

JONGEREN OVER DE LELYLIJN

Een data-analyse van de uitkomsten binnen de
Lelylijnraadpleging



SAC Groningen

KENNIS INTERMEDIAIR ADVIES

April 2024

Colofon

Titel	:	Data-analyse Lelylijn
Projectcode	:	2023039PG
Datum	:	April 2024
Versie	:	Definitief
Opdrachtgever	:	Provincie Groningen
Auteurs	:	Rebekka de Witte Tom Busscher Joris Vromans
Contact	:	Margreet Bennink Marjan Terpstra Daniëlle Meiboom

Binnen de Student Advies Commissie, kortweg SAC, voeren studentadviseurs zelfstandig onderzoek uit en adviseren over ruimtelijke vraagstukken in en om de stad Groningen. Daarnaast krijgen studentadviseurs de kans ervaring op te doen in de praktijk en wordt opgedane kennis doorgegeven aan nieuwe studentadviseurs. Ook verbindt de SAC partijen in de velden onderwijs, wetenschap en praktijk. De SAC is een initiatief van studentadviseurs en wordt gesteund door samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar en de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Methodes	5
2.1 Coderen	5
2.2 Data-analyse	5
2.3 Beperkingen van de methoden	6
3. Resultaten	7
3.1 Kwantitatieve analyse	7
3.2 Kwalitatieve analyse	10
4. Conclusie	14
4.1 Aanbevelingen	14
5. Bronvermelding	16
6. Bijlagen	17
Bijlage 1 - Coderingsschema	17
Bijlage 2 - Volledige Resultaten: Voordelen en Kansen	19
Bijlage 3 - Volledige Resultaten: Nadelen en Zorgen	21
Bijlage 4 - Staafgrafieken kwantitatieve analyse	23

1. Introductie

Op dit moment worden de opties voor een mogelijke spoorverbinding tussen Groningen / Leeuwarden en Lelystad, bekend als de Lelylijn, verkend. Hierbij staat de betrokkenheid van bewoners en mogelijk toekomstige passagiers centraal. Daarom heeft Populytics begin 2023 in opdracht van de projectgroep Lelylijn een landelijke enquête uitgevoerd. Hieruit zijn algemene conclusies voortgekomen van wat mensen belangrijk vinden bij een Lelylijn en voorkeuren en aandachtspunten aangegeven jegens de Lelylijn.

Qua voorkeuren en bezwaren ontbreekt inzicht in de belangen in de doelgroep 'jongeren tot 25 jaar'. Dit is een relevante doelgroep, omdat zij mogelijk toekomstige gebruikers van de Lelylijn worden. De projectgroep Lelylijn heeft daarom de SAC ingeschakeld. Deze samenwerking heeft als doel om inzicht te krijgen in de belangen van de specifieke doelgroep 'jongeren tot 25 jaar', en hoe die verschillen met de algemene belangen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de eerder besproken landelijke raadpleging.

Om deze reden heeft de projectgroep Lelylijn de Studenten Advies Commissie (SAC) ingeschakeld om diepgaander inzicht te verkrijgen in deze gegevens en zo de stem van jongeren meer te betrekken bij de ontwikkeling van de Lelylijn. De SAC, die academische kennis combineert met praktijkervaring en expertise heeft opgebouwd in data-analyses en participatie-uitdagingen, is eerder betrokken geweest bij vergelijkbare onderzoeken, zoals statistisch onderzoek naar het reisgedrag van Duitse studenten in het kader van de Wunderline. Hierdoor is de SAC goed gepositioneerd om het huidige vraagstuk te onderzoeken.

De doelstelling van dit onderzoek is te analyseren hoe de meningen over de Lelylijn van jongeren tot 25 jaar verschillen van de rest van de bevolking en welke thema's zij belangrijk vinden. Hiervoor zal zowel een kwantitatieve als kwalitatieve analyse worden uitgevoerd op een database met kwalitatieve antwoorden op de vragen waar kansen en zorgen liggen ten aanzien van de Lelylijn. Gekeken is waar de verschillen liggen tussen deze groepen. De resultaten van deze analyse geven implicaties voor de thematiek waarbij op gefocust kan worden in de vervolgstappen om jongeren bij in de raadpleging te betrekken.



2. Methodes

In de Lelylijnraadpleging (Populytics, 2023) hebben 4.157 respondenten de open vragen in deel drie van de raadpleging (Populytics, 2023, p. 48) ingevuld. Hierbij konden ze ‘voordelen en kansen’, ‘nadelen en zorgen’ en ‘alternatieven en ideeën’ met betrekking tot de Lelylijn benoemen. De SAC heeft de antwoorden op deze open vragen gecodeerd aan de hand van een door Populytics opgesteld coderingsschema (bijlage 1).

Vervolgens zijn de codes opgeteld per categorie en gesplitst in twee groepen: jongeren (jonger dan 25 jaar) & boven 25 jaar (25 jaar en ouder). Daarna is de data geanalyseerd. Hierbij zijn de antwoorden bij ‘voordelen en kansen’ en ‘nadelen en zorgen’ op kwantitatieve wijze geanalyseerd door middel van een statistische toets. Later is een extra vergelijking gemaakt tussen jongeren (jonger dan 25 jaar) en jong-werkenden (25 tot 34 jaar), om inzicht te krijgen in de verschillen binnen de jongere bevolking van Nederland.

De opmerkingen van jongeren en jong-werkenden onder de categorie ‘alternatieven en ideeën’ zijn gebundeld en op kwalitatieve wijze geanalyseerd. Hierbij zijn de antwoorden doorgelezen en representatieve quotes in het rapport opgenomen. In de onderstaande alinea’s worden de onderdelen verder toegelicht.

2.1 Coderen

Populytics heeft een deel van de antwoorden bij ‘voordelen en kansen’ en ‘nadelen en zorgen’ gecodeerd. Voor de antwoorden op deze open vragen is door Populytics een coderingsschema opgesteld met verschillende categorieën (bijlage 1). Aan de hand van dit coderingsschema heeft de SAC de overige, niet-gecodeerde antwoorden bij ‘voordelen en kansen’ en ‘nadelen en zorgen’ gecodeerd, zodat alle antwoorden in de statistische analyse worden meegenomen. Verder heeft de SAC de antwoorden van deelnemers onder 35 jaar gecodeerd bij ‘alternatieven en ideeën’, om inzicht te krijgen welke andere ideeën spelen onder de jongere bevolking in Nederland.

Het totaal aantal codes was hoger dan het aantal respondenten, omdat deelnemers de mogelijkheid hadden om meerdere punten te noemen binnen één antwoord. Dit betekent dat bij sommige antwoorden meerdere codes passen, waarbij maximaal drie codes per antwoord worden toegewezen.

Bij enkele antwoorden pasten geen codes. Deze antwoorden hebben het label 'Z' gekregen en zijn niet meegenomen in de analyse. Zo werden bijvoorbeeld suggesties gegeven in het veld dat bestemd was voor voor- of nadelen of vice versa. Verder vallen hier ook gevallen waar bijvoorbeeld onder Nadelen en Zorgen “*Ik zie geen nadelen.*” wordt vermeld. Tot slot vallen hier ook onduidelijk verwoorde of incomplete antwoorden onder.

2.2 Data-analyse

Kwantitatieve analyse

De antwoorden bij de ‘voordelen en kansen’ en ‘nadelen en zorgen’ van deze categorieën zijn met elkaar vergeleken aan de hand van een chikwadraattoets in Microsoft Excel. Deze statistische toets test of de meningen (i.e. het aantal benoemde codes) significant verschillen tussen de leeftijdsgroepen. Dit wordt bepaald door middel van de 'probability-value' (p-waarde); als deze lager is dan 0,05 is de toets significant. Daarnaast berekent de toets of de waargenomen frequenties

afwijken van de verwachte frequenties. Ten eerste zijn de meningen van de jongeren (jonger dan 25 jaar) en de rest van de bevolking (25 jaar en ouder) met elkaar vergeleken:

1. Voordelen en kansen: jongeren tegenover leeftijden boven 25 jaar;
2. Nadelen en zorgen: jongeren tegenover leeftijden boven 25 jaar;

Voor de extra vergelijking binnen de jongere bevolking in Nederland, zijn de jongeren (jonger dan 25 jaar) en jong-werkenden (25 tot 34 jaar) met elkaar vergeleken:

3. Voordelen en kansen: jongeren tegenover jong-werkenden;
4. Nadelen en zorgen: jongeren tegenover jong-werkenden.

Uit de resultaten van de chikwadraattoets is vervolgens een selectie gemaakt van antwoorden die significant van elkaar verschillen. Dit is bepaald op basis van een vastgestelde kritische waarde van 3.84. Als de chikwadraatscore (χ^2 statistiek) bij een bepaalde code hoger is dan 3.84, verschillen de twee doelgroepen dus significant bij deze code. Significantie betekent dat met 95% zekerheid kan worden gesteld dat verschillen tussen de leeftijdsgroepen niet toevallig zijn.

Om een overzicht te creëren is er onder de significante groepen onderscheid gemaakt tussen de richting en de sterkte van de verschillen, aangegeven door kleurcodes. Deze zijn verder toegelicht in sectie 3.1.

Kwalitatieve analyse

Respondenten kregen aan het eind van de raadpleging de kans om ideeën of suggesties uit te spreken over de Lelylijn. Hieraan is invulling gegeven in de vorm van open antwoorden, die op uiteenlopende wijze geformuleerd zijn. De SAC heeft de antwoorden van de respondenten onder 35 jaar (jongeren & jong-werkenden) gecodeerd aan de hand van het door Populytics opgestelde coderingsschema (bijlage 1). Daarna is de som berekend van de gegeven antwoorden per code-categorie. Deze antwoorden zijn op kwalitatieve wijze geïnterpreteerd, waarbij grote verschillen tussen de jongeren en jong-werkenden zijn aangeduid en er voorbeelden worden gegeven van antwoorden van de respondenten.

2.3 Beperkingen van de methoden

Doordat de antwoorden op de open vragen tijdens het coderingsproces handmatig in categorieën ingedeeld moeten worden, is de data aan een bepaalde mate van subjectiviteit onderhevig. Door aan elk antwoord een maximum van drie verschillende codes toe te schrijven is getracht deze problemen op te lossen en antwoorden zo breed mogelijk te interpreteren om het subjectiviteitsrisico te minimaliseren.



3. Resultaten

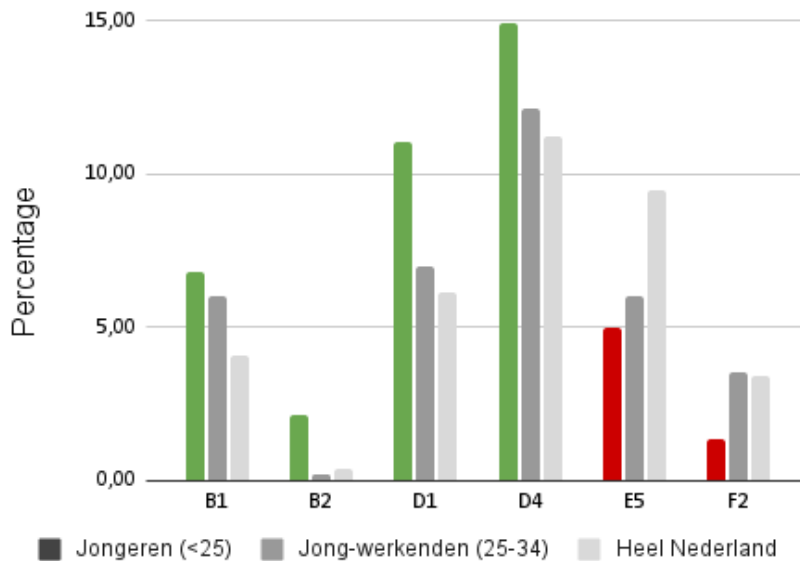
3.1 Kwantitatieve analyse

De p-waardes die uit de chi-kwadraat toetsen zijn gekomen, zijn bij alle testen lager dan 0,05. Dit betekent dat er een significant verschil is tussen de meningen van de doelgroepen. De grote hoeveelheid cases (lees: aantal codes) kan de p-waarde beïnvloed hebben. Dit heeft als reden dat naarmate er meer cases zijn, de kans groter is dat de chi-kwadraat toets significant is. Het is daarom ook belangrijker om te kijken waar dit verschil precies ligt, dus bij welke codes de meningen tussen de leeftijdsgroepen sterk verschillen.

De tabellen en grafieken gaan dieper in op de significantie per code door middel van kleurcodes. Hierbij kenmerkt groen een positief verschil en rood een negatief verschil. Groen betekent dus dat het daadwerkelijke aantal antwoorden hoger uitvalt dan verwacht en rood betekent dat het daadwerkelijke aantal antwoorden lager uitvalt dan verwacht. Daarnaast laten de grafieken het percentage van de totaal benoemde codes zien. Een compleet overzicht van de chi-kwadraat statistieken en de exacte frequenties is te vinden in bijlagen 2, 3 en 4.

Voordelen en kansen

Voordelen & Kansen



Figuur 1 – Significante codes in ‘voordelen en kansen’ bij jongeren (<25) tegenover jong-werkenden (25-34) en de doelgroep boven 25.

Vergeleken met boven 25 (≥25)

Opvallend aan de uitkomsten van de statistische toets is dat jongeren bij een aantal punten positiever tegenover de Lelylijn staan dan statistisch verwacht is. Onderwerpen die hierbij sterk naar voren komen én statistisch verschillen van de doelgroepen boven 25 zijn:

- Gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar maken (D1)
- De rest van Nederland beter bereikbaar maken voor mensen uit Noordelijk Nederland (D4)
- Het oplossen van knelpunten op het spoor (B1)
- Minder drukte in de treinen (B2)

Deze voordelen vinden jongeren belangrijker dan de overige doelgroepen. Aan de andere kant vinden jongeren de volgende punten relatief minder belangrijk:

- Spreiden van woon, werk, studie en recreatie (E5)
- Kansengelijkheid (F2)

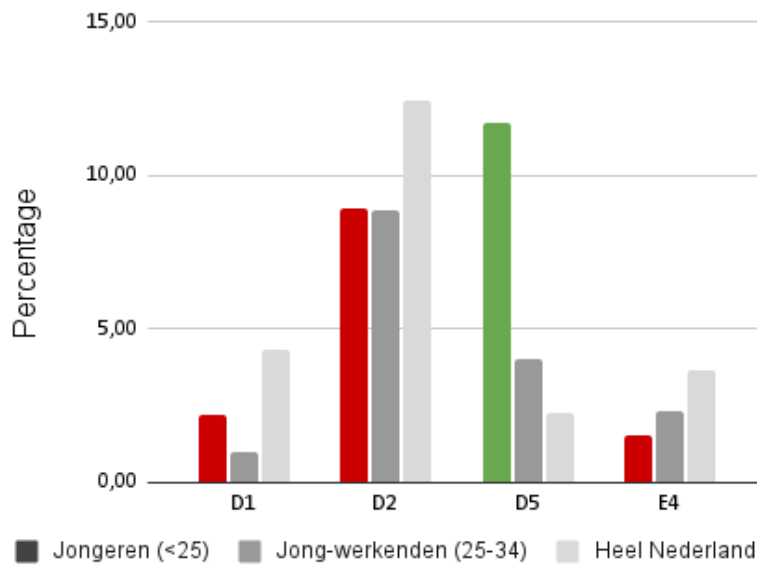
Vergeleken met jong-werkenden (25-34)

Ook tegenover de jong-werkenden vinden jongeren minder drukte in de treinen belangrijker (B2). Verder verschilt de bereikbaarheid van gebieden in Noordelijk Nederland (D1) ook significant, vergeleken met jong-werkenden.



Nadelen en zorgen

Nadelen & Zorgen



Figuur 2 – Significante codes in 'nadelen en zorgen' bij jongeren (<25) tegenover jong-werkenden (25-34) en de doelgroep boven 25.

Vergeleken met boven 25 (≥ 25)

Het nadeel waar de jongeren zich aanzienlijk meer mee bezig houden dan de doelgroepen boven de 25 jaar is

- Toename of verslechtering van vervoersbewegingen door de Lelylijn (D5).

Nadelen die bij jongeren minder voorkomen dan verwacht zijn:

- Verstoring van het landschap (D1)
- Overlast voor de natuur (D2)
- Verlies van de Noord-Nederlandse identiteit (E4).

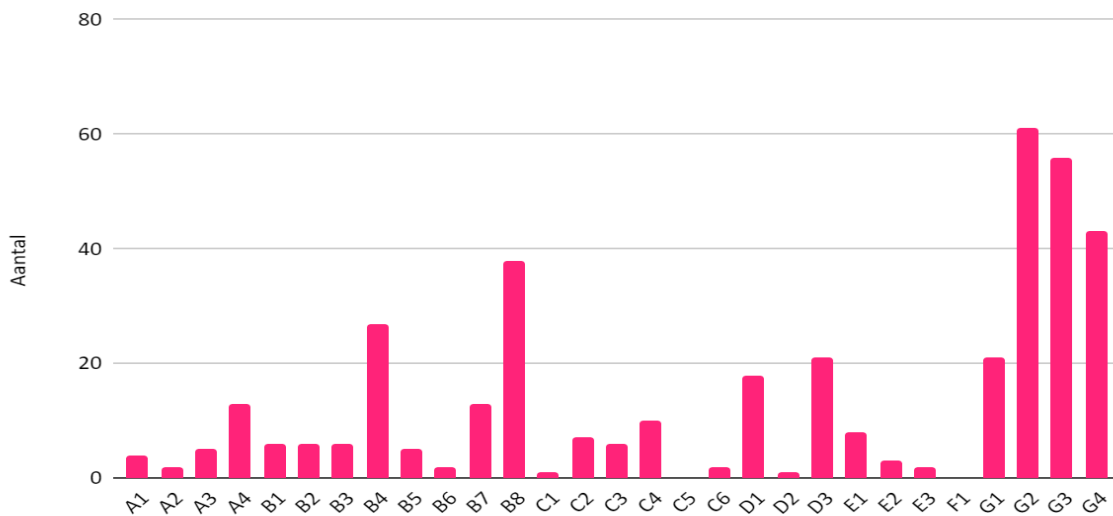
Vergeleken met jong-werkenden (25-34)

Ook ten opzichte van de jong-werkenden houden jongeren zich aanzienlijk meer bezig met de toename of verslechtering van vervoersbewegingen door de Lelylijn (D5).

3.2 Kwalitatieve analyse

De PWE raadpleging van Populytics heeft respondenten de optie geboden om hun ideeën en andere opmerkingen te ventileren. De SAC heeft deze antwoorden van de doelgroepen '18 jaar tot en met 24 jaar' (jongeren) en '25 jaar tot en met 34 jaar' (jong-werkenden) gecodeerd en geanalyseerd. In totaal zijn de antwoorden van 935 jongeren meegenomen in de analyse. Hiervan zijn 257 antwoorden van de jongeren en 678 antwoorden van de jong-werkenden. Deze antwoorden hebben gezamenlijk geleid tot een totaal van 387 codes. In figuur 5 is te zien hoe vaak een code is benoemd in zijn totaliteit binnen de geanalyseerde antwoorden.

Ideeën & Suggesties: Totaal



Figuur 5 – Overzicht van aantal benoemde codes in de leeftijdscategorie 18 tot en met 34 jaar bij 'ideeën en suggesties'.

Codegroep A

Codegroep A gaat veelal over het niet aanleggen van de Lelylijn of het anders investeren van het budget. Er zijn in totaal 24 respondenten die een antwoord hebben gegeven waarin de code A te vinden was.

Codegroep A ziet bij codes A1, A2 en A3 geen grote verschillen tussen de doelgroepen. Echter ziet code A4 ('tegen de Lelylijn') een grotere hoeveelheid coderingen bij de jong-werkenden dan bij de jongeren. Bij de jong-werkenden zijn er 11 meer respondenten die aan hebben gegeven dat de Lelylijn er niet moet komen dan bij de jongeren.

Het grootste gedeelte van deze 11 respondenten geeft als reden "Gewoon niet doen." Echter vult één van de respondenten dit nog aan met "de Lelylijn is te duur en zal niet genoeg opleveren."

Codegroep B

Codegroep B richt zich op suggesties met betrekking tot spoorweginfrastructuur, inclusief overwegverbeteringen, ondergrondse sporen, spoorbreedte en technologische voorstellen voor treinen en geluidswering, evenals alternatieve routes en tussenstations suggesties. Er zijn in totaal 103 respondenten die een antwoord hebben gegeven waarin de code B te vinden was.



Bij code B1 geven een aantal respondenten suggesties over spoorwegovergangen. Deze suggesties zijn vooral dat er zo min mogelijk gelijkvloerse overgangen moeten komen: *“Goed kijken naar de overgangen.”* en *“Zo min mogelijk gelijkvloerse spoorwegovergangen, meer bruggen en tunnels”.*

Ook het belang van ongelijkvloerse overgangen in natuurgebieden komt vaker naar voren: *“Op sommige plekken door het zuidoosten van de provincie Friesland zou er gedacht moeten worden aan ecoducten over het spoor heen. Dit zou ook bij de snelwegen moeten gebeuren. Snelwegen en spoorlijnen verstrikken de natuurgebieden en de dieren die van de ene plek naar de andere hopen te gaan.”*

Suggesties voor ondergronds spoor (B2) sluiten veelal aan bij de bovengenoemde redenen en omvatten de aanleg van tunnels om overlast aan mens, dier of natuur te voorkomen: *“Een tunnel in combinatie met een weg is ook voordelig voor de natuur, denk aan een tunnel onder het Ketelmeer of onder natuurgebieden door.”*

Code B3 gaat over suggesties over het aantal sporen. De antwoorden reflecteren de wens van de respondenten om na te denken over het passeren van stoptreinen door Intercity's: *“Wanneer gekozen wordt om ook kleinere stations aan te leggen waar geen Intercity's stoppen, maak deze gelijk viersporig zodat doorgaande treinen deze stations in het midden kunnen passeren terwijl een sprinter bij een perron staat.”*

Binnen codegroep B worden de meeste suggesties gegeven over te gebruiken technieken voor de trein (B4). Het grootste aantal van deze respondenten geeft aan dat er belang is bij een hogesnelheidslijn (HSL) en dat er vooruit gekeken moet worden met oog op nieuwe technieken: *“Maak de Lelylijn HSL-proof, zodat deze lijn ver in de toekomst nog relevant is.”* Daarnaast wordt de Hyperloop meermaals genoemd als een toekomstige ontwikkeling is het Lelylijn traject. Ook zijn er respondenten die graag andere technologieën zien terugkomen in de trein, zoals het reserveren van zitplaatsen. Codes B5 en B6 sluiten hier veelal bij aan en hebben geen noemenswaardige antwoorden.

Code B7 geeft de mening van respondenten over alternatieve route suggesties weer. Meermaals wordt het alternatief over de Afsluitdijk genoemd: *“Ik vraag me af of een lijn over de Afsluitdijk via Noord-Holland niet een alternatief zou zijn.”* “ *Het verstevigen/verbreden van de dijk moet uiteindelijk toch gebeuren, en zo kan noordelijk Noord-Holland eventueel aantrekkelijker worden voor investeringen.”* Daarnaast geeft het grootste gedeelte van de mensen aan het traject Amsterdam, Almere, Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten, Groningen de beste keuze te vinden.

De code B8 sluit veelal aan op de gegeven antwoorden bij code B7. Echter zijn er een aantal suggesties over het plaatsen van tussenstations, die niet in de eerder genoemde voorkeursvariant staat. Vaak genoemde plaatsen zijn: Lemmer, Roden/Leek en Sneek. Aan de andere kant noemen een aantal respondenten dat ze juist willen dat er niet te veel stations komen, om doorstroom en ontsluiting van grote plaatsen te bevorderen: *“Zorg voor een zo kort mogelijke reistijd met de Intercity's, met 1 a 2 keer per uur een stoptrein langs een paar kleinere stations.”*

Codegroep C

Codegroep C richt zich op het minimaliseren van verstoringen en negatieve effecten op zowel menselijke als natuurlijke omgevingen, door te eisen dat de spoorweginfrastructuur zich niet bevindt in de nabijheid van woongebieden, stedelijke gebieden, natuurgebieden, landbouwgronden en dat het zich hoofdzakelijk langs bestaande infrastructuur uitstrekt. Er zijn in totaal 26 respondenten die een antwoord hebben gegeven waarin een code C terug te vinden is. Er zijn geen grote verschillen tussen de gegeven antwoorden van beide doelgroepen.

Code C1 ('uit de buurt van woningen') is één keer gegeven, met als reden angst voor schade aan woningen of overlast: *"Ik ben heel bang voor overlast. Schade aan de woning, natuur en omgeving. Mijn woongenot wil ik graag behouden. We hebben al last van een weg waar te hard gereden wordt en misschien dan ook een trein erbij..."* De gegeven antwoorden bij code C2 ('geen overlast voor mensen') sluiten hierop aan, vooral het aspect van geluidsoverlast wordt vaak genoemd. Ook zijn respondenten bang voor segregatie door de Lelylijn of het veroorzaken van cultuurstrijd: *"Hou er rekening met de omgeving en samenleving wat voor grote impact zo'n snelle verbinding kan hebben. Er zijn daadwerkelijk cultuur verschillen tussen het west land en het noorden."*

De meest gegeven antwoorden in codegroep C vallen onder code C3 of C4. Deze codes betreffen overlast aan planten, dieren of natuurgebieden. Een groot aantal respondenten geeft aan zich zorgen te maken om het verlies van biodiversiteit. Hiertegenover staat dat geen van de respondenten C5 in hun antwoord terug heeft laten komen, het belang van het niet doorkruisen van landbouwgebieden.

C6 is één keer gegeven als antwoord, het belang van de Lelylijn langs bestaande infrastructuur leggen: *"leg de Lelylijn zoveel mogelijk langs bestaande snelwegen."*

Codegroep D

Codegroep D concentreert zich op het tot stand brengen van internationale treinverbindingen, het promoten van goederentreinen op de Lelylijn en het bieden van specifieke suggesties met betrekking tot reisschema's. In totaal zijn er 40 respondenten die een antwoord hebben gegeven waarin een code D terug te vinden is.

Een internationale treinverbinding (D1) wordt relatief vaker benoemd bij de jong-werkenden dan bij de jongeren. Het realiseren van een internationale verbinding is volgens de respondenten een goede kans om de Noord-Nederlandse economie verder te stimuleren: *"De Lelylijn is ook een kans om de spoorverbindingen naar het buitenland te verbeteren. Trek samen op met Duitsland en leg een nieuwe verbinding aan tussen Groningen en Bremen."* Ook wordt er vaker aangegeven om verder te kijken dan Duitsland, met een aantal respondenten die de lijn graag tot Scandinavië door willen laten lopen: *"Kijk naar het grotere plaatje: verbinding als EU traject: Amsterdam-Groningen-Hamburg-Kopenhagen-Göteborg-Oslo."*

Code D2, het faciliteren van goederentreinen op de Lelylijn, is slechts één keer aangegeven als suggestie.

Er zijn verschillende suggesties over reisschema's gemaakt (D3), die in twee grote lijnen zijn op te delen. Aan de ene kant vinden de respondenten een mix tussen stoptreinen en Intercity's belangrijk, die elkaar ook kunnen passeren wanneer nodig: *"Denk ook vooruit met sprinters/Intercity's, dat die elkaar op punten voorbij kunnen."* De respondenten geven aan dat deze mix van belang is voor zowel goede ontsluiting van grote steden, als de bereikbaarheid voor kleinere plaatsen langs de Lelylijn: *"Denk alsjeblieft na over een mix van veel stops en weinig stops. Zorg voor een stoptrein die regionale stations aandoet, en een Intercity die alleen in de grote steden stopt. Zo creëer je meerwaarde voor zowel de stad als het platteland. Zorg dat in de verre toekomst ook andere lijnen op de Lelylijn kunnen aanhaken."* Aan de andere kant geven respondenten aan dat de hoeveelheid stops van belang zijn voor hun waardeoordeel van de Lelylijn, inwoners van grote steden zien minder waarde in een vaak stoppende trein: *"De hoeveelheden treinen per uur hebben voor mij een invloed gehad in het stemmen. Ik denk dat als er een Lelylijn is met bijvoorbeeld 4 tussenstops die dan ook 4x per uur gaat, aantrekkelijker is dan een trein die 8x per uur gaat en bij alle stations stopt."*



Codegroep E

Codegroep E richt zich op het integreren van regionaal openbaar vervoer met de Lelylijn, het bieden van suggesties voor het koppelen van andere vervoersmodaliteiten (niet-ov), zoals last-mile oplossingen, en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Lelylijn door middel van faciliteiten zoals parkeerplaatsen en fietsenstallingen. In totaal zijn er 13 respondenten die een antwoord hebben gegeven waarin een code E terug te vinden is.

Code E1 komt het meest terug in de antwoorden van de respondenten. De verbinding met het achterland is de grootste reden voor goede OV connecties met de Lelylijn: *“Maak het spoor een verbindend element en voorkom barrières in dorpen en steden door goede openbaar vervoer connecties.”* Daarnaast suggereren de antwoorden in E2 en E3 het belang van P+R's aan de randen van steden en voldoende capaciteit voor het stallen van fietsen en deelmobiliteit.

Codegroep F

Codegroep F bestaat uit code F1 ('suggesties voor het vergroten van reiscomfort'), die niet is benoemd door zowel de jongeren als de jong-werkenden.

Codegroep G

Codegroep G behandelt suggesties over het betrekken van burgers bij besluitvorming over de Lelylijn, de urgente aanleg van de Lelylijn, en andere aspecten waar de overheid rekening mee moet houden, zoals kosten, uitvoerende partijen, en de planning van de procedure. Deze codegroep heeft het grootste aantal respondenten van alle code groepen, met 181 respondenten die een code G hebben benoemd in hun antwoord.

Code G1 betreft het betrekken van burgers bij de aanleg van de Lelylijn. Veel respondenten geven aan goede samenwerking te willen met de overheid en inspraak te willen hebben bij het proces: *“Zorg voor veel samenwerking met burgers, een top-down aanpak kan tot veel weerstand leiden.”*

Code G2 betreft alle reacties waarin de respondenten aan hebben gegeven dat de Lelylijn zo snel mogelijk aangelegd moet worden. Dit is de grootste groep in codegroep G en betreft 61 benoemingen. De gegeven antwoorden vallen meestal in de trend van: *“Leg de Lelylijn snel aan.”* Ook wordt meermaals aangegeven dat de Lelylijn een compensatie is voor het Noorden van Nederland waar al lang op gewacht wordt: *“Hoog tijd dat er eindelijk wat wordt gedaan voor het Noorden!”*

De gegeven antwoorden bij G3 zijn samen te vatten in de volgende categorieën:

- Houd rekening met kleine steden en laat de Lelylijn niet alleen een verbinding zijn tussen Groningen en de Randstad.
- Ga met bewoners in gesprek om zo veel mogelijk belangen mee te nemen in het besluit.
- Zorg voor een afwisseling van hogesnelheidstreinen en stoptreinen.
- Zorg voor een snelle en daadkrachtige uitvoering.

De antwoorden bij G4 sluiten veelal aan bij de antwoorden van G3. De respondenten geven vooral aan dat er naar de lange termijn gekeken moet worden, met betrekking tot de financiering: *“Denk vooral op lange termijn, infrastructuurprojecten betalen zich nou eenmaal langzaam terug.”* Of: *“Als de lijn wordt aangelegd, doe dan niet zuinig. Er moet meteen flink geld besteed worden om de Lelylijn toekomstbestendig aan te leggen. Het is makkelijk om nu te bezuinigen, maar dan zullen er in de toekomst weer grootschalige en dure werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.”*

4. Conclusie

De kwantitatieve analyse onthult dat over het algemeen de verschillen met name tussen jongeren en leeftijden boven de 25 jaar liggen. De verschillen tussen de jongeren en jong-werkenden zijn minder groot. Jongeren vinden bijvoorbeeld het belangrijker om gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar te maken, maar maken zich ook meer zorgen over de toename van verkeersstromen die de Lelylijn kan veroorzaken. Verder verschillen de meningen over de voordelen van de Lelylijn meer dan de meningen over de nadelen van de Lelylijn én worden er door de jongeren, in vergelijking met de groep boven de 25, meer voordelen gezien dan verwacht. Jongeren zien vooral voordelen in verbetering van de OV-verbinding. Dit zou mogelijk kunnen komen doordat scholieren/studenten de grootste gebruiker zijn van het OV (CBS, 2023).

Het kwalitatieve onderzoek naar de Lelylijn onthult een diverse reeks meningen, zorgen en suggesties onder respondenten. Enerzijds is er weerstand tegen de Lelylijn vanwege zorgen over financiële haalbaarheid en opbrengsten, waar respondenten pleiten voor alternatieve besteding van het budget. Echter is dit een relatief kleine groep vergeleken met het aantal voorstanders van de Lelylijn. Anderzijds zijn er veel suggesties voor verbetering van de Lelylijn, zoals het belang van een goede afweging van het aantal tussenstations en specifieke suggesties over reisschema's, met betrekking tot de snelheden en frequenties van de treinen. Veel respondenten benadrukken het belang van een snelle aanleg van de Lelylijn voor verbeterde bereikbaarheid. Een opvallend aspect is de vraag naar meer burgerparticipatie en transparantie in het besluitvormingsproces, waarbij lokale gemeenschappen actief betrokken willen worden. Dit onderstreept het belang van een zorgvuldige afweging van verschillende belangen en perspectieven, waarbij de overheid ook rekening moet houden met andere suggesties voor verbeteringen en innovaties in de spoorweginfrastructuur.

4.1 Aanbevelingen

Om de vraag naar burgerparticipatie en transparantie in het besluitvormingsproces te waarborgen, adviseert de SAC om één of meerdere bijeenkomsten te organiseren waarbij de focus ligt op het belang van de Lelylijn bij jongeren. Voorbeelden van deze bijeenkomsten kunnen debatten, paneldiscussies of interactieve workshops zijn met jongeren en de organisatie van de Lelylijn. Binnen deze bijeenkomsten kan inhoudelijk de focus gelegd worden op de onderwerpen die vaak benoemd worden door jongeren in de Populytics raadpleging. Kijkend naar de voordelen zijn dit de volgende punten:

- De Lelylijn kan bijdragen aan een snellere treinverbinding.
- De Lelylijn moet stoppen op veel stations of het is belangrijk om bepaalde gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar te maken. Daarnaast moet de Lelylijn de rest van Nederland beter bereikbaar maken voor mensen uit Noordelijk Nederland.
- De Lelylijn kan de shift van auto naar trein stimuleren.
- De Lelylijn moet knelpunten op het spoor oplossen.
- De Lelylijn kan Noordelijk Nederland over het algemeen aantrekkelijker maken of specifiek om er te wonen.
- De Lelylijn kan tot meer werkgelegenheid leiden.

Kijkend naar de nadelen zijn dit de volgende punten:

- De Lelylijn kan voor geluidsoverlast zorgen voor omwonenden en algemene overlast tijdens de bouw. Daarnaast kan het overlast veroorzaken voor de natuur.



- Er kunnen meer of slechte vervoersbewegingen ontstaan door de Lelylijn. Dit houdt in dat mensen verder en vaker gaan reizen na de bouw van de Lelylijn dan zij daarvoor zouden hebben gedaan. Waardoor de drukte in en rondom het OV toeneemt.
- Het geld dat in de Lelylijn wordt gestoken is niet meer beschikbaar voor andere en/of betere projecten.
- De aanleg van de Lelylijn kan ervoor zorgen dat de treinkaartjes te duur worden.

Door dieper op deze thema's in te gaan in desbetreffende sessies, kunnen achterliggende gedachten en meningen naar voren komen. Dit levert diepere inzichten op die meegenomen kunnen worden in het eindrapport van de verkenningsfase van de Lelylijn.

5. Bronvermelding

Populytics. (2023). *Uitkomsten van de Lelylijnraadpleging*. Geraadpleegd van: <https://populytics.nl/wp-content/uploads/2023/05/230515-Rapport-Lelylijn-PWE-raadpleging-Populytics.pdf>.

CBS. (2023). *Hoeveel wordt er met het openbaar vervoer gereisd?* Centraal Bureau Voor de Statistiek. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/openbaar-vervoer#:~:text=In%202022%20maakte%20zo'n,procent%20tegen%202%2C4%20procent.>



6. Bijlagen

Bijlage 1 - Coderingsschema

Voordelen en kansen		Nadelen en zorgen		Ideeën & Nadelen	
Een snellere treinverbinding	A1	Vertraging: het gaat lang duren voordat de Lelylijn er is	A1	Bestaand spoor uitbreiden / verbeteren	A1
Knelpunten op het spoor oplossen	B1	Uitvoeringskracht: niet genoeg of geen goede mensen voor de uitvoering (bij de overheid, NS, bouw)	A2	Zoek andere openbaar vervoer oplossingen (geen spoor)	A2
Minder drukte in de treinen / comfortabele treinreis	B2	Verzakking van het spoor / de bodem in Nederland	A3	Geen Lelylijn en dit geld anders gebruiken	A3
Shift van auto naar trein stimuleren	C1	Lelylijn loopt door delen van Nederland die het meest kwetsbaar zijn voor zeespiegelstijging	A4	Tegen de Lelylijn: doe het niet	A4
Drukke op de weg verlagen	C2	Lelylijn wordt aangelegd met slechte materialen of technieken	A5	Suggestie over spoorovergangen (bruggen, viaducten)	B1
Shift van vliegtuig naar trein stimuleren	C3	De kosten vallen hoger uit dan van tevoren begroot	B1	Suggestie over ondergronds spoor	B2
Spoor langs bestaande infrastructuur laten lopen	C4	Het geld is niet beschikbaar voor andere / betere projecten	B2	Suggestie over het aantal sporen	B3
Meerdere sporen aanleggen (zodat sneltreinen en sprinters langs elkaar kunnen rijden)	C5	Zorgen over dat de treinkaartjes te duur worden	B3	Suggestie over te gebruiken techniek voor de trein (of het type trein: HSL, Hyperloop etc.)	B4
Stoppen op veel stations of bepaalde gebieden in Noordelijk Nederland beter bereikbaar maken	D1	Dat het project uiteindelijk niet door gaat terwijl er wel al veel investeringen zijn gedaan	B4	Suggestie over te gebruiken techniek voor spoor (bv. type beladingsklasse, breedte spoor)	B5
Regionaal openbaar vervoer beter laten aansluiten op de Lelylijn	D2	Veel geld uitgegeven maar er blijkt geen behoefte aan de Lelylijn: er wordt weinig gebruik van gemaakt	B5	Suggestie over geluidswering	B6
Belangrijke voorzieningen (scholen, supermarkten, ziekenhuizen) beter bereikbaar maken	D3	Zorgen over dat er te weinig geld naar de Lelylijn gaat voor een goede uitvoering	B6	Alternatieve route suggesties (bv. via afsluitdijk, naar Breda)	B7
De rest van Nederland beter bereikbaar maken voor mensen uit Noordelijk Nederland	D4	De Lelylijn is geen goed alternatief voor bestaande vervoersopties (algemeen)	C1	Suggestie over tussenstations	B8
Andere landen beter bereikbaar maken (internationaal treinverkeer)	D5	De Lelylijn stopt te vaak (reistijd te lang) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	C2	Niet in de buurt van woningen (of stedelijk gebied)	C1
Noordelijk Nederland aantrekkelijker voor mensen om te werken	E1	De Lelylijn stopt te weinig (te weinig stations) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	C3	Geen overlast voor mensen	C2
Noordelijk Nederland aantrekkelijker in het algemeen (leefbaarheid) of om te wonen	E2	De Lelylijn stopt op onlogische locaties (geen goede route) waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	C4	Geen overlast voor planten en dieren	C3
Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken voor jongeren en hoogopgeleiden	E3	De Lelylijn is niet goed bereikbaar waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	C5	Niet in de buurt (of niet doorkruisen) van natuurgebieden	C4
Noordelijk Nederland aantrekkelijker maken om te bezoeken	E4	De Lelylijn sluit niet goed aan op het bestaande openbaar vervoer waardoor het geen goed alternatief is voor reizigers	C6	Niet in de buurt (of niet doorkruisen) van landbouwgebied	C5
Woon, werk, studie en recreatie beter verspreiden over Nederland	E5	Bestaand openbaar vervoer zal erop achteruit gaan (minder goed worden onderhouden) door de Lelylijn	C7	Alleen langs bestaande infrastructuur	C6
De Lelylijn leidt tot meer werkgelegenheid in het algemeen (of in heel Nederland)	E6	Verstoring / doorsnijding van het landschap	D1	Internationale treinverbinding realiseren	D1
Erkenning voor Noordelijk Nederland: serieus genomen worden / meer betrokken worden bij de rest van Nederland	F1	Overlast voor de natuur	D2	Goederentreinen over de Lelylijn laten rijden	D2
Meer kansengelijkheid (voor mensen in Noordelijk Nederland)	F2	Geluidsoverlast voor omwonenden	D3	Specifieke suggesties over reisschema's	D3
De Lelylijn helpt bij het terugdringen van milieuvuiling / CO2 uitstoot	G1	Overlast tijdens de bouw van de Lelylijn	D4	Aansluiting regionaal openbaar vervoer op de Lelylijn	E1
		Meer of slechte vervoersbewegingen door de Lelylijn	D5	Suggestie over link andere modaliteiten (niet ov): last-mile suggesties	E2
		Drukke of ongewenst gedrag door mensen die met de Lelylijn naar Noordelijk Nederland komen	E1	Suggestie over bereikbaarheid van de Lelylijn (bv. parkeerplaatsen, fietsenstallingen)	E3
		Noordelijk Nederland moet niet helemaal worden volgebouwd	E2	Suggestie over hoe reiscomfort kan worden vergroot	F1
		Verstoring van de (woning)markt in Noordelijk	E3	Suggestie over hoe burgers te betrekken bij	G

Nederland		besluiten over de Lelylijn	1
Verlies van de identiteit van Noordelijk Nederland	E4	Leg de Lelylijn zo snel mogelijk aan	G 2
Geen erkenning voor Noordelijk Nederland: te veel focus op de Randstad / te veel westerse mentaliteit.	F1	Overige dingen waar de overheid rekening mee moet houden / op in moet zetten	G 3
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	F2	Overige suggesties over de procedure (bv wel/geen rekening houden met kosten, welke partijen het moeten uitvoeren, hoe planning in te richten)	G 4
De Lelylijn is alleen een prestige project voor de politiek	F3		



Bijlage 2 - Volledige Resultaten: Voordelen en Kansen

Jongeren (<25) tegen groep overig (≥25)

Code	Gezamenlijk	> 25	< 25	#verwacht >25	#verwacht <25	X ² statistic >25	X ² statistic <25
A1	909	865	44	848	61	0,357	4,934
B1	240	214	26	224	16	0,428	5,908
B2	29	21	8	27	2	1,350	18,628
C1	530	495	35	494	36	0,001	0,018
C2	122	117	5	114	8	0,092	1,275
C3	39	34	5	36	3	0,154	2,124
C4	13	13	0	12	1	0,064	0,878
C5	18	16	2	17	1	0,037	0,506
D1	365	323	42	340	25	0,884	12,199
D2	66	64	2	62	4	0,098	1,356
D3	54	52	2	50	4	0,054	0,744
D4	648	591	57	604	44	0,289	3,996
D5	255	241	14	238	17	0,044	0,604
E1	158	150	8	147	11	0,049	0,670
E2	356	325	31	332	24	0,146	2,009
E3	166	150	16	155	11	0,148	2,043
E4	79	75	4	74	5	0,024	0,335
E5	518	499	19	483	35	0,530	7,309
E6	350	323	27	326	24	0,035	0,476
F1	268	257	11	250	18	0,202	2,788
F2	184	179	5	172	12	0,322	4,441
G1	273	255	18	255	18	0,001	0,011
	5640	5259	381	5259			

Jongeren (<25) tegen jong-werkenden (25-34)

Code	Gezamenlijk	25-34	< 25	#verwacht 25-34	#verwacht <25	X ² statistic 25-34	X ² statistic <25
A1	185	141	44	136	49	0,209	0,575
B1	89	63	26	65	24	0,079	0,217
B2	10	2	8	7	3	3,879	10,670
C1	137	102	35	100	37	0,023	0,064
C2	16	11	5	12	4	0,046	0,126
C3	7	2	5	5	2	1,913	5,262
C4	0	0	0	0	0	-	-
C5	6	4	2	4	2	0,036	0,100
D1	115	73	42	84	31	1,524	4,193
D2	5	3	2	4	1	0,121	0,334
D3	11	9	2	8	3	0,108	0,297
D4	184	127	57	135	49	0,467	1,286
D5	62	48	14	45	17	0,141	0,387
E1	37	29	8	27	10	0,128	0,353
E2	115	84	31	84	31	0,001	0,004
E3	49	33	16	36	13	0,240	0,660
E4	25	21	4	18	7	0,388	1,066
E5	82	63	19	60	22	0,136	0,375
E6	109	82	27	80	29	0,053	0,146
F1	65	54	11	48	17	0,841	2,312
F2	42	37	5	31	11	1,247	3,431
G1	78	60	18	57	21	0,137	0,376
	1429	1048	381	1048			



Bijlage 3 - Volledige Resultaten: Nadelen en Zorgen

Jongeren (<25) tegen groep overig (≥25)

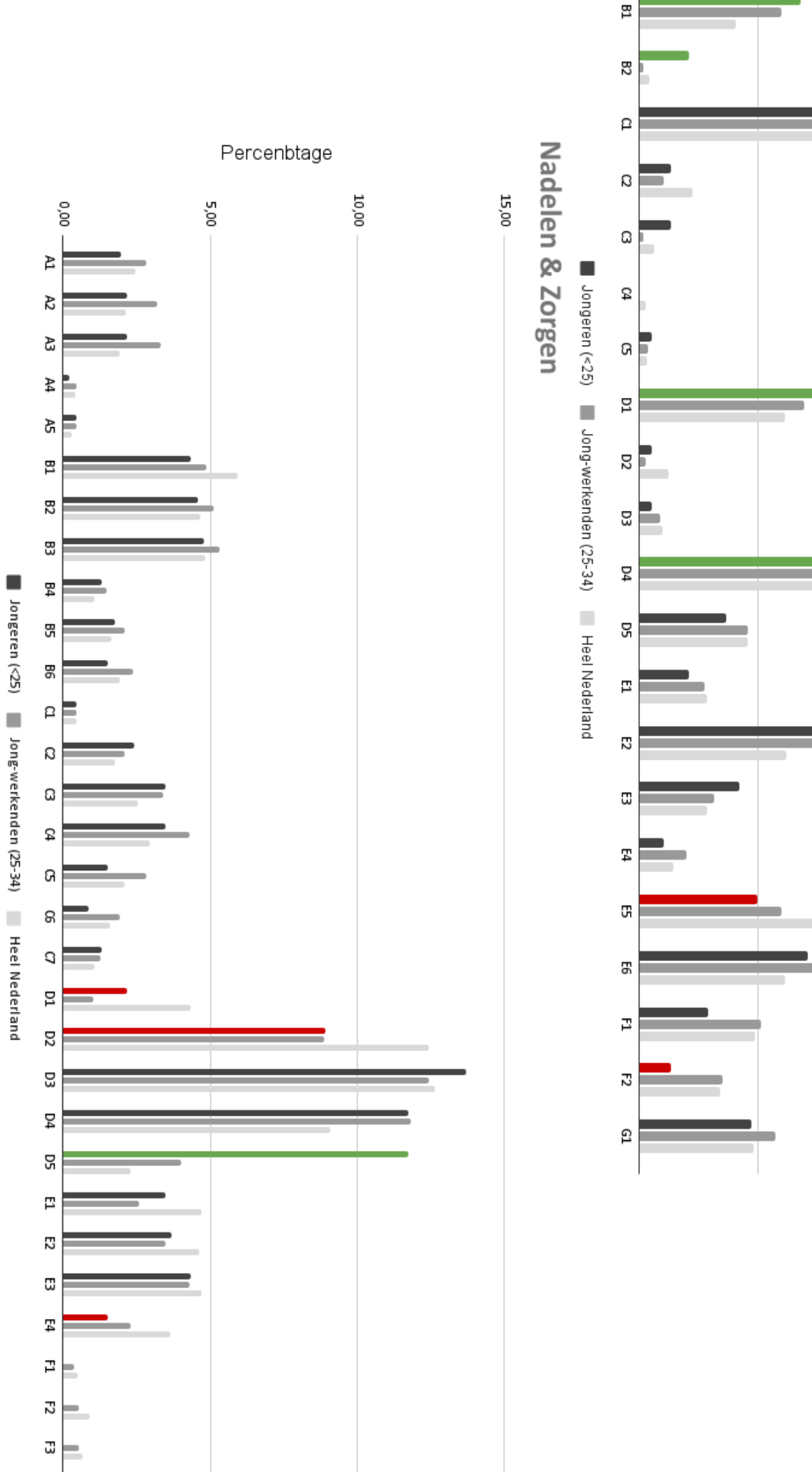
Code	Gezamenlijk	Niet 25	< 25	#verwacht >25	#verwacht <25	X ² statistic >25	X ² statistic <25
A1	145	136	9	134	11	0,032	0,384
A2	128	118	10	118	10	0,000	0,006
A3	118	108	10	109	9	0,009	0,111
A4	23	22	1	21	2	0,027	0,325
A5	19	17	2	18	1	0,017	0,209
B1	349	329	20	322	27	0,136	1,648
B2	281	260	21	260	21	0,001	0,009
B3	291	269	22	269	22	0,000	0,002
B4	65	59	6	60	5	0,018	0,219
B5	98	90	8	91	7	0,003	0,037
B6	113	106	7	104	9	0,025	0,305
C1	27	25	2	25	2	0,000	0,002
C2	108	97	11	100	8	0,076	0,925
C3	157	141	16	145	12	0,112	1,351
C4	179	163	16	165	14	0,033	0,403
C5	122	115	7	113	9	0,047	0,572
C6	93	89	4	86	7	0,111	1,350
C7	66	60	6	61	5	0,015	0,185
D1	251	241	10	232	19	0,361	4,370
D2	733	692	41	677	56	0,329	3,979
D3	767	704	63	708	59	0,028	0,344
D4	560	506	54	517	43	0,246	2,979
D5	181	127	54	167	14	9,662	116,995
E1	277	261	16	256	21	0,103	1,246
E2	274	257	17	253	21	0,060	0,728
E3	282	262	20	260	22	0,009	0,106
E4	209	202	7	193	16	0,414	5,017
F1	28	28	0	26	2	0,176	2,136
F2	50	50	0	46	4	0,315	3,814
F3	36	36	0	33	3	0,227	2,746
	6030	5570	460				

Jongeren (<25) tegen jong-werkenden (25-34)

Code	Gezamenlijk	25-34	< 25	#verwacht 25-34	#verwacht <25	X ² statistic 25-34	X ² statistic <25
A1	40	31	9	28,15	11,85	0,288	0,685
A2	45	35	10	31,67	13,33	0,350	0,831
A3	46	36	10	32,37	13,63	0,406	0,965
A4	6	5	1	4,22	1,78	0,143	0,340
A5	7	5	2	4,93	2,07	0,001	0,003
B1	73	53	20	51,38	21,62	0,051	0,122
B2	77	56	21	54,19	22,81	0,060	0,143
B3	80	58	22	56,30	23,70	0,051	0,121
B4	22	16	6	15,48	6,52	0,017	0,041
B5	31	23	8	21,82	9,18	0,064	0,152
B6	33	26	7	23,23	9,77	0,331	0,788
C1	7	5	2	4,93	2,07	0,001	0,003
C2	34	23	11	23,93	10,07	0,036	0,086
C3	53	37	16	37,30	15,70	0,002	0,006
C4	63	47	16	44,34	18,66	0,160	0,379
C5	38	31	7	26,74	11,26	0,677	1,609
C6	25	21	4	17,59	7,41	0,659	1,566
C7	20	14	6	14,08	5,92	0,000	0,001
D1	21	11	10	14,78	6,22	0,967	2,297
D2	138	97	41	97,12	40,88	0,000	0,000
D3	199	136	63	140,06	58,94	0,117	0,279
D4	183	129	54	128,80	54,20	0,000	0,001
D5	98	44	54	68,97	29,03	9,042	21,484
E1	44	28	16	30,97	13,03	0,284	0,676
E2	55	38	17	38,71	16,29	0,013	0,031
E3	67	47	20	47,15	19,85	0,001	0,001
E4	32	25	7	22,52	9,48	0,273	0,648
F1	4	4	0	2,82	1,18	0,499	1,185
F2	6	6	0	4,22	1,78	0,748	1,777
F3	6	6	0	4,22	1,78	0,748	1,777
	1553	1093	460				



Nadelen & Zorgen



Bijlage 4 - Staafgrafieken kwantitatieve analyse