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

[redacted]

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 22

2.4. Socio-demografische gegevens van de deelnemers 23

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 47

5. Ervaring onderzoek 51

Referenties 54

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 welvaartsperspectief 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.

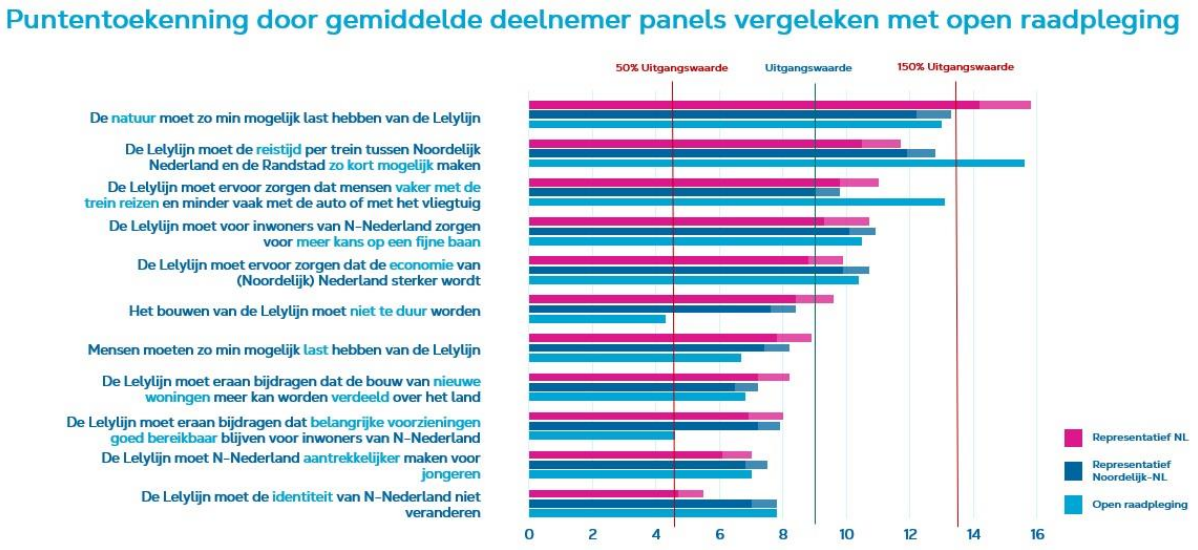
Resultaten

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 die representatieve uitkomsten geeft voor de Nederlandse bevolking, de geselecteerde groep 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'.



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 koophuis 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%

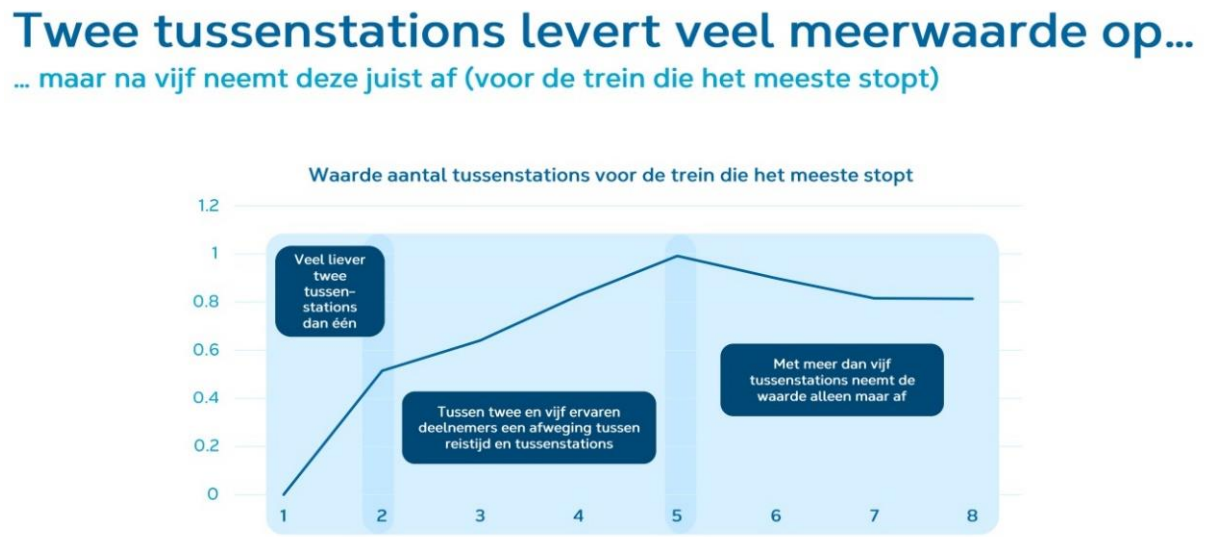
Dit voorbeeld laat goed zien dat er verschil van inzicht bestaat tussen de deelnemers over welke variant van de Lelylijn moet worden gekozen. 40% van de deelnemers heeft liever een snelle Lelylijn die relatief veel belastinggeld kost en waarvan relatief veel mensen overlast hebben (variant 2). Een ongeveer 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



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 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 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. 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). 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 aantrekkelijk 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 2 geeft weer hoe vaak verschillende zorgen zijn genoemd en in Bijlage 5 worden de verschillende zorgen geïllustreerd door quotes van deelnemers.

Tabel 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 huidig 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%

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.

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 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 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). 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

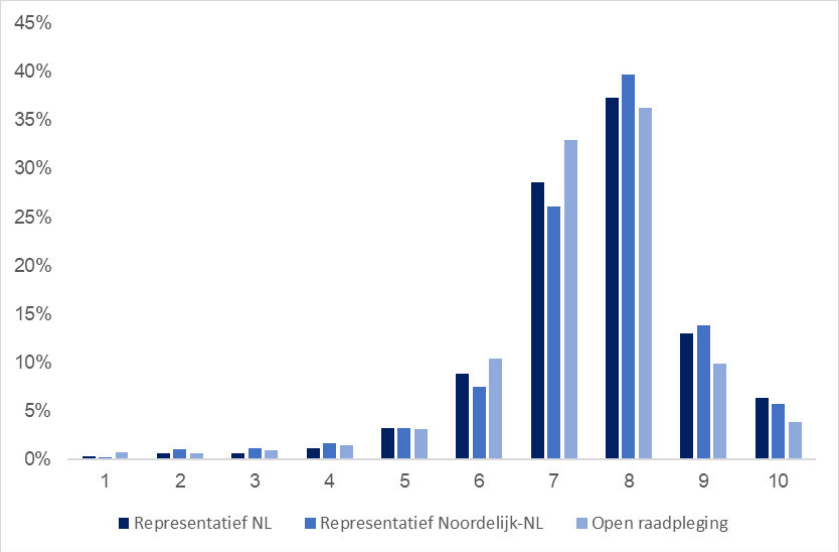
	Aantal keer genoemd	% uit Noordelijk Nederland	% 35 jaar of jonger
Leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan	179	72%	19%
Leg de Lelylijn niet aan	154	98%	9%
Suggestie over te gebruiken techniek voor de trein (of het type trein: HSL, Hyperloop, Magneetzweefbaan etc.)	107	62%	30%
Advies over specifieke tussenstations	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 beladingsklassse, 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%

Hoe waarderen 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.

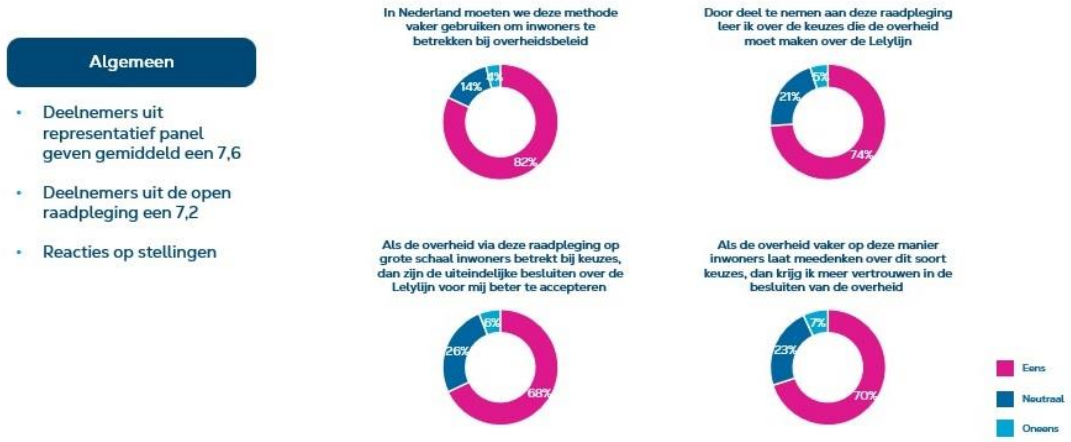
Figuur 4: welk cijfer geven de deelnemers aan de raadpleging?



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 laten 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 (Geijsen 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 door vertaald 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 bredewelvaartsperspectief 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 verschilden 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

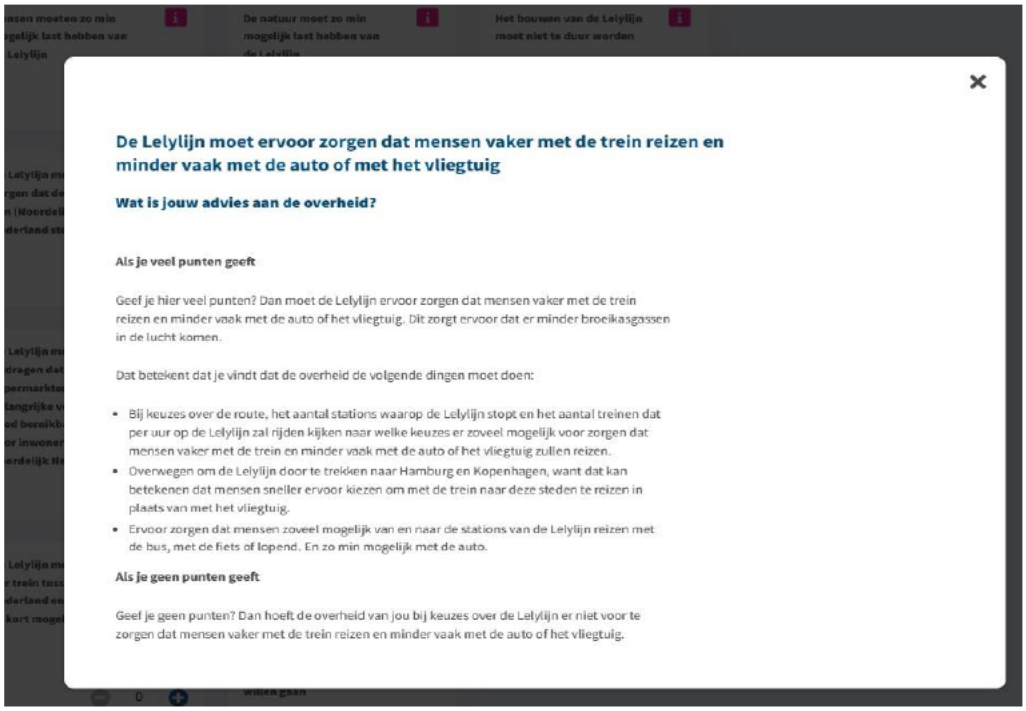
Figuur 2-1 presenteert hoe de PWE-keuzetaak eruit zag voor deelnemers. In het screenshot zijn 6 van de 11 doelen te zien. Deelnemers werd gevraagd om 100 punten te verdelen over de 11 doelen. Wanneer ze vonden dat de overheid ergens veel rekening mee moet houden, dan moesten ze veel punten geven. En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



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



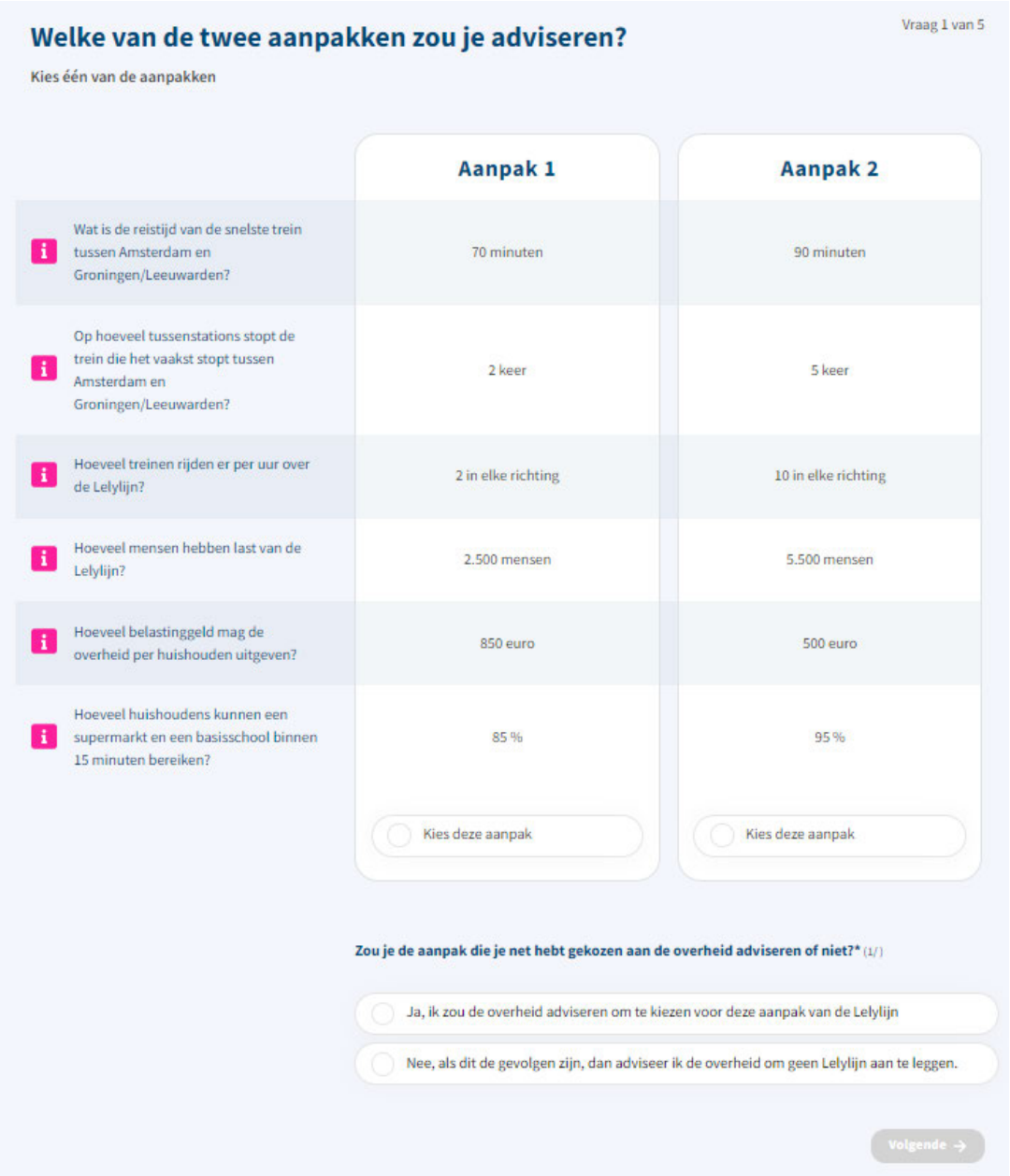
Discrete keuze-experiment

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 ontwerpsessie 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



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, dorpse 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

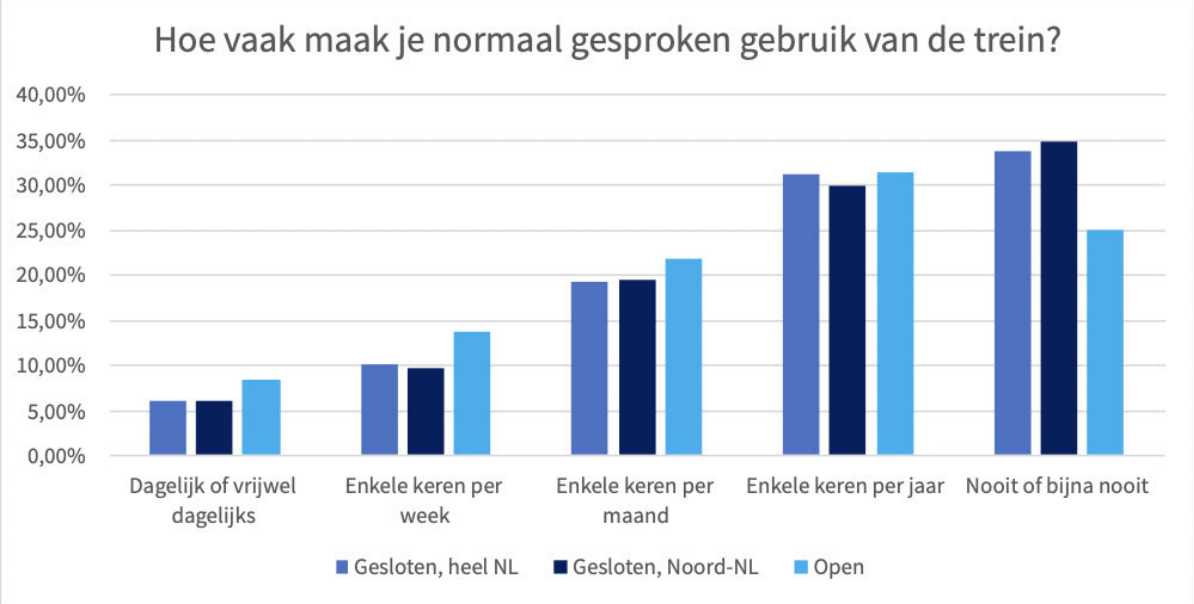
In welke provincie woon je?	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Drenthe	3,1% (50)	22,2% (508)	5,1% (378)
Flevoland	2,4% (40)	24,7% (558)	16,6% (1240)
Fryslân	3,7% (60)	28,9% (654)	25,0% (1864)
Gelderland	7,2% (117)	n.v.t.	3,8% (287)

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)
Over jssel	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

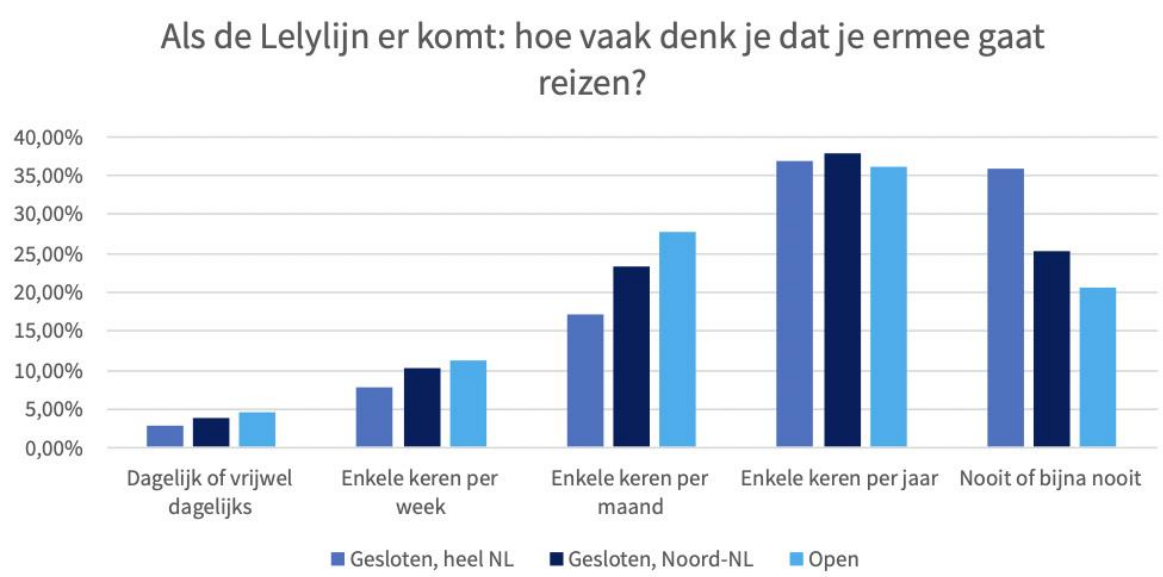
Wat doe je voornamelijk in het dagelijks leven?	Panelraadpleging (heel Nederland)	Panelraadpleging (Noordelijk Nederland)	Open raadpleging
Combinatie studie en parttime baan	2,6% (46)	1,8% (40)	1,8% (126)
HBO/WO student	4,1% (66)	4,1% (92)	4,2% (299)
Huisvrouw of huisman	4,6% (73)	4,9% (110)	0,7% (50)
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 2-3: verdeling van de drie raadplegingen naar hoe vaak men gebruik maakt van de trein



Figuur 2-3 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 2-4 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 2-4: verdeling van de drie raadplegingen naar hoe vaak men van de Lelylijn gebruik denkt te maken



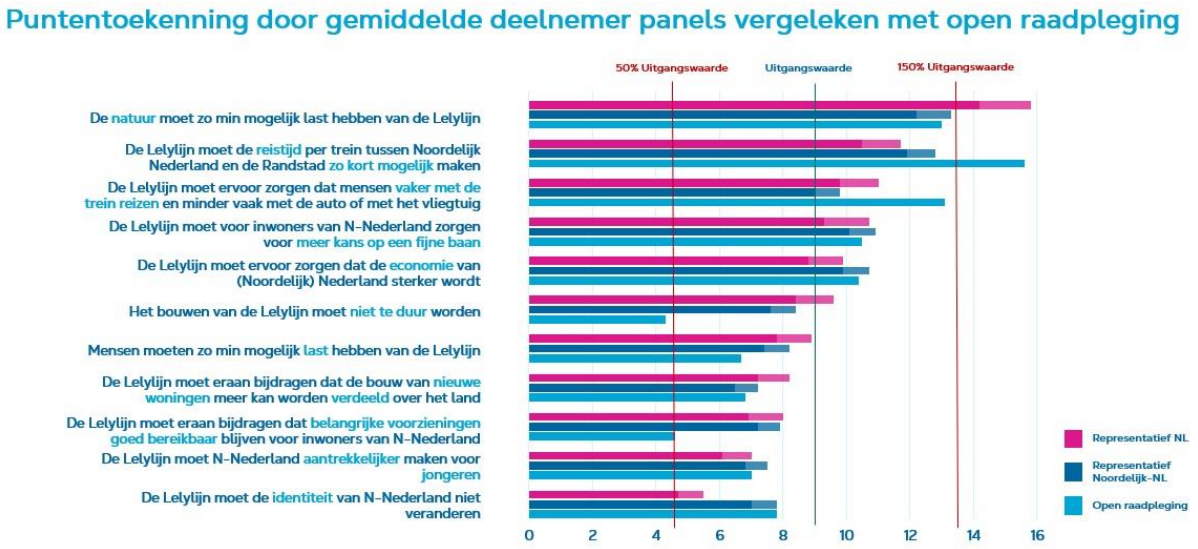
3. Resultaten

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'.



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.

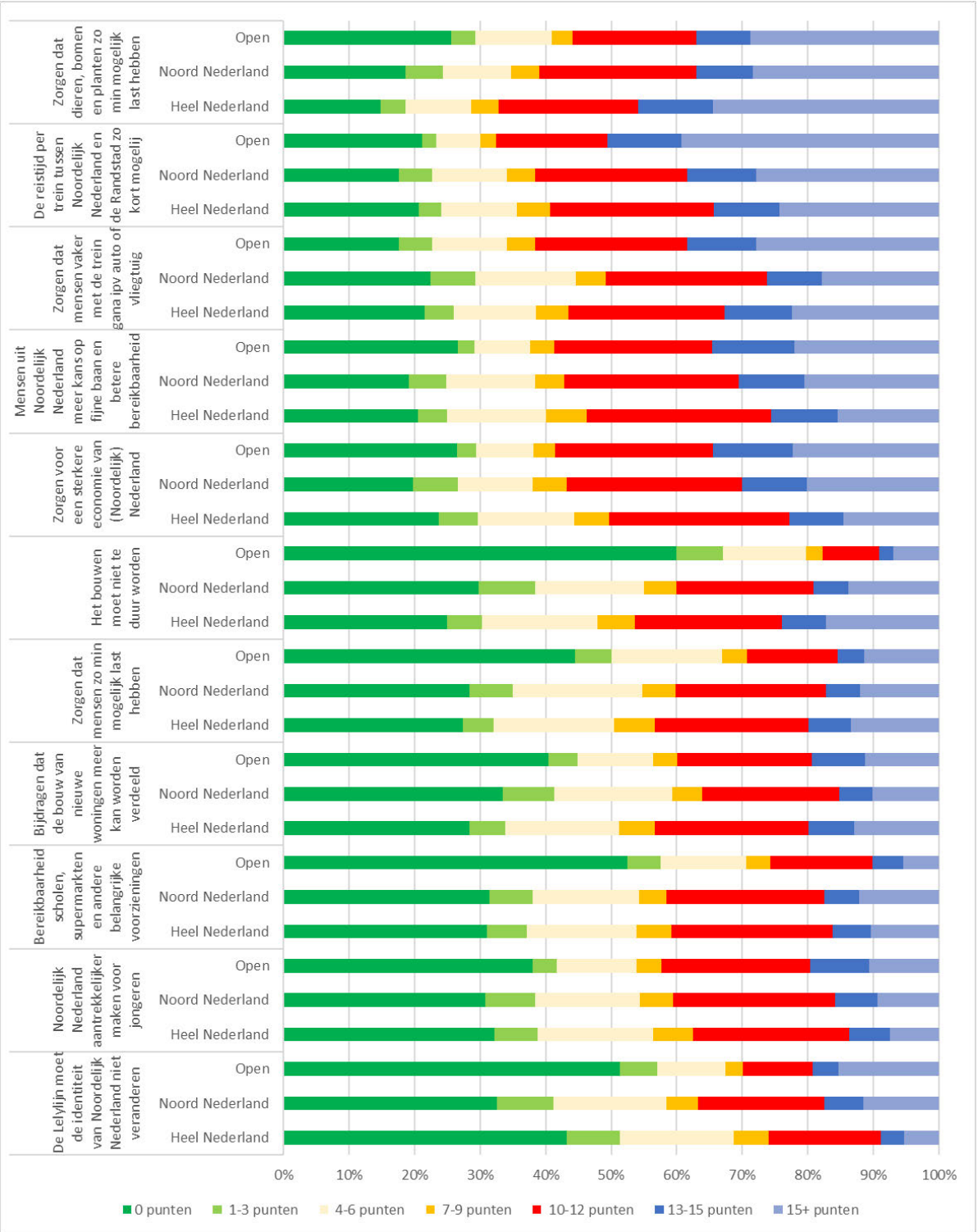
Het valt op dat er nauwelijks verschillen zijn tussen de representatieve groep voor heel Nederland en de representatieve groep voor Noordelijk Nederland (zie figuur 3-1). Een derde conclusie is daarom dat inwoners die wel en niet in Noordelijk Nederland wonen ongeveer hetzelfde denken over wat belangrijk 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 Lelylijn. 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 koophuis 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. Kortom, vrouwen en mannen en mensen die wel en niet in Noordelijk Nederland wonen verschillen niet significant van elkaar wat betreft hun puntenverdeling aan de doelen van de Lelylijn, maar er is wel een verschil tussen mensen die een goede financiële situatie hebben en mensen die een slechte financiële situatie hebben en mensen die van plan zijn om van de Lelylijn gebruik te maken en mensen die dit niet van plan zijn. Onder Tabel 3-1 geven we een nadere beschrijving van de vijf groepen.

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%

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 punt 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 koophuis, reizen vrijwel dagelijks met de trein en zijn ook van plan om dagelijks met de Lelylijn te reizen.

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 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.

	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 punt van de gemiddelde deelnemer in alle subgroepen, terwijl het doel 'de Lelylijn moet niet te duur worden' laag scoort in alle subgroepen (in alle subgroepen geeft de gemiddelde deelnemer maximaal 5,2 punten). Hieronder werken we een aantal opvallende verschillen uit:

- 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.
- Flevolanders 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 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.

	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.

	Panel raadpleging					Open raadpleging				
Als de Lelylijn er komt, hoe vaak denk je dat je ermee gaat reizen?	(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 voor inwoners van Noordelijk Nederland	10.2	8.1	8.3	7.2	7.0	6.3	5.3	5.1	4.5	2.8
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

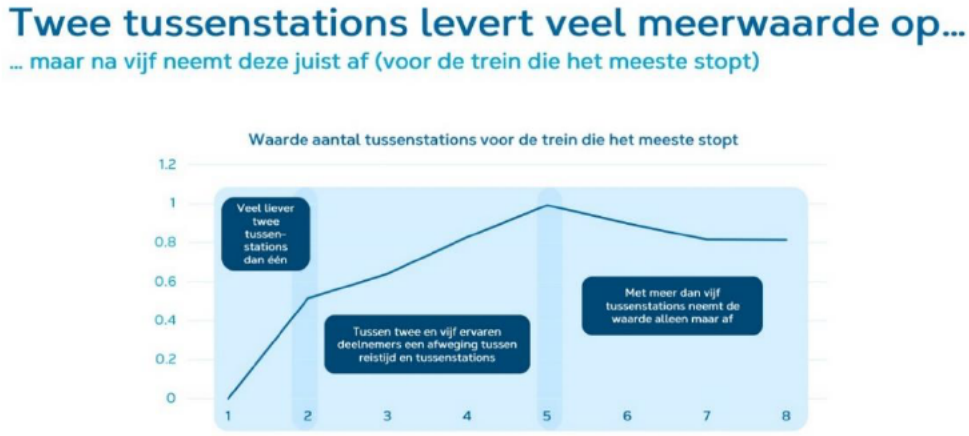
3.3. Resultaten discrete keuze experiment

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 ontlenen 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



De nutspunten 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 nutspunten. Dit kunnen we delen door het nutsverlies van een euro extra belastinggeld dat per huishouden wordt uitgegeven aan de Lelylijn (0,000700 nutspunten) 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.

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).

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

Kenmerk	Omschrijving	Nutspunten
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 Lelyl jn?	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

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/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%

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/Leeuwarden?	80 minuten	90 minuten	120 minuten
Op hoeveel tussenstations stopt de trein die het vaakst stopt tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden?	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 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. 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

Tabel 4.1.1 Argumenten bij dit doel

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

Tabel 4.1.2 Argumenten bij dit doel

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

4.1.3 Zorgen dat mensen vaker met de trein reizen en minder vaak met de auto of met 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	•	Mensen moeten zelf kunnen bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken
••	Nodig want de wegen zijn al vol genoeg	••	Het openbaar vervoer is te duur

•	Betere (multimodale) bereikbaarheid Noordelijk Nederland	••	De trein is geen praktisch vervoersmiddel
•••••	Nodig want treinreizen is beter voor het milieu dan de auto / vliegen	•••	Gaat niet helpen
••	Kansrijk, maar naast de Lelylijn zijn er extra investeringen nodig in spoorinfrastructuur	•	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

Tabel 4.1.4 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die geen punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
••	Betere spreiding van wonen/werken	•••••	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
•	Verminderen van de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland	•••••	De Lelylijn gaat hier niet aan bijdragen
••••	Zorgen dat Noordelijk Nederland erkent wordt door de rest van Nederland	•••••	We hoeven niet verder weg van werk te gaan wonen
•••	Goed voor de economie van Nederland	•••••	Dit levert extra inwoners in Noord Nederland op en dat is niet gewenst
•••	De Lelylijn is goed voor de ontwikkeling van de economie van Noordelijk Nederland		
•••	Meer bedrijven en werkgelegenheid behouden in Noordelijk Nederland		
•••••	Meer werkgelegenheid voor mensen in Noordelijk Nederland als de rest van Nederland bereikbaar wordt		
••	Meer werkgelegenheid als buitenland beter bereikbaar wordt		
••	Hierdoor blijven meer jongeren / hoogopgeleiden in Noordelijk Nederland		

4.1.5 Zorgen voor een sterkere economie van (Noordelijk) Nederland

Tabel 4.1.5 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• • • •	Goede infrastructuur draagt bij aan een sterke economie	• • • •	Lelylijn kan hier niet (alleen) voor zorgen
• • • •	Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden	• • • •	Economie is sterk genoeg
• • • • •	Door de Lelylijn zal het vestigingsklimaat in Noordelijk Nederland verbeteren	• • •	Economie is niet zo belangrijk
• • •	Door de Lelylijn kan de internationale handel toenemen	• •	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		
• •	Dicht de kloof tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland		
• • • •	Eerlijkere verdeling van kansen in Nederland		
• •	Door goederenvervoer over de Lelylijn te laten rijden		

4.1.6 Het bouwen van de Lelylijn moet niet te duur worden

Tabel 4.1.6 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
• •	Het moet wel voldoende opleveren	• • • • •	Kijk naar de opbrengsten niet naar de kosten
• • • • •	Niet over het budget heen	• •	Kosten zijn voor dergelijke projecten in andere regio's ook van ondergeschikt belang
• • • •	We kunnen het geld beter besteden	• • •	Noordelijk Nederland heeft hier recht op, heeft te lang geen investeringen gekregen
		• • •	Goedkoop is duurkoop (zorg voor toekomst-bestendigheid)

		•	Nu doorpakken en de Lelylijn aanleggen is goedkoper dan elke keer weer een nieuw onderzoek en nieuwe discussies
		••	De Lelylijn moet er komen om de kloof tussen de Randstad en Noordelijk Nederland te verminderen en te zorgen voor een eerlijkere welvaart verdeling
		•••	Investeren in duurzaamheid (en dus OV) is belangrijk

4.1.7 Mensen moeten zo min mogelijk last hebben van de Lelylijn

Tabel 4.1.7 Argumenten bij dit doel

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

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

Tabel 4.1.8 Argumenten bij dit doel

Argumenten van deelnemers die veel punten gaven		Argumenten van deelnemers die geen punten gaven	
••	Er zijn te weinig woningen in Noordelijk Nederland	••	Er moeten niet meer woningen komen in Noordelijk Nederland

•••••	We moeten woningbouw meer verspreiden over Nederland, niet alleen in de Randstad bouwen	••	Goed effect maar geen doel op zich
•••	Er is ruimte voor woningen in Noordelijk Nederland	•••	De Lelylijn gaat de woningnood niet oplossen
•	Noordelijk Nederland ligt hoger en is dus minder kwetsbaar voor de zeespiegelstijging	•••	De identiteit van het Noorden moet niet veranderen
••	Het is belangrijk om jongeren in Noordelijk Nederland te houden	•••	Noordelijk Nederland moet landelijk blijven
•••••	Goede bereikbaarheid belangrijk om te stimuleren dat mensen naar Noordelijk Nederland willen verhuizen	••	Het land is al te vol
		••	Eerst bestaande woningen verbeteren
		•••	Hier gaat de Lelylijn niet aan bijdragen
		•	Hiervoor ligt de verantwoordelijkheid niet bij de overheid
		••	Bouw waar behoefte is

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

Tabel 4.1.9 Argumenten bij dit doel

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

•	Dit is nodig om te zorgen dat mensen in Noordelijk Nederland blijven wonen		

4.1.10 Noordelijk Nederland moet aantrekkelijker worden voor jongeren

Tabel 4.1.10 Argumenten bij dit doel

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

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. 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 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 aantrekkelijk 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 reist jd 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 Noordel jk-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 kansengel jkheid tussen stad en platteland	**123**	75%	25%
Door de Lelylijn wordt het aantrekkel jker 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 Lelyl jn kr jgt 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.

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 Noordel jk 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 Noordel jk 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 bl jkt 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 Lelyl jn uitbl jven	52	69%	15%
Het project gaat uiteindel jk niet door terw jl er wel al veel investeringen z jn gedaan	47	57%	47%
Verschraling huidig openbaar vervoer. De Lelyl jn ervoor zorgt dat busl jnen 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 Lelyl jn	31	45%	32%
Er wordt te veel vanuit een Randstad bril gekeken naar hoe de Lelyl jn die regio kan helpen	30	80%	40%
Oneerlijke verdeling van de lusten en de lasten: Lelyl jn 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 Noordel jk Nederland (mensen en bedr jven 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%

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.

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'. 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 Magneetzweefbaan) en 77 deelnemers geven aan dat zij het belangrijk vinden om opnieuw te worden betrokken als er conceptontwerpen zijn gemaakt van de Lelylijn.

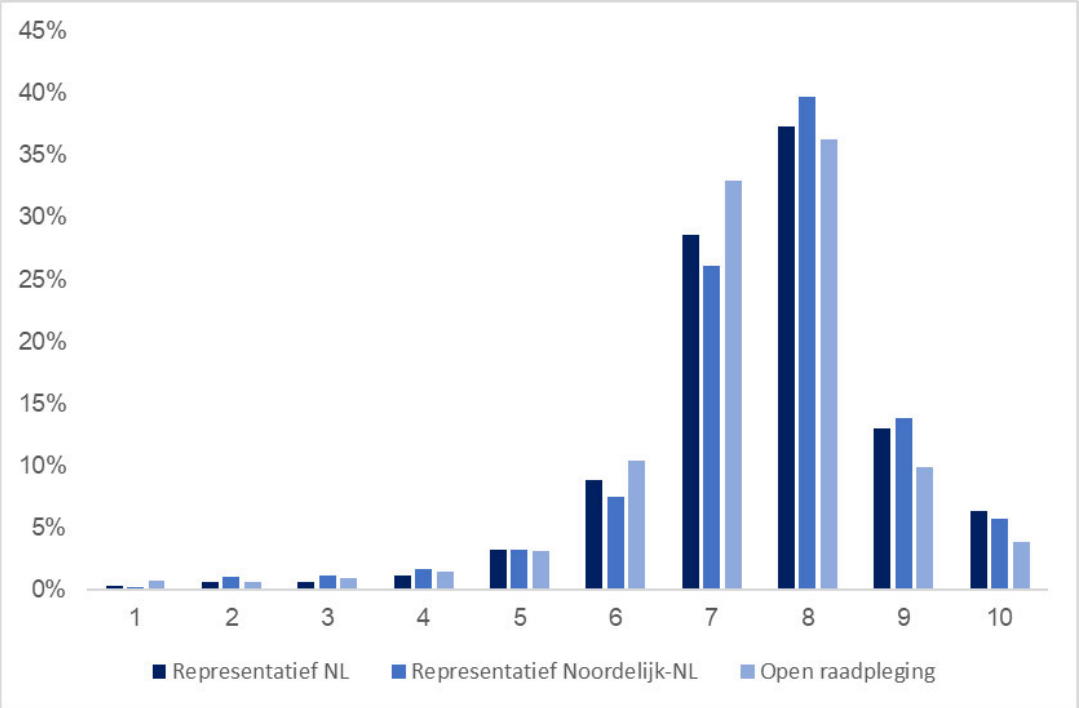
Tabel 4.2.3: Aantal deelnemers dat een specifiek advies noemt (steekproefsgewijs geanalyseerd voor 3.000 deelnemers). In de derde en de vierde kolom staat hoeveel procent van de deelnemers die een kans noemt uit Noordelijk Nederland komt en hoeveel procent 35 jaar of jonger is

	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, Magneetzweefbaan 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 beladingsklassse, 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 onderzoek

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 meningen 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?

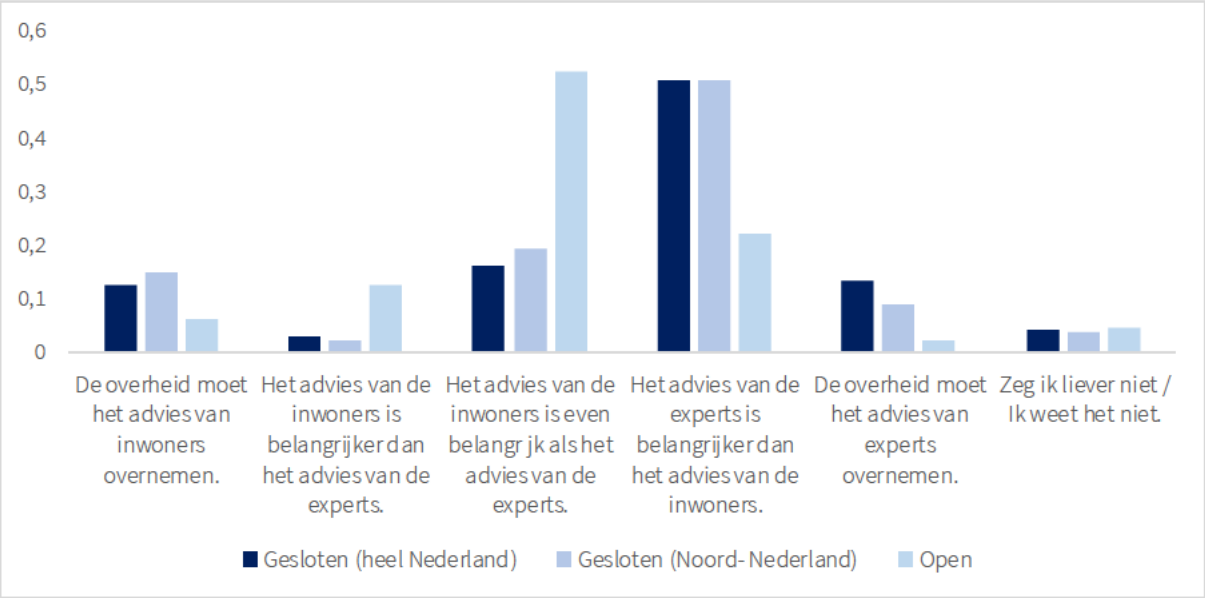
93% van de deelnemers geeft een voldoende aan de raadpleging, maar daarentegen geeft 7% een onvoldoende. Wat vinden deze deelnemers? Sommige deelnemers vonden de scope van de raadpleging te beperkt omdat er alleen werd gefocussed op de Lelylijn en andere deelnemers gaven aan dat dit hen het gevoel gaf 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 betrekt 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.


0,6
0,5
0,4
0,3
0,2
0,1
0
De overheid moet het advies van inwoners overnemen.
Het advies van de inwoners is belangrijker dan het advies van de experts.
Het advies van de inwoners is even belangr jk als het advies van de experts.
Het advies van de experts is belangrijker dan het advies van de inwoners.
De overheid moet het advies van experts overnemen.
Zeg ik liever niet / Ik weet het niet.
Gesloten (heel Nederland)
Gesloten (Noord- Nederland)
Open

Referenties

Bekker-Grob, E.W. de, Ryan, M., Gerard, K. (2012). Discrete choice experiments in health economics: a review of the literature. Health Econonomics, 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 Archife. 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.

Geijsen, 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?