

# 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 welvaartspectief. 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

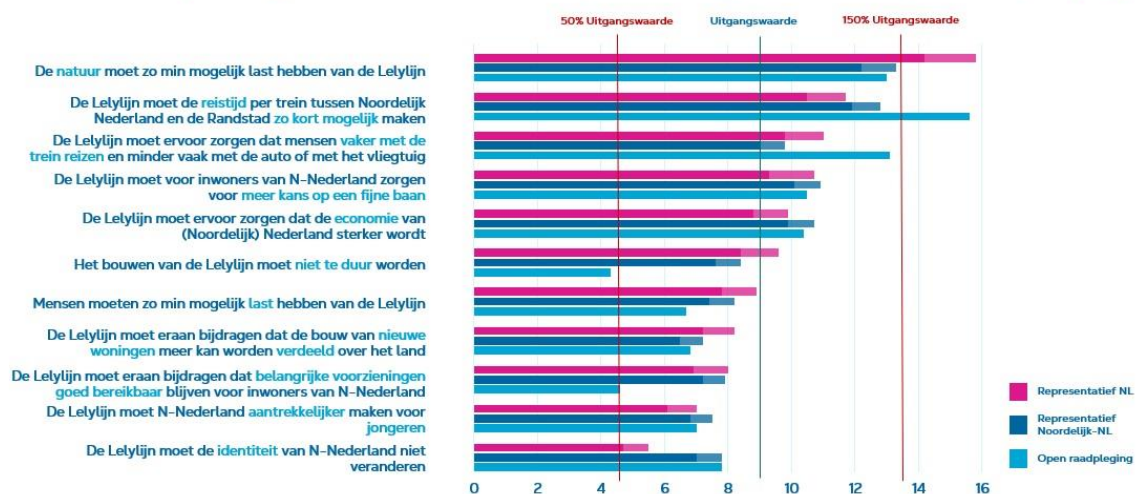
### Aan welke doelen van de Lelylijn geven deelnemers prioriteit?

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 reistijdwinst 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.

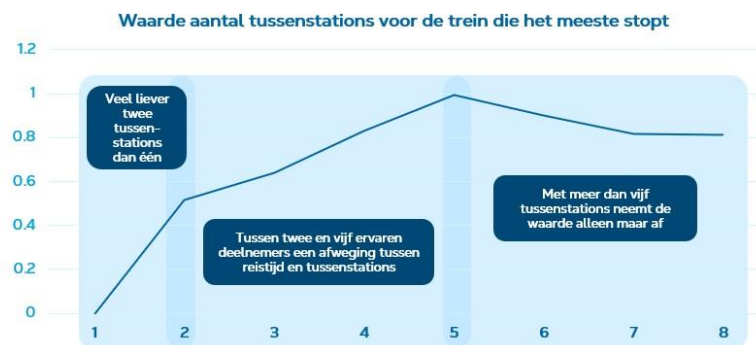
- Deelnemers hebben veel liever dat de trein die het vaakst stopt op 2 tussenstations stopt in plaats van op 1 tussenstation. De gemiddelde deelnemer vindt een keuze voor 2 tussenstations in plaats van 1 tussenstation even belangrijk als 24,5 minuut reistijdwinst tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden.
- 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 reistijdwinst. 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 <sub>2</sub> -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 opleven	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 verschralen	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 Magneetzweefbaan) en 77 deelnemers geven aan dat zij het belangrijk vinden om opnieuw te worden betrokken als er conceptontwerpen zijn gemaakt van de Lelylijn.

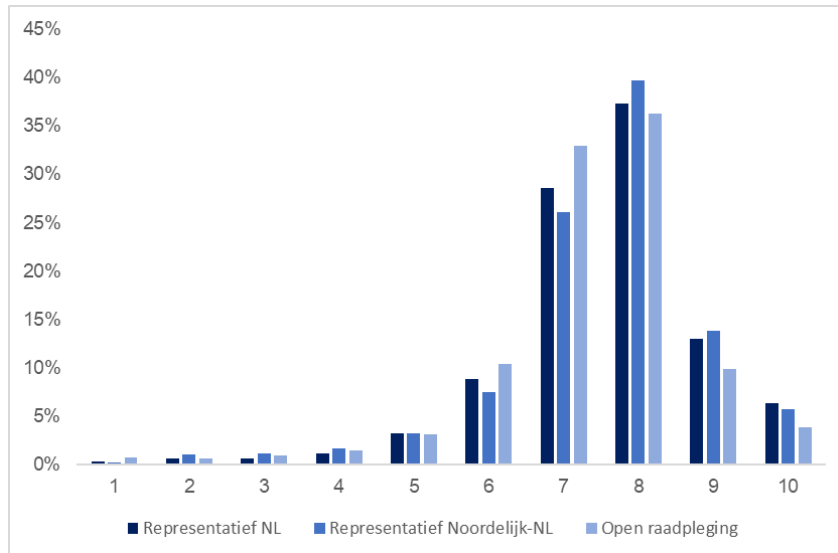
Tabel 3: Aantal deelnemers dat een specifiek advies noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers).

	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, Magneetzweefbaan 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.

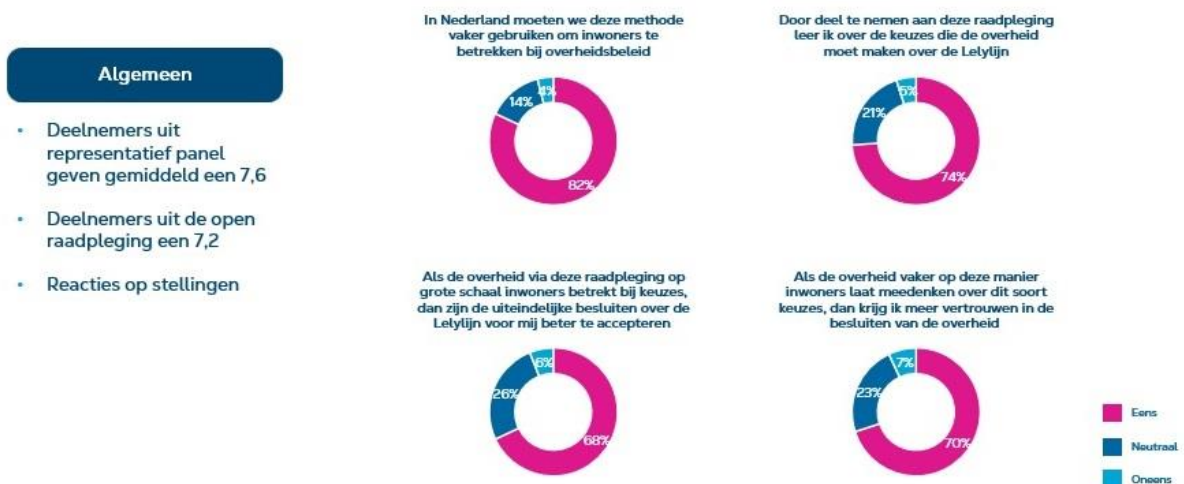
**Figuur 4: Welk cijfer geven de deelnemers aan de raadpleging?**



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**



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).