat opleveren, anders is het zonde van de opgeofferde natuurlijke gebieden waar de lijn doorheen loopt.” • “Er is al bestaand spoor tussen noord Nederland en de randstad. Dus de plannen zijn een aanvulling op bestaande infrastructuur en is derhalve geen nieuwe verbinding. Afgezien van mogelijk 2 nieuwe stations. De rest is al voorzien van spoorverbinding. Dus wordt er feitelijke voor 2 dunbevolkte gebieden/plaatsen (Drachten en Emmeloord) een hele nieuwe spoorlijn aanleggen? Hoe duur mag dat zijn? Hoeveel kost een alternatief zoals hogesnelheidslijn buslijn? Met de Flixbus kun je voor 10 euro naar Amsterdam.”
Niet over het budget heen	• “Er moet realistisch begroot worden en kosten (en tijd) moeten goed gemanaged en gemonitord worden.” • “Alle overheidsprojecten monden uit in monsterlijke kostenoverschrijdende monsters. Dit project ook. Kansloos.” • “Kosten bij dit soort grote projecten worden vaak beduidend hoger dan begroot. Aangezien ik toch al niet veel voordelen zie lijkt mij dit punt van groot belang” • “Door op het budget te letten blijft er meer geld over voor andere spoorprojecten, zoals bijvoorbeeld de Maaslijn.” • “Door bij de aanleg van de Lelylijn op de kosten te letten blijft er geld over voor bijvoorbeeld de verdubbeling van de Maaslijn”
We kunnen het geld beter besteden	• “Het is al heel duur. Er zijn andere maatschappelijke problemen (Groningen, toeslagouders) die meer recht hebben op dat geld” • “Lieve gratis openbaar vervoer instellen! Zodat iedereen daarvan geniet!” • “Het geld wat er aan de aanleg van de Lelylijn (incl. aanschaf rijdend materiaal) uitgegeven wordt zou beter anders besteedt kunnen worden. Er is momenteel sprake van armoede onder een deel van de bevolking.” • “Kosten reizen altijd de pan uit. Als het in de miljarden loopt, gebruik het geld dan voor kleine projecten die regionaal ook effect sorteren in de bereikbaarheid. (dus alleen spoorlijn Lelystad, Emmeloord, Heerenveen)”

Tabel 3.6.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Kijk naar de opbrengsten niet naar de kosten	• “Een boekhouder kijkt naar de kosten, een visionair kijkt naar de opbrengsten. wellicht wordt de lijn qua exploitatie nooit rendabel maar is de impact voor de ontwikkeling van het Noorden fantastisch (of desastreus) Waarschijnlijk brengt de lijn meer en snellere economische groei dan in de huidige situatie waarbij het Noorden verder weg ligt dan het zuiden.” • “De lijn is een investering - het zal zich terug betalen in woningbouw, leefbaarheid en een betere verdeling van (grote) ondernemers” • “Nederland is rijk zat en kan dit makkelijk opbrengen. We moeten af van de Nederlandse kruideniersmentaliteit” • “Dit is echt onzin. Een stuk snelweg is ook niet 'rendabel' om aan te leggen, en daar wordt dit argument nooit bij gebruikt. Infrastructuur moet gezien worden als investering, niet als kostenpost die "misschien niet uit kan".” • “Over de afschrijvingstermijn van een spoorlijn zal er over de kosten tien jaar na aanleg niet meer gesproken worden. Wél moet het zo onderhoudsarm mogelijk worden aangelegd, voorbereid op de toekomst.”
Kosten zijn voor dergelijke projecten in andere regio's ook van ondergeschikt belang	• “Wat een onzinargument. Dat mag geen rol spelen. Het Nederlandse beleid is in alles gericht op de randstad, alles wat aandacht krijgt groeit. Dus aandacht voor `Noord Nederland” • “Het gronings en Fries aardgas heeft genoeg opgeleverd om de lijn te betalen. De noordzuidlijn in Amsterdam was duurder.”
Noordelijk Nederland heeft hier recht op, heeft te lang geen investeringen gekregen	• “Er is al genoeg bezuinigd op het noorden, het merendeel van de aardgas opbrengsten is naar de Randstad gegaan in plaats van de regio, daar ben ik boos over. Geen beknibbeling op het noorden, sterker nog, zorg dat een groot deel van die opbrengsten terugvloeiën! Op veel gebieden, de Lelylijn is daar slechts één van” • “Gevoelsmatig heeft Noord Nederland nog wel wat te goeden. Doe het dan in 1 keer goed, denk aan kwaliteit en meerwaarde en inpassing, niet aan zuinig want zo weinig Noorderlingen, want dat zal vast wel veranderen. Lelylijn is als ie goed is niet alleen voor de Noorderlingen” • “Hij moet er gewoon komen, al die gasopbrengsten van Noordelijk Nederland willen wij eindelijk wat van terugzien. Niet daar in Den Haag op de centen gaan zitten en het Noorden leegpompen.”
Goedkoop is duurkoop (zorg voor toekomstbestendigheid)	• “Het kost een hoop, en vast meer dan begroot. Maar op de lange termijn gaan we erop vooruit. Plus, niet alles is af te meten in valuta.” • “Zorg dat je een goed product aflevert. GOEDKOOP IS VAAK ACHTERAF DUURKOOP.” • “als er kosten worden bespaard, gaat dit meestal ten koste van kwaliteit, natuur of bewonersbelangen en dat zou ik verschrikkelijk vinden”
Nu doorpakken en de Lelylijn aanleggen is goedkoper dan elke keer weer een nieuw onderzoek en nieuwe discussies	• “Het is gewoon nodig, het jarenlang onderzoeken en niet uitvoeren is grotere geldverspilling inmiddels dan de bouw, de kosten van de bouw had ook goedkoper kunnen zijn omdat bouwkosten en arbeidsmarkt jaren terug (financiële crisis) gunstiger kunnen zijn”
De Lelylijn moet er komen om de kloof tussen de Randstad en Noordelijk Nederland te verminderen en te zorgen voor een eerlijkere welvaartsverdeling	• “Het moet er gewoon komen ongeacht de kosten. Dit is voor noord nederland van levensbelang. De kloof tussen de provincie en de randstad is al gigantisch en het moet niet nog groter” • “Op de prijs kan je altijd alles kapot rekenen voor noord Nederland. Maar op deze manier blijven alle investeringen in de randstad (meer mensen). Maar er moet ook naar de impact gekeken worden voor het noorden en dit gebied ook een kans geven om zich beter te ontwikkelen.”
Investeren in duurzaamheid (en dus OV) is belangrijk	• “Het moet niet stuklopen op kosten. Overheid moet investeren in duurzaamheid” • “Altijd dat gezeik over geld. Hup, meer treinen bouwen. Goed voor de bereikbaarheid, goed voor het milieu. Leg maar een stukje minder snelweg aan dan.” • “Uiteraard speelt prijs een rol, maar dat zou wel ondergeschikt moeten zijn. Het OV in Nederland boekt al decennia nauwelijks vooruitgang, als gevolg van visieloos beleid.”

3.7 Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylaan

Tabel 3.7.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Belangrijk om geluidsoverlast door treinen te voorkomen	“Het lawaai van auto's en straks treinen is op mooie zomerdagen haast oorverdovend. In een keer beiden afschermen zou heel mooi zijn en doet veel voor natuur en mens.” “Ja liefst geen geluid en zicht hinder”
Er is al genoeg overlast	“Ik woon zelf in de buurt van het beoogde traject (Marum). Ik ervaar genoeg geluidsoverlast van de A7, een spoorlijn ten zuiden daarvan zie ik daarom niet zitten.”
De Lelylijn mag de leefomgeving niet verstoren	“Een belangrijke afspraak dat het zo min mogelijk langs bestaande woonwijken loopt ivm geluidsoverlast, zicht etc. Dit zou ik al bewoner vreselijk vinden” “Gedender en lawaai in ons mooie Fryslân vermijden” “Dit lijkt me altijd ideaal bij een nieuw stuk infrastructuur, het is onmogelijk dat niemand er last van gaat krijgen, en uiteindelijk zullen er veel voordelen zijn, maar het zijn ook gewoon mensen en mensen wonen niet graag in de buurt van een spoor, dus dan krijg je misschien juist een averechtse werking van mensen die wegtrekken wegens het spoor” “Hier woon je voor je rust. De dreiging van een vliegveld met bijbehorende vliegroutes op amper 1 km hoog en het willen bouwen van vele huizen en dan ook nog regelmatig treinverkeer. Een groot deel van de bevolking is de drukte ontsnapt en het andere deel weet niet anders dan de rustiek van het noorden”
Lelylijn staat juist voor gemak en rust	“het moet geen hinder worden en stres opleveren omdat de lelylijn juist staat voor gemak en rust.”
Als mensen last hebben is er minder draagvlak	“Belangrijk om mensen mee te krijgen en niet het idee krijgen dat het ten koste gaat van kwaliteit van wonen en leven. Concessies moeten gemaakt worden, maar draagvlak is nodig. In het verleden is hier o.a. door de regering en de NAM in het Noorden nauwelijks een factor geweest.” “Niks irritanter dan overlast, daar zit niemand op te wachten, dan krijg je geïrriteerde inwoners.”
Belangrijk dat er een inspanning wordt gedaan om overlast te beperken	“uiteraard geen trein door je achtertuin. Maar er zijn altijd mensen die er wel last van zullen hebben. Doe je best om dat tot een minimum te beperken” “Lelylijn is nog al een ingreep in het landschap en omgeving. Dit moet zo goed mogelijk ingepast worden” “Zoveel mogelijk inpassen in het landschap”
Omwonenden moeten beschermd worden	“Omwonende moeten niet iets opgeven voor uitwonenden” “Goede vergoeding voor mensen die er last van hebben” “Het rustige, ruimtelijke noorden dreigt dezelfde kant op te gaan als de Randstad: volgebouwd, vervuild, druk. Hier zit de bevolking van Noord-Nederland niet op te wachten.”
Investeer in andere ontsluitingen met minder overlast	“Wij leven in het buitengebied, een bewuste keuze. Rust en natuur zijn belangrijke elementen voor onze kwaliteit van leven. De stad Groningen ruikt op. Gelukkig wonen wij in het Westerkwartier op de grens. De Lelylijn kan mooi parallel aan de A7 lopen, en niet door de aangelegde waterbergingen en het landschap. Natuurlijk heeft het onze voorkeur: geen Lelylijn maar wel beter openbaar vervoer.”

Tabel 3.7.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Overlast is niet te vermijden	“Tja, een klein land er is altijd wel iemand die ergens last van heeft” “Veranderingen hebben altijd effect. Last van de lijn is vervelend, maar de bouw duurt lang en mensen kunnen beslissen om te verhuizen als ze dat willen.” “een omelet bakken zonder een ei te breken lukt niet” “Consequenties zijn er altijd, ook bij het niet doen van investeringen voor de Lelylijn Tsja. Tegenwoordig bepaald een heel klein groepje mensen die ergens iets van vinden de snelheid van de hele maatschappij. Bottlenecks noem je dat. Zorg voor goede financiële compensatie, maar rem de voortgang niet te veel af.” “Infrastructuur geeft dan bij de één dan bij de ander overlast. Het gemeenschappelijk belang gaat voor.”
Overlast zal meevallen	“Ik denk dat de overlast wel mee zal vallen.” “Mensen hebben overal last van tegenwoordig.”

	• “Noord-Nederland is dun bevolkt, dus dit is echt een NIMBY probleem. Voorstander van ruime compensaties indien nodig, maar het algemeen belang gaat toch echt voor.”
Overlast weegt niet op tegen de voordelen	• “Last hebben van weegt niet op tegen de voordelen. Er zijn altijd NIMBY-gevallen, wat je ook doet.” • “Het doel is om mensen van deze lijn te laten profiteren dus dan zal je overlast moeten accepteren.” • “Bouwen van zo'n lijn geeft altijd overlast, maar je krijgt er dan wel wat voor terug”

3.8 Bijdragen dat de bouw van nieuwe woningen meer kan worden verdeeld

Tabel 3.8.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Er zijn te weinig woningen in Noordelijk Nederland	• “Ook in de Noordelijke Provincies is een zeer groot tekort aan betaalbare woningen.” • “Er is een groot tekort aan woningen, maar tegelijkertijd verdwijnen er ook steeds meer voorzieningen uit kleine dorpen op het platteland wat deze dorpen minder bewoonbaar en aantrekkelijk maakt.”
We moeten woningbouw meer verspreiden over Nederland, niet alleen in de Randstad bouwen	• “De randstad is overbevolkt. De Nederlandse cultuur is aan het verdwijnen integratie gaat niet goed en polarisatie neemt toe. Een betere spreiding zorgt voor betere integratie en acceptatie, verdeling van werkgelegenheid, voorzieningen en we creëren weer één Nederland. De breuk tussen het platte land versus de randstad en het rand stedelijk denken verdwijnt.” • “Ja, heel goed plan en belangrijk dat niet iedereen alleen in de Randstad wil wonen of andere grote steden” • “Er is woningnood, door in Noordelijk Nederland aantrekkelijk te maken kun je misschien (deels) voorkomen dat mensen steeds richting de grote steden/het westen van Nederland willen verhuizen voor baangarantie.” • “Het westen raakt vol, een snelle verbinding naar het noorden maakt de afstand “kleiner” en kan makkelijker op grotere afstand van de randstad worden gebouwd” • “Op dit moment is de randstad zo dichtbevolkt dat er veel vervoersproblemen zijn van werk naar huis. Door een betere verdeling zou dit deels opgelost kunnen worden.”
Er is ruimte voor woningen in Noordelijk Nederland	• “In het Noorden is meer ruimte om te bouwen, ook dat is goed voor de economie van het noorden” • “Er is veel ruimte in het noorden, maar de huidige bereikbaarheid maakt het niet aantrekkelijk om daar te gaan wonen. Als de woon-werk afstand tussen het noorden en de Randstad inderdaad gereduceerd wordt tot ongeveer een uur wordt het noorden een serieus en betaalbaar alternatief.” • “Het Noorden heeft veel ruimte en mogelijkheid, als een trip naar Amsterdam een uur kost kan er veel meer gebouwd worden in het noorden”
Noordelijk Nederland ligt hoger en is dus minder kwetsbaar voor de zeespiegelstijging	• “Vanwege het laaggelegen westen van het land, zal de nadruk in de toekomst komen te liggen op spreiding van de woningbouw over de hoger gelegen gebieden van ons land. In de toekomst zal de werkgelegenheid vanuit huis belangrijker worden dan de werkgelegenheid op specifieke fysieke werkplekken.”
Het is belangrijk om jongeren in Noordelijk Nederland te houden	• “Als eerder gezegd Fryslân moet geen bejaarden kolonie worden” • “De verdeling van meer woningen naar het noorden zal aantrekkelijker worden voor jongeren uit de Randstad om naar het noorden te gaan wonen. Korte reistijden.”
Goede bereikbaarheid belangrijk om te stimuleren dat mensen naar Noordelijk Nederland willen verhuizen	• “Het is bekend dat het aantrekkelijk is om te wonen in nabijheid van een station met goede verbindingen. Hierdoor zal de druk op de randstad verminderen.” • “Door de Lelylijn wonen meer mensen op een aantrekkelijke woon- werkafstand.” • “Er is veel ruimte in het noorden, maar de huidige bereikbaarheid maakt het niet aantrekkelijk om daar te gaan wonen. Als de woon-werk afstand tussen het noorden en de Randstad inderdaad gereduceerd wordt tot ongeveer een uur wordt het noorden een serieus en betaalbaar alternatief.” • “Om het bestaansrecht van diverse dorpen in o.a. Noordoostpolder toekomstbestendig te maken zou woningbouw een goede methode zijn”

	• “Door de snelle verbinding wordt het mogelijk om gemakkelijker gebruik te maken van de randstad (op het gebied van bijv. cultuur, onderwijs en entertainment). Door dit dichterbij (in tijd) te brengen wordt het goed mogelijk om in het noorden te blijven wonen.”
--	--

Tabel 3.8.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Er moeten niet meer woningen komen in Noordelijk Nederland	• “Dit heb ik eerder genoemd, ik wil niet dat er extra huizen komen in Noordelijk Groningen, dus niet dat de bouw van woningen heel erg wordt verdeeld, maar doordat mensen niet wegverhuizen is de kans toch groot dat de woningspreiding beter wordt” • “Geen extra woningen Niet teveel woningen hier, er komen al teveel pensionadas uit de randstad die al onze mooie huizen op kopen”.
Goed effect maar geen doel op zich	• “Nee dat is niet aan de Lelylijn. Wij willen gewoon gemakkelijk heen en weer kunnen rijden” • “Spreiding woningen kan bijkomend voordeel zijn, maar moet niet de insteek zijn.”
De Lelylijn gaat de woningnood niet oplossen	• “Woningnood is een urgent probleem, maar de Lelylijn is geen wondermiddel.” • “Staat totaal los hiervan in mijn opinie” • “Ik geloof er niet in dat Randstedelingen dankzij deze lijn opeens massaal in Fryslân of Groningen willen wonen. Dat is ook niet gebeurd toen er een snellere verbinding met Kampen kwam. Daar is de lijn ook niet voor nodig, je kunt ook Lelystad uitbreiden”
De identiteit van het Noorden moet niet veranderen	• “Vooral niet teveel woningen in het Noorden bouwen zodat het een 2e “Randstad” gaat worden want dat verandert de totale identiteit van het Noorden.” • “Je moet vooral het karakter van het Noorden bewaren en dit houdt ook de rust en de natuur in.” • “In zekere zin denk ik altijd. Waarom alles centreren in de Randstad terwijl iedereen daar dagelijks in de file staat. Maar zoals eerder aangegeven moet het Noorden ook wel het eigen karakter behouden. Dus alles met gezonde mate. Sommige dorpen kunnen een beetje uitgebreid worden met een woonwijkje. Misschien kunnen Leek en Drachten wat grotere plaatsen worden. Iets meer werkgelegenheid kan ook geen kwaad. Maar het moet allemaal wel goed in balans zijn.”
Noordelijk Nederland moet landelijk blijven	• “Landelijk gebied mag best landelijk blijven, maar bereikbaarheid is wel belangrijk” • “Daar zit ik nu niet echt op te wachten. Laatst de drukte maar zoveel mogelijk in het westen blijven.” • “Daar zitten mensen in het noorden niet op te wachten nog meer natuur kapot door woningbouw. Ook mensen in de randstand willen liever in de randstad of het zuiden wonen ik heb al een aantal gesproken die willen voor geen goud naar het noorden”
Het land is al te vol	• “Nieuwe woningen? Nee.....(veel) minder inwoners.” • “Bevolkingsgroei remmen is betere oplossing om niet heel Nederland te verstedelijken. Er moeten groene en dunbevolkte gebieden blijven. Zeker met oog op natuur en recreatie.”
Eerst bestaande woningen verbeteren	• “Er zijn voldoende woningen er zit een verschuiving van woning gebruikers aan te komen vanuit de babyboomers. Probeer oude sociale woningen te saneren en laat hier goed geïsoleerde, duurzame woningen voor terug komen.” • “Fout uitgangspunt, dit is omkering van oorzaak en gevolg..... De overheid moet er namelijk voor zorgen dat de toestroom afneemt en zorgen dat er weer volkshuisvesting is. Dat kan door particulier eigendom (dubbel woningbezit, vakantieparken) en projectontwikkelaars / huisjesmelekers aan banden te leggen.”
Hier gaat de Lelylijn niet aan bijdragen	• “Ik zie geen verband tussen Lelylijn en woningbouw. Ik zie niet in hoe de Lelylijn hier aan kan bijdragen.” • “De lelylijn heeft geen invloed op de woningbouw opgave. Dat is immers een vast gegeven. een goede snelle auto- fiets- bus- metro- tram- loop- en busverbinding draagt daar evengoed aan bij. De auto parkeren bij de stad, en met de bus met metrowachttijden (10 min) of fiets, of lopend naar het werk. Een metro of tram in stedelijke gebieden zou ook bijdragen. Kijk eens in Zwitserland. Zelfs kernen zo groot als Drachten hebben een subliem OV stadsnetwerk. Met tram.” • “Dit is niet het belangrijkste punt -- het belangrijkste is dat het noorden van NL nu eindelijk eens goed ontsloten wordt met de trein. Nieuwe woningen kunnen overal in NL komen, dat hoeft niet per se in het noorden”

Hiervoor ligt de verantwoordelijkheid niet bij de overheid	• “De overheid kan mee denken over de bouw van woningen maar de gemeentes hebben uiteindelijk de eindverantwoording.”
Bouw waar behoefte is	• “De overheid moet wonen mogelijk maken waar mensen willen wonen, dus in de polders in de randstad” • “Er moet gebouwd worden waar vraag is. Geen voorwaarde om noorden vol te bouwen ten behoeve van Randstad. Wel door bouwen naar behoefte in dorpen en steden in het noorden.”

3.9 Belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland

Tabel 3.9.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Bereikbaarheid voor iedereen is belangrijk	• “Klopt. Sommige delen in het noorden zijn echt middle of nowhere. Hoewel de rust en stilte kan blijven, is bereikbaarheid ook belangrijk.” • “Het zou goed zijn als er voor kleinere plaatsen een betere bereikbaarheid komt. Het aantal dorpen in Noord Nederland waar tegenwoordig de bus niet of nauwelijks meer komt, loopt de spuigaten uit. Als deze lijn daar ook iets aan kan verbeteren, is dat mooi meegenomen.”
Lelylijn kan bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen stimuleren	• “Mensen kunnen makkelijker en sneller hun benodigdheden kopen als ze kunnen reizen met de Lelylijn. Inwoners moeten op een acceptabele afstand hun boodschappen kunnen doen” • “Er zijn steeds meer mensen die geen auto meer kunnen betalen en afhankelijk zijn van een trein.” • “ik ben zelf student en maak in deze tijd veel mee dat het openbaar vervoer veel stakingen heeft, personeels te kort, of vertragingen heeft. wanneer er meerdere routes beschikbaar zijn maakt dit het gemakkelijker om op de plek van bestemming te komen. tevens is het belangrijk dat de basis voorzieningen goed bereikbaar blijven en niet gehinderd wordt door treinverkeer.”
Bereikbaarheid mag niet verslechteren door de Lelylijn	• “niet voor iedereen is het interessant dat er Lelylijn zal komen, maar als het maar niet ten koste van bereikbaarheid via fiets en auto als je naar het supermarkt moet gaan, want het is helemaal niet handig als je alleen via de trein of bust zal moeten reizen, en dat is absoluut niet praktisch voor het dagelijkse leven in het Noorden” • “Ik woon zelf in Noord Nederland, en ben van mening dat de bereikbaarheid van scholen, supermarkten en andere voorzieningen niet mag verslechteren door de Lelylaan. De Lelylijn zou dat in mijn ogen juist alleen maar mogen verbeteren.”
Aansluiting met regionaal openbaar vervoer is belangrijk voor een goede bereikbaarheid	• “Dat de inwoners niet steeds over hoeven te stappen of hele stukken moeten lopen omdat de trein in de middel van nowhere stopt, en niet meer verder gaat.”
Belangrijk om jongeren in Noordelijk Nederland te behouden	• “De keuze voor Hoger- en Universitair onderwijs is voor Friezen zeer beperkt. (Leeuwarden, Zwolle of Groningen). Dit betekent dat studenten zich tijdelijk vestigen in deze steden. Dat heeft nadelige gevolgen voor de beschikbare woningen voor “reguliere” bewoning. Kortere reistijden en betere verbindingen kan het aantal uit-huis-wonende studenten verminderen.”
Belangrijk om basisvoorzieningen in de buurt te hebben	• “Voorzieningen in dorpen moeten behouden blijven, en door nieuwbouw vanwege de mensen die kunnen blijven of nieuw komen als er meer hoogwaardige banen worden gecreëerd kan dit.” • “De voorzieningen in Noord Nederland lopen al terug. Daardoor is het juist belangrijk dat de bereikbaarheid in dit gedeelte van het land beter wordt. Zodat ook mensen zonder eigen vervoer naar deze voorzieningen kunnen blijven gaan. En daardoor bijvoorbeeld niet wegtrekken uit krimpgebieden.”
Dit is nodig om te zorgen dat mensen in	• “NN is het afvoerputje van Nederland. Met betere verbindingen, goede bereikbaarheid en leefbaarheid zal het welbevinden in NN toenemen.”

Noordelijk Nederland blijven wonen	
---	--

Tabel 3.9.1 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

De trein gaat bereikbaarheid van voorzieningen niet verbeteren	• “Een trein gaat er niet voor zorgen dat bovengenoemde beter bereikbaar gaat worden. als inwoner van Drenthe weet ik dat de winkels en dergelijke behoorlijk ver van de treinstations af liggen. daar gaat en kan de Lelylijn ook niet voor zorgen” • “Met de trein naar de supermarkt...Meer hoeft ik niet te zeggen. Belachelijk argument” • “Dat gaat deze lijn echt niet doen met het aanstippen van een aantal plaatsen. Het achterland blijft echt op creativiteit aangewezen om voorzieningen in de benen te houden” • “Dit is onzin. Je gaat echt niet met de trein naar de supermarkt als je op het platteland woont. Dat geldt ook voor lager en middelbaar onderwijs Dus dat geldt niet voor de bewoners in het algemeen.” • “Het zou bizar zijn om te denken dat na alle bezuinigingen in het openbaar vervoer, de komst van de Lelylijn alles weer doet veranderen en buslijnen weer terug gaat halen. Papieren werkelijkheid.”
Bereikbaarheid is goed geregeld in Noordelijk Nederland	• “Scholen, supermarkten etc zijn op dit moment goed bereikbaar in Noord Nederland. Ik denk niet dat iemand de Lelylijn gaat nemen voor het doen van boodschappen.” • “Op elke hoek van de straat is bijna wel een supermarkt, en scholen zijn er ook veel. Daar maakt de lelylijn geen verschil in” • “Dat zijn ze nu ook, niet dat we via een zandweg naar de supermarkt moeten.”
Bereikbaarheid zal vanzelf verbeteren	• “Lijkt mij dat dit automatisch verbeterd ipv verslechterd” • “Als er werk is komt de rest ook wel”

3.10 Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden voor jongeren

Tabel 3.10.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Meer jongeren in Noordelijk Nederland is goed voor de lokale economie	• “Op dit moment trekken veel jongeren naar de randstad omdat er in het Noorden weinig werk is. De Lelylijn zou huisvesting in het Noorden aantrekkelijk kunnen maken omdat de reistijd naar de randstad verkleint wordt. Als er meer jongeren in het Noorden blijven wonen trekt dit wellicht ook bedrijven aan waardoor in het noorden meer werkgelegenheid komt voor hogeropgeleiden.” • “Ik denk dat het goed is voor de economie in het noorden en ontwikkeling van jongeren om ook het noorden te ontdekken.” • “Als de Lelylijn aantrekkelijk is om naar de stad Groningen te reizen, wordt het probleem van de huisvesting van studenten daar misschien ook beter te beheersen. Een goede Lelylijn doet de economie van Noord Nederland goed = meer jongeren komen hier studeren/werken = de voorzieningen leven weer op = misschien minder druk op de Randstad” • “Het zal de scholen wellicht een boost geven in Emmeloord. Voor de rest is in Emmeloord al weinig te beleven.”
De vergrijzing van Noordelijk Nederland tegen gaan	• “Het zou mooi zijn als jongeren door de Lelylaan in de regio waar ze zijn opgegroeid willen blijven wonen. Nu trekken veel jongeren naar de stad.” • “Jongeren zijn de toekomst, Noordelijk Nederland moet niet helemaal vergrijzen en leegtrekken, zoals dat gebeurt in plekken als Delfzijl.” • “We worden als ver gezien. Het zou geweldig zijn als jonge generaties dat dogma naast zich neer leggen. Niet enkel jongeren uit de Randstad, maar ook internationaal.” • “Ik ben bang voor vergrijzing. En daarmee minder faciliteiten in bepaalde steden en dorpen” • “Het wegtrekken van - met name hoogopgeleide - jongeren is een ramp voor het noorden. Mogelijk helpt de lelylijn dit te verminderen doordat het noorden beter bereikbaar wordt.”

Draag bij aan het behouden van voorzieningen en de leefbaarheid van Noordelijk Nederland	• “Er moet een evenwicht zijn tussen de leeftijden in een gebied. Fryslân moet geen bejaarden kolonie van Nederland worden. Leefbaarheid is ook sterk van afhankelijk” • “Zonder jongeren, geen levendigheid en weinig aantrekkelijk wonen”
Dit is nodig om een braindrain te voorkomen	• “Nu trekken veel jongeren weg naar de Randstad vanwege de kansen op een baan. Vergrijzing gaat daardoor nog harder. Braindrain zorgt er voor dat bedrijven minder goed aan gekwalificeerd personeel kunnen komen. Deze trend moet gestopt worden wil Noord Nederland niet leeglopen.” • “Een snellere verbinding geeft meer kansen op volgen van (hoger) onderwijs terwijl je “thuis” kunt blijven wonen en misschien na afstuderen ook blijft, geen brain drain.” • “Er was weinig perspectief voor mij in het Noorden, iedere docent verteld ‘echte groei en ontwikkeling vindt men in de randstad’ je vindt de kansen niet in het Noorden, dit leidt er toe dat veel jongeren wegtrekken en dat het gebied relatief vergrijsd en een braindrain plaatsvindt. Ik zou graag in Groningen wonen mocht het mij maar een uur kosten om naar de randstad te gaan.”
De bevolking verspreiden over Nederland en de Randstad ontlasten	• “Jongeren gaan dan niet zo vaak verhuizen naar het overvolle westen, dat is erg goed voor de leefbaarheid van het Noorden” • “Kernen als Herenveen en Drachten kunnen nog redelijk makkelijk groeien, ook in hoogbouw. Dat ontlast de randstad en biedt economisch kansen aan de lokale bedrijven. De toestroom uit het westen kan ook een toestroom in kennis zijn.” • “Draagt er aan bij dat de randstad wordt ontlast en Nederland als geheel aantrekkelijker wordt om te wonen, met minimale woon-werk reistijden.”
Voorzieningen in Noordelijk Nederland beter bereikbaar voor jongeren maken	• “Je kunt in het noorden ook goed studeren, keuze ligt daar nu niet zo snel.” • “Vooral sneller bereikbaar zodat jongeren uit de Randstad bijvoorbeeld ook in het Noorden kunnen studeren. Maar ook om naar toe te gaan om te shoppen etc.”
Goed voor jongeren om een snelle manier te hebben om te reizen/ jongeren reizen vaak met de trein	• “Jongeren en studenten reizen nu eenmaal het meeste met het openbaar vervoer, en daarbij is de trein het snelste vervoersmiddel. Voor hun is het dus juist van belang dat er een goede treinverbinding door Groningen, Fryslân en Flevoland gaat lopen. Hierdoor betrek de je twee noordelijkste provincie goed met de rest van Nederland. Helemaal met de studentenstad Groningen is dit erg van toegevoegde waarde.” • “Als jongere was ik zelf voor een groot deel afhankelijk van ov. Ik zou het fantastisch vinden als mijn kinderen (nu nog klein) over 10-15 jaar met de trein de wereld kunnen ontdekken vanuit onze woonplaats Drachten.”

Tabel 3.10.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Gaat geen/weinig invloed erop hebben of jongeren naar Noordelijk Nederland gaan	• “Hiervoor zijn andere maatregelen nodig dan alleen een snellere verbinding (bijvoorbeeld banen, leefbaarheid dorpen etc.)” • “Jongeren hechten sterk aan de provincie waar zij opgroeien, de komst van een treinverbinding maakt niet speciaal dat ze hier heen zullen willen, of dat zij hier zullen willen wonen wanneer ze er niet vandaan komen.” • “Denk niet dat dit er toe bijdraagt want de meeste jongeren pakken de fiets brommer scooter of auto als zij ergens verder naartoe willen reizen Omdat het openbaar vervoer erg duur is.”
Het moet niet alleen voor jongeren aantrekkelijk zijn	• “Jongeren hebben geen prioriteit tov andere leeftijdsgroepen.” • “Ik vind niet alleen voor jongeren. Sinds ik van amsterdam naar groningen ben verhuisd mis ik een diverse samenleving. Het is hier echt erg wit en rechts. Het zou dus aantrekkelijker moeten worden voor een diversere bevolking” • “Het is niet alleen voor jongeren, maar juist de nu bestaande gezinnen”
Het moet niet te druk in Noordelijk Nederland worden	• “Omdat mijn vrouw en ik jong zijn en het plezier en de aantrekkelijkheid van de omgeving waarin we wonen belangrijk voor ons is” • “Als je naar Groningen en Leeuwarden kijkt zijn er genoeg studenten en jongeren. In Groningen wordt er inmiddels bijna overal Engels gesproken. Helpt niet mee aan behouden van identiteit van het noorden”
Noordelijk Nederland is al aantrekkelijk genoeg voor jongeren	• “Komen vanzelf als we het hier houden zoals het is; rust, aantrekkelijke dorpen en steden met betaalbare woningen.” • “Het Noorden is interessant genoeg voor jongeren. Het helpt niet alleen werkenden maar ook jonge mensen om sneller te kunnen schakelen tussen randstad en het Noorden. Punt

	<i>wat vaak in het nieuws naar voren komt is woningen voor jongeren. Er zijn voldoende woningen er zit een verschuiving van woning gebruikers aan te komen vanuit de babyboomers.”</i>
Er zijn betere oplossingen om Noordelijk Nederland aantrekkelijker te maken voor jongeren	• <i>“Versterk dan de economie in het noorden, ondersteun wonen in kleine kernen om de leefbaarheid te verhogen. Wonen in een dorp wordt niet aantrekkelijker als de reistijd naar Amsterdam met een kwartier verkort. De aantrekkelijkheid verhoog je door voorzieningen te versterken in de regio (huisarts, school, opvang etc)”</i> • <i>“Ik denk niet dat een treinverbinding hier per definitie iets aan oplost; daarvoor zullen meer dingen moeten veranderen in de gemeente. Ik heb zelf gestudeerd in Groningen en Amersfoort en woon nu weer in Emmeloord. Dan val je in een behoorlijk gat terug; weinig uitgaansgelegenheid, beperkte openingstijden, weinig te beleven voor jongeren. Ik denk dat daar meer winst te behalen is.”</i> • <i>“Ik denk dat jongeren op het moment al best prima naar Groningen bijvoorbeeld zouden willen gaan, als ze dat willen, en dat het iets helpt als die route wat verkort wordt, maar niet enorm. Verder denk ik dat, hoe goed de spoorlijn ook is, jongeren niet per se naar de overige plaatsjes waar je op het moment niet goed kan komen opeens wel heen willen gaan. Dus in die zin denk ik dat dit weinig aandacht nodig heeft”</i> • <i>“Jongeren gaan toch wonen waar ze wonen willen, vaak in de buurt van het ouderlijk huis”</i>
Gaat sowieso gebeuren als de Lelylijn er is	• <i>“Dit zou sowieso aan de orde zijn als de Lelylaan er is. Hierdoor is reizen een optie i.p.v. in de Randstad wonen.”</i>

3.11 De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen

Tabel 3.11.1 Argumenten van deelnemers die veel punten toekennen aan deze optie

Noordelijk Nederland moet eigen karakter behouden en geen Randstad worden	• <i>“Noordelijk Nederland moet blijven zoals het is. Niet meer bemoeienis van West Nederland”</i> • <i>“Noordelijk Nederland moet geen Randstedelijke enclave worden”</i> • <i>“Deze weegt voor mij erg zwaar omdat ik ben opgegroeid in Fryslân . Het karakter en de identiteit heeft iets uit een andere tijd. Het behoud hiervan weegt zwaar voor mij, ook al vrees ik dat dit uiteindelijk verloren zal worden.”</i> • <i>“Zoals eerder gezegd moet het ook niet een slaapstad worden voor Randstedelingen.”</i>
De rust en de ruimte in Noordelijk Nederland moet worden behouden	• <i>“Mensen al hier waarderen de rust, de sociale geborgenheid en het landschap. Men is minder gewend aan grote veranderingen zoals dat in bijvoorbeeld Amsterdam het geval is. Dat ligt gevoelig en het zou zonde zijn om een soort gelijke cultuur hier na te streven.”</i> • <i>“Precies dat. De waarde van het Noorden (Fryslan en Groningen) is het open landschap, de samenleving, het nuchtere, de kleinschaligheid zonder bekrompenheid. Dat niet verkwaselen door huizenbouw op te dringen!”</i> • <i>“We zijn trots op ons friese land, door de bouw van de Lelylijn gaat dit ten koste van ons landelijk gebied.”</i>
De natuur in Noordelijk Nederland moet niet veranderen	• <i>“Het landschap mag niet verloren of verstoord worden”</i> • <i>“We moeten zien te voorkomen dat de lelylijn dwars door landbouwgronden en natuurgebieden snijdt om de leefbaarheid en recreatie goed te houden.”</i>
De Lelylijn moet niet tot een grote instroom aan forensen uit de Randstad leiden	• <i>“Dit is het allerblangrijkste. Al die mensen uit de randstad die denken dat ze onze dorpen moeten "verbeteren". Laat ze vooral in de randstad blijven.”</i> • <i>“Geen pendelcultuur creëren waarin in het noorden gewoond en in het westen gewerkt wordt. Dit is tegenstrijdig met o.a. andere duurzame gedachten.”</i>

Tabel 3.11.2 Argumenten van deelnemers die geen punten toekennen aan deze optie

Het is onzin om identiteit te willen behouden	• “Pure nonsense. De middeleeuwen zijn over, dus geneuzel over 'behoud van horizon' of hoe je graag naar je koeien in de wei kijkt... gezeur.” • “Ik zie niet in waarom dat een probleem zou zijn? Welke identiteit? Die van slecht bereikbaar te zijn?” • “Wat is die identiteit? En is die de afgelopen 100 jaar nooit veranderd? We hebben in NL weinig ruimte en we willen veel. Dus landschapsverandering lijkt me niet het grootste issue.”
De identiteit gaat niet veranderen door een spoorverbinding	• “Met Netflix en internet maakt een spoorlijn niet veel uit voor de identiteit” • “Identiteit verbinden aan een spoorlijn is ver gezocht. De veranderingen die zo'n spoorlijn te weeg brengt zijn weinig van invloed op identiteit. Ik kan mij geen voorbeelden voor de geest halen van een identiteit die verandert op basis van een spoorlijn” • “Ik geloof niet dat een andere toegangsweg naar Noordelijk Nederland de identiteit gaat veranderen. Het is niet alsof het nu een afgesloten gemeenschap is.”
Het is positief als Noordelijk Nederland meer verbonden en 'gezien' wordt	• “De identiteit niet maar we mogen wel wat meer respect krijgen vanuit het westen, en daar kunnen ze alleen achter komen als ze hier een beetje snel zijn.” • “Het zou juist positief zijn voor de regio als noord nederland zich meer verbonden voelt met de rest van nederland en ook meer door de rest van nederland "gezien" wordt. De verschillen en vooroordelen verminderen is belangrijker dan vasthouden aan een "identiteit" die als je echt gaat vergelijken eigenlijk grotendeels overeen komt met de "identiteit" van voldoende andere streken.” • “Een dergelijk majeure investering is een game-changer. Dat gaat de identiteit altijd ten positieve veranderen. Wat we natuurlijk niet willen worden is een vervuilde randstad maar daarvoor is er meer dan genoeg ruimte hier”
Er mag wel wat meer Randstedelijke mentaliteit in Noordelijk Nederland komen	• “De friezen mokken over de "hollanders" die de provincie gaan overspoelen. Een nogal narcistisch standpunt als je in acht neemt dat heel veel Friezen over de hele wereld zijn neergestreken. Het zou goed zijn als wat meer Randstedelse lef in de provincie komt.” • “Dit ga je niet tegenhouden. Meer import uit rest NL zorgt voor iets andere sfeer, en dat is helemaal niet zo erg. Goed om wat mee te bewegen.” • “We leven in Nederland. Zijn allemaal Nederlanders. Ik kom oorspronkelijk ook niet uit het Noorden. Dus hier heb ik niet zoveel mee. Voor de cultuur in de Randstad valt wat te zeggen, voor de cultuur in het Noorden ook. Ze kunnen juist van elkaar leren.”

4. Overzicht van illustratieve quotes bij de vraag naar welke kansen de Lelylijn kan bieden

De reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland wordt korter

Het belangrijkste is om sneller in Groningen te zijn en dat je bv op een dag een culturele activiteit kunt doen en daarna weer naar huis.

Kans: hogesnelheid. Kijk hoe super dat in Japan werkt, dan wil je niets anders!

Snelheid, snelheid, snelheid. Zorg dat het een forenzenroute kan worden.

Betrouwbaarheid voor reizigers

Eindelijk zal die vervloekte bottleneck tussen Zwolle en Meppel opgelost worden.

Geen eilandvorming bij calamiteiten, dus de Lelylijn is een prima alternatieve route als er op de huidige spoorlijnen iets mis gaat, of vice versa. De druk op de bottleneck Zwolle - Meppel kent een sterke vermindering. Er ontstaan nieuwe treindienst en/verbindingen. Sneller in de Randstad en vice versa. Noorderlingen kunnen hier blijven wonen, en werken in de Randstad, mede door de snelle Lelylijn verbinding.

Het belangrijkste vind ik dat er een gegarandeerde toegankelijke verbinding is tussen midden en noorden. Omdat we nu te afhankelijk zijn van 1 onberekenbare lijn. Dus meerdere lijnen zijn gewoon nodig wil je een goede basis hebben.

Ontlasting van knelpunt/flessenhals zwolle-meppel; nu de enige ov-verbinding tussen noorden en randstad.

Alternatief auto (en vliegtuig)

Robuuster spoornetwerk kan dienen als alternatief voor de auto (kort afstand) en vliegen (langere afstand) - op voorwaarde dat ook geïnvesteerd wordt in de Wundeline en Nedersaksenlijn

Een snellere ov verbinding waardoor niet noodzakelijk is om of heel lang te reizen of om de auto te pakken. Oftewel een groene, efficiënte mogelijkheid.

Daarnaast dwing je mensen nu om met de auto te gaan als de reistijd van de randstad naar t Noorden op meer dan 3,5 uur heb. Met de auto doe je daar maximaal 2 uur over. Het stimuleert om de trein te pakken. Daarnaast is het wagenpark snel aan het elektrificeren terwijl het elektriciteitsnet van Nederland hier nog niet klaar voor is. Door minder autoritten is de belasting hierop ook minder groot.

ontlasten van de A7 tussen Heerenveen en Groningen.

Het zal schelen in vliegverkeer. Luchthaven eelde kan dicht mits er er een station IJlstad AirPort komt.

Stimulans voor Nederland & Noordelijk Nederland

Grootste voordeel is dat je in het Noorden woont en makkelijker profiteert van faciliteiten in de Randstad, maar ook dat voorzieningen in het Noorden blijven doordat meer mensen in het Noorden gaan wonen. Voordelen zijn, verbondenheid, duurzaamheid en vrijheid. Mensen zijn meer verbonden door het land heen en het maakt Nederland 1 netwerk.

Een snelle verbinding met de randstad, met nieuwbouw appartementen/kantoren rond de stations. Dit zorgt ervoor dat veel mensen een snellere verbinding hebben met hun werk en voor andere recreatieve reizen. Daarnaast geeft het opties aan mensen die nu in een gebied leven met relatief weinig openbaar vervoer.

Opties hebben op het gebied van vervoer is erg belangrijk voor de leefbaarheid van een plek.

Het geeft mensen uit Noord Nederland om cultuur elders op te zoeken maar ook om mensen buiten de provincies kennis te maken met de prachtige Noord-Nederlandse cultuur. Het biedt mensen uit het Noorden de kans om zich snel, comfortabel en klimaat neutraal door het land te bewegen.

Duurzame stimulans voor Nederland

Optie om in het noorden van het land te wonen maar elders te werken, noorden beter bereikbaar per trein waardoor minder belasting milieu (vergeleken met auto). Prachtig groot infrastructuur project, goed voor Nederland.

Het terugdringen van auto kilometers te gunste van OV is beter voor het milieu

Implementeren van waterstof wordt makkelijker

Wanneer de herontwikkeling van OV torenhoog in het vaandel komt, 1) zorg je voor minder milieubelasting, 2) het ontlast de druk op elektrische oplaadpunten, 3) kun je veel sneller en efficiënter waterstof inzetten voor transport dan als dat per individuele auto moet worden georganiseerd.

Werkgelegenheid Noordelijk Nederland

Korte reistijd, meer mobiliteit, wordt economisch interessanter, minder leegloop van het Noorden en meer toegang van het Noorden door jongeren en gezinnen vanuit elders in NL

voor het Noorden economische groei door deze bereikbaarheid, bedrijven kunnen zich beter vestigen in het Noorden, grond is minder duur, er is ruimte genoeg

Het noorden wordt aantrekkelijker voor werkgevers. In het Noorden zit genoeg goed opgeleid personeel dat nu vertrekt omdat er minder werk te vinden is in het noorden. Dit heeft zijn weerslag ook op de omliggende dorpen.

De economie krijgt een boost en is niet meer voornamelijk op de Randstad georiënteerd.

Goede ontsluiting naar het Noorden betekent volgens mij dat men vanuit het noorden eenvoudig naar het westen kan en vice versa waardoor het noorden zich beter kan ontwikkelen en er daardoor meer werkgelegenheid ontstaat en mogelijkheden voor mensen om zich daar te vestigen. Dit verbetert de leefbaarheid in het noorden en kan leegloop voorkomen

Woningbouw Noordelijk Nederland

Dat er een betere verbinding is met de randstad, wat leidt tot meer mogelijkheden qua wonen en werk en minder autoverkeer.

Ik zie grote kansen voor meer woningen in het noorden. Zeker sinds Corona is het veel eenvoudiger voor veel mensen om in ieder geval een aantal dagen thuis te werken, waar door een iets langer reistijd naar kantoor minder een probleem is. De huidige twee uur is dat echter wel.

Woningbouw waar nog ruimte is

Kans op spreiding van woningzoekenden. Kansen voor asielzoekers

Betere spreiding van nieuwe woningen, hierdoor meer betaalbare woningen voor iedereen, een verlaging van de leegloop van het noorden hierdoor, etc.

Stimulans / aantrekkingskracht Noordelijk Nederland

Maakt misschien de regio ook wat aantrekkelijker en mentaal dichterbij de belevingswereld van de Randstad (de trein naar Groningen duurt altijd mentaal 2x zo lang als die naar Amsterdam ;-).

Snelle bereikbaarheid van Groningen en Leeuwarden waardoor het makkelijker wordt om een dagje weg te gaan of erheen te verhuizen. Als de reistijd korter is, wordt het veel makkelijker om zo'n beslissing te maken, de rest van Nederland is dan immers een stuk minder ver weg. Verder is het erg belangrijk voor het klimaat, dit is een alternatief voor reizen met de auto en een snelle route om in bijvoorbeeld Amsterdam de internationale trein te kunnen nemen.

Naast praktische en economische voordelen denk ik dat het belangrijkste voordeel is dat het noorden gevoelsmatig weer meer bij de rest van Nederland gaat horen. Het is - in elk geval aan onze kant van het verhaal - nu erg wij-zij. Het gaat dus ook over vertrouwen, door te laten zien dat het noorden en grote investering waard is, en de bevolking bijna letterlijk dichterbij elkaar brengen.

De kansen liggen met name op het behoud van jongeren in het noordelijk gebied, maar ook het behoud van en (verdere) ontwikkeling van natuur en cultuur, uitgaansmogelijkheden, (grotere) winkelcentra en bedrijfsmatige ontwikkelingen.

Noorden ook mentaal beter 'aangesloten' bij de rest van het land.

Mijn familie en een deel van mijn vrienden woont in Lelystad. Ik woon in Groningen. Het grootste voordeel voor mij zou zijn dat ik sneller daarheen kan reizen. Daarnaast zou ik mogelijk een baan in de randstad kunnen vinden, als de reistijd kort genoeg is.

Ontsluiting Noorden als vestigingsplek voor arbeidsmarkt Randstad/Groot-Amsterdam. Zodra dat werkt volgt de rest (investeringen in nieuwe woonkernen, vestiging meer bedrijven in het Noorden, ontlasting Amsterdam en mogelijk zelfs ontlasting Schiphol als Groningen Airport ook aangesloten wordt op de een of andere manier.

Betere aansluiting naar het westen. Ik woon bijv in De Fryske Marren. Zoveel mensen die ik ken werken in A'dam en gaan met de auto via de afsluitdijk. Veel liever nemen ze de trein. Ik zou zelf de 2de gezinsauto weg doen

Minder boeren zou ik ook wel fijn vinden. Zou het geweldig vinden dat de walden bijvoorbeeld wat dichterbij bevolkt raakt. Meer werkgelegenheid, misschien krijgt Leeuwarden dan ook weer eigen universiteit. Alles groeit dan ook in Friesland, zou het erg fijn vinden. Ipv dat we het Detroit van Nederland zijn.

Aantrekkingskracht Noordelijk Nederland voor jongeren

Verjonging. Binden van jongeren aan ons gebied.

Beter bereikbaarheid voor het noorden van Nederland, waardoor jongeren meer kansen hebben. Mogelijkheid tot woningbouw in noorden van Nederland om plekken waar de Lelylijn stopt.

Betere verbindingen binnen het noorden (Heerenveen-Drachten-Leek-Groningen); snellere verbinding tussen het noorden en het westen, waardoor Noord Nederland aantrekkelijker wordt voor bedrijven. Bovendien kan het de trek van jongeren uit het noorden naar het westen tegengaan, omdat het westen beter bereikbaar wordt.

Aangezien er op urk geen hbo gevestigd zit en een goede hbo 1,5 uur reistijd kiezen er veel mensen om uit huis te gaan wonen. dit zorgt er voor dat er meer studentenwoningen nodig zijn. terwijl deze er al niet zo veel zijn. zelf woon ik op urk en moet ik 1,5 uur reizen tot ik op Hogeschool windesheim aankom dit is als ik in de ochtend enigszins vroeg begin. anders ben ik bijna 2 uur aan het reizen aangezien er geen busverbinding is tussen zwolle station en hogeschool windesheim. wat er voor zorgt dat ik 15-18 minuten aan het lopen ben en hierdoor bijna 2 uur onderweg ben

Bereikbaarheid Randstad

Bereikbaarheid van de randstad voor noorderlingen.

*Verbinden (in meer dan de letterlijke zin) van noorden van het land met de rest van Nederland.
Voordelen voor Noorderlingen omdat meeste zaken niet in het Noorden worden geleverd : concerten,
nascholing, familiebezoek.*

Snel en comfortabel naar Schiphol. Vliegen wordt makkelijker.

Betrouwbaarheid infrastructuur in geval van nood

*Ik zie kansen voor het combineren met een impuls die ongetwijfeld gaat komen nl. het bouwen van
schuilkelders. Gebruik de noodzakelijke spoortunnels om gelijk schuilkelders te bouwen.*

Ook is deze lijn voor defensie van groot belang voor transporten van zwaar materieel.

Bereikbaarheid Noordelijk Nederland

*Betere bereikbaarheid van de Noordoostpolder, aansluiting op spoor al jarenlang een grote wens in de
polder.*

*Ik denk de bereikbaarheid en snelheid om het Noorden te bereiken. Daarmee ook de optie om in het Noorden
te blijven wonen, economisch te ontwikkelen, en zorgen dat je niet altijd de auto hoeft te pakken. Daarvoor
zijn er meerdere stations nodig, op die manier wordt het milieu ook meer ontzien*

*Voor mij zou het de keuze om in Leeuwarden te gaan wonen (momenteel woon ik in de randstad en ik bezit
geen auto of rijbewijs), in de buurt van mijn familie, vergemakkelijken.*

*Het belangrijkste voordeel voor het aanleggen van een Lelylijn tussen de Randstad en Groningen, is het feit
dat Groningen veel beter bereikbaar wordt. Het maakt een enorm verschil of de reistijd een of twee uur is.
Door de reistijd te verkorten tot (iets meer dan) een uur, wordt de mentale afstand tot Groningen en het
Noorden veel kleiner, en is het Noorden veel beter verbonden met de Randstad.*

Bereikbaarheid regionaal

*Kans ik om dorpen die nu eerst naar de steden moeten aan te laten sluiten bij de lijn. Bijvoorbeeld Leek -
succesvol met het OV en Bus maar veel autogebruik op de A7 -aA6 dat kan hiermee worden opgelost
Mogelijkheid om bussen aan te sluiten op Lelylijn.*

*Een extra kans is om aanvullende OV ook goed in de stijgers te zetten (bv. een snelle verbing met het Zernike
terrein in Groningen).*

*De belangrijkste reden is wel dat je de gemeente NOP bereikbaar maakt. Als je ziet hoe slecht de bus
verbindingen zijn dan is het hier echt een achter gesteld gebied.*

Het terug brengen van een treinverbinding met Leek en Drachten

*De randstad speelt niet zo, want dat betreft alleen Schiphol en Amsterdam en niet Rotterdam, Den Haag of
Utrecht, maar de onderlinge verbindingen op de lijn Emmeloord - Groningen verbetert.*

Bereikbaarheid internationaal

*Kansen voor randstad voor verdere samenwerking met Duitsland (rijkste stad Hamburg vlak over grens) en
Scandinavië. Economische kansen voor beide gebieden.*

*De belangrijkste voordelen zijn dat het noorden minder "afgelegen" ligt van de randstad ten opzichte van nu.
Een mooie kans is om Groningen en Nederland hiermee beter te verbinden met de rest van europa, dit zorgt
voor een grotere kenniseconomie op bijvoorbeeld het gebied van waterstof (Noord- nederland en
Noordwest-Duitsland zijn nu al koplopers.*

Snelle ontsluiting van noordelijke gebieden en op termijn goede verbindingen met noord-duits railnetwerk. Dat het Noorden beter bereikbaar wordt en er wellicht meer kansen liggen voor het Vliegveld EELDE. Meer kansen voor vliegveld Eelde, spreiding van vliegverkeer.

Betere aansluiting op Wunderline en Nedersaksenlijn, Betere aansluiting Randstad op Noord Duitsland (Oldenburg - Bremen - Hamburg)

Betere bereikbaarheid van (Noord-) Nederland met Noord- en Centraal Europa indien de lijn wordt doorgetrokken richting Hamburg en Kopenhagen.

Doortrekken van de Lelylijn naar hogesnelheidslijnen in Duitsland(Bremen/Hamburg, Berlijn). Daardoor een veel betere verbinding met Scandinavië(De hogesnelheidslijn die op dit moment wordt aangelegd tussen Denemarken en Duitsland.) Kortom, HEEL Nederland profiteert dan van de Lelylijn. En, direct een heel goed alternatief voor het vliegtuig.(Afgaande op het huidige aantal vluchten per dag richting Noord-Duitsland en Scandinavië.)

De Lelylijn zou ook doorgetrokken moeten worden naar Duitsland. Dit brengt nog meer kansen met zich mee. Het is armoede dat vanuit Groningen je alleen met de auto of Flixbus naar Bremen en verder kan. Eventueel kan het vliegveld van Eelde wat mij betreft opgeofferd worden voor de Lelylijn.

Het railsysteem is in het verleden handig geweest om iets van A naar B te krijgen, ik ben van mening dat we in Nederland te klein zijn voor dit systeem. Als de overheid als doel heeft om bv treinverkeer te ontwerpen om naar Bremen / Hamburg te gaan in de toekomst, dan zou ik adviseren om via het Midden van het Land de overgang te vinden naar Duitsland.

Daarnaast is Lelylijn een kans om het Europese treinnetwerk te verbeteren. Het moet als voorbeeldfunctie gaan dienen hoe we in Europa het treinverkeer kunnen gaan optimaliseren.

Erkenning Noordelijk Nederland

Stel??? Die moet er eindelijk een keer komen na de beloftes in de verkiezingsprogramma's en na het noorden decennia beloftes gedaan te hebben en dan steeds weer die vette worst wegtrekken. Was er al een snelle treinverbinding geweest dan zou het noorden aantrekkelijker zijn geweest voor bedrijven en was er minder ontvolking/vergrijzing met alle nadelige gevolgen zoals vermindering van leefbaarheid zijn geweest. Dat is nu dus een kans.

De reistijd tussen de Randstad en het Noorden zal aanzienlijk minder worden, en daarmee ook de psychologische afstand. Het Noorden zal zich eindelijk serieus genomen voelen, omdat er daadwerkelijk in hun woongebied wordt geïnvesteerd.

Ten tweede ga je in op het belang van Noord-Nederland als deel van het hele land, en wellicht laat je zien dat Noord-Nederland na de aardgasfloppen (en zoutwinningsellende) ook een andere inzet mag krijgen van het land. Voordelen zijn de bereikbaarheid landelijk van allerlei voorzieningen, ook voor Noord-Europeanen. Men zal op een gegeven moment toch iets moeten tenzij men het Noorden het achtergebleven gebied van Nederland wil laten worden. Dan kunnen ze het beter nu aanpakken.

Indien de overheid zich écht zorgen maakt om de groeiende kloof tussen de Randstad en de rest van Nederland, is dit een opportuun moment om daad bij woord te voegen i.p.v. nog meer te polariseren d.m.v. beleid. Reeds ben ik al gewend aan de omgekeerde driekleur in de regio.

*herstellen vertrouwen in overheid van mensen in het aardbevingsgebied (en bij boeren)
compensatie voor noord-NL voor aardgas baten*

Snel treinreizen, werkgelegenheid, opleidingen kunnen in het Noorden blijven of er juist komen. Eindelijk worden de bewoners in het Noorden serieus genomen.

een betere bereikbaarheid betekent ook beter contact, waardoor de noordelijke regio meer 'gezien' wordt in de politieke arena. (De Groningse perikelen zouden zich nooit in den haag kunnen voordoen)

Gelijkheid / eerlijke verdeling

Meer kansengelijkheid tussen stad en platteland

Groningen en Leeuwarden worden een een volwaardiger deel van het land, aantrekkelijk om er te wonen, werken en recreëren. Nu is het noorden toch het stiefkind en gaat alle aandacht naar de Randstad uit. Je ziet nu dat als er geld te verdelen valt, de Randstad vrijwel al het beschikbare budget krijgt.

Tegengaan van scheefgroei tov de rest van het land zonder dat mens en natuur daar direct de dupe van wordt

Meer contact van de noordelijke regio met de rest van Nederland zorgt voor het terugbrengen van de economische en onderwijs-achterstanden

Meer één land worden in plaats van de randstad met zijn wingewesten

5. Overzicht van illustratieve quotes bij de vraag welke zorgen mensen hebben over de Lelylijn

Lange doorlooptijd / uitloop

*Dat het eindeloos gaat duren, dat het veel te duur wordt en dat het ten koste gaat van natuur
Ik zou het graag zien dat de overheid vaart blijft maken en geen onnodig lang overleg voert wat de hele
aanleg vertraagd. Hoe sneller men begint met de aanleg hoe positiever ik zal zijn over de lelylijn, en met mij
ook genoeg anderen die het liefst zo snel mogelijk de realisatie van de lelylijn zien.*

*Ooit toen ik 30 jaar was, had ik de vaste overtuiging dat, wanneer ik met pensioen zou gaan, de auto weg
kon doen. Ik ben inmiddels met pensioen en we ouwehoeren nog steeds over de spoorlijn. Gebrek aan
doorpakken, gebrek aan lef. Typisch NL's gedrag. Als er niet een paardduizend mensen in Noord-Holland
waren verzopen in 1916, dan had de Afsluitdijk er zelfs nog niet gelegen. Als er niet een kleine 2000 mensen
waren verzopen in Zeeland dan was er nog niet een dam gelegd. Gebrek aan lef gebrek aan doorpakken
Miezerige middenstandersmentaliteit in dit wereldrijk dat Nederland heet. Jammer dat de klimaatramp niet
doordringt. Ik tuf lekker en walmend erder met mijn dieseltje. Een andere keuze is er niet. Die trein zal ik wel
niet meemaken.*

*Stop met praten, kom van je luie stoel en zet eens een schop in de grond. Als de watersnoodramp vandaag
was geweest hadden we waarschijnlijk pas in 2223 de Delta werken afgerond. Na eindeloos participeren,
rekenen en tekenen.*

Vertraging in de bouw door stikstof of natuurwetten - zeldzame kikkers gevonden etc.

Dat het weer niet gebeurt wat het vertrouwen in politiek tot nul zou dalen.

Hoge kosten

Te duur en vertraging in de bouw door stikstof of natuurwetten - zeldzame kikkers gevonden etc.

*Het budget wordt fors onderschat. Ik heb op rtdrenthe.nl gelezen dat het project tussen de 6 en 12 miljard
EUR gaat kosten. In de keuzes die ik kreeg voorgeschoteld in de vorige vraag kom ik niet eens op 5 miljard
uit. Hier gaat het dus al meteen fout.*

*Veel te duur. De kosten worden nu al geraamd op 6 tot 12 miljard, en zullen vermoedelijk meer richting de 12
miljard gaan. Door inflatie, personeelstekort en schaarste lopen de kosten verder op. Ik ben bang dat dit
uiteindelijk net als bij de Noord-Zuidlijn en de Uithoflijn een prestigeproject wordt met constant oplopende
kosten, waardoor de bouw uiteindelijk minstens 15 jaar duurt en 20 miljard of meer kost.*

*Zorgen: Voldoende personeel om het uit te voeren. En daarmee direct ook de kosten. De ervaring is dat dit
soort projecten ALTIJD duurder uitpakken. En dit gaat ten slotte ALTIJD ten koste ergens van.*

*Mijn zorg zou zijn dat bij de aanleg iemand bedenkt dat er een deel ondergronds moet worden aangelegd a
la tunnel onder het groene hart; dat is niet nodig en zou enorm kostenverhogend zijn.*

Te veel besparingen / concessies waardoor slechte lijn

Dat tijdens de ontwerp fase bezuinigd wordt en de lijn niet de snelste en beste verbinding wordt naar Groningen Leeuwarden die het kan zijn. Speciaal naar Leeuwarden. En dat ook goederen/militair transport niet mogelijk is.

Een groot project te zuinig uitvoeren. En daarmee de doelstellingen niet halen. Te weinig stations of te weinig treinen zorgt er snel voor dat de lijn weinig toevoegt en niet gebruikt wordt.

Dat de tijdswinst minimaal is omdat er onvoldoende geld geïnvesteerd wordt, te veel stops komen en de lijn niet wordt doorgetrokken naar Duitsland.

Mijn grootste zorg is dat er te veel toegegeven moet worden waardoor er uiteindelijk een spoorlijn komt te liggen die maar marginaal sneller is.

Ondeugdelijk treinmaterieel om de beoogde snelheid te halen (Fyra-debacle)

Er zijn betere investeringen

Kost heel veel geld. Gaat misschien ten koste van andere (trein) projecten?

Geld kan niet elders geïnvesteerd worden. Alleen al in het bestaande spoor systeem zijn betere investeringen mogelijk (ertms, 3kv, ato, etc)

Door geld te steken in de Lelylijn blijft er minder geld over om te investeren in een goed regionaal OV-netwerk, wat veel belangrijker is voor leefbaarheid en milieu.

Besteed dit geld aan de ontwikkeling van groene waterstof-energie. Dáár hebben we in het Noorden veel meer aan!

Opgedrongen huisbouw, impact op de omgeving, investeren in de verkeerde dingen. Gebruik het geld van de Lelylijn dan voor het verbeteren van regionale voorzieningen waar men in de regio net zoveel recht op heeft als in een stadskern (huisarts, school, opvang, ov etc)

Betaalbaarheid voor de reiziger

Reizen met de trein is op het moment al duur, op deze manier krijgen alleen mensen met een hoog inkomen de kans straks gebruik te maken van deze lijn. Dit gaat niet meer baan kansen geven aan laag opgeleiden. Zorgen over dat de kaartjes te duur worden en daarom te weinig mensen gebruik maken van de lelylijn. zorg dat dat ding er komt, en dat treinkaartjes niet te duur worden. Er is maar 1 manier om overlast door autos (file, uitstoot etc. etc.) af te laten nemen en dat is goeie alternatieven.

Is er wel vraag naar?

Ik zie echt geen enkele kans. Wellicht wat woningbouw op korte afstand van de randstad, maar zelfs dat rechtvaardigt de enorme kosten van de lelylijn niet. Dit is investeren in snellere videorecorders of verbeterde Tipp-ex. Prachtige techniek maar volledig achterhaald. Er is in de toekomst geen ruimte tussen de goedkopere duurzamere comfortabelere auto en het CO2neutrale vliegtuig.

Er zijn op dit moment wel andere zaken waarin geïnvesteerd kan worden (wegen (A7 tunnel bij Sneek), bestaande treinverbindingen, duurzaamheid, defensie, aanleg nieuwe spoorlijnen in Oekraïne). Zaken die meer van belang zijn dan een dergelijk prestigeproject.

Nog meer infrastructuur in ons toch al te volle land, en geld uitgeven aan iets waar volgens mij eigenlijk geen échte behoefte aan is. Het is een lobby van Noordelijke politici om zich te profileren, volgens mij zit de bevolking er niet op te wachten. Wel bijvoorbeeld op de treinverbinding van Groningen via Veendam naar Emmen

Het is voor een enkele reiziger aantrekkelijk. Kijk eerst maar eens hoe weinig mensen er dagelijks naar Amsterdam reizen. Dat is de investering niet waard!!

De lijn is niet nodig voor personenvervoer. Voor goederen is dat anders.

Er moeten niet te veel tussenstops komen

Grootste zorg is dat alle gemeenten waar de lijn doorheen loopt ook een station willen hebben of anders tegen gaan werken. te veel stations levert geen tijdswinst op.

Haal Leeuwarden eruit want dat slaat nergens op. Dat is Friese onzin.

Ik hoop dat het een hoge snelheids lijn wordt. Mijn zorg is dat het een compromis wordt waardoor de reistijd winst tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Groningen maar 20 minuten wordt oid.

*Voor wat voor spoorlijn er gekozen wordt. De reistijd moet concurrerend zijn met de auto
Meeste zorgen dat de trein ook gaat stoppen in Almere en Lelystad en vooral een forenzentrein voor hen wordt. Liefst 1e stop in Emmeloord 2e Heerenveen, 3e Drachten en 4e Groningen.*

Ik maak me echt zorgen dat elk klein rotgemeentetje weer als een gek gaat lobbyen en er daardoor een stoptrein gaat rijden. Ding moet hard gaan!

Belangrijkste angst: dat het een stom boemellijntje wordt. In het voorgaan de werd steeds de keus geboden tussen veel en weinig stoppen. Beide kunnen. Je kunt een razendsnelle intercity afwisselen met een stoptrein.

Ik maak mij eerlijk gezegd alleen zorgen dat burgemeesters en actiegroepen uit allerlei Nergenshuizen in de buurt van de lijn ook een station aan de Lelylijn zullen gaan opeisen.

Ik ben bang dat het project weer afgezwakt zal worden door bestaand spoor te verbeteren of meer bussen te laten rijden. Er moet een snelle verbinding komen die grote capaciteit aankan. D.m.v. induced demand zal dat het zeker waard zijn. Een andere zorg is dat er teveel stations zullen komen waardoor de reistijd te lang zal worden. Met een overstap kunnen deze andere plaatsen beter worden bediend.

Dat hij door allerlei slechte compromissen te langzaam gaat rijden en te vaak gaat stoppen waardoor het steeds minder aantrekkelijk wordt de auto te laten staan en het verschil met bestaand spoor te gering wordt. Amsterdam-Groningen moet minstens 1 keer per uur in 1 uur mogelijk zijn!

Er moeten niet te weinig tussenstops komen

Mijn grootste zorg is dat er bij het ontwerp alleen wordt gekeken naar langeafstandsvervoer en naar vervoer van en naar de Randstad. Als dat gebeurt, heeft de bevolking van Noordelijk Nederland niet genoeg voordeel van de bouw van de lijn. Regionale connectiviteit is erg belangrijk. Bouw niet alleen stations voor Emmeloord en Drachten, maar ook voor Gorredijk en Leek bijvoorbeeld. Anders hebben de inwoners van deze plaatsen alleen maar nadeel van de lijn!

De kans is een snelle verbinding echter dan is de ontsluiting slecht omdat er bij een snelle verbinding weinig stops zullen zijn. Door weinig stops (stations) wordt het Noorden niet onstloten.

Mijn zorg is dat de trein alleen gaat focussen op Groningen en Leeuwarden en daardoor de kans mist om het OV netwerk buiten de steden en in Drenthe te verbeteren.

Dat er slechts 1 of 2 stations komen en de bevolking in Noord Nederland er nog net niets aan heeft. het moet vooral interessant zijn voor de inwoners van het noorden. dus de trein moet wel op genoeg stations stoppen. zoals net bij de keuzes dat de trein maar 1 x stopt dat is zinloos. dan moeten mensen alsnog ver reizen om bij het enige station te komen en wordt de auto weer sneller. de lelylijn moet iets opleveren voor het noorden. wat de randstad er aan heeft is voor ons niet interessant.

Een groot project te zuinig uitvoeren. En daarmee de doelstellingen niet halen. Te weinig stations of te weinig treinen zorgt er snel voor dat de lijn weinig toevoegt en niet gebruikt wordt.

Verwaarlozing bestaand OV

Het gebruik van de Lelylijn moet niet ten koste gaan van de bediening van de bestaande lijnen via Zwolle. Mijn grootste zorg is dat het lokale vervoer binnen een stad kan verschromelen als de Lelylijn wordt aangelegd. Als voorbeeld gebruik ik Drachten. De Qliners 304 en 314 bieden naast de verbinding met Groningen ook de verbinding tussen Drachten Transferium en Himsterhout, een nieuwbouwwijk. Alle andere wijken van Drachten worden tevens bediend met streeklijnen. Als de Lelylijn wordt aangelegd, worden sommige buslijnen opgeheven, vanwege paralleliteit met de trein. Zo verliezen de woonwijken hun verbinding met het centrum, wat de auto weer aantrekkelijker maakt. Daarom is het belangrijk dat het stadsvervoer op hetzelfde niveau blijft als nu, met aansluiting op de treinen.

Lege treinen op het reguliere spoor.

Er is een risico dat het de lijnen Leeuwarden/Groningen-Zwolle deels 'leegtrekt', terwijl die wel belangrijk zijn voor de verbinding tussen het Noorden en het Oosten/Zuiden (Deventer/Apeldoorn/Enschede, Arnhem/Nijmegen, Venlo). Als ook de Nedersaksenlijn wordt aangelegd is de bedreiging voor Groningen-Twente weer minder.

verloedering indien blijkt dat het onderhoud te duur blijkt en reizigersaantallen achterblijven (dus investeer meer aan de voorkant indien dat de lopende kosten omlaag brengt)

Nieuwe lijn trekt reizigers uit de bestaande OV-verbindingen, verschromeling van aanbod richting Zwolle te verwachten. Is de lijn na aanleg ook rendabel voor exploitatie?

Een succesvolle Lelylijn heeft gevolgen voor de capaciteit op het bestaande spoor van Amsterdam naar Lelystad, daar moet nu al rekening mee gehouden worden. Almere heeft veel stations aan een tweesporige spoorlijn, dat is krap. Verder zou een succesvolle Lelylijn gevolgen kunnen hebben voor de rendabiliteit van de busverbinding over de Afsluitdijk, die voor noordelijk Noord-Holland niettemin een goede verbinding met Leeuwarden oplevert, die niet zou moeten verdwijnen.

Slechte inpassing in het (OV)net

Tracering buiten bestaande centra en (ov-)knooppunten, waardoor er meer overstappen nodig zijn voor een goede OV-reis. Iedere extra overstap is een moment om reizigers te verliezen.

Wel vrees ik dat door de ligging van het huidige spoor en station de aansluiting rondom Heerenveen een groot struikelblok wordt.

In de Noordoostpolder is geen logische plek voor een station, tenzij ook busroutes aangepast worden. Het is logistiek gezien veel gedoe

Is het nou Randstad of Amsterdam? Ik mis een netwerkvisie! Met de plannen op deze manier blijven wij tussen Utrecht en Drachten gewoon autorijden. Duidelijk voordeel is wel een alternatieve ontsluiting van het Noorden, maar stop met Drenthe daarbij te noemen. Assen zal er echt op achteruit gaan.

Te klein en provinciaal denken/gesteggel. Bekijk het over de grenzen van Nederland heen, de Lelylijn is een schakel in het TEN-T netwerk. Kies duidelijke en in aantal zéér beperkte hubs op de lijn

Meer en slechte vervoersbewegingen

Smokkelroute' van en naar Eemshaven (en de rest van de wereld)

Nadeel: eindstation Schiphol? Daarmee wordt verkeerd signaal afgegeven, nl vliegen. Niet vliegen voor vakantie of zakenreis tot bv 700km moet de norm worden.

Leuk, dat jullie het werkwoord 'kunnen' gebruiken. Ik zou kiezen voor 'zullen'. En zij die verantwoordelijk zijn voor de gevolgen, zullen hopelijk eerst nog goed NADENKEN. Om maar te zwijgen over het aantal verkeersongelukken die er ook nog bij komen.

Meer vervoersmogelijkheden betekent meer vervoer. Risico dat zowel het treinverkeer toeneemt als het autoverkeer met alle gevolgen voor energie en klimaat.

Overlast – algemeen

De nadelen zijn evident. Een project van deze omvang in een klein land als Nederland heeft belangrijke nadelen voor de omgeving, natuur, omwonenden. Het is niet duidelijk welke problemen het gaat oplossen. (waarom)

LAWAAI, DRUKTE, LANDSCHAPSVERVUILING, PROBLEMEN MET DE NATUUR, DOODGEREDEN DIEREN. Moet ik nog meer zeggen? En NAAR WELKE PROVINCIE GAAN WE DAN OP VAKANTIE? One way ticket to the moon? Het zou natuurlijk fijn zijn om de snelste opties te kiezen, maar als deze erg veel meer overlast geeft, dan is een iets langduriger optie misschien toch beter. Een keuze tussen 7.500 mensen met overlast en 1.500 bij wijze van spreken, doet mij toch neigen naar de optie met de minste overlast.

Overlast – ruimte

Onvoldoende inpassing in het landschap, waardoor er veel overlast van de spoorlijn is Horizon vervuiling (eventueel ondergronds/ verzonken onder maaiveld).

Enorme landschapsschade (hoe kan je, terecht, tegen uitbreiding van a27 zijn en met droge ogen voor een lelylijn pleiten die 200 keer meer oppervlakte natuur vernield, ik snap het echt niet)

Zorgen over verkwanselen unieke landschapelijke eigenschappen Noord-Nederland: ook nu lopen de klaverbladen al vol door de vele zichtlocaties daar. Beperk ook de hoogbouw hier!

Mijn grote zorgen zijn dat de rust en ruimte van dit unieke stukje landschap in Noord Nederland geweld wordt aangedaan met de aanleg van de Lelylijn! Er gaan duizenden woningen gebouwd worden en het zal hier meer en meer op de drukte in het Westen gaan lijken! Het unieke is dat hier in Noord Nederland nog rust heerst om te kunnen recreëren en dat er schone lucht is. Ruimte wordt een steeds kostbaarder iets in Nederland en dit moeten we juist willen behouden voor het nageslacht!

Blurring van het platteland met stedelijke bebouwing; Nederland is een klein land; maak ook geografisch duidelijke keuzes tussen stad (sterk urbaan) en natuur. Voor weer een Vinexuitlegwijkje is uiteindelijk geen plaats meer

Nederlands spoor verzakt waar je bij staat. Hanzelijn is momenteel nog maar geschikt voor 160 km/h, terwijl treinen daar 200 km/h zouden moeten kunnen rijden. Spoorlijn moet worden aangelegd op een zwaardere beladingsklasse dan waarvoor deze gebruikt gaat worden, juist om het zware gebruik van de lijn op te vangen, zodat we niet 3 jaar na opening te maken krijgen met verzakkingen.

Versnippering van het landschap, verlies van de identiteit van de verschillende landschappen, alles gaat lijken op drukke Westen, veel geld investeren en weinig gebruik, wel handig om te reizen tussen de vliegvelden (Schiphol, Lelystad en Groningen), veel geld terwijl andere spoorlijnen het harder nodig hebben, klimaatveranderingen vragen andere inrichting van Nederland en dan wordt een spoorlijn in de lage polders aangelegd, landbouwgronden van deze kwaliteit eerder gebruiken voor duurzame en op ecologische gronden gebaseerde landbouw.

Overlast – natuur

Zorgen over stiltegebieden, met name in Drenthe en Friesland.

Belangrijkste nadelen zijn milieu en natuurskosten, het aanleggen van tracé's door natuurgebieden (zie <https://noorderbreedte.nl/tag/koos-vos/>) ; grotere drukte; de Lelylijn wordt vooral een transportlijn, een soort Betuweroute; de lijn zorgt niet voor minder maar voor meer breinlekkage naar het westen.

Rust, natuur en ruimte worden opgeofferd voor een vermeend belang wat zich nog maar moet bewijzen.

Over natuurgebied rondom Wolvega, de weerribben en omgeving daarvan.

Ik ben bang dat er minder rekening gehouden zou worden met de natuur + andere stikstofgevoelige gebieden terwijl dat nu juist het ding is waar we al zo weinig van hebben.

Onvervangbare natuur zoals het beekdal van het Koningsdiep gaat verloren, sowieso gaat er veel natuur verloren als de weg niet parallel aan de A7 wordt aangelegd.

Overlast – geluid

Behoud natuur (Rottige Meente); overlast bewoners (geluid). Net als dat vermaledijde plan met Lelystad Airport: laagvliegen over een groot deel van Noord- en Oost-Nederland. Leuk hoor die goede infrastructuur, maar het karakter van de rust en het natuurlijke landschap mag niet vernietigd worden.

Geluidsoverlast indien low budget aanleg

geluidsoverlast, ook in avond en nacht

Overlast – tijdens bouw

(langdurige) overlast bij aanleg

schade aan landschap en natuur door de aanleg en overlast door exploitatie

Nadeel is vooral tijdens de aanleg, zodra het werk afgerond is verwacht ik dat men snel went aan eventueel geluid- en trillingsoverlast.

Het leven van jaren in een bouwput wonen voor iets waar je zelf weinig profijt van hebt

Overlast – drukte door nieuwe mensen

infrastructuur en voorzieningen noorden (nog) niet berekend op toestroom toeristen = daar moet dus veel geld voor worden vrijgemaakt - door wie???

Drukke van nieuwe mensen

Overloop van mensen uit de randstad of het plaatsen van (te) veel asielzoekers

Meer stedelingen die het noordelijk gebied aantrekkelijk vinden om te wonen en voor de noordelingen de al weinige huizen en kamers innemen

De mensen die vanuit de randstad naar het platte land verhuizen. Veel al mensen met een andere (stads) cultuur en die de randstad niet kunnen betalen. Dit kan een negatief effect hebben op de cultuur die nu op het platteland heerst. Het moet geen onderdeel van de randstad worden buiten de steden.

Geen enkele objectieve maatschappelijke waarde, eerder negatief vanwege braindrain, faciliteren pervers forenzengedrag en toerismificering van het Noorden met lege tweede huizen van randstadbewoners.

Overlast – vandalisme / criminaliteit

overlast van hangjongeren rondom de stations

(Drugs) Criminaliteit verschuift naar het Noorden

Ik heb verhalen van kennissen uit Dronten gehoord die sinds de nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle ervaren dat de criminaliteit in Dronten is toegenomen. Dit zou uiteraard een ongewenst effect zijn.

Hopelijk kunnen we dan ook een einde maken aan azc concept. Vroeg vorig jaar aan een klas genoot hoe vond je het azc. Ze moest huilen omdat er elke week weer iemand werd neergestoken. Dat is toch triest? Dat wil je toch voorkomen? Dan heb je al zoveel ellende mee gemaakt en dan gebeurt je zoiets ook nog.. hopelijk kunnen we dan hier ook een einde aan maken. ipv vluchtelingen in een klein hokje naast elkaar.. liever in de samenleving ipv azc idee..

Dat Leeuwarden niet zoon buurt krijgt als Amsterdam oost, of de Bijlmer. Zou het nachtmerrie vinden, liever arm, gemiddeld, rijk door elkaar heen. Geen rijke buurt of arme buurt. Heb je nu ook al alleen hoop dat het verschil niet nog meer word. Ga liever voor een inclusieve samenleving.. ipv iedereen bij de zelfde soort mensen.. door deze constructie krijg je ook een afsplitsing. Door die inclusieve samenleving niet...

Aanwas van kansarmen en tokkies, toename van criminaliteit te grote dorpen/steden. We gaan te veel op de Randstad lijken met alle bijkomende problematiek

Dat er meer criminelen, linkse gekkies en jochies van 16 met messen deze kant op komen.

Dat hier horden Hollanders komen met grote bek. Of "jongeren" van het soort dat oude vrouwtjes berooft, winkeljuffrouw achtervolgt etc.

Volbouwen Noordelijk Nederland

Verstedelijking noord nederland

Het lijkt wel alsof alle plaatsen in Nederland heel snel bereikbaar moeten zijn, tegen elke prijs van de natuur. Volgens mij kan dat niet. Er zijn nu eenmaal hele mooie plekken in Nederland verder weg van de randstad, dat maakt die plekken zo mooi. Zorg ervoor dat niet heel Nederland een randstad wordt. Vergeet niet de projecten de Blauwe Stad en de Eemshaven.....hadden misschien niet gemoeten.....overigens worden er wel hele suggestieve vragen gesteld in deze lijst....

Ik kom zelf uit de randstad, het moet niet de bedoeling zijn dat het noorden van nederland verder 'randstadifeert', zoals al in west-Friesland is begonnen. Duurdere huizen, minder natuur, minder Friese levensstijl (zeilen, rust). En eenmaal aangetast, het komt nooit meer terug. Dus geen betere spreiding van woningbouw graag.

Verder vrees dat de spoorlijn leidt tot veel meer woningbouw in een gebied dat nog niet zo lelijk en verrommeld is als grote delen van Nederland

Woningbouw-doelstellingen niet realistisch, waarschijnlijk geen lokaal draagvlak voor verdubbeling van steden als Heerenveen.

Verstoring woningmarkt Noordelijk Nederland

De komst van randstedelingen en daardoor duurder worden van huizen. Mijn kinderen kunnen dan geen woning betalen of krijgen. Wie in de randstad zijn woning verkoopt kan in noord Nederland uitkiezen. Veel te groot prijsverschil

Friesland volgebouwd, allemaal nederlandssprekende zakenlui, friezen die geen huizen meer kunnen kopen door rijkelui. Gezeur over huidige fabrieken/boeren etc.

Dat randstedelingen hier de huizenmarkt komen verstoren doordat ze met de idioot dure verkoopprijzen de huidige bewoners wegdrukken Onze kinderen hebben zodoende helemaal geen kans hier te blijven wonen. Waar moeten ze dan naar toe? Oost Europa of Afrika?

Overlast van randstedelijke 'klaag-asos' en pensionado's die de druk op de woningmarkt verhogen, en die beide de lokale cultuur (in de breedste zin) niet ten goede komen.

Dat veel mensen uit de randstad naar Noordelijk Nederland komen om hier te wonen terwijl er al een woningtekort is voor mensen die er vandaan komen. Dat zou alleen voor meer problemen gaan zorgen

Verstoring arbeidsmarkt

Wegtrekken van bedrijven en voorzieningen naar het Westen.

Personeelstekorten kunnen hierbij problemen gaan geven

Er gaan dan veel woningen gebouwd worden terwijl we geen werk voor al die mensen hebben hier in het noorden

Verlies identiteit

Meer Randstedelingen (met hun rare ideeën) die in deze regio zullen gaan wonen, maar in de Randstad zullen blijven werken.

Groei van de bevolking van mensen die onze cultuur niet delen.

Verloren gaan van rust en gezamenlijkheid.

Dat kleine dorpen, gehuchten, woongemeenschappen gaan verdwijnen doordat voorzieningen nr de grotere steden verdwijnen.

Te veel westerlingen die hun invloed en levensinstellingen drukken op een veel groter gebied van Nederland en daardoor onze culturen aantasten. De kloof tussen de Randstedelijke westerlingen en het platte land gaat op een veel groter gebied wringen!!!!

Veel migratie van de randstad naar de landelijke gebieden in het noorden waardoor ook het noorden te vol wordt en zijn authenticiteit verlies

Inwoners van de Randstad die hier komen wonen en werken en niet meedoen aan dorpskarakter (gemeenschap) en huizen die voor dorpsbewoners bedoeld zijn innemen.

Een ketting van slaapsteden langs de IJssel, die alleen aldaar goedkoop wonen, en verder leven en werken in Randstad, en karakter van Noorden aantasten.

De nadelen hiervan zouden zijn dat de identiteit van Noord-Nederland wordt aangetast en dat mogelijk de Waddeneilanden worden overspoeld aan toeristen/dagjes-uit mensen.

Het open landschap gaat er aan door de bouw van de IJssel en bouw van woningen en andere infrastructuur. De identiteit en gemeenschap komt onder druk te staan. We moeten het niet willen.

Te niet doen van de identiteit van het Noorden en zijn bewoners. Teniet doen van de rust en de ruimte. Wordt een tweede randstad, dat moet je echt niet willen. Of moet Nederland helemaal randstad worden? Mijn zorg is dat er geen platteland overblijft met alle gevolgen van dien. Randstad stedelingen hebben geen begrip voor landbouw en veeteelt en wat daarbij komt kijken. Meer rechtszaken en onbegrip. Toename van irritaties en ruzies.

Al die Westerlingen die de mooie noordelijke natuur, huizenmarkt en cultuur komen verpesten. Stapel ze maar in flats in de Randstad. Daar is de boel toch al verkloot.

Ik ben bezorgd over de angst voor identiteitsverlies die het besluit kan oproepen. We zien ook op andere terreinen dat dat soort thema's de besluitvorming kunnen blokkeren of laten ontsporen.

Dan wordt de cultuur & natuur verziekt door randstedelingen zoals ze nu al doen door niet te integreren en de taal te willen leren spreken.

Import van mensen buiten de provincies. Het verlies van levende dorpen met actieve verenigingen. Daarnaast verlies van Friese cultuur en identiteit.

Verdeling lusten / lasten

Er zullen altijd mensen de trein door hun tuin krijgen. Dat is vervelend. Dat moet dus voortvarend worden gecompenseerd. Niet op de wijze van de toeslagen affaire of de aardbevingsschade in Groningen enzo. En de overheid kennend zal dat dus weer de ellende worden

Het heeft voor de mensen uit de randstad meer voordelen, het wordt voor de mensen in het noorden alleen maar drukker.

Het biedt alleen kansen voor mensen uit Amsterdam en Groningen. De rest is een wassen neus. Het kost alle andere Nederlanders veel geld en een ander deel van Nederland gaat overlast ervaren.

De vraag naar een dergelijke spoorlijn lijkt vooral te komen uit enkele noordelijke steden (Groningen, Drachten en Leeuwarden) maar met heel weinig draagvlak in de rest van de regio, waar men juist eerder tegen dit spoor is, en waar bijvoorbeeld geen bus meer komt of geen fatsoenlijk berijdbare weg meer heen leidt. Bewoners rond Lelystad ondervinden overlast. Dorpen rond de Lelystad hebben wel de lasten, niet de lusten.

De geringe tijdswinst gaat alleen op als je dicht bij aangesloten station woont. De rest van de provincie merkt alleen maar dat het OV achteruit rijdt.

Weinig voordelen voor Noordelingen en een veel meer voordelen en kansen voor de westerlingen. Zij kunnen zich gaan vestigen in de dorpen en steden met een station.

Overlast in geluid, trillingen. Horizonvervuiling. Geen voordeel van. Stilteplekken die verdwijnen evenals natuurgebieden die beschadigen. Wordt het hier nog drukker. Minder woonplezier, meer stress door overlast. Naast al het gedoe van aardbevingsschade die in deze regio ook speelt door opslag. En wat levert het mij op? Niks. Drenthe komt er voor de zoveelste keer weer bekaaid af en zullen zeker niet minder treinverbindingen in Drenthe moeten komen.

Een deel van Noord Nederland zal ook van deze maatregel niet profiteren en blijft weer met lege handen staan. Er wordt altijd geredeneerd vanuit West Nederland en de verbinding daarmee. De bereikbaarheid en mobiliteit in Noord Nederland zelf blijft altijd buiten beeld. Als dat beter wordt, zal het ook een aantrekkelijker gebied worden om te gaan wonen, werken en recreëren.

De mensen in het Noorden raken uit het zicht ten opzichte van geld verdienen. Wie is hiermee uiteindelijk gebaat? Zijn dat de wel de inwoners van het Noorden of zijn dat de vastgoed handelaren, grote bedrijven en slimme mensen die snel geld willen verdienen aan dit project.

Erkenning Noordelijk Nederland

De zorg die ik heb is dat de focus op de randstad voor de ontwikkelingen te groot is, en er onvoldoende naar Nederland als geheel wordt gekeken.

dat er alleen vanuit de Randstad gedacht wordt en gekeken wordt wat het voor die regio betekent. het Noorden is niet zo goed gebekt om voor zichzelf op te komen, om te lobbyen.

Geen lelylijn. Dit is een goedmakertje van de randstad na jarenlang neerkijken op en verwaarlozen van de regio.

Politiek prestige project

Laat je niet weer de kop gek maken voor megalomane projecten zoals de Betuwelijn en zweeftrein. Het gaat om mensen die van het OV gebruik maken zoals ouderen en scholieren, niet om zakenmensen. Die blijven toch wel in hun leaseauto rijden.

Ach, voor de randstedelingen blijft Groningen altijd ver weg, maak ik me geen zorgen over dat we hier ineens overspoelt worden door randstedelingen, ben alleen bang dat het weer iets van kraaltjes en kettinkjes wordt en er verder niets mee gebeurt. Het moet gezien worden als een begin, en niet dat daarna alles goed gaat.

De Lelystad mag geen rijkels-trein of een speeltje voor politici (Hyperloop, HSL Kopenhagen) worden en moet zoveel strak mogelijk parallel aan de bestaande snelwegen worden aangelegd. Verkeerde PR vanuit overheid.

Ik zie dit als een prestige project met onze economie als vals voorwendsel om dit gedrocht aan te leggen. We leven in een tijd van grote veranderingen. Duurzaamheid speelt daarin een grote rol. Europa zet in op vervoer per trein. Door de Lelylijn aan te laten leggen, wordt Het Noorden veel beter verbonden met de rest van het land en het hele land - als de Lelylijn wordt doorverbonden met Duitsland- duurzaam verbonden met het noorden van Duitsland en Scandinavië. De regering, die besluit om de Lelylijn aan te laten leggen, zal daar later voor worden gewaardeerd en geroemd.

Zorg eerst maar eens voor dekkend OV en werkgelegenheid in de noordelijke provincies zelf.... Zoek het lokaal en regionaal en niet een prestigeproject als zoethoudertje voor het Noorden.

Moeten we wel investeren in kwetsbare, laaggelegen gebieden?

Leeuwarden en Groningen zijn tevens regio's onder/op zeeniveau, waardoor bij een stijging van de zeespiegel nóg meer mensen risico lopen mochten we daar meer gaan bouwen. We zouden beter meer bouwen in hoger gelegen gebieden (en het OV naar die regio's verbeteren).

Dat dit project geen rekening houdt met klimaatopwarming waardoor over 50-75 jr het gebied onder water kan komen te staan.

Zeespiegelstijging maakt dit een project waar we wss maar enkele tientallen jaren plezier van gaan hebben. In een gesprek met een ingenieur waterbeheer en een agrarisch adviseur werd gesproken over investering in grote projecten in het westen des land nog wel verantwoord was ivm snelle zeespiegelstijging en weersverandering. In een aantal projecten is dit al in onderzoek.

6. Overzicht van illustratieve quotes bij de vraag of mensen nog overige adviezen hebben over de Lelylijn

Tracé suggesties: langs bestaande infrastructuur

Kies tracé dicht tegen 4baans weg aan (behalve bij Heerenveen)

Ga met deze lijn met een tunnel onder het Ketelmeer door, samen met de snelweg A6.

De lelylijn langs de snelwegen wegen en niet langs Kuinre, wat dwars door een natuurgebied zal gaan. Leg de spoorlijn langs de A7 en de hoogspanningslijn tussen Heerenveen en Slikkenburg. Zo blijft er nog maar een heel klein deel over om je echt zorgen te maken. Leg geen tunnel onder Hoogkerk. Kost veel geld dat veel beter in bvb stations kan worden geïnvesteerd (ervanuit gaande dat Den Haag een zeer beperkt budget heeft). Bovendien is het alternatief, gewoon langs Hoogkerk gaan, prima naar mijn mening. Hoogkerk zou dan zelfs een station kunnen krijgen met treinen in de richting van het Westen. Als ze dan toch een tunnel willen bouwen kunnen ze dat beter onder Heerenveen doen zodat de rechte lijn tussen het Westen en het Noorden zo min mogelijk wordt verstoord.

Houdt het landschap open door het spoor vlak bij de snelwegen te leggen. Zowel qua geluid als landschappelijk is dit de beste optie. Een spoorlijn kan heel compact aangelegd worden. Zie ook de berglanden. Leer hiervan. Veel middenberm in de snelwegen is erg breed en lijkt mij breed genoeg. Of verschuiven van de weg. Dit beperkt onteigening ook heel sterk en daarmee het draagvlak en de doorlooptijd. Hier en daar zal hiervan afgeweken moeten worden vanwege baanvak snelheid en boogstraal die daar bij hoort. Bezuinig niet op aandrijfvermogen/acceleratie van de treinstellen. Dan zijn krappere bogen en meerdere haltes haalbaar

Naar ik heb gehoord komt er nieuwe hoogspannings lijn vierverlaten bij groningen ,naar lelystad ,kan die lijn zoveel mogelijk samen te voegen

Tracé suggesties: aanleg sporen

Ja, verbind het met het Buitenland! Maak het spoor desnoods 4 breed. 2 snelle sporen in het midden voor Intercities en Sneltreinen. En de buitensporen voor sprinters.

Ik vind dat er 4 sporen moeten worden aangelegd; een HSL traject om snel te reizen van en naar het Noorden. Maar ook een Sprinter traject dat in de toekomst meerdere stations kan aandoen. Kortom denk groot en toekomstgericht. Wat ik echt een gemiste kans vind is dat Den Haag niet aan de HSL ligt. Daar waren goede overwegingen voor, maar het is een ramp om per spoor snel in Den Haag te komen , dan wel snel vanuit Den Haag naar het episch centrum in Brussel te gaan.

Zorg dat de IC treinen op de lelylijn zonder moeite 200km kunnen rijden. Leg de verbinding volledig of deels in vier sporen aan zodat snelle IC treinen echt op snelheid kunnen blijven rijden en de sprinters de kleinere steden kan bedienen.

Hierboven wordt uitgegaan van een treinsysteem conform 1890 op maaiveld en niet van nieuwste innovaties. Bovengronds on in tunnelbuis zou veel beter zijn. Denk aan de toekomst en laat dat ouderwetse logge treinsysteem los dat door landschap snijdt.

Combineer de Europese standaard (320km/u spoor) met stations door ter plekke parallelsporen met perrons te realiseren, die tevens als passeermogelijkheid voor internationale HSL treinen van snelle 200km/u nationale "sprinter"-treinen.

Dus leg de twee banen wat meer uitelkaar, (de bermen hebben op 90% van de plekken nog veel speling) en maak in het midden van beide rijbanen het spoor. Eventueel lichtelijk verhoogd.

Tracé suggesties: deels ondergronds

Persoonlijk zou ik zoveel mogelijk kiezen voor een spoor op een talud (zoals bijvoorbeeld de Flevolijn al is, met veel vrije kruisingen voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers, en uiteraard ook voor het overige verkeer afdoende mogelijkheden (qua hoogte en breedte, ook naar de toekomst) om het spoor vrij te kruisen. Maar ook gebruikmakend van tunnelverbindingen (zoals de Hanzelijn onder de randmeren door). In mijn beleving dient zo min mogelijk gekozen te worden voor brugverbindingen.

Minimaliseer alle genoemde overlast en leg het spoor verdiept aan. Hoeft niet in een tunnel, maar in een U-bak. Oude discussie. Helaas door spruitjesgeest minimaal gehanteerd bij HSL en Betuwe-lijn. Nu weet u wel beter, mag ik hopen!

Maak een groot deel van het traject in de grond of half ingegraven vooral in de buurt van woonkernen en recreatie gebied

Een ondergronds tracee zou mooi zijn bij natuurgebieden, woonwijken en cultureel historische locaties.(Bunkerstelling Trimunt langs de A7)

Zorg dat de trein niet over het land raast, maar in een tunnelbak/talud in de grond. daarmee kan de trein sneller rijden met minder luchtweerstand en heeft de omgeving, qua zicht, trillingen en geluid minder overlast en kan verkeer ongehinderd doorgaan.

De overheid heeft ooit een weg door de Tjeukemeer aangelegd. Deze eerst maar weer afgraven. Tunnel voor in de plaats.

Tracé suggesties: concrete knelpunten / aandachtspunten

Grootste zorg is een goede oplossing ter hoogte van de Ketelbrug. Het beste zou zijn om een tunnel te maken voor zowel trein als auto (dus de huidige brug laten verdwijnen). Dit geeft een betere doorstroming van alle verkeer ter plaatse.

Zorg dat bij inpassen van de Lelylijn op een behoorlijke afstand van de woonkernen wordt aangelegd. Zie Kampen Zuid en Dronten. Daarmee voorkom je jarenlange kip en ei discussie zoals bij Schiphol.

Het lijkt mij het beste als zowel reizigers uit Leeuwarden als uit Groningen niet hoeven over te stappen in hun Lelylijnreis naar Amsterdam en verder. Dan moeten dus niet bij Heerenveen de lijnen Leeuwarden- Zwolle en Groningen-Drachten-Lelystad elkaar (letterlijk) kruisen, maar een stukje op dezelfde baan rijden. Dus of vanaf Drachten ten noorden van Heerenveen op de lijn Leeuwarden-Zwolle en ten zuiden van Heerenveen er weer af. Of ten zuiden erop en ten noorden er weer af.

Kijk kritisch naar de route. Er zijn meerdere opties mogelijk. Maak zoveel mogelijk gebruik van weilanden. Voedselproductie wordt in toekomst anders. Bescherm natuurgebied en zorg ervoor dat mensen op het platteland weinig hinder ervan ondervinden.

Zorg dat bij inpassen van de Lelylijn op een behoorlijke afstand van de woonkernen wordt aangelegd. Zie Kampen Zuid en Dronten. Daarmee voorkom je jarenlange kip en ei discussie zoals bij Schiphol.

Ontlastingen van wegen in Randstad. Vooral in de spitsuren. Bovengronds slijbt het in Randstad dicht. Zeker als in de Randstad blijft uitbreiden met aantal mensen, woonhuizen, kantoren en bedrijven. En bereikbaarheid is essentieel. Dat kan opgelost worden door infrastructuurprojecten in tunnels aan te leggen.

Tracé suggesties: Alternatieve routes

Over de afsluitdijk laten aanleggen

Gaat door veel gebieden met slappe grond, wordt dus zeer duur. Het noorden is veel meer gebaat bij verbeteren van lokaal en regionaal OV fietsnetwerken en enige verbetering van huidige spoorlijn. Overweeg spoorlijn Harlingen-Afsluitdijk—Alkmaar-Amsterdam??

Met een andere lijnvoering heeft Leeuwarden, Fryslân en het hele Noorden er meer aan (IJsselmeerlijn, Afsluitdijklijn).

Serius na denken of de trein niet moet stoppen in Utrecht en Rotterdam. Keuze Amsterdam is niet onderbouwd

Dooortrekken naar Breda ipv A27 verbreden.

Kies route door dunbevolkt gebied. Een paar km meer of minder (om)rijden maakt weinig uit voor de reistijd als de trein 300 km/h gaat en vergroot het lokale draagvlak. Zorg voor voldoende ondertunneling voor lokale wegen. En pak door en toon ambitie!

Met een andere lijnvoering heeft Leeuwarden, Fryslân en het hele Noorden er meer aan (IJsselmeerlijn, Afsluitdijklijn).

Serius na denken of de trein niet moet stoppen in Utrecht en Rotterdam. Keuze Amsterdam is niet onderbouwd

Tracé suggesties: tussenstops

Kies een route die landschappelijk het minst belastend is en zorg voor tussenstops is Joure (Heerenveen) en Drachten

Zorg dat ook kleinere plaatsen als Lemmer en Joure, een station krijgen

Leg voldoende stations aan langst de lijn, zorg dat er een dienstregeling komt die het mogelijk maakt dat je snel reist (intercity) en langzamer (stoptrein). Zodanig dat alle inwoners van het gebied gebruik kunnen maken van de verbinding.

Voorstel : 2 snelle treinen per uur 2 stops Heerenveen en Lelystad. 2 boemeltreinen per uur 6 stops Drachten, Heerenveen, Lemmer Emmeloord, Lelystad, Almere

Als plaatsen waar gestopt moet worden (als ik de route Groningen-Amsterdam neem) : Groningen -Leek - Drachten - Heerenveen- Emmeloord- Lelystad - Almere- Amsterdam. Frequentie is belangrijk. En je kan ook dat je een trein meer stops laat nemen en de ander juist alleen de eerdergenoemde. Zo kan de andere ook stoppen bij bijvoorbeeld weesp, marum, hoogkerk, tinje, scherpenzeel/munnekeburen/oldelamer, kuinre, muiderberg

Reisschema

Combineer de Europese standaard (320km/u spoor) met stations door ter plekke parallelsporen met perrons te realiseren, die tevens als passeermogelijkheid voor internationale HSL treinen van snelle 200km/u nationale "sprinter"-treinen.

Om de tien minuten (kortere) treinen laten rijden tussen Groningen in Amsterdam die maar twee keer stoppen. Op de tussen liggende stations wisselend stoppen zodat je daarn om de 20 of 30 minuten een trein hebt.

1x per uur een HSL/IC+ tussen Groningen en Amsterdam/Brussel met 2 stops in Heerenveen) en Lelystad. *) overstapstation voor reizigers uit Leeuwarden. 1x per uur een normale IC uit Groningen / Leeuwarden en Amsterdam/Schiphol met 6 stops. 2x per uur een stoptrein tussen Groningen / Leeuwarden en Amsterdam CS. -----> BETERE ONTSLUITING NOORD NEDERLAND*

Zorg dat de trein ook 's nachts rijdt.

Het lijkt mij het beste als zowel reizigers uit Leeuwarden als uit Groningen niet hoeven over te stappen in hun Lelylijnreis naar Amsterdam en verder. Dan moeten dus niet bij Heerenveen de lijnen Leeuwarden- Zwolle en Groningen-Drachten-Lelystad elkaar (letterlijk) kruisen, maar een stukje op dezelfde baan rijden. Dus of vanaf Drachten ten noorden van Heerenveen op de lijn Leeuwarden-Zwolle en ten zuiden van Heerenveen er weer af. Of ten zuiden erop en ten noorden er weer af.

En doe eens een proef met intercity's die gewoon van Groningen naar Schiphol gaan en terug rechtstreeks zonder tussenstop. Dat scheelt al enorm in reistijd.

Voordelen is het verkorten van de reistijd. Ik zou kijken of je binnen 60 minuten van Groningen/Leeuwarden naar Amsterdam kan komen. Die trein max. 2x per uur laten rijden en die zou ik max. 2x onderweg laten stoppen in Heerenveen en Lelystad of Almere. Omdat je vanuit die stations ook wel weer een trein een andere richting op kan pakken.

Stations

Maak stations die passen in het landschap. Maak het niet goedkoop maar goed en degelijk. Denk vooruit. In kampen bv is een complete woonwijk bij een station aangelegd.

Samenkom plekken creëren bij stations. Hierdoor kunnen randstad mensen ook beter afreizen naar noorden en vergaderen in stations ruimten oid

Er moet bij de stations voldoende parkeergelegenheid, bijvoorbeeld net buiten de stad Groningen, komen zodat mensen die normaal met de auto gaan eerder de trein pakken.

Als er maar 1 halte komt tussen groningen/leeuwarden en Amsterdam, dan is het profijt voor veel mensen heel klein. Ik zou ook niet pleiten voor teveel haltes, maar de juiste balans is een grote zorg. Ook wil ik pleiten voor een groot transferium met vrij parkeren. Het regionale vervoer is erg beperkt. Voorbeeld nu is halte Steenwijk.

Voor vrachtvervoer

Bekijk ook de mogelijkheden om vracht te vervoeren, als dat nog niet is gebeurd. Als er een hap genomen kan worden uit de honderden vrachtwagens die dagelijks mijn woonplaats Drachten aandoen, zou dat een prettige bijkomstigheid zijn.

Ook geschikt maken voor container vervoer vanaf Rotterdam, chauffeur zullen er immers niet genoeg zijn in de toekomst. 30 containers per rit/uur scheelt 120 ritten naar Rotterdam en terug (reistijd 4 uur

Streekvervoer

Creëer een fijnmazig onderliggend busnetwerk met werkende aansluitingen. Indien dit niet ogelijk / gewenst is, voorzie dan in grote, gratis parkeergelegenheid bij in ieder geval de sprntr stations.

Daarnaast is een goede investering in de verder haarvaten wel noodzakelijk. M.a.w. met alleen een hoofdlijn zijn we er niet. er moet ook geïnvesteerd in een goed regionaal OV netwerk, dus om mensen vanuit Leeuwarden, Lelystad, Groningen verder de provincie in te krijgen.

Als er een station 15 km van mijn woonplaats komt, dan zou ik vaker met de trein gaan naar de randstad. Mits ook de busverbindingen goed aansluiten. Ook veilige snelfietsverbindingen zijn een uitnodiging om eerder de trein te pakken. Mits er ook beveiligde fietsenstallingen met kleding lockers zijn.

De hele openbaar vervoer keten in Noord-Nederland verbeteren. Bijvoorbeeld met een Lelylijn via Lemmer en Joure plus verbinding naar Sneek.

Verbinding met andere modaliteiten

Verbinding zoeken met andere, minder vervuilende manieren om te reizen. Maak géén directe lijn naar Schiphol, maar naar stations waar nachttreinen en snelle internationale treinen vertrekken. Geef daarmee een signaal af dat vliegen niet langer de norm is. Hoe lastiger het is om op Schiphol/Eindhoven te komen, hoe meer de overheid mensen richting trein 'duwt'.

Laat Schiphol bijdragen aan deze HSL ontwikkelingen en zich profileren als flight/rail hub in plaats van de huidige flight/flight hub.

Nachttrein noorden naar schiphol of lelystad airport (als die er komt)

Als trein komt, snelwegen afschalen om te compenseren voor overlast die er nu is

Zorg ook voor goede verbindingen met overig streekvervoer bij de Lelylijn, dus P+R-locaties, buslijnen, etc. Deelfietsen/brommers en voldoende afsluitbare fiets/brommerstallingen bij de haltes.

Goede toegankelijkheid met (nieuwe) (snel)fietsroutes), om de fiets-trein-fiets reis goed mogelijk te maken en te stimuleren

Kijk vooral ook naar extra mogelijkheden voor zowel lokale verbindingen als internationale verbindingen, en schroom niet om hier veel extra geld aan uit te geven. Denk bijvoorbeeld aan een connectie van de lijn Leeuwarden - Stavoren met de lelylijn ter hoogte van Joure, die een stoptreinverbinding Leeuwarden - Sneek - Joure - Lemmer - Emmeloord - Lelystad mogelijk kan maken, wat er weer voor kan zorgen dat de snellere trein minder hoeft te stoppen. Ook is het aanleggen van de Nedersaksenlijn cruciaal voor het verbeteren van de bereikbaarheid in het noorden. Daarnaast biedt het een enorme mogelijkheid om een goederen/HSL-verbinding tussen Groningen en Bremen en daarmee tussen de Randstad en Scandinavië te realiseren.

Alternatieve modaliteiten: bestaand spoor

Meer treinen laten rijden over de Hanze lijn?

Geen ander advies dan stoppen. En al het openbaar vervoer gratis te maken

Voer gelijktijdig met de aanleg van de lelylijn een aanpassing uitaan de bovenleiding op de Flevo- en Hanzelijn vanaf Weesp richting Almere en de lijnen noordelijk van Zwolle d.m.v. een ombouw van 1500V gelijkstroom naar 25 kV wisselstroom. Hiermee wordt het mogelijk een echte hogesnelheidstrein te laten rijden.

Gratis openbaar vervoer. En de intercity's die er nu al zijn eerder laten starten in Groningen. Het is belachelijk dat de eerste trein pas om 5.06 start in Groningen. Je kunt dan pas om 7.24 op Schiphol zijn. Laat de treinen een tijd al om 3.06 beginnen. Je krijgt dan al dat meer mensen met de trein kunnen die naar het westen moeten En de laatstetrein bv om 23.48ipv nu 22.48.

En doe eens een proef met intercity's die gewoon van Groningen naar Schiphol gaan en terug rechtstreeks zonder tussenstop. Dat scheelt al enorm in reistijd.

Meer treinen laten rijden over de Hanze lijn?

er is al een spoor naar Leeuwarden en Groningen. Verbeter die. De mensen die er nu aan dat oude spoor wonen hebben er al last van. Hun huizen isoleren is een veel betere investering van het geld.

Voer gelijktijdig met de aanleg van de lelylijn een aanpassing uitaan de bovenleiding op de Flevo- en Hanzelijn vanaf Weesp richting Almere en de lijnen noordelijk van Zwolle d.m.v. een ombouw van 1500V gelijkstroom naar 25 kV wisselstroom. Hiermee wordt het mogelijk een echte hogesnelheidstrein te laten rijden.

Alternatieve technieken

Ga voor een Maglev trein ipv een traditionele trein.

*Huidig spoor de snelheid versneld opvoeren naar 160km/ uur
Magneet baan kost minder energie*

Overweeg andere spoorconcepten zoals Light Rail die dezelfde vervoerswaarde hebben in termen van capaciteit maar goedkoper zijn in aanleg.

Ondergronds in vacuum buis

Volgens mij een uitgelezen kans om een hyperloop te realiseren met alle voordelen van dien!

Ik verwacht dat door de inzet van stille treinen maar heel weinig mensen last zullen hebben van dit nieuwe traject.

Maak een ov insluiting met behulp van andere technieken. Bijvoorbeeld de hyperloop, snelle op en overstap van auto of korte wagons. Kijk naar Lyon waar geen machinist meer op de lijn zit. Kijk naar sneller modaliteiten. Maar stap af van traditionele oplossingen en kijk 50 jaar vooruit. Hoe ziet de wereld er dan uit. Het zou goed zijn om de topsnelheid voor minstens 200 kph te bouwen zodat ICNG treinen op volle snelheid kunnen rijden, en zodat we over 60 jaar niet weer een spoorlijn moeten aanleggen

Kans: uniek technologisch (hyperloop) project wat een innovatief voordeel geeft aan BV Nederland. Gebruik de nieuwste innovatie. Hyperloop magneet trein. De aanleg mag geld kosten. Laat het noorden hiermee een pr voor Nederland zijn

Ik zou graag zien dat er ook gemoderniseerd wordt op het spoor en zie een mooie kans om dit traject geschikt te maken voor in ieder geval 160km/h, bijvoorbeeld door het inzetten van 25kV/AC en ERTMS. Goedkoop = Duurkoop! Leg de spoorlijn aan voor een zwaardere beladingsklasse. Kies bijvoorbeeld doelbewust voor E4/5/6 in plaats van D2/3/4/5, om het vele gebruik op te vangen. Kost meer, maar heb je ook meer.

Look at highspeed rail in Spain

Pas moderne aandrijf technologie toe voor elektrische locs.... bespaar op bovenleidingen (H2 + brandstofcellen, minder landschappelijke impact)

Maak een ov insluiting met behulp van andere technieken. Bijvoorbeeld de hyperloop, snelle op en overstap van auto of korte wagons. Kijk naar Lyon waar geen machinist meer op de lijn zit. Kijk naar sneller modaliteiten. Maar stap af van traditionele oplossingen en kijk 50 jaar vooruit. Hoe ziet de wereld er dan uit. Ik zou de lijn uitvoeren voor een snelheid van 300 km/h. Dit is 100 km/h hoger dan in de huidige besluitvorming. Echter is wel mogelijk om te bouwen op de nederlandse grond. Een Duits ICE treinstel kan dan op maximale snelheid rijden en kan een goede snelle internationale verbinding vormen tussen Amsterdam-groningen-Bremen-Hamburg. Binnenlands ontstaat er dan ook een razendsnelle verbinding tussen Amsterdam en groningen. Echter worden de andere kernen niet bediend. Deze kunnen dan bediend worden door een IC die langzamer rijdt. Deze kernen zijn: Emmeloord-Heerenveen-Drachten.

Overlast voorkomen

Geluidswallen plaatsen het liefst aardenwallen, opgaan in de natuur. Half verzonken spoor of geluidswallen van aarde en rondomdendrons.

Zorg voor goede geluidwering langs het spoor en vergeet daarbij de overlast van de huidige snelweg ook niet.

Liefst wel iets bedenken tegen de trillingen... Netzoals ik eerder aangaf... misschien betonen tunnel of rubber tegen de trillen of iets probeer het... rubber dan wel zo dik als een transport band bijvoorbeeld die kun je aardig dik krijgen bij dunlop Drachten... om mij doe je halve meter dik in totaal... "meerdere lagen" Trillingen elke keer in je huis staat niemand op te wachten lijkt mij.... Hierbij Zakt de prijs van de huizen dan ook niet gigantisch vanwege dichtbij wonen bij het spoor...

Reiscomfort

Treinstellen die minder lawaai maken zoals die in Spanje

Stilte coupe en stopcontacten zijn heel belangrijk. Eerder zei ik stekkers, ik bedoelde stopcontacten Voldoende toiletten in de trein, goede mogelijkheden om in de trein te kunnen werken, koffie/thee/water punten in de trein of bij haltes.

Alternatieve investering

Luister wat beter naar de wetenschappers. Ik ken er geen een die voor een lelylijn pleit. Ik snap de emotie ("Wij krijgen nooit wat"), maar het noorden schiet zich enorm in de voet met deze lijn. Spendeer de miljarden die het noorden verdient in betere verkeersveiligheid en verdere verfraaiing van natuur en omgeving en de mensen trekken er vanzelf naar toe en het werk zal hen (in tegenstelling tot met een lelylijn) volgen Minder investering in elektrificatie van bestaande voertuigenpark (geld kun je maar 1 keer uitgeven).

Participatie algemeen

Mijn zorgen zijn dat de oudere generatie te veel over de lijn gaan zeiken dat het niet hoort en dat het noorden gewoon het noorden moet blijven. Dat zij zometeen hun meningen zoveel laten horen dat de lelylijn er juist niet gaat komen en er alleen naar de meningen van de ouderen wordt geluisterd. De jonge mensen die zien hier veel kansen in, we kunnen de economie hiermee stimuleren. De ouderen willen dit weer niet, maar die maken ook vrijwel geen gebruik van de trein...Dus asjeblieft luister naar de jongere generatie en niet de oudere generatie over Lelylijn

Neem mensen goed mee in het proces, communiceer duidelijk, beloof geen dingen, als je participatie wil doe er dan echt iets mee (en niet voor de Bühne), laat meer zien dat de lijn ook goed is reizen binnen het noorden.

Zie alles in perspectief en kijk ver vooruit. Hoe willen we dat Nederland er over 150 jaar uitziet? Hierbij rekening houden met energietransitie, effectiefste besteding middelen (zowel uit financieel oogpunt als omgaan met natuurlijke Resources), aantal bewoners in dit land en opbouw bevolking, de sterktes van de diverse regio's (clusters), zeespiegelstijging en aardbevingen, ...

Voorkom halfslachtige maatregelen die feitelijk niet passen in lange termijn visie en niet het echt beoogde effect hebben.

Ga secuur en eerlijk te werk. Laat mensen uit het Noorden zich voldoende uitspreken over hun behoefte en neem vooral geen beslissingen op basis van hoe vaak een argument genoemd wordt maar op grond van de inhoud. Als de Lelylijn bedoelt is om het Noorden te verbeteren, dan moet hij aangelegd worden vanuit de behoeftes in die regio en niet andersom.

Niet iedereen kan tevreden worden gemaakt. Maak er geen A4 dossier van wat nog 30 jaar duurt.

Vervolg participatietraject Lelylijn

Vooral de huidige reisafstanden bekijken en enquête wat mensen acceptabele reistijd vinden. Door thuiswerk mogelijkheden en online meetings is er veel veranderd inmiddels.

Laat het conceptontwerp ook beoordelen door de Nederlandse bevolking.

Vraag mensen in omgeving van het spoor in Heerenveen. Daar gaat waarschijnlijk het meeste veranderen qua bereikbaarheid, werkgelegenheid, economie en wonen door de Lelylijn.

Complimenten voor deze uitvraag. Combineer dit met diepte interviews. Neem het advies niet direct over, maar maak een eigen keuze!

Inventariseer per plaats aan de lijn hoe men erover denkt, is er een station nodig?

Werk meerdere traces uit en ga erover in gesprek met burgers, welke voordelen en nadelen aan elk trace kleven en geef uiteindelijk ook aan, waarom voor welk trace gekozen is. Daarvoor is het belangrijk van tevoren de criteria duidelijk te communiceren, bijv. maximale reistijd om in de gehele dienstregeling te passen. Als je de criteria van tevoren helder geschept, krijg je minder discussie achteraf.

Kijk vooral ook of mensen die nu in de Randstad wonen wel in het Noorden willen wonen en of het hebben van een trein daar invloed op heeft

Communicatie

Het zou interessant zijn om ook aan te geven hoeveel belastinggeld er per inwoner naar het onderhouden van de huidige wegeninfrastructuur gaat. In plaats van eindeloos bakkeleien over het wel of niet realiseren is het waardevoller voor noord Nederland om dit te gaan realiseren

Zorg voor een uitgebreide dialoog, goede communicatie en meerdere varianten van het tracé, waardoor de omwonenden zich serieus genomen voelen bij de aanleg.

zorg in de communicatie ervoor dat dit anders gepositioneerd wordt dan de Zuiderzeelijn..

Uitvoering

Laat de spoorlijn niet door Rijkswaterstaat ontwerpen, die hebben bij de Hogesnelheidslijn al aangetoond daar totaal geen verstand van te hebben. De door ProRail gecertificeerde ingenieurbureaus kunnen dat veel beter.

Voor overleg met overheden van Duitsland, Hamburg én Nedersaksen, van Denemarken en van Zweden om de internationale significantie van deze spoorlijn op waarde te schatten.

Overige

Think out of the box. Kijk niet naar wat binnen budget past, maar reserveer zoveel mogelijk en kijk of je innovaties en wereldprimeuren kunt verzinnen. Extra publiciteit en belangstellingen kunnen ook donaties of toerisme als gevolg hebben. Benut alle mogelijke kansen die de Lelylijn kan bieden. Zélf als ze niet zo voor de hand liggen.

Begrijp niet waarom men zo twijfelt over een normale zaak. In de 19e eeuw had men meer visie voor het spoor. Zelfs zo veel visie dat de Lelylijn over een groot gedeelte over ooit aangelegde trajecten gaat rijden die men visieloos heeft opgeruimd: Groningen-Drachten, Drachten-Gorredijk-Heerenveen; Heerenveen-Lemmer (via Joure).

Het zou interessant zijn om ook aan te geven hoeveel belastinggeld er per inwoner naar het onderhouden van de huidige wegeninfrastructuur gaat. In plaats van eindeloos bakkeleien over het wel of niet realiseren is het waardevoller voor noord Nederland om dit te gaan realiseren

Volgens mij is het heel belangrijk om over de korte termijn winstgevendheid van een project zoals de Lelylijn te stappen. Uiteindelijk zit je volgens mij met een kip of het ei situatie. Als overheid heb je de ruimte om daar meer het risico in te nemen dan een privaat initiatief. In mijn optiek heb je als overheid ook de verantwoordelijkheid om dit soort investeringen te nemen. Als voorbeelden hiervoor kan gekeken worden naar de realisatie van wat nu de Eemshaven is geworden of de realisatie van de Betuweroute.

Doe het, de bereikbaarheid is belangrijk overal in het land niet alleen in de randstad. De impact van dit project is zo veel groter dan bijvoorbeeld een aanpak van de A10 bij de Zuidas en heeft tegelijkertijd ook nog kans op milieu winst door vermindering van auto rijden.

Denk nou eens goed na wat voor boodschap je stuurt richting noord Nederland en andere regio's buiten de randstad als je deze lijn niet aanlegt. Het zou in mijn mening respectloos zijn en het verstrekt het beeld dat den Haag alleen geïnteresseerd is in wat er in de randstad gebeurt en dat regio's die daar buiten vallen niet meetellen. Zoals ik eerder aangeven heb ik het 'niet rendabel' geen valide rede meer. Verder zou de overheid de aanleg van de Lelylijn moeten gebruiken om het spoorreizen te bevorderen ten kosten van veel verluidende vliegvluchten. Ontwikkel daarom een plan om ook binnen de Europese Unie treinreizen te bevorderen met zoveel mogelijk goede connecties naar regionale hubs in Nederland.

7. Analyse van ervaringen van deelnemers

7.1 Wat vond je goed aan de raadpleging?

Het is democratisch om burgers te betrekken (normatieve argumenten)

Het feit dat de inwoners van Nederland gevraagd wordt om mee te denken.

Het feit dat mensen naar hun mening gevraagd worden

Dat ie überhaupt plaats vindt, vind ik al heel goed.

Het is democratisch

Als het goed is wordt mijn mening en die van vele anderen serieus genomen.

Het is een bijzonder onderwerp dat al lang speelt. Het is sowieso goed dat de mening van burgers meeweegt, ook al is dit niet bindend.

Dat inwoners in vroeg stadium hun mening kunnen geven

Je krijgt het gevoel dat je mee mag denken.

Eindelijk mijn stem gebruiken

Positief; verstandig om de burgerij te raadplegen.

dat ik gevoel heb stem te hebben over concreet onderwerp

Dat het sowieso gebeurt. Geen referendum maar wel iets kunnen inbrengen.

Burger mag meedenken over moeilijke maar belangrijke keuzes

Advies inwinnen van de bevolking is altijd goed, zou veel vaker moeten gebeuren. Bewoners zijn immers de kiezers.

Het is goed om informatie/kennis bij burgers op te halen (inhoudelijke redenen)

Analyse ervaring deelnemers

Vooraf informatie verzamelen, voordat het spoor er wordt neergeplompt.

*Het is goed om informatie in te winnen van burgers, die niet uit politieke motieven handelen/ antwoorden.
Goed om mening van een ieder te raadplegen om te kijken wat er speelt bij de burger*

Een goede manier om vooraf inzicht te krijgen in de oplossingen en mogelijke problemen door deze raadpleging. Het wordt breder getrokken dan alleen maar de overheid of de initiatiefnemers.

Burgers betrekken creëert draagvlak (instrumentele redenen)

*Draagvlak! Mensen het idee geven (het is ook echt zo) dat ze worden betrokken bij het besluitvormingsproces
Ik vind het goed dat ze de inwoners mee laten denken... dit zorgt voor vertrouwen. En uiteindelijk ook voor een betere toekomst.*

Geeft de indruk dat er naar zorgen van inwoners geluisterd wordt

Je hebt het idee dat je invloed hebt, hopelijk wordt mijn stem gehoord.

Aardige manier om betrokkenen betrekken.

De betrokkenheid van de inwoners

realistische dilemma's, en vergoot betrokkenheid

Leren over keuzes waar beleidsmakers voor staan

De afwegingen worden inzichtelijk gemaakt door middel van de voordelen.

Het was interessant over de keuzes die de overheid moet maken te kunnen leren

Laat je nadenken dat er naast de voordelen ook nadelen zijn

Duidelijk, helder, goed dat deze dilemma's worden voorgelegd

De verschillende aspecten en keuzes die een rol spelen bij de aanleg van de Lelylaan komen goed aan bod. Super leuk om betrokken te worden en om meer zicht te krijgen op de gevolgen van bepaalde keuzes. Het is fijn om mee te kunnen denken en om aan het denken te worden gezet. Bedankt!

verschillende keuzes die je kunt maken, geeft een beeld van de afwegingen die er gemaakt moeten worden
Overzichtelijke vraagstelling. Oorzaak en gevolg van beslissingen zijn duidelijk

Interessant om te zien wat de overwegingen zijn

Open vragen en 'gedwongen' keuzes door varianten waardoor je aan denken wordt gezet

Dwingt je na te denken voordat er keuzes gemaakt worden

Er wordt duidelijk dat er keuzes moeten worden gemaakt

Legt genuanceerde keuzes voor, waardoor mensen beter snappen welke aspecten hierbij komen kijken.

Op een plezierige manier wordt je gedwongen je keuzes aan te scherpen.

Zet je tot het nadenken waarom je iets vindt en geeft de keuzes tot prioriteiten te stellen

Heldere vraagstelling, scenarios voor afwegingen geeft een duidelijk overzicht van mogelijke gevolgen/nadelen. Dit is waardevol voor een realistische beeldvorming onder mensen die deze raadpleging invullen.

Ik leer er veel van. En het geeft me een gevoel van macht, meedenken, respect.

Toegankelijk raadpleging

Ruimte voor eigen antwoorden, voldoende vragen, informatie over duur raadpleging helder

Veelal goede, serieuze vragen

Begrijpelijk gemaakt

Lekker overzichtelijk

Duidelijke taal en vormgeving

Makkelijk te snappen voor iedereen

Laag drempelwaarde waardoor meer respons

Meerdere dilemma's, makkelijk in te vullen en te beantwoorden

Goede en overzichtelijke keuzes, goed uitgelegd en helder.

Grondige inleidingen en uitleg.

De gevarieerde antwoorden manier

Dat je verschillende soorten vragen krijgt en dat er überhaupt een raadpleging is.

Er zijn keuzes. Het verdelen van punten is waardevol. Er is ruimte voor open vragen

duidelijk vragen en stof tot nadenken

De afwegingen zijn helder

Duidelijk, neutrale vragen, voorkomt tweestrijd (ja/nee, voor/tegen)

Breed uitgezet, dekt veel af

Als je digitalisering beheerst, makkelijk

Goede/ gebalanceerde informatievoorziening

Dat het niet voor of tegen is maar mooi verdeeld

Alle facetten aan de orde

Alle dilemma's helder op een rij

Uitgebreid met voldoende mogelijkheden je te informeren over de belangen/dilemma's.

Heldere vragen en niet sturend, dank

Uitgebreid en genuanceerd

Tekst kunnen lezen in plaats van video kijken, geen sturende vragen

De scenario's waarin duidelijk wordt welke nadelen samen hangen met de voordelen

Goede manier om mijn mening te geven

Goede opzet en makkelijk in te vullen.

Veel mogelijkheden om je mening te geven.

Duidelijk, goed om advies te kunnen geven

Helder en concrete vraag met voldoende mogelijkheid voor eigen inbreng

Het was leuk om mijn mening te kunnen geven.

We mogen onze antwoorden toelichten

Open tekstvelden, zodat je de mogelijkheid hebt om jouw mening toe te lichten.

7.2 Wat vond je niet goed aan de raadpleging?

Beperkte scope/ uitgaan dat Lelylijn er moet komen

De vraag of die lijn er überhaupt moet komen wordt niet gesteld.

Geeft te weinig ruimte als je tegen de Lelylijn bent. Er wordt al vanuit gegaan dat de Lelylijn komt en daarom is de raadpleging sturend.

De vraagstelling is vaak zo geformuleerd dat de lelylijn er gaat komen

Suggestieve vraagstelling in voordeel voor de lelylijn

startpunt van de vraagstelling is aanleg Lelylijn; dat is m.i. al geen best idee

Te sturend naar dat er een lelylijn komt

De raadpleging gaat veel te veel over de vraag hoe de Lelylijn gebouwd moet worden, terwijl de veel belangrijkere vraag of deze gebouwd moet worden amper aan de orde is. Hierdoor is de raadpleging veel te sturend, en hier moet bij het verwerken van de resultaten rekening mee gehouden worden. Vooringenomenheid. De opstellers gaan ervan uit dat die lijn er komt

Voor of tegen wordt niet gevraagd. Expres niet, las ik. Maar waarom niet? Dit is toch relevant en belangrijk?

Uitgangspunt van alle vragen is dat de Lelylijn aangelegd gaat worden... stel dat de overheid het niet doet, die vragen stonden er niet bij.

Het is meer dan een project. Wat is de visie van Nederland en Noord Nederland? Daaruit volgt het project. Ik mis die vraagstelling.

Het ontbreken van de simpele vraag, voor of tegen.

Dat het alleen over de Lelylijn gaat terwijl het bestaande spoor en de Nedersaksenlijn ook belangrijk zijn. Het lijkt nu of of. Het mag beter gecommuniceerd worden.

Mijn bedenkingen over de nut en noodzaak van de Lelylijn in relatie tot andere maatregelen kan ik hier moeilijk kwijt.

Teveel gericht alsof de Lelylijn er al 100% gaat komen.

Er kan niet worden aangegeven dat de Lelylijn er niet moet komen; alleen keuzemogelijkheden in geval van het doorgaan van dit project

iets lokaal ingestoken met de antwoorden, terwijl dit een macroprobleem betreft

Onduidelijk wat er met antwoorden gaat gebeuren

Geen idee van de consequenties van mijn antwoorden

Zal niet bindend zijn voor de besluitvorming

De vragen m.b.t. is dit een goed instrument. Op zich wel, maar het gaat om het gehele proces van participatie en het meegenomen worden in keuzes. Het moet uitlegbaar zijn.

Dat niet duidelijk is wat het gewicht van deze raadpleging is

De vraag blijft; wat wordt er precies mee gedaan?

Aanpakken en vervolg nog onduidelijk.

Ik loop wat vooruit op de zaken. Maar ik heb het gevoel dat deze raadpleging gedaan wordt om de schijn van inspraak te wekken. U zult inzichtelijk moeten maken wat de antwoorden van mensen voor nieuwe inzichten heeft opgeleverd en wat er concreet met deze inzichten is gedaan: Welke keuzes zijn - expliciet door de wil van de burgers - anders genomen dan voorheen de bedoeling was.

Ik zou graag de resultaten willen zien wanneer deze beschikbaar zijn

Raadpleging is overbodig

Ik vind een raadpleging eigenlijk overbodig. Experts kunnen veel betere keuzes maken

Ik vind hem helemaal niet nodig, zeker in een land waarin 17 miljoen nimbys wonen terwijl we een ernstig woningtekort hebben en deze lijn moet aangelegd worden (om economische maar ook technische redenen (de bottleneck in Zwolle te verwijderen)). Ik vond de vragen in deze raadpleging heel sturend. Jammer.

De mening van on geïnformeerde mensen is onbelangrijk. Beter is om goede ingenieurs en experts te verzamelen en daarop een beleid uit te tekenen. Wie het luidst roept heeft niet altijd gelijk.

Sturende informatievoorziening

Sturend in keuzes, vrije ingave was beter geweest

Beperkte keuze, sturend

Keuzes: en/en is ook een beslissing. Dagelijks een snelverbinding combineren met andere met meer stops. Het gaat al uit van een aantal aannames. Zoals landschapsverstoring. Maar als de lijn gebundeld wordt met de snelweg, is dat er niet. Dus het is heel suggestief in deze fase.

Vragen zijn niet neutraal gesteld

Te veel doelen (bij de puntenverdeling) die veel overlap met elkaar hadden.

De gehele raadpleging. Ze is zeer subjectief en sturend.

Soms is de vraagstelling wat te populair om toch mensen een bepaalde kant op te duwen

Verskillende aanpakken (in het discrete keuze experiment) zijn moeilijk te begrijpen

De verschillende aanpakken, daar zou je het liefst 1 adviseren ipv 5. Je weet op het laatst pas welke opties er zijn

Opties uit deel 2 zijn moeilijk te begrijpen.

Via de vragen met twee opties was het moeilijk om een duidelijke mening te geven. Als de keuze is 2x stoppen of 8x stoppen, dan kies ik 8. Maar waarschijnlijk is 5 logischer.

De binaire keuzes waren onderling niet altijd consistent.

de keuzes die gemaakt worden (1 of 2) die waren verwarrend en ik was het niet met alles eens ongeacht de keuze die ik maakte voor aanleg lelylijn

Het is moeilijk een keuze tussen de twee varianten zonder context of onderbouwing. Iedereen wil vast een zo snel mogelijke trein, die op de grootste tussengelegen plaatsen stopt, met zo min mogelijk overlast, en het liefst tegen een redelijk budget. Hoe bijvoorbeeld snelheid, het aantal stops, kosten en overlast samenhangen is belangrijk, en zonder dit soort informatie zijn dit soort A/B-keuzes naar mijn mening niet zoveel waard.

De keuze uit steeds 2 scenario's. Ik had liever per onderdeel de gewenste waarde ingegeven. Weinig alternatieven (auto) getoond

Niet genoeg informatie

Geen uitleg bij de scenario's wat de aannames zijn.

In het SP-deel; je weet niet hoeveel mensen baat hebben bij de lijn en hoeveel baat ze hebben. Onmogelijk om dan te zeggen dat het een goed of slecht plan is.

Afwegingen overheid kunnen beter naar voren komen evenals de informatie die er nu al is over de Lelylijn. Het had nog uitgebreider in detail mogen gaan.

Dat er onvoldoende wordt gekeken en vergeleken naar toekomstige modaliteiten. Dat er onvoldoende inzicht is in het aantal mensen dat profiteert van bepaalde keuzes, zoals die over het aantal stations. Dat er weinig toelichting is op de huidige plannen, zoals eventuele tekeningen.

Soms mist nadere achtergrond, bijvoorbeeld door links of interviews met experts.

Kosten is vrij abstract en afhankelijk van politiek voorkeur denken veel mensen misschien automatisch kosten=slecht. Het idee dat de natuur er op achteruit gaat is ook vreemde aanname, lijkt mij niet per se nodig

Huidige situatie wordt niet meegenomen en geen rekening gehouden met lokale bereikbaarheid. Bij de keuzes voor de plannen te weinig info, zoals wat de tussenstations zouden worden.

Kon niet al mijn meningen doorgeven

Geef een mogelijkheid tot het schetsen van een ideaalbeeld

Bij de vragen over de aanpakken had ik graag zelf ook een invulling willen geven in plaats van vooraf bedachte scenarios

Het kiezen tussen de verschillende opties voor de lijn. Ik had liever mijn ideale lijn samengesteld qua ligging (bijvoorbeeld wel of niet door het Drents-Friese Wold en de specifieke tussenstations, waar dan een lijstje met gevolgen uit zou rollen wat ik dan zou kunnen accepteren/adviseren of niet.

Aantal echte ontwerpkeuzes kon je weinig input over kwijt.

mis de kans om traject keuze aan te geven. Bijvoorbeeld door te stellen dat het spoor gewoon van Heerenveen, naar Leeuwarden naar Groningen moet gaan en NIET langs Drachten. Dus gewoon bestaande spoor houden of iets verleggen zodat dat "bocht" van Leeuwarden naar Groningen minder strak wordt. Te simpele vragen

Ik zou graag nog wat meer m'n mening willen geven over de route, snelheid etc. De keuzes wat betreft de aanpak zou beter als open of meerkeuzevragen kunnen.

Er werden niet genoeg concrete vragen gesteld over waar bijvoorbeeld stations moeten komen. Soms kan je je keuze niet toelichten. Bijv waarom ik niet meer dagelijks reis (pensionering)

De raadpleging duurde lang

Duurt toch vrij lang

Het neemt teveel tijd in beslag en mensen die niet echt goed weten hoe ze hun mening moeten omschrijven kunnen daardoor afhaken.

Alle losse tekstvakken, kost veel tijd en je hebt data nodig om iets hiermee te kunnen en geen meningen.

Het duurt vrij lang om in te vullen

De raadpleging was niet toegankelijk

Punten verdelen werkt niet lekker op een mobiel. Meer plaatjes en uitleg wat gevolgen zijn.

Te veel vragen, vragen zijn soms vaag of te open, te veel eigen antwoorden moeten formuleren, te weinig toelichting

hij is niet goed te doen op de telefoon

Soms een beetje ingewikkeld.

Veel vragen mogelijk met swipe naar links en rechts met stellingen en foto's

Beschikbaarheid in verschillende talen? (in dit geval ook in het Fries)

Puntenverdeling 1e onderdeel is onduidelijk en omslachtig. Nadruk ligt op uitkomen van de punten ipv vragen.

De adviezen waren voor mij niet altijd even logisch in elkaar gezet. Was mooi geweest als je per onderdeel een optie kon selecteren, zoals de reistijd & aantal stations, en dat je aan de hand daarvan de kosten & overlast zou zien. Maar is misschien te ingewikkeld voor de fase van dit proces.

Lastige en moeilijk in te schatten keuzes

ik vond het grappig dat de default is dat je een video kijkt en niet dat je een instructie leest. is misschien wel logisch, is makkelijker over het algemeen. ik was alleen te lui om die 'hele minuut' (ik weet het..) instructie te kijken, dus de tweede heb ik overgeslagen en toen wist ik niet dat er meer dan 1 keuze mogelijkheid zou komen

de complexiteit van de vragen

De afwegingen zouden beknopter kunnen.

Moeilijk te vinden en weinig keuzemogelijkheden

De raadpleging was niet laagdrempelig genoeg

Te ingewikkeld en tijdrovend om in te vullen. Zo'n hoog IQ heb ik niet!

Niet iedereen kan gevolgen overzien en denken niet verder dan hun eigen portemonnee

Wellicht niet voor iedereen toegankelijk want moeilijke vragen

Als je teveel dilemma's (optie 1 of optie 2) voorgelegd krijgt, is er kans dat mensen het niet meer serieus nemen en maar wat aanklikken.

toch nog een beetje saai

Ook al zijn de filmpjes duidelijk, blijft het een drempel om mee te doen denk ik.

De teksten zijn over het algemeen voor veel mensen veel te lastig. Probeer ze de volgende keer op B2-niveau te maken.

Hij lijkt gericht te zijn op mensen met een theoretische achtergrond, waardoor praktijk-georiënteerde of laaggeletterden bewoners wellicht afhaken of zelfs niet deelnemen. Daarmee verlies je representativiteit

Overig

Manier van verspreiding wellicht, maar heb daar eigenlijk geen zicht op.

dat heel NL er iets over te zeggen heeft. De impact is in en voor de mensen het Noorden!

het gemak waarmee er vanuit wordt gegaan dat de lelylijn de oplossing is voor een aantal al dan niet aan de orde zijnde problemen. Een fatsoenlijke onderbouwing van de effectiviteit van de lelylijn voor een aantal problemen ontbreekt

Dat mensen die niet in deze regio wonen ook deze raadpleging kunnen doen. Kan een verkeerd beeld geven. Ik vond het lastig om te kiezen tussen het aantal keer stoppen van de trein ten opzichte van andere factoren die impact hebben op de trein. Minder stoppen is fijner voor de reiziger, maar meer stoppen zorgt voor grotere bereikbaarheid van gebieden. Het was misschien interessant geweest om ook het verschil tussen intercity's en sprinters op te nemen in de scenario's.

Motivatie bij verschillende onderdelen is af en toe hetzelfde daardoor onnodig dubbele antwoorden. er wordt nog steeds een tegenstelling tussen natuur of economie gesuggereerd die er niet hoeft te zijn.



POPULYTICS

What would you do?

Samenvatting Raadpleging Lelylijn

Op 16 juni 2022 hebben de Rijksoverheid en de regio Noordelijk Nederland afgesproken om te starten met een onderzoek naar de Lelylijn in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In dit MIRT-onderzoek zal in de huidige kabinetsperiode uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. In de Bouwstenen voor het Deltaplan doet Noordelijk Nederland een voorstel in reactie op de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en economische structuurversterking. Het MIRT-onderzoek vormt de basis voor een nog deze kabinetsperiode te nemen go/no go-beslissing voor een MIRT-verkenning.

Een inwonersraadpleging op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie methode

Wat zien inwoners als belangrijkste voordelen en nadelen van de Lelylijn? Welke kansen zien ze en welke zorgen hebben ze? Waar moet de overheid volgens inwoners rekening mee houden bij het nadenken over de Lelylijn? Is het voor inwoners vooral belangrijk dat de Lelylijn stopt op veel stations, dat de reistijd zo kort mogelijk is of dat zo min mogelijk inwoners overlast ervaren? Dit is onderzocht via een inwonersraadpleging. De raadpleging is uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van de PWE methode is dat inwoners een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Inwoners worden als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Vervolgens wordt aan inwoners gevraagd wat zij zouden adviseren als zij in de schoenen van de beleidsmaker zouden staan.

In deze PWE onderzoeken wij op welke waarden en effecten inwoners vinden dat de overheid moet sturen in het ontwerp- en besluitvormingstraject rond de Lelylijn. Ook kunnen deelnemers aangeven in welke mate zij ontwerpkeuzes zoals het aantal tussenstations, de reistijd en de mate waarin de omgeving overlast ervaart belangrijk vinden bij het maken van keuzes. De raadpleging heeft in deze fase als doel om te achterhalen wat mensen belangrijk vinden bij het maken van keuzes over de Lelylijn en niet om precies te meten hoeveel mensen voorstander of tegenstander zijn van de Lelylijn.

Doel van de PWE: verbinden van de tekentafel met 11.000 keukentafels

De raadpleging is uitgevoerd in opdracht van het Projectteam Lelylijn. Het Projectteam Lelylijn is een samenwerking van de rijksoverheid en de regionale overheden van Noordelijk Nederland. Het doel van de PWE is om 'de tekentafel' en 'de keukentafel' met elkaar te verbinden. In de PWE zien inwoners (de keukentafel) welke afwegingen de ontwerpers en de beleidsmakers aan de tekentafel moeten maken. Vanuit dit perspectief laten inwoners in hun advies weten aan de ontwerpers wat zij belangrijk vinden. Als de ontwerpers aan de tekentafel plaatsnemen om varianten uit te werken, kunnen zij gebruikmaken van de adviezen die vanuit meer dan 11.000 keukentafels zijn gegeven. De ontwerpers en de beleidsmakers worden dus in staat gesteld om hun ontwerpen zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de waarden, voorkeuren en zorgen van inwoners.

Waarderen van overheidsbeleid vanuit een breed welvaartsbegrip

De PWE methode sluit sterk aan bij het beoordelen van overheidsbeleid vanuit een breed welvaartsperspectief. Het Centraal Bureau voor de Statistiek definieert 'brede welvaart' als volgt: *"brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze kwaliteit ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld"*. Brede welvaart gaat over alles wat mensen van waarde vinden, met andere woorden, alles dat van invloed is op het welzijn van mensen, in brede zin. Het brede welvaartspectief vraagt om een blikverruiming wat betreft de effecten van mobiliteitsbeleid die moeten worden meegenomen in de beoordeling en de manier waarop deze effecten moeten worden afgewogen. Dit doet de PWE op een aantal manieren.

Ten eerste kijkt de PWE niet alleen naar de effecten van een overheidsproject die in euro's kunnen worden uitgedrukt, maar naar alles wat inwoners belangrijk vinden. De PWE biedt ruimte om alles wat mensen van waarde vinden mee te nemen in de beleidsafweging. Denk hierbij aan rechtvaardigheidsoverwegingen en verdelingsvraagstukken, zoals het vergroten van kansengelijkheid en het behouden van een minimale toegankelijkheid van basisvoorzieningen. In een PWE hebben effecten die moeilijk in euro's kunnen worden uitgedrukt (zoals natuur, milieu en de mogelijkheid om uiting te geven aan de eigen identiteit) eenzelfde positie

als effecten zoals reistijdwinst die wel makkelijk in geld kunnen worden uitgedrukt. Daarbij sluit PWE aan bij het brede welvaarts perspectief omdat beleidsopties en effecten in samenhang worden beoordeeld. Beleid wordt vanuit een integraal perspectief beoordeeld en niet vanuit een sectoraal perspectief.

Tot slot onderzoekt een PWE wat inwoners daadwerkelijk van waarde vinden en wat belangrijk is voor hun welzijn. Hiermee biedt een PWE de mogelijkheid om de subjectieve welvaartsbeleving van bevolkingsgroepen toe te voegen aan de beleidsontwikkeling. PWE gaat verder dan de 'modelwerkelijkheid' en de focus op keuzes die mensen in hun rol als consument maken. Een grote en brede groep inwoners wordt actief betrokken bij de beleidsevaluatie door te onderzoeken hoe zij waarden rond een vraagstuk prioriteren en wat voor voorkeuren en zorgen zij hebben. Waarden, voorkeuren en zorgen die niet of onvoldoende in de modellen voorkomen kunnen burgers wel uiten in een PWE. Daarmee voorkom je dat belangrijke waarden, voorkeuren en zorgen worden gemist in de beleidsafweging.

Drie onderdelen

De Lelylijnraadpleging bestond uit 3 delen. In deel 1 kregen deelnemers de vraag waar de overheid volgens hen vooral rekening mee moet houden bij het maken van keuzes over de Lelylijn. De deelnemers kregen 11 doelen te zien waar de overheid rekening mee kan houden en ze konden hier 100 punten over verdelen (zie Figuur 1 voor een overzicht van de 11 doelen). Wanneer ze vonden dat de overheid ergens veel rekening mee moet houden, konden ze hieraan veel punten geven. Als ze vonden dat de overheid ergens juist geen rekening mee moet houden, dan konden ze nul punten geven. Nadat deelnemers hun punten hadden verdeeld werd hen gevraagd om de gemaakte keuzes toe te lichten.

In het tweede deel van de raadpleging werd aan de deelnemers 5 keer gevraagd om een keuze te maken tussen 2 varianten van de Lelylijn. De varianten verschilden op een aantal kenmerken, zoals de reistijd van de snelste trein op de Lelylijn, hoeveel treinen er per uur op de Lelylijn rijden en wat de kosten zijn. Ook konden deelnemers aangeven dat ze allebei de varianten niet zagen zitten. Op basis van de gemaakte keuzes kunnen we afleiden welke inrichtingskeuzes deelnemers belangrijk vinden bij het ontwerpen van de Lelylijn.

In het derde deel van de raadpleging konden deelnemers aangeven wat zij als de belangrijkste voordelen en nadelen van de Lelylijn zien, welke kansen zij zien en welke zorgen zij hebben. Ook is aan deelnemers gevraagd of zij nog andere oplossingen zien om de doelen te bereiken die zij belangrijk vonden in de raadpleging.

Representatieve raadpleging en open raadpleging

Een PWE-raadpleging wordt enerzijds gedaan door een geselecteerde groep deelnemers en anderzijds kunnen alle inwoners die geïnteresseerd zijn deelnemen aan een open raadpleging. In de raadpleging met geselecteerde deelnemers worden mensen random getrokken uit een internetpanel. Deze deelnemers krijgen een vergoeding voor hun deelname en worden zo geselecteerd dat de resultaten representatief zijn voor de bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Bij de open raadpleging kan iedereen meedoen en vindt een dergelijke selectie niet plaats.

De belangrijkste reden om een open raadpleging te doen is dat iedereen kan meedoen die zijn stem wil laten horen. Een nadeel van deze open raadpleging is dat het waarschijnlijk is dat inwoners die een groot belang en interesse hebben in het onderwerp oververtegenwoordigd zijn onder de deelnemers. Beleidsmakers willen echter vaak ook weten hoe deelnemers met een minder sterke mening publieke waarden en effecten afwegen rond het beleidsdilemma dat onderwerp is van de raadpleging. Daarom is het belangrijk om de raadpleging ook te doen met een groep uit een panel die zo geselecteerd is dat deelnemers representatief zijn voor de bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Een nadeel van een raadpleging met een representatieve groep is dat er mogelijk weinig mensen tussen zitten die veel over het onderwerp hebben nagedacht. De open raadpleging voorziet daar weer beter in. Omdat deelnemers aan de open raadpleging vaak dieper hebben nagedacht over de waarden die zij belangrijk vinden rond een bepaald onderwerp, wil je juist dat ook deze mensen deelnemen aan de raadpleging. Kortom, zowel een open raadpleging als een raadpleging met een geselecteerde groep hebben voor- en nadelen en daarom hebben we beide vormen gecombineerd.

De Lelylijnraadpleging bestond uit twee geselecteerde groepen en één open groep. 7.459 Nederlanders deden mee aan de open raadpleging. Eén groep van 1.635 Nederlanders was zo geselecteerd dat de uitkomsten representatief zijn voor de Nederlandse populatie als geheel op de kenmerken leeftijd, geslacht en

opleidingsniveau. De andere geselecteerde groep, bestaande uit 2.260 inwoners van Noordelijk Nederland, geeft representatieve uitkomsten voor de bevolking van Noordelijk Nederland op dezelfde drie kenmerken. Wanneer je representatieve en betrouwbare uitspraken wilt doen over de voorkeuren van Nederlanders over de Lelylijn, dan is het niet per se nodig om alle Nederlanders te bevragen. Het is ook mogelijk om de raadpleging met een steekproef te doen die als het ware een miniatuur vormt van de bevolking. Dat is het geval bij de hierboven beschreven geselecteerde groepen. Uiteraard zijn er altijd onzekerheden als je uitspraken wilt doen over de voorkeuren van een grotere groep (heel Nederland) op basis van het raadplegen van een kleinere groep (1.635 deelnemers aan de raadpleging). De onzekerheden bespreken we verder bij de resultaten.

Resultaten

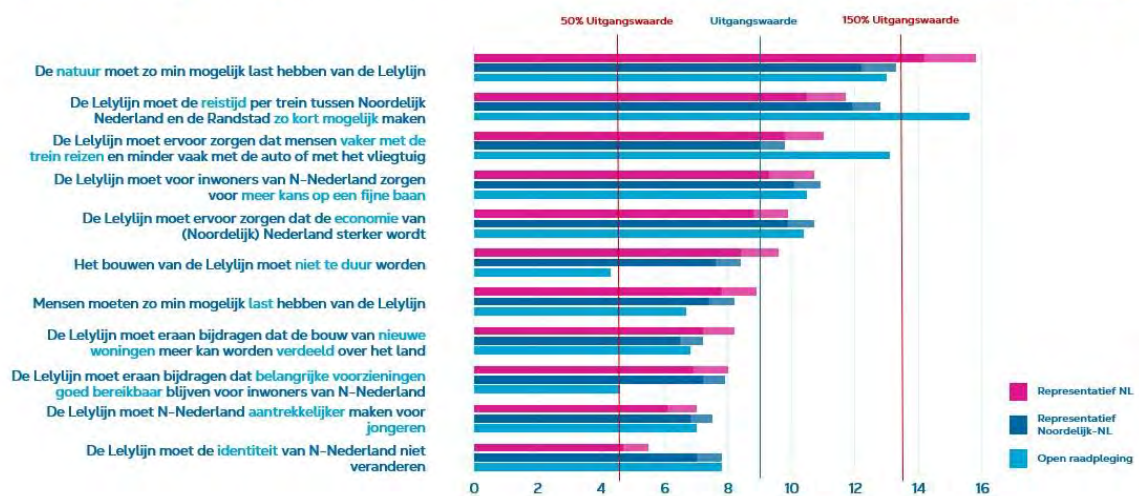
Aan welke doelen van de Lelylijn geven deelnemers prioriteit?

Figuur 1 laat voor de drie geraadpleegde groepen zien hoeveel punten zij gemiddeld toekenden aan de 11 doelen (de geselecteerde groep inwoners die representatieve uitkomsten geeft voor de Nederlandse bevolking, de geselecteerde groep inwoners die representatieve uitkomsten geeft voor inwoners van Noordelijk Nederland en de deelnemers aan de open raadpleging).

Een eerste resultaat is dat alle 11 de doelen van de Lelylijn van belang zijn volgens de deelnemers aan de raadpleging. In de raadpleging konden deelnemers 100 punten verdelen over 11 doelen. Als deelnemers alle doelen even belangrijk zouden vinden, dan zouden ze alle doelen 9 punten geven. Deze 9 punten noemen we de 'uitgangswaarde'. Een doel is voor deelnemers relatief onbelangrijk als ze er 4,5 punt of minder aan toekennen (de helft van de uitgangswaarde van 9 punten) en een doel is relatief belangrijk als ze er 13,5 punt of meer aan toekennen (150% van de uitgangswaarde). Figuur 1 laat zien dat de gemiddelde deelnemer uit de groep die representatieve uitkomsten geeft voor de Nederlandse bevolking aan alle doelen minimaal 4,5 punten toekent. De gemiddelde deelnemer uit de representatieve groep voor Noordelijk Nederland geeft zelfs aan alle doelen minimaal 6 punten. Omdat geen van de doelen onder de 4,5 puntengrens komt, kunnen we concluderen dat alle doelen van belang zijn volgens deelnemers aan de raadpleging.

Figuur 1: Aantal toegekende punten aan de 11 doelen door de groepen die representatieve uitkomsten geven voor Nederland en Noordelijk Nederland en de deelnemers aan de open raadpleging. De lichter gekleurde uiteinden van de balkjes laten de onzekerheid zien. We kunnen bijvoorbeeld met 95% zekerheid zeggen dat de gemiddelde Nederlander tussen de 14,2 en 15,8 punten geeft aan het doel 'de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn'.

Puntentoekenning door gemiddelde deelnemer panels vergeleken met open raadpleging



Ten tweede vinden deelnemers natuur, milieu en een korte reistijd zeer belangrijke waarden bij keuzes over de Lelylijn. Zowel in de open raadpleging als in de raadpleging die representatief is voor Nederland vormen deze drie doelen de top-3. Inwoners vinden het dus belangrijk dat de Lelylijn een snelle verbinding wordt die positieve effecten heeft op het milieu en geen of zo min mogelijk schade toebrengt aan de natuur.

Het valt op dat er nauwelijks verschillen zijn tussen de geselecteerde groepen uit Nederland en Noordelijk Nederland (zie figuur 1). *Een derde conclusie is daarom dat inwoners die wel en niet in Noordelijk Nederland wonen ongeveer hetzelfde denken over wat belangrijk is bij keuzes over de Lelylijn.* Er is ook weinig verschil tussen jong en oud, man of vrouw, praktisch geschoold en theoretisch geschoold en tussen inwoners van Fryslân, Drenthe, Flevoland en Groningen en inwoners uit de rest van Nederland wat betreft prioritering van de doelen van de Lelylijn.

Inwoners van Noordelijk Nederland vinden het vergeleken met de gemiddelde Nederlander wel relatief belangrijk dat de identiteit van Noordelijk Nederland niet verandert. Ze vinden het ook relatief belangrijk dat de Lelylijn de economie van (Noordelijk) Nederland versterkt en ervoor zorgt dat inwoners van Noordelijk Nederland meer kans hebben op een fijne baan en dat plekken waar ze naartoe willen gaan beter bereikbaar worden. De groep die representatief is voor Nederland vindt het relatief belangrijk dat de Lelylijn niet te duur wordt.

De doelen die hoog scoren in de representatieve raadpleging scoren ook hoog in de open raadpleging. Deelnemers aan de open raadpleging geven relatief weinig punten aan de doelen 'het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden' en 'de Lelylijn moet eraan bijdragen dat belangrijke voorzieningen goed bereikbaar blijven voor inwoners van Noordelijk Nederland' en ze kennen relatief veel punten toe aan 'de Lelylijn moet de reistijd per trein tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland zo kort mogelijk maken'. Dit laatste komt voornamelijk doordat het percentage deelnemers dat van plan is vaak gebruik te gaan maken van de Lelylijn relatief groot is in de open raadpleging. Deelnemers die van plan zijn om minimaal een aantal keer per maand met de Lelylijn te reizen geven relatief veel punten aan dit doel (gemiddeld 19 punten).

Deelnemers die weinig of geen punten toekennen aan het doel 'de Lelylijn moet niet te duur worden' noemen vaak als reden dat het onrechtvaardig zou zijn als er in de besluitvorming sterk naar de kosten van de Lelylijn zou worden gekeken. Deze deelnemers vinden dat er in het verleden bij projecten in de Randstad zoals de Noord/Zuidlijn en de HSL Zuid ook veel geld is uitgegeven en dat het Noorden van Nederland nu aan de beurt is om een grote investering te ontvangen. Zeker omdat de rest van het land sterk heeft geprofiteerd van de aardgasbaten, terwijl het Noorden vooral de lasten heeft gedragen.

Verschillen tussen deelnemers

Een opvallend resultaat van de Lelylijnraadpleging is dat er meer overeenkomsten zijn tussen subgroepen van deelnemers dan verschillen wat betreft de prioritering van de doelen van de Lelylijn. Voor de groep deelnemers die zijn geselecteerd om representatieve uitspraken te kunnen doen voor de Nederlandse bevolking hebben we voor allerlei kenmerken getoetst of deelnemers de doelen verschillend prioriteren. Hieruit blijkt dat er geen significante verschillen zijn tussen jongeren en ouderen, mannen en vrouwen, theoretisch geschoolde deelnemers en praktisch geschoolde deelnemers en inwoners uit verschillende provincies.

Vier kenmerken hebben wel een effect op de prioriteringen van de deelnemers uit de raadpleging die representatieve uitkomsten geeft voor Nederland: de financiële situatie van een deelnemer, of mensen in een woonhuis of een huurhuis wonen, de mate waarin deelnemers nu met de trein reizen en de mate waarin zij denken gebruik te gaan maken van de Lelylijn. Mensen die iedere maand te weinig geld hebben, die in een huurhuis wonen en die niet van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn kennen relatief veel punten toe aan vier doelen:

- De natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn;
- Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn;
- Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden;
- De Lelylijn moet de identiteit van Noordelijk Nederland niet veranderen.

Mensen die iedere maand meer dan genoeg geld hebben kennen relatief veel punten toe aan het doel 'De Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met het vliegtuig'.

Deelnemers aan de open raadpleging die van plan zijn om (vrijwel) dagelijks gebruik te maken van de Lelylijn vinden het vooral belangrijk dat de reistijd zo kort mogelijk wordt en dat de Lelylijn een grote bijdrage levert aan het milieu, terwijl deelnemers aan de open raadpleging die niet van plan zijn om gebruik te maken van de Lelylijn het vooral belangrijk vinden dat de natuur en de mens geen schade ondervinden van de Lelylijn en dat de identiteit van Noordelijk Nederland behouden blijft.

Hoe wegen deelnemers verschillende ontwerpkeuzes van de Lelylijn?

In het tweede deel van de raadpleging moesten deelnemers 5 keer een keuze maken tussen 2 varianten van de Lelylijn. De varianten verschilden van elkaar op een aantal kenmerken, zoals de reistijd van de snelste trein op de Lelylijn, hoeveel treinen er per uur op de Lelylijn rijden en wat de kosten zijn. Nadat deelnemers een variant hadden gekozen konden ze ook aangeven dat ze liever hadden dat er geen Lelylijn zou worden gebouwd als dit de twee varianten waren. In totaal heeft elke deelnemer dus 10 verschillende varianten van de Lelylijn gescoord ten opzichte van elkaar en ten opzichte van een situatie zonder Lelylijn. In alle gevallen koos een ruime meerderheid wel voor 1 van de 2 varianten. Figuur 2 laat zien dat bij één keuzesituatie die voorkwam in de raadpleging 83% van de deelnemers één van de varianten van de Lelylijn adviseerde en 17% adviseert om geen Lelylijn aan te leggen als dit de varianten zijn.

Figuur 2: Illustratie welke keuzes deelnemers maken bij 1 van de keuzetaken uit onderdeel 2 van de raadpleging

	Variant 1	Variant 2	Geen Lelylijn
 Reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden (snelste trein)	90 minuten	70 minuten	120 minuten
 Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	3	5	0
 Hoeveel treinen rijden er per uur over de Lelylijn?	2 in elke richting	10 in elke richting	0
 Hoeveel mensen hebben last van de Lelylijn?	500	7.500	0
 Hoeveel belastinggeld geeft de overheid uit per huishouden?	500 euro	850 euro	0 euro
 Hoeveel huishoudens kunnen een supermarkt en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	80%	100%	80%
Percentage deelnemers dat een optie kiest	43%	40%	17%

Dit voorbeeld laat goed zien dat er verschil van inzicht bestaat tussen de deelnemers over welke variant van de Lelylijn moet worden gekozen. 40% van de deelnemers heeft liever een snelle Lelylijn die relatief veel belastinggeld kost en waarvan relatief veel mensen overlast hebben (variant 2). Een ongeveer even grote groep (43%) heeft liever variant 1 die tot wat minder reistijdswinst leidt, maar ook minder belastinggeld kost en tot minder overlast leidt.

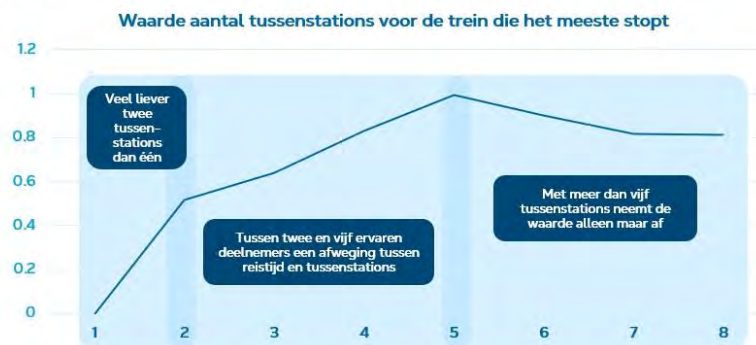
Uit de keuzes van deelnemers bij 5 verschillende keuzemogelijkheden tussen in totaal 10 varianten kunnen we met econometrische modellen afleiden hoe zij de verschillende kenmerken tegenover elkaar afwegen.

- Deelnemers hebben veel liever dat de trein die het vaakst stopt op 2 tussenstations stopt in plaats van op 1 tussenstation. De gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 2 tussenstations in plaats van 1 tussenstation even belangrijk als 24,5 minuut reistijdswinst tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden.
- Deelnemers hebben liever 5 tussenstations in plaats van 2, 3 of 4 tussenstations, maar maken een afweging tussen een extra tussenstation en de reistijd van de Lelylijn.

De gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 3 tussenstations in plaats van 2 tussenstations even belangrijk als 6 minuten reistijdswinst. Dit betekent dat wanneer een derde tussenstation gepaard gaat met 7 minuten extra reistijd, men hier niet voor kiest. Maar, als een derde tussenstation 5 minuten extra reistijd oplevert, kiest men er wel voor.

Figuur 3: Meerwaarde die deelnemers ervaren van het aantal tussenstations waarop de trein stopt die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden

Twee tussenstations levert veel meerwaarde op... ... maar na vijf neemt deze juist af (voor de trein die het meeste stopt)



De modellen laten ook zien hoeveel belastinggeld deelnemers vinden dat er mag worden uitgegeven aan de Lelylijn als deze bepaalde kenmerken heeft. De gemiddelde deelnemer vindt dat er 30 euro per huishouden aan belastinggeld mag worden uitgegeven aan één minuut reistijdwinst die door de Lelylijn wordt gerealiseerd. Als we dit vermenigvuldigen met 8,1 miljoen huishoudens (CBS, 2022), dan komen we uit op een bedrag van 4,86 miljard euro aan belastinggeld voor 20 minuten reistijdwinst. Het voorkomen van overlast voor 100 mensen vindt de gemiddelde deelnemer 14,20 euro aan belastinggeld per huishouden waard.

Uit het tweede deel van de Lelylijnraadpleging volgt dat deelnemers graag een snelle Lelylijn willen, maar niet onder elk beding. Als de snelle variant maar één tussenstation heeft tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden, als veel mensen overlast ervaren van deze variant en de kosten erg hoog zijn, dan hebben deelnemers liever een wat minder snelle variant van de Lelylijn.

Welke kansen zien deelnemers?

In het derde deel van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd welke kansen de Lelylijn kan bieden, welke zorgen deelnemers hebben en of ze extra adviezen willen geven. Deelnemers waren niet verplicht om deze vraag in te vullen. Voor 3.000 deelnemers hebben we geteld hoe vaak zij kansen, zorgen en extra adviezen noemen. We hebben deze 3.000 deelnemers random getrokken uit de 11.000 deelnemers met als doel om een zo divers mogelijk beeld te krijgen. Omdat veel deelnemers deze vragen hebben overgeslagen en omdat we ook deelnemers uit de open raadpleging hebben meegenomen in de analyse kunnen we niet zeggen of het aantal keer dat een kans, een zorg of een advies wordt genoemd door de 3.000 deelnemers representatief is voor de hele bevolking. Het verder onderzoeken van het belang van een kans, zorg of extra advies onder de bevolking kan een onderwerp zijn voor verder onderzoek.

Tabel 1 laat in de tweede kolom zien hoe vaak bepaalde kansen zijn genoemd. In Bijlage 4 zijn quotes te vinden die de kansen die deelnemers noemen illustreren. Bij het beantwoorden van deze vraag herhaalden de meeste deelnemers de doelen die zij in het eerste deel van de raadpleging kregen voorgelegd zoals het verkorten van de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland, het bieden van een alternatief voor de auto en het versterken van de werkgelegenheid.

Daarnaast noemden 190 deelnemers als kans dat de Lelylijn (Noordelijk) Nederland beter verbindt met Noord-Duitsland en Scandinavië. Ook noemden 270 deelnemers als kans van de Lelylijn dat specifieke plaatsen zoals Emmeloord en Drachten beter bereikbaar worden per trein. 190 deelnemers zien als kans dat de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland betrouwbaarder wordt, omdat je via een andere route kan reizen als er problemen op het spoor zijn. Hier werd met name het oplossen van de bottleneck Zwolle – Meppel vaak genoemd. 146 deelnemers noemen dat niet alleen de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland korter wordt, maar dat ook de psychologische afstand afneemt.

Tabel 1: Aantal deelnemers dat een kans noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	Aantal keer genoemd
De rest van Nederland wordt beter bereikbaar voor inwoners uit Noordel jk Nederland	614
De reistijd tussen Noordel jk Nederland en de rest van Nederland wordt korter	597
De Lelylijn biedt een alternatief voor de auto	404
De Lelylijn kan voor meer werkgelegenheid zorgen	327
De Lelylijn zorgt ervoor dat het aantrekkel jk(er) wordt om in Noordel jk Nederland te wonen	311
De Lelylijn maakt het makkelijker om wonen, werken, studie en reactie over Nederland te verspreiden	311
De Lelylijn maakt bepaalde gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar (als de Lelylijn op voldoende plekken stopt)	270
De Lelylijn helpt bij het terugdringen van milieuvervuiling en CO ₂ -uitstoot	207
De Lelylijn zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van Noord-Duitsland en Scandinavië groter wordt	190
De Lelylijn maakt de reistijd tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland betrouwbaarder doordat er een extra treinverbinding bijkomt	190
De Lelylijn verkleint de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland	146
Voor jongeren en hoogopgeleiden wordt Noordelijk Nederland aantrekkelijker door de Lelylijn	137
De Lelylijn zorgt voor meer kansengelijkheid tussen stad en platteland	123
Door de Lelylijn wordt het aantrekkelijker voor mensen om in Noordelijk Nederland te werken	134
De Lelylijn zorgt ervoor dat het minder druk is op de weg	82
Door het bouwen van de Lelylijn krijgt het Noorden van Nederland meer erkenning en voelt meer als onderdeel van de rest van Nederland.	65
De Lelylijn maakt Noordelijk Nederland aantrekkelijker om te bezoeken	56
De Lelylijn maakt belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen beter bereikbaar	38
De Lelylijn is een kans om het regionale openbaar vervoer te verbeteren	33
De Lelylijn biedt een alternatief voor het vliegtuig	24
De Lelylijn kan zorgen voor minder drukte in de treinen	15

Welke zorgen hebben deelnemers?

In het derde deel van de raadpleging werd ook aan deelnemers gevraagd welke zorgen zij hebben bij de Lelylijn. Tabel 2 geeft weer hoe vaak verschillende zorgen zijn genoemd en in Bijlage 5 worden de verschillende zorgen geïllustreerd door quotes van deelnemers. Veel deelnemers noemden als zorg dat de Lelylijn leidt tot overlast voor mens en natuur en tot landschapsvervuiling. 327 deelnemers maken zich zorgen dat er flinke kostenoverschrijdingen zullen zijn en 139 deelnemers maken zich zorgen dat de bouw van de Lelylijn vertraging zal oplopen. 231 deelnemers maken zich zorgen dat de Lelylijn leidt tot meer drukte in Noordelijk Nederland en tot mensen die ongewenst gedrag vertonen (zoals criminaliteit). Verder is het interessant dat 95 deelnemers als zorg noemden dat er te veel stations worden gebouwd, terwijl 67 deelnemers zich er juist zorgen om maken dat er te weinig stations worden gebouwd.

Tabel 2: Aantal deelnemers dat een zorg noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	Aantal keer genoemd
De Lelylijn leidt tot overlast voor de natuur	510
De kosten vallen hoger uit dan vooraf begroot	327
De Lelylijn leidt tot geluidsoverlast voor omwonenden	317
De Lelylijn leidt tot meer drukte in Noordelijk Nederland en/of ongewenst gedrag van mensen die met de Lelylijn naar Noordelijk Nederland komen	231
De Lelylijn zorgt voor een verstoring van het landschap	190
Het bouwen van de Lelylijn zal veel vertraging oplopen	139
De Lelylijn zorgt ervoor dat de identiteit van Noordelijk Nederland verloren gaat	126
De Lelylijn stopt te vaak (reistijd te lang) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	95
De Lelylijn zorgt ervoor dat Noordelijk Nederland wordt volgebouwd	81
De Lelylijn zorgt voor een verstoring van de woningmarkt in Noordelijk Nederland	76
Er wordt veel geld uitgegeven aan de Lelylijn maar er blijkt geen behoefte aan: er wordt weinig gebruik van gemaakt	70
De Lelylijn stopt te weinig (te weinig stations) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	67
De Lelylijn stopt op onlogische locaties (geen goede route) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	63
Goedkoop is duurkoop. Er wordt gekozen voor de goedkoopste opties waardoor de baten van de Lelylijn uitblijven	52
Het project gaat uiteindelijk niet door terwijl er wel al veel investeringen zijn gedaan	47
Verschraling huidige openbaar vervoer. De Lelylijn ervoor zorgt dat buslijnen worden opgeheven en de kwaliteit van bestaande spoorlijnen zal versralen	45
Het geld kan niet besteed worden aan betere projecten	43
De Lelylijn sluit niet goed aan op het bestaande openbaar vervoer waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	36
Er gaat veel mis in de uitvoering	33
Er is veel overlast tijdens de bouw van de Lelylijn	31
Er wordt te veel vanuit een Randstad bril gekeken naar hoe de Lelylijn die regio kan helpen	30
Oneerlijke verdeling van de lusten en de lasten: Lelylijn levert alleen wat op voor bepaalde mensen (bv Randstedelingen of forenzen) en andere mensen hebben er niets aan of ervaren de overlast	27
De Lelylijn is niet goed bereikbaar waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	24
De Lelylijn is geen goed alternatief voor huidige reisopties (algemeen)	19
De Lelylijn leidt tot meer vervoersbewegingen	15
Lelylijn wordt aangelegd met slechte materialen of technieken	9
De treinkaartjes worden te duur	9
Lelylijn leidt tot leegloop van Noordelijk Nederland (mensen en bedrijven trekken weg)	7
Lelylijn loopt door delen van Nederland die het meest kwetsbaar zijn voor zeespiegelstijging	4
Het spoor zal verzakken	4

Overige adviezen

Aan het eind van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd of zij nog andere adviezen aan de overheid wilden geven over de Lelylijn. Tabel 3 geeft weer hoe vaak deze adviezen zijn genoemd.

De raadpleging had niet als doel om te meten hoeveel deelnemers voorstander of tegenstander zijn van de Lelylijn, maar verschillende deelnemers gebruikten deze open vraag als mogelijkheid om deze voorkeur te uiten. 179 deelnemers zeiden hier 'leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan' en 154 'leg de Lelylijn niet aan'. Er waren ook deelnemers die specifieke adviezen gaven. Veel deelnemers brachten concrete ideeën in voor het tracé, zoals specifieke stations waarop de Lelylijn moet stoppen (107), het doortrekken van de Lelylijn naar het buitenland (88), het niet aanleggen van de Lelylijn in de buurt van natuurgebieden (91), het ondergronds aanleggen op bepaalde specifieke plekken (68) en het aanleggen van de Lelylijn langs bestaande snelwegen (51). Het aanleggen van de Lelylijn dichtbij bestaande snelwegen zien deelnemers als een oplossing om overlast voor natuur zoveel mogelijk te voorkomen. Ook zijn er 107 deelnemers die een advies geven over de technologie die moet worden gebruikt voor de Lelylijn (zoals de Hyperloop of een Magneetzwefbaan) en 77 deelnemers geven aan dat zij het belangrijk vinden om opnieuw te worden betrokken als er conceptontwerpen zijn gemaakt van de Lelylijn.

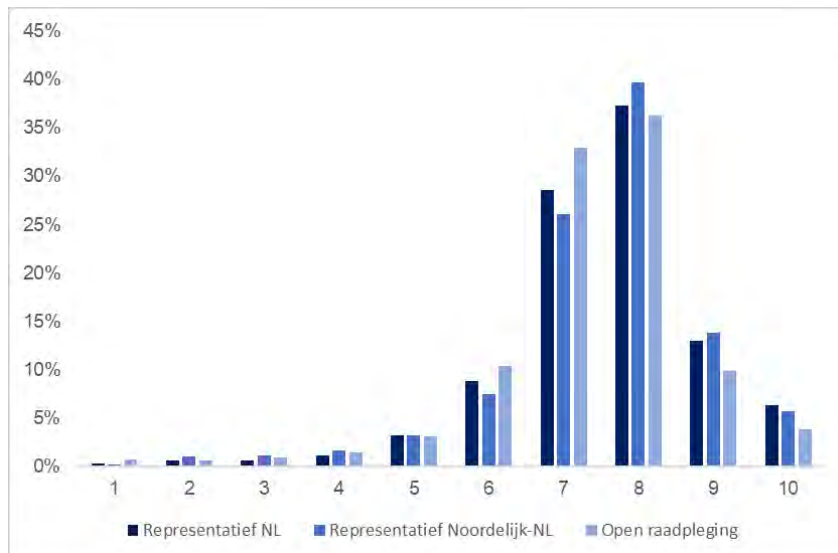
Tabel 3: Aantal deelnemers dat een specifiek advies noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	Aantal keer genoemd
Leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan	179
Leg de Lelylijn niet aan	154
Suggestie over te gebruiken techniek voor de trein (of het type trein: HSL, Hyperloop, Magneetzwefbaan etc.)	107
Advies over specifieke tussenstations	107
Leg de Lelylijn niet aan in de buurt van natuurgebieden	91
Trek de Lelylijn door naar het buitenland	88
Advies om inwoners te blijven betrekken bij besluiten over de Lelylijn	77
Overige suggesties over de procedure (bv welke partijen het moeten uitvoeren, hoe planning in te richten)	75
Adviezen over het ondergronds aanleggen van het spoor (op bepaalde plekken)	68
Adviezen over het reisschema, de dienstregeling	64
Het geld van de Lelylijn kan beter worden besteed	58
Kies voor een alternatieve route (over de afsluitdijk, richting Utrecht of Breda)	57
Leg de Lelylijn aan langs bestaande snelwegen	51
Adviezen over spoorwegovergangen / viaducten	34
Verbeter bestaand spoor	33
Bouw niet in de buurt van woningen/stedelijk gebied	30
Suggestie over het aantal sporen (apart spoor voor snelle trein en stoptrein)	29
Sluit de Lelylijn goed aan op regionaal openbaar vervoer	28
Zorg voor goede geluidswering	23
Kijk naar andere openbaar vervoeroplossingen dan spoor	16
Adviezen over bereikbaarheid van de Lelylijn (bv. parkeren, fietsenstallingen, last-mile oplossingen)	13
Laat ook een goederentrein over de Lelylijn rijden	11
Advies over te gebruiken techniek voor spoor (bv. type beladingsklasse, breedte spoor)	10
Advies over hoe het reiscomfort kan worden verbeterd	8
Leg de Lelylijn niet aan in de buurt van landbouwgebieden	4

Hoe waarden deelnemers de raadpleging?

93% van de 11.000 deelnemers gaf een voldoende aan de raadpleging. Zij vinden het een fijne manier om hun voorkeuren door te geven aan de overheid over de Lelylijn. De gemiddelde deelnemer aan de representatieve raadpleging geeft een 7,6 aan de raadpleging. Dit is het op één na hoogste gemiddelde cijfer dat ooit aan een PWE raadpleging is gegeven. De gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging geeft een 7,2. De meeste deelnemers geven de raadpleging het cijfer 8.

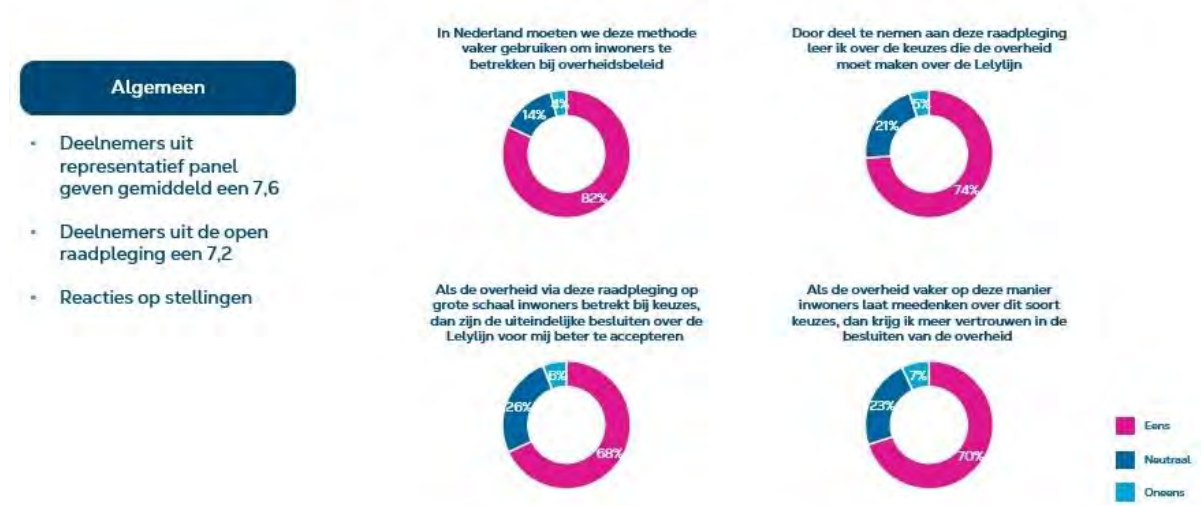
Figuur 4: Welk cijfer geven de deelnemers aan de raadpleging?



14% van de deelnemers uit de representatieve groep voor Nederland vindt dat de overheid de uitkomsten van de raadpleging direct moet overnemen. 3% vindt dat de overheid niets met de uitkomsten moet doen en alleen naar experts moet luisteren. 83% vindt dat de overheid haar keuzes moet baseren op uitkomsten uit deze raadpleging en adviezen van experts.

De ruime meerderheid van de deelnemers aan de raadpleging vindt dat de overheid deze methode vaker moet toepassen en zegt door hun deelname te hebben geleerd van de keuzes die de overheid moet maken (zie Figuur 5). Ook geeft een ruime meerderheid aan dat ze meer vertrouwen krijgen in de overheid als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken en dat ze de uiteindelijke keuzes van de overheid beter kunnen accepteren.

Figuur 5: Reacties van deelnemers uit de groep die representatieve uitkomsten geeft voor Nederland op een aantal stellingen



Aanbevelingen voor verder onderzoek

De adviezen vanuit ruim 11.000 keukentafels stellen ontwerpers in staat om aan de tekentafel varianten van de Lelylijn te ontwerpen die beter aansluiten bij de waarden, voorkeuren en zorgen van burgers. Wel is er behoefte bij deelnemers om deze varianten te kunnen beoordelen en om verderop in het traject op meer detailniveau mee te denken. Dit zou een volgende stap in het participatietraject kunnen zijn. In deze volgende stap zouden verschillende zaken verder kunnen worden uitgezocht die minder aandacht hebben gekregen in de raadpleging. Een voorbeeld hiervan is hoe deelnemers de wenselijkheid van het doortrekken van de Lelylijn naar Noord-Duitsland afwegen tegen andere ontwerpkeuzes en extra kosten. Daarbij is in deze raadpleging aan deelnemers alleen impliciet gevraagd hoeveel belastinggeld zij vonden dat de overheid moest besteden aan de Lelylijn als deze een bepaald aantal tussenstations zou hebben, een bepaalde reistijd etc. In verder onderzoek zou ook kunnen worden gevraagd naar hoeveel geld inwoners bereid zijn te betalen vanuit hun eigen inkomen (bijvoorbeeld via een belastingverhoging).



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/105768

Datum
Betreft Voortgang MIRT-onderzoek Lelylijn

Geachte voorzitter,

De Lelylijn is voor het kabinet een belangrijk project. Niet voor niets is er in het coalitieakkoord 3 miljard euro voor gereserveerd en ben ik voortvarend aan de slag gegaan met een MIRT-onderzoek. Met deze Kamerbrief wil ik de voortgang van het MIRT-onderzoek melden, met name over de eerste participatieronde, die recent is afgerond. Daarnaast heeft uw Kamer een motie van Krul en Van der Graaf aangenomen over prioriteit blijven geven aan de totstandkoming van de Lelylijn¹. Met de informatie in deze brief beschouw ik de motie als afgedaan.

Uitkomsten eerste participatieronde

Het projectteam Lelylijn heeft in februari en maart een eerste digitale burgerraadpleging gehouden over de Lelylijn. Voor IenW is het de eerste keer dat er zo vroeg in het MIRT-proces een raadpleging wordt gehouden, normaalgesproken gebeurt dit pas in de verkenningsfase.

Zo'n 11.000 mensen hebben gereageerd op de raadpleging, wat een hoge opkomst is, en de waardering voor het onderzoek is hoog, gemiddeld een 7,6. De deelnemers werd gevraagd om aan te geven waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over de Lelylijn aan de hand van elf doelen.

Alle elf doelen worden door de deelnemers van de raadpleging gewaardeerd en moeten in zekere mate worden meegewogen, maar er springen er drie bovenuit: de natuur moet zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn, de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad moet zo kort mogelijk gemaakt worden en de Lelylijn moet ervoor zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of het vliegtuig.

Er is daarbij geen onderscheid te maken in de resultaten van de deelnemers naar woonplaats. Inwoners die wel en niet in Noordelijk Nederland wonen, denken ongeveer hetzelfde over wat belangrijk is bij keuzes over de Lelylijn en de meeste deelnemers vinden een forse investering van belastinggeld acceptabel als de Lelylijn veel tijdswinst oplevert. Er zijn ook zorgen geuit, bijvoorbeeld of het noorden geen slaapstad van de Randstad wordt.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 23 645, nr. 79

In het vervolg van het MIRT-onderzoek worden de doelen meegewogen bij de verschillende basisalternatieven die nu uitgewerkt worden. Basisalternatieven zijn verschillende "Lelylijnen" die een ander tracé volgen, zodat inzichtelijk gemaakt kan worden wat de voor- en nadelen zijn van deze tracés. De voor- en nadelen worden mede bepaald door de doelen die belangrijk worden gevonden. Er zijn veel (soms gedetailleerde) ideeën en zorgen aangeleverd die het projectteam meeneemt in de verdere uitwerking.

Vervolgproces MIRT-onderzoek

Zoals ik ook in het Tweeminutendebat OV en taxi op 22 maart aangegeven heb, blijf ik prioriteit geven aan de totstandkoming van de Lelylijn. In het MIRT-onderzoek wordt nu met de regio gewerkt aan twee grote onderzoeken: het bereikbaarheidsonderzoek met de verschillende basisalternatieven en de NOVEX-aanpak waarin vooral wordt gekeken naar de ruimtelijk-economische kansen voor onder andere werken en wonen, samenhang met andere opgaven en ruimtelijke impact van een mogelijke Lelylijn.

In het bereikbaarheidsonderzoek worden op dit moment ontwerp sessies uitgevoerd om de verschillende basisalternatieven te onderscheiden. De volgende stap is om te kijken welke dienstregeling er mogelijk is en om ramingen te maken voor deze alternatieven. In de NOVEX-aanpak wordt gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het hele gebied. Beide onderzoeken worden bij elkaar gebracht en in het najaar van 2024 opgeleverd. Tegelijkertijd betrekken we de omgeving bij de verbinding. Dit doen we door met jongeren en onderwijsinstellingen, met groene organisaties, met ondernemers en maatschappelijke organisaties en met bewoners in gesprek te gaan de komende anderhalf jaar.

Ook buiten het MIRT-onderzoek zet ik mij in, onder andere over de toekenning van een hogere klasse binnen het TEN-T netwerk en het internationale vervoer naar Duitsland. In het Europees Parlement is half april gestemd over het herzieningsvoorstel TEN-T. Daarbij bleek dat dit parlement de toekenning van een hogere klasse voor de Lelylijn binnen het TEN-T netwerk steunt. Mijn inzet is om deze positie onderdeel te laten zijn van het eindresultaat van de komende onderhandelingen tussen Europees Parlement en Raad over het herzieningsvoorstel TEN-T. Ik verwacht dat die onderhandelingen nog tot het eind van dit jaar zullen duren. Binnenkort spreek ik met de minister van verkeer uit Nedersaksen over het gemeenschappelijk belang van de Lelylijn en spreken we in juni met België en Duitsland over spooronderwerpen, waarbij ik ook de Lelylijn aankaart.

Als bij het afronden van de onderzoeken er overeenstemming is over het vervolg en er voldoende financiering is voor de realisatie van dit alternatief, kan volgens de geldende MIRT-spelregels een verkenning gestart worden; daar werken Rijk en regio naar toe richting het BO MIRT van eind 2024.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen



Aan:

Colleges van de provincies Flevoland, Fryslân, Groningen, Drenthe
Colleges van de gemeentes binnen deze provincies

Groningen, 15 mei 2023

Geachte dames en heren,

Het projectteam Lelylijn is begin dit jaar voortvarend van start gegaan met het MIRT onderzoek naar de Lelylijn, een onderzoek naar de haalbaarheid van de Lelylijn in het kader van het Meerjaren Programma Infrastructuur en Transport (MIRT). Met deze brief informeren wij u graag over de voortgang van dit onderzoek en over de uitkomsten van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) die onlangs is uitgevoerd onder bewoners in Nederland. Tot slot lichten we kort de organisatie van het project toe met een vooruitblik naar 2024.

Voortgang MIRT onderzoek

Het MIRT onderzoek bestaat uit zowel een NOVEX-aanpak, waarin vooral wordt gekeken naar brede welvaart, de ruimtelijk-economische kansen voor onder andere wonen en werken, samenhang met andere opgaven en ruimtelijke impact, als een bereikbaarheidsonderzoek naar verschillende basisalternatieven voor de Lelylijn.

In het bereikbaarheidsonderzoek hebben we een aantal eerste ontwerp sessies gedaan om de verschillende basisalternatieven te onderscheiden en daarmee de randen van het speelveld te verkennen. De volgende stap is om te kijken op welke onderdelen extra uitwerking nodig is, welke dienstregeling er mogelijk is en om ramingen te maken voor deze alternatieven.

In de NOVEX-aanpak wordt gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het hele gebied. Met een bustour door de regio hebben we in april veel input opgehaald bij de gemeenten langs het hypothese-tracé. Dit is het tracé langs de A6/A7, ook wel bundelingstracé genoemd. Door vast een aanname te doen over dit tracé kan meer concreet worden gekeken naar de ruimtelijke invulling en kansen rondom de Lelylijn. Dit zijn zowel gegevens over bestaande en toekomstige economische plannen, woningbouwplannen en andere ruimtelijke opgaven als ook input voor het bereikbaarheids-onderzoek. Bijvoorbeeld wat (on)mogelijkheden en aandachtspunten zijn om een Lelylijn in te passen en een eerste beeld over waar het mogelijk ruimtelijk kan gaan schuren, maar ook kansen voor combinatie met ander opgaven zoals natuur liggen.

Beide onderzoeken, NOVEX en bereikbaarheid, worden bij elkaar gebracht en in het najaar van 2024 opgeleverd. Eind 2023 geven we toelichting op de stand van zaken van de resultaten in het eerste jaar. Tegelijkertijd betrekken we de omgeving bij de Lelylijn. Dit doen we door de komende anderhalf jaar in gesprek te gaan met jongeren en onderwijsinstellingen, met groene organisaties, met ondernemers en bewoners en met maatschappelijke organisaties.

Participatieve Waarde Evaluatie (PWE)

Als eerste stap in de participatie rondom de Lelylijn zijn bewoners gevraagd mee te denken via een online onderzoek. Van 6 februari tot en met 31 maart 2023 kon iedereen die dat wilde meedenken over de Lelylijn aan de hand van een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). Aan een grote groep van uiteindelijk 11.000 inwoners is gevraagd aan welke doelen de Lelylijn moet voldoen en zijn keuzes ten aanzien van varianten en een aantal open vragen voorgelegd. Dit heeft een interessant onderzoek opgeleverd met zeer waardevolle informatie voor het onderzoek naar de Lelylijn. Bij deze brief sturen we u het rapport Participatieve Waarde Evaluatie Lelylijn, hieronder staan de belangrijkste bevindingen kort samengevat.

Representatief onderzoek

De uitkomsten van de raadpleging zijn onderverdeeld in drie groepen: een representatieve groep voor heel Nederland, een representatieve groep voor Noord-Nederland en de uitkomsten van de open raadpleging die door iedereen ingevuld kon worden. Er zitten geen grote verschillen tussen Noord Nederland en rest van Nederland. De uitkomsten van de open raadpleging wijken iets meer af van de representatieve groepen, omdat het waarschijnlijk is dat juist mensen die gebruik zouden willen maken van de verbinding of zorgen hebben over de lijn de vragen hebben ingevuld. Zo krijgt een korte reistijd bij deze groep de hoogste waardering en wordt het behoud van de identiteit van het Noorden belangrijker gevonden in deze groep.

Doelen Lelylijn

In het onderzoek zijn 11 doelen aan de deelnemers voorgelegd, doelen ten aanzien van onder andere snelheid, kosten, bijdrage aan de economie, bijdrage aan werkgelegenheid, bereikbaarheid, voorzieningen, identiteit en woningbouw. Opvallend is dat alle 11 genoemde doelen van de Lelylijn belangrijk worden gevonden door grote groepen inwoners.

We kunnen dit afleiden aan het feit dat alle doelen van minimaal de helft van de deelnemers punten hebben gekregen en dat alle doelen gemiddeld meer dan 6 punten kregen. Al deze doelen zullen daarom worden meegewogen bij het maken van keuzes over de Lelylijn. Natuurlijk kan niet aan alle doelen evenveel worden voldaan, dat is onderwerp van nader onderzoek.

Een tweede resultaat is dat duidelijk is geworden dat verschillende groepen in de samenleving ongeveer hetzelfde aankijken tegen het belang van de verschillende doelen van de Lelylijn. Er is weinig verschil tussen jong en oud, man of vrouw, praktisch geschoold of theoretisch geschoold en tussen inwoners van Fryslân, Drenthe, Flevoland, Groningen en inwoners die buiten Noordelijk Nederland wonen, als we kijken naar hoe mensen de doelen van de Lelylijn afwegen. Het is in het verdere planproces rond de Lelylijn dus belangrijk om verder te werken aan deze gedeelde belangen en doelen.

Ten derde vinden deelnemers dat natuur, milieu en een korte reistijd de drie belangrijkste waarden zijn bij keuzes over de Lelylijn. Kort gezegd, vinden inwoners het dus belangrijk dat de Lelylijn een snelle verbinding wordt die positieve effecten heeft op het milieu en geen of zo min mogelijk schade toebrengt aan de natuur.

Economie en identiteit

Na deze top drie in kernwaarden vinden inwoners het belangrijk dat de Lelylijn de economie van (Noordelijk) Nederland sterker maakt en dat de Lelylijn ervoor zorgt dat inwoners van Noordelijk Nederland meer kans hebben op een fijne baan en een goede bereikbaarheid van belangrijke plekken. Daarnaast vinden veel inwoners van Noordelijk Nederland het belangrijk dat Noordelijk

Nederland haar identiteit behoudt. Ze willen voorkomen dat de steden langs de Lelylijn 'slaapsteden' worden van de Randstad.

Kosten

Een geluid dat door veel deelnemers in de raadpleging werd geuit, is dat het onrechtvaardig is als er in de besluitvorming sterk naar de kosten van de Lelylijn wordt gekeken. Het gevoel bestaat dat er in het verleden bij projecten in de Randstad, zoals de Noord/Zuidlijn, ook veel geld is uitgegeven en dat het Noorden van Nederland nu aan de beurt is. Zeker omdat de rest van het land sterk heeft geprofiteerd van de aardgasbaten, terwijl het Noorden vooral de lasten heeft gedragen. Behalve uit het oogpunt van rechtvaardigheid vinden deelnemers een forse investering van overheidsgeld te rechtvaardigen, als daar een flinke reistijdwinst tegenover staat.

Afwegingen

In het tweede deel van het onderzoek hebben deelnemers keuzes gemaakt tussen in totaal 10 varianten van de Lelylijn. Ook konden deelnemers hierbij aangeven liever geen Lelylijn aan te leggen. De keuzes gingen over het aantal tussenstations, de kosten, de reistijd, de overlast, het aantal treinen en de bereikbaarheid van voorzieningen. Uit dit deel van het onderzoek zijn meer concrete aanbevelingen af te leiden. De belangrijkste aanbeveling is dat deelnemers een sterke voorkeur hebben voor maximaal 5 tussenstations. De afwegingen die in dit deel van het onderzoek tussen varianten zijn gemaakt, vormen bouwstenen voor het vervolgonderzoek.

Ideeën

Tot slot bevat het onderzoek talloze gedetailleerde ideeën, oplossingen en zorgen. Een groot aantal deelnemers adviseert de Lelylijn aan te leggen naast de snelweg om de natuur te sparen. Anderen zien de Lelylijn als oplossing voor de knelpunten op bestaand spoor, of zijn juist bang dat de Lelylijn ten koste gaat van bestaand spoor. We nemen de tijd om deze grote hoeveelheid en diversiteit aan inbreng goed door te nemen en mee te nemen in het vervolgonderzoek.

Vervolg participatie

De Participatieve Waarde Evaluatie vormde het startschot voor het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn. Ondertussen is ook het onderzoek naar de Lelylijn en het Novex onderzoek gestart. Rijk en Regio werken hierin nauw samen en delen openlijk hun zoektocht. Voor de omgeving betekent dit dat er komende 1,5 jaar op meerdere manieren en momenten kan worden meegedacht en inbreng geleverd aan het onderzoek. Niet alleen online maar ook in fysieke bijeenkomsten. Dit geldt zowel voor ondernemers, onderwijsinstellingen, omwonenden, natuurorganisaties, als ook voor andere maatschappelijke organisaties, algemene besturen van waterschappen, de gemeenteraden en Provinciale Staten uit alle betrokken provincies.

Organisatie en vervolg

Het project Lelylijn is een samenwerking tussen Rijk en Regio. Dit betekent dat zowel in het projectteam, als in het directeurenoverleg en de stuurgroep Lelylijn Rijk en Regio vertegenwoordigd zijn. Daarin is niet iedereen rechtstreeks vertegenwoordigd, in plaats daarvan werken we met een afvaardiging. De noordelijke provincies en de gemeentes Groningen, Leeuwarden en Noordoostpolder beslissen mee over de aanpak van de Lelylijn en zijn aanspreekpunt (of zijn hiervoor aanspreekbaar) in de regio. Ook zijn zij zelf verantwoordelijk voor het betrekken van hun provinciale staten of gemeenteraden.

Het projectteam heeft als motto 'we delen openlijk onze zoektocht'. Daarom hechten we eraan om niet alleen met onze directe partners samen te werken maar gaan we breder met elkaar in gesprek zodat we over en weer van elkaar weten wat er speelt.

Eind 2024 vindt een Go / No Go moment plaats in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT tussen Rijk en Regio. Dan wordt besloten of er een of meerdere haalbare alternatieven zijn met voldoende zicht op financiering om een MIRT-verkenning te starten. De MIRT-verkenning is een volgende stap om te komen tot realisatie van de Lelylijn. In de fase van een MIRT-verkenning worden de alternatieven gedetailleerder uitgewerkt en wordt er gewerkt naar minimaal één voorkeursalternatief. Een definitieve Go / No Go voor de mogelijke realisatie van een voorkeursalternatief van de Lelylijn volgt pas later.

Tot slot

Na de zomer sturen we u een volgende update, over het verloop van de genoemde onderzoeken, Bereikbaarheid en NOVEX, en het proces met de omgeving. Ook lichten we op verzoek graag onze aanpak nader toe aan uw raden en staten. Uiteraard in overleg. Voor vragen om informatie of andere vragen, neem contact op via lelylijn@ groningen.nl of met een van de (regionale) omgevingsmanagers.

Met vriendelijke groet,

Stijn Lechner
Projectdirecteur Lelylijn

Op de hoogte blijven van ons project? Meld u dan aan voor onze nieuwsbrief via www.delelylijn.nl

Volg ons ook op LinkedIn, Twitter, Facebook en Instagram @delelylijn

Team omgeving:

Wilko Huyink	06- [REDACTED]	[REDACTED]@groningen.nl
Daniëlle Meiboom	06- [REDACTED]	[REDACTED]@outlook.com
Wim Kaljouw	06- [REDACTED]	[REDACTED]@flevoland.nl
Anne Meijer	06- [REDACTED]	[REDACTED]@fryslan.frl
Marjan Terpstra	06- [REDACTED]	[REDACTED]@fryslan.frl
Ina de Lange	06- [REDACTED]	[REDACTED]@provinciegroningen.nl