Brede Welvaartsaspecten van een mogelijke Lelylijn

Een scenario-onderzoek onder inwoners



sociaal planbureau groningen

trend bureau drenthe

PF

Colofon

Titel:	Brede Welvaartsaspecten van een mogelijke Lelylijn. Een scenario-onderzoek onder inwoners
Datum:	16 juli 2024
Opdrachtgever:	Projectbureau Lelylijn/provincie Groningen

Auteurs: Aleid Brouwer
Esther Bunk
Wouter Marchand

Trendbureau Drenthe/ Sociaal Planbureau Groningen
onderdeel van CMO STAMM
Laan Corpus den Hoorn 100-2
9728 JR Groningen
www.trendbureaudrenthe.nl
www.sociaalplanbureaugroningen.nl

Planbureau Fryslân
Doelestraat 8 a
8911 DX Leeuwarden
www.planbureaufryslan.nl

In samenwerking met Flever
Visarendreef 1
8232 PH Lelystad
www.flever.nl

Over Trendbureau Drenthe

Trendbureau Drenthe volgt trends en ontwikkelingen in het sociale domein. Met als doel het ondersteunen van het beleid en de praktijk bij de Drentse gemeenten, provincie en maatschappelijke organisaties. Samen met hen werken wij aan een krachtige samenleving. Een samenleving waarin iedereen meedoet.

Over Sociaal Planbureau Groningen

Sociaal Planbureau Groningen volgt trends en ontwikkelingen in het sociale domein. Met als doel het ondersteunen van het beleid en de praktijk bij de Drentse gemeenten, provincie en maatschappelijke organisaties. Samen met hen werken wij aan een krachtige samenleving. Een samenleving waarin iedereen meedoet.

Over Planbureau Fryslân

Planbureau Fryslân is het onafhankelijke kennisinstituut in Fryslân dat trends en ontwikkelingen in Fryslân in kaart brengt, analyseert en ontsluit voor een breed publiek. De hoofdvraag is: hoe gaat het met de inwoners van Fryslân in veranderende omstandigheden? Overheden, organisaties, bedrijven en burgers kunnen bij het Planbureau Fryslân nieuwe inzichten en kennis ophalen die hen helpt bij het afwegen van keuzes en het inschatten van nieuwe (beleids)kansen.

©Copyright 2024, CMO STAMM

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van CMO STAMM.

Voor zover het maken van kopieën is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912j° het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1995, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze opgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich te wenden tot CMO STAMM.

Inhoud

Colofon.....2

1. **Inleiding**..... 5
   - 1.1. Achtergrond.....5
   - 1.2. Doelstelling en resultaten.....6
   - 1.3. Leeswijzer.....6

2. **Brede welvaart als kader**.....7
   - 2.1. Achtergrond: van materiële welvaart naar brede welvaart.....7
   - 2.2. Het 'meten' van brede welvaart.....8
   - 2.3. Belang van Brede Welvaart bij infrastructurele projecten.....10
   - 2.4. Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050..... 11

3. **Opbrengsten en duiding**..... 18
   - 3.1. Over de deelnemers.....18
   - 3.2. Opbrengsten van de verschillende locaties.....18
   - 3.3. Opbrengsten per verschillende doelgroepen.....25
   - 3.4 In het licht van andere onderzoeken.....28
   - 3.5 Duiding en aanbeveling.....29

4. **Conclusie en discussie**.....31

5. **Referenties**.....32

Bijlage 1: Brede welvaartswiel en invulformulieren.....34

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

De Lelylijn is de voorgestelde treinverbinding tussen Noordelijk Nederland en de Randstad. Er is nog geen besluit genomen of er daadwerkelijk een spoorlijn komt en zo ja, over welke route, manier van aanleg, en welke extra stations er zullen komen. Het idee is dat de Lelylijn meer is dan alleen een verbinding, het is een middel om Noordelijk Nederland meer op de kaart te krijgen.

Sinds 1960 spreekt men al over de aanleg van een extra spoorlijn tussen de Randstad en Noordelijk Nederland. Sindsdien zijn er meerdere studies en onderzoeken naar de Lelylijn gedaan (denk aan de Zuiderzeelijn en Magneetzweeflijn, klik hier voor een mooi overzicht). De verbinding is tot nu toe echter niet gerealiseerd. Sinds 2019 is er weer aandacht voor deze verbinding; een plan van provincies, gemeenten en belangengroepen kreeg steun van de regering. Rijk en regio besloten om samen te onderzoeken of de Lelylijn het waard is om verder te verkennen in de vorm van het project Lelylijn. Het doel van het project Lelylijn is om de potentiële waarde en de bijbehorende investering van de Lelylijn in kaart te brengen. Het voornemen van de projectorganisatie Lelylijn is om tegen het einde van 2024 de beslisinformatie op te leveren aan bestuurders, zodat zij kunnen beslissen of het project Lelylijn al dan niet van de onderzoeksfase naar de verkenningsfase kan gaan.

Projectorganisatie Lelylijn werkt met vier lijnen:
i. Bereikbaarheid (OV en infrastructuur);
ii. NOVEX Ontwikkelperspectief;
iii. Omgeving en participatie;
iv. Brede Welvaart (NOVEX, 2023).

Het onderzoek van de Noordelijke planbureaus draagt bij aan de vierde onderzoekslijn van onderzoeken van de projectorganisatie Lelylijn.

In dit onderzoek werken we uit hoe de Lelylijn ervaren wordt door inwoners: Hoe denken inwoners dat een mogelijke versie van een Lelylijn kan bijdragen aan hun ervaren brede welvaart? Andere onderzoeken dragen bij aan inzicht in de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Maar de Lelylijn zou ook kunnen bijdragen aan het verbinden van regio's en aan brede welvaart in heel Nederland. Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2018).

Het project Lelylijn wil graag de effecten van een eventuele verbinding tussen de Randstad en Noordelijk Nederland op brede welvaart onderzoeken. TNO onderzoekt, in samenwerking met de VU, de effecten van de Lelylijn in een kwantitatief model, op woningen en arbeidsplaatsen. In dat model worden, anders dan in de meeste infrastructuur effectrapportages, een aantal brede welvaartsindicatoren meegenomen.

Tegelijkertijd is brede welvaart een concept dat lastig te vangen is in alleen objectieve cijfermatige indicatoren. *Want wat maakt het leven de moeite waard? en hoe voel je je daarbij?* zijn ook vragen en effecten van brede welvaart, die meer kwalitatief onderzocht dienen te worden (Planbureau voor de Leefomgeving, 2019). De Klankbordgroep Brede Welvaart en de Lelylijn heeft daarom opgeroepen tot een aanvullend onderzoek dat juist deze manier van uitvragen over brede welvaart een onderdeel laat zijn in de informatievoorziening aan de beslissers. De projectorganisatie Lelylijn heeft een Klankbordgroep Brede Welvaart ingesteld, met expertise vanuit regionale en nationale planbureaus, om te helpen het begrip Brede Welvaart te operationaliseren. Actuele ontwikkelingen rondom Brede Welvaart kunnen zo goed worden meegenomen in ons onderzoek. Doel is uiteindelijk een breed inzicht te geven in de verwachte effecten van de Lelylijn.

Deze effecten van brede welvaart zijn ingewikkeld te bespreken, aangezien niemand de toekomst kan voorspellen. Een voorstelling van een mogelijke toekomst, met of zonder Lelylijn, is echter gemaakt in het kader van Programma NOVEX. Daartoe zijn vier denkrichtingen opgesteld met mogelijke uitwerkingen van vier mogelijke Lelylijnen in de toekomst (NOVEX, 2023). In paragraaf 2.4 worden deze denkrichtingen verder toegelicht. Deze scenario's kunnen ingezet worden om een beeld te krijgen over de lange termijn brede welvaartseffecten voor verschillende groepen van inwoners. Dit beeld is in kaart gebracht tijdens acht scenario workshops met verschillende doelgroepen. Deze werkvorm is een kwalitatieve methode om positieve en negatieve effecten van brede welvaart in kaart te brengen.

1.2. Doelstelling en resultaten

Doel
Deze rapportage beoogt een overzicht van de voor- en nadelen van de Lelylijn voor verschillende doelgroepen, in termen van (verwachte) ervaren brede welvaart in de toekomst.

Beoogd resultaat
-Inzicht in de ervaren voor- en nadelen aan de ervaren brede welvaart van inwoners door de aanleg van de Lelylijn.
-Inzicht in mogelijkheden om voordelen te vergroten en nadelen te verkleinen door scenarioplanning.

1.3. Leeswijzer

In dit rapport leest u de achtergrond, aanpak en uitkomsten van het onderzoek naar brede welvaarteffecten van de Lelylijn. In het tweede hoofdstuk staat het concept van brede welvaart centraal, gevolgd door de denkrichtingen van de NOVEX. In het derde hoofdstuk bespreken we de aanpak van de workshops en de uitkomsten. In het vierde hoofdstuk geven we duiding aan de uitkomsten. Gevolgd door conclusies en aanbevelingen.



Afbeelding 1: Deelnemers in groepjes in gesprek tijdens de workshop in Emmeloord



Afbeelding 2: Aleid Brouwer vertelt over de loop van de Lelylijn in de denkrichting Vitaal Ecoland in Emmeloord

2. Brede welvaart als kader

2.1. Achtergrond: van materiële welvaart naar brede welvaart

Robert Kennedy zei in 1962 al *"Gross Domestic Product ... measures everything except that what makes life worthwhile"*. Het begrip welvaart dat sinds de Tweede Wereldoorlog altijd in termen van inkomen wordt gemeten, schiet te kort als maatstaf van welvaart. Sinds jaar en dag wordt het succes van de economie gemeten in termen van bruto binnenlands product (BBP) en het bruto regionaal product (BRP). Het BBP/BRP is het totaal aan toegevoegde waarde van de productie in een gebied. Hoewel alom vertegenwoordigd en omgeven met een zweem van objectiviteit is het ook een maat met problemen. De voornaamste reden is dat de regionale productie niet noodzakelijkerwijs de lokale bevolking ten goede komt, en elders wordt geïnvesteerd (Sociaal Planbureau Groningen, 2020).

Hoewel het BBP ogenschijnlijk objectief is, moeten we beseffen dat er bij de berekening keuzes worden gemaakt: wat wordt wel en wat wordt niet meegenomen? Bijvoorbeeld: huishoudelijk werk niet, speculatie van banken wel, de negatieve omgevingseffecten van een olielekkage niet, het opruimen ervan weer wel. Het BBP meet de grootte van de productie in een gebied, maar niet alles wat goed is voor de economie is direct goed voor het welzijn van mensen. Voor Nederland geldt dat we sinds het midden van de vorige eeuw enorm in geldelijke welvaart zijn gegroeid, maar tegelijkertijd is onze lucht meer vervuild, is er meer ongelijkheid gekomen en is er minder sociale cohesie (Sociaal Cultureel Planbureau, 2023). Dit soort negatieve effecten van productie worden niet meegenomen in het BBP, soms ook omdat de negatieve effecten moeilijk in waarde zijn uit te drukken. Productie wordt hierdoor overgewaardeerd (Koster en Brouwer, 2023).

Hoewel er al langer wordt nagedacht over concepten die op een bredere manier kijken naar ontwikkeling, is er met name in de laatste jaren steeds meer kritiek op de economische benadering van welvaart. Enerzijds is dit te verklaren uit een toenemend besef dat economische groei ten koste gaat van klimaat, natuur en natuurlijke grondstoffen. De negatieve effecten van productie zouden moeten worden meegerekend. Anderzijds is er ook een politieke reden: mensen in regio's die zich niet voldoende vertegenwoordigd of erkend voelen stemmen in toenemende mate tegen het establishment. Zelfs als het economisch goed gaat in regio's voelt de bevolking zich om andere redenen niet voldoende vertegenwoordigd, erkend of gehoord. Daarbij nam de sociaaleconomische ongelijkheid tussen regio's (en tussen bewoners in een regio) in de laatste decennia toe (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2019; Planbureau voor de Leefomgeving, 2019).

De recente nota Elke regio telt (Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, 2023) laat zien dat overheidsbeleid de toegenomen ongelijkheid tussen regio's versterkt. De afbouw en uiteindelijke stopzetting van het structureel regionaal-economisch beleid is een tastbaar voorbeeld hiervan. Nederland had van oudsher een sterk regionaal beleid gebaseerd op het idee dat achterlopende regio's steun verdienen. Zo kreeg Limburg economische steun na de sluiting van de mijnen, en kreeg Groningen steun na het stoppen van de turfwinning. Vanaf 1980 is het regionaal stimuleringsbeleid langzaam afgebouwd, en tenslotte helemaal stopgezet met de invoering van het Topsectorenbeleid in 2012.

Zoals de naam al suggereert richt dit beleid zich op het stimuleren van sectoren en zijn regio's helemaal uit het economisch beleid verdwenen. Wanneer de sociaal-economische ongelijkheid tussen regio's toeneemt, zie je dat in plaatsen met minder ontwikkelingsperspectieven inwoners het gevoel hebben dat ze er niet meer toe doen. De groeiende kloof tussen regio's wakkert onvrede aan in regio's die achterblijven. Dit zorgde ervoor dat er nieuwe politieke aandacht is voor regionaal-economisch beleid en de ongewenste verdeling van welvaart. Een breder perspectief op ontwikkeling is dus nodig en lijkt politiek ook steun te hebben (Koster en Brouwer, 2023).

Hoe doe je dat dan? Internationaal waren de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en de Europese Commissie voortrekkers in het ontwikkelen van bredere welvaartmaten. De OESO lanceerde het 'Better Life'-initiatief dat regio's scoort op verschillende dimensies, waaronder traditionele economische indicatoren zoals inkomen, werkgelegenheid en opleiding, maar ook indicatoren zoals omgevingskwaliteit, gezondheid en leefkwaliteit (OECD, 2020). De Nederlandse pendant van dit initiatief werd Brede Welvaart.

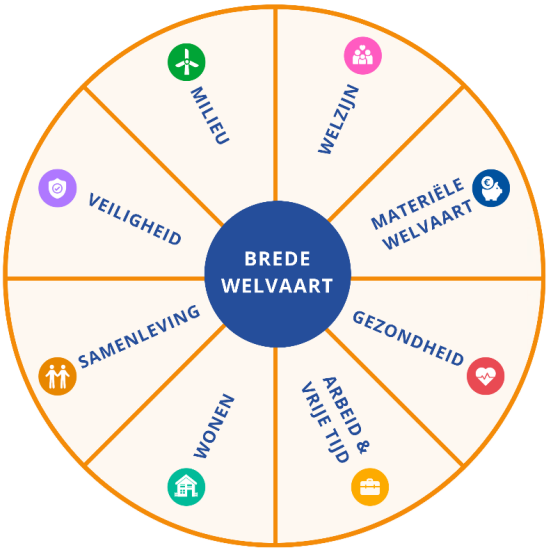
2.2. Het 'meten' van brede welvaart

In 2018 gaf de Nederlandse overheid het Centraal Bureau voor de Statistiek de opdracht een nieuwe maat voor welzijn te maken. Het Centraal Bureau voor de Statistiek ontwikkelde hierop de Regionale Monitor Brede Welvaart, met een definitie van Brede Welvaart die aansluit bij internationale definities. Brede Welvaart betreft de kwaliteit van leven in het hier en nu en de mate waarin deze al dan niet ten koste gaat van de brede welvaart van **latere generaties** en/of van die van mensen **elders** in de wereld. Brede Welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2018).

Binnen de drie dimensies van Brede Welvaart zijn verschillende thema's vastgesteld die gemeten kunnen worden aan de hand van enkele indicatoren. Op deze manier kan er per dimensie (in het hier en nu) een dashboard worden gemaakt met daarin de actuele stand van Brede Welvaart in een regio op basis van procentuele veranderingen per indicator. Binnen de dimensie 'hier en nu' zijn de volgende thema's vastgesteld: welzijn, materiële welvaart, gezondheid, arbeid en vrije tijd, wonen, samenleving, veiligheid en milieu (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2018) (zie afbeelding 3,) (Sociaal Planbureau Groningen, 2021).

Brede welvaart wordt op verschillende manieren gemeten. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (2018) gebruikt objectieve cijfers over acht verschillende dimensies (zie afbeelding 3) om brede welvaart te monitoren. Dit geeft een genuanceerd beeld waarbij trends in de acht dimensie vergeleken kunnen worden ten opzichte van andere regio's en te opzichte van de Nederlandse trend.
RaboResearch en Universiteit Utrecht maken gebruik van een brede welvaart index (BWI) (Badir, Van Bavel, Hardeman en Rijpma, 2017). De BWI meet en weegt elf dimensies die het welzijn van Nederlanders weerspiegelen: veiligheid, milieu, gezondheid, subjectief welzijn, balans tussen werk en privé, wonen, onderwijs, materiële welvaart, maatschappelijke betrokkenheid, sociale relaties en banen. Deze worden gerepresenteerd in één getal. Dit vergemakkelijkt de vergelijking tussen regio's, maar gaat ten koste van onderliggende informatie per dimensie.

De Noordelijke planbureaus hebben alle drie een regionale Monitor Brede Welvaart die in de basis aansluit op de monitor van het Centraal Bureau voor de Statistiek, waaraan de Noordelijke planbureaus het thema bevolking toevoegen voor een aanvulling met de regionale context. Voor elke indicator schetsen we de huidige meest recente situatie. We vergelijken de Groningse, Drentse en Friese regio's onderling en met Nederland als geheel. Bovendien maken we verschillen tussen specifieke doelgroepen binnen de samenleving inzichtelijk en analyseren we de ontwikkelingen over de tijd. De monitor is aangevuld met subjectieve beoordelingen van inwoners (Sociaal Planbureau Groningen, 2020; Planbureau Fryslân, 2021). Bij het meten van brede welvaart verschilt de focusafhankelijk van de opgave: soms ligt de nadruk op de objectieve situatie en soms op de subjectieve. In dit onderzoek sluiten wij als Noordelijke planbureaus aan bij het streven van het Sociaal Cultureel Planbureau (2016) om het perspectief van 'de burger' centraal te stellen. Hiervoor is het van belang om ook het 'verhaal achter de cijfers' te vertellen. Om dat verhaal op tafel te krijgen moet gebruik gemaakt worden van kwalitatief onderzoek. In dit onderzoek gebruiken we focusgroepen.



Afbeelding 3: De acht thema's van brede welvaart (Sociaal Planbureau Groningen, 2020).



Afbeelding 4: Een schoolklas uit Leek denkt mee over de scenario's

2.3. Belang van Brede Welvaart bij infrastructurele projecten

Vanuit de brede welvaartsgedachte wordt er op een andere manier naar mobiliteit en verbinding gekeken, namelijk als middel om de kwaliteit van leven van inwoners te vergroten (Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, 2023; Planbureau voor de Leefomgeving, 2021). Mobiliteit raakt veel aspecten van de brede welvaart van inwoners: gezondheid, veiligheid, levensonderhoud, persoonlijke ontplooiing, sociaal contact, een leefbaar klimaat, schone lucht, biodiversiteit en een fijne leefomgeving. De focus is verschoven van het meten van een beperkt aantal aspecten van het functioneren van het vervoerssysteem naar de bijdrage van mobiliteit aan het welzijn van mensen (Planbureau voor de Leefomgeving, 2021). Daardoor ligt er minder nadruk op indicatoren zoals de vervoerswaarde (het aantal mogelijke reizigers op een traject) en de vervoersverliesuren (de reistijd ten opzichte van een benchmark). De invloed op veiligheid, gezondheid en de bereikbaarheid van plekken, werkgelegenheid en voorzieningen voor bewoners, wint juist aan belang. Daarbij is de verdeling van brede welvaartseffecten van belang: wie heeft er onder welke voorwaarden voordeel in zijn of haar leven van de aanleg van een mobiliteitsverbinding (zoals de Lelylijn)? Die voor- en nadelen zijn niet gelijk verdeeld. Bij het aanleggen of veranderen van infrastructuur wordt het effect van deze verandering bij voorkeur ook bekeken in termen van welzijn, effect op de - ervaren - veiligheid en effect op de - ervaren - gezondheid. Denken in bereikbaarheid in plaats van uit vervoerswaarde geeft een verhoogde integraliteit tussen vervoer en netwerk aan de ene kant en ruimte, plek, en voorzieningenniveau aan de andere kant (NOVEX 2024). We spreken in onze workshops specifiek over bereikbaarheid in plaats van over mobiliteit aangezien juist de noordelijke provincies door een ijl ov systeem het vooral gaat om de perceptie en ervaren bereikbaarheid van voorzieningen, meer dan om de daadwerkelijk mobiliteit van het OV (Sociaal Planbureau Groningen, 2020; Pot,

In een eerder stadium is al aandacht geweest voor het inwonersperspectief op de mogelijke opbrengst van de Lelylijn vanuit het perspectief van brede welvaart van inwoners. Twee studies zijn de moeite waard om hier te noemen. Ten eerste is dat de Participatieve Waarde Enquête (PWE) die Populytics van de TU Delft in 2023 uitvoerde (Populytics, 2023). In dit onderzoek vroegen zij aan een grote groep van ongeveer 7.000 Nederlanders aan welke doelen de Lelylijn zou moeten bijdragen; welke keuzes zij zouden maken met betrekking tot het traject en de reistijd; en welke voor- en nadelen zij zien.

Ten tweede bevroeg Planbureau Fryslân (2022), op verzoek van Provinciale Staten van Fryslân, het inwonerspanel Panel Fryslân over het Deltaplan voor het Noorden. Dit omvat de aanleg van een spoorverbinding tussen Noord-Nederland en Lelystad, woningbouwambities in de vier noordelijke provincies en verbeteringen aan het bestaande spoor (Berenschot, 2021).

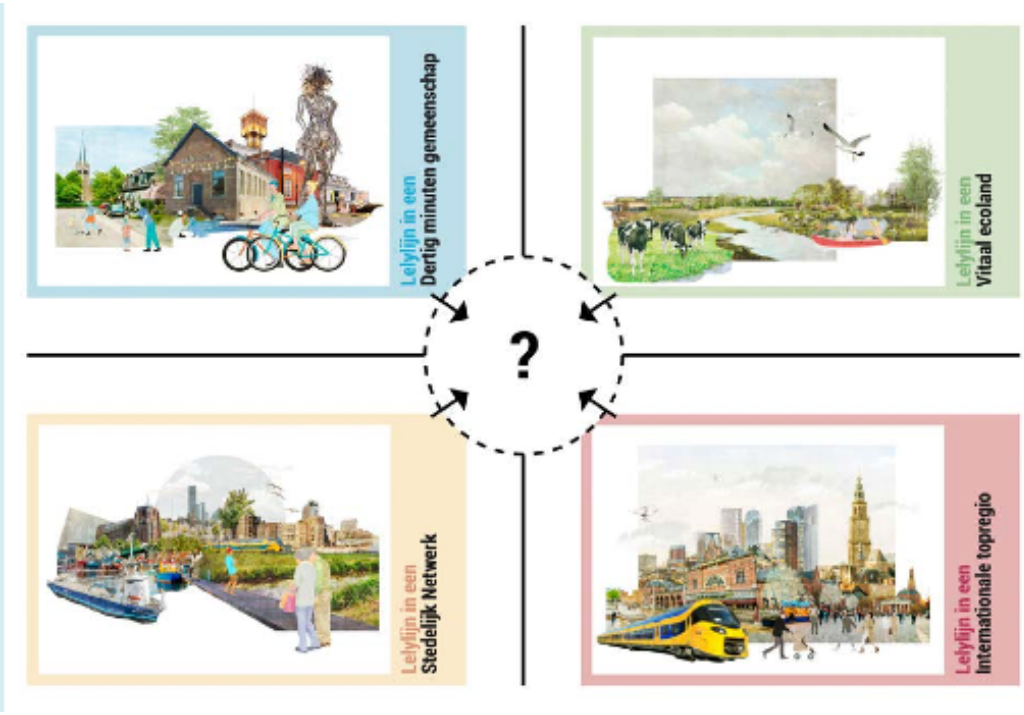
In beide onderzoeken vormden effecten op samenhangende aspecten van de kwaliteit van leven een belangrijk onderdeel. De meerwaarde van het onderhavige onderzoek is dat er ruimte gemaakt wordt voor het bevragen van gericht gekozen doelgroepen, die samen op systematische wijze de effecten op brede welvaart doorspreken. Bovendien vormen de denkrichtingen van het NOVEX-rapport een concreter toekomstperspectief dan beschikbaar was ten tijde van de onderzoeken van Populytics en Planbureau Fryslân (2022).

2.4. Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050

Het opstellen van een ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied is gedaan door Studio Bereikbaar (2024). Studio Bereikbaar zocht op basis van ontwerpend onderzoek uit welke ruimtelijke ontwikkelingen goed passen bij verschillende opties voor de Lelylijn. De denkrichtingen zijn geen keuzerichtingen, maar denkkaders die de grenzen van het speelveld verduidelijken en dienen om ruimtelijke interventies te testen. Ze geven ruimte aan verschillende idealen en brengen diverse bouwstenen naar voren die bij verschillende concepten van de Lelylijn passen.

Studio Bereikbaar (2024) kiest per denkrichting voor een mogelijk Lelylijn-tracé met een bijbehorende dienstregelingsvariant. Naast deze vier mogelijke tracés zijn uiteraard ook andere combinaties mogelijk. De denkrichtingen geven alleen een kader om verschillende mogelijkheden tegen elkaar af te wegen. Binnen elke denkrichtingen is een kaart gegeven met een mogelijk tracé: stations en route

Afbeelding 6 geeft de vier denkrichtingen weer. Op de horizontale as is de wijze waarop voorzieningen verspreid zijn te zien: van gespreid (links) naar geclusterd (rechts). Op de verticale as staat de mate van verstedelijking van de bevolking: boven een lage verstedelijking en onder een hoge. Dit resulteert in vier verschillende denkrichtingen, met bijbehorende tracés en dienstregelingen.



Afbeelding 5: de visualisaties van de 4 NOVEX denkrichtingen voor de Lelylijn (NOVEX, 2024)

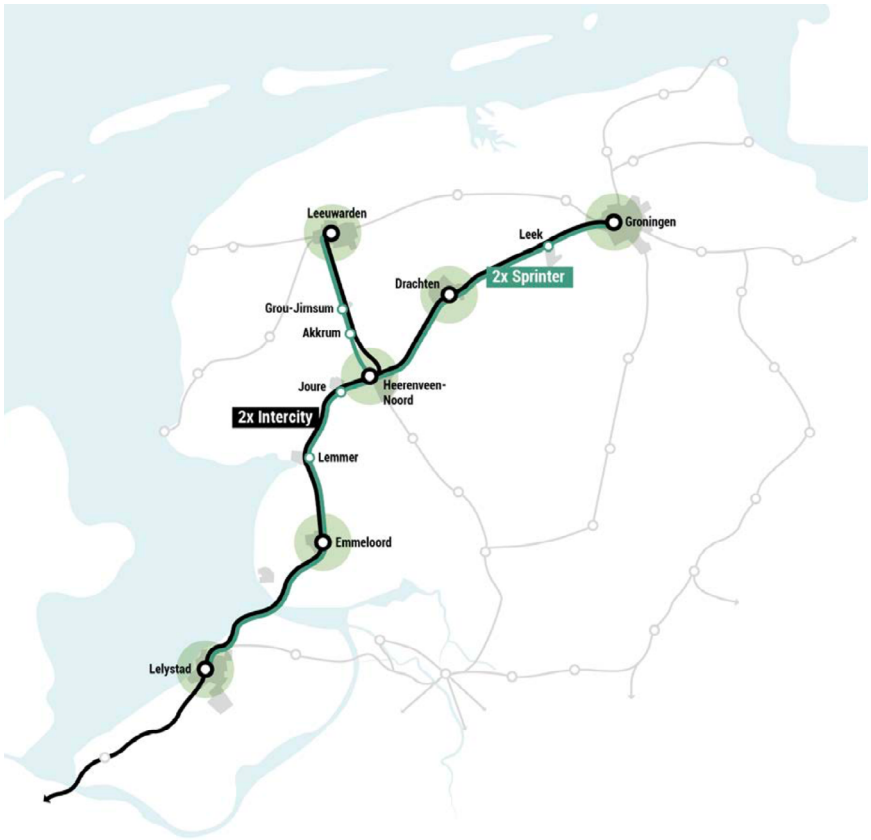
Dertig minuten gemeenschap:



Afbeelding 6: de lijnvoering en stations voor het scenario: de 30 minuten gemeenschap (NOVEX, 2024).

In deze denkrichting maken lokale gemeenschappen de dienst uit. Mienskip en noaberschap zijn de centrale kernwaarden. Mensen kennen elkaar, voelen zich onderling verbonden en zijn trots op de hechte sociale banden, de buurt, de wijk, de cultuur, de taal en het landschap. Samen dragen ze zorg voor hun nabije omgeving. De actieradius van (actieve) ouderen wordt de maat van de gemeenschap. Kleinschaligheid en lokale functiemenging zijn de norm. Mensen vinden binnen 30 minuten reizen alles wat ze nodig hebben. De voorzieningenkernen hebben hun eigen economische specialisatie en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler (denk bijvoorbeeld aan de Health Campus en Photonis in Roden, Paques in Balk, het Lucht- en ruimtevaartcentrum in Marknesse, Stertil Group in Kootstertille, Zuidberg in Ens, Douwe Egberts en Comecer in Joure, Hytrans Systems in Lemmer en ZiuZ in Gorredijk). Er is lokale functiemenging met economie aan huis en nabijheid van wonen, werk, natuur, recreatie, energie en voorzieningen. Dit maakt dat elke voorzieningenkern ook zijn eigen treinstation heeft (NOVEX, 2023).

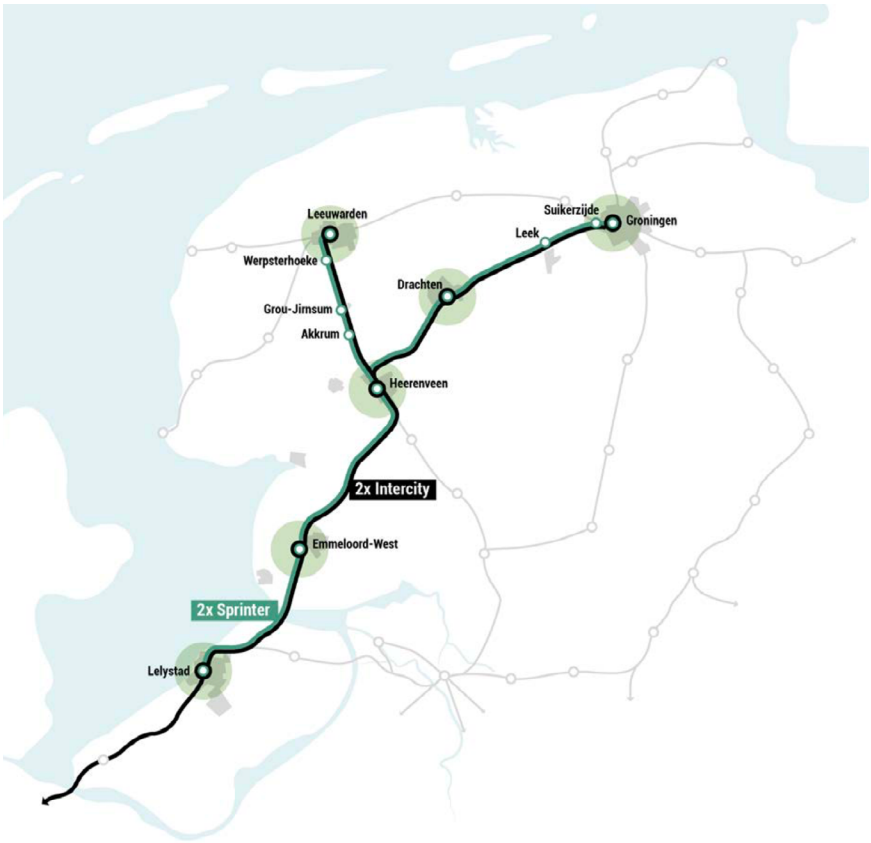
Vitaal ecoland:



Afbeelding 7: de lijnvoering en stations voor het scenario: Vitaal ecoland (NOVEX, 2024)

In deze denkrichting staan klimaat, bodem en water aan de basis. Mensen zien zichzelf als onderdeel van de natuur. We maken een levensstijl mogelijk met (lokaal geproduceerde) gezonde voeding en veel fysieke activiteit (met de trein als verlengstuk voor wie dagelijks loopt of fietst). Mensen leven meetbaar langer. Innovatieclusters en onderwijsinstellingen specialiseren zich rondom het thema gezond oud worden. De recreatieve sector specialiseert zich rondom treingebonden waterrecreatie, wandelen, fietsen, sporten en streekproducten. Het laten toenemen van de biodiversiteit en vergroening zijn collectieve missies. In deze toekomst staat het respecteren van ecologische grenzen bovenaan, ook als dit ten koste gaat van de vrijheid om te consumeren. Noordelijk Nederland wordt een rustige, ruime, ontspannen en vitale woon- en recreatieregio nabij de grootstedelijke drukte van de Randstad, Vlaanderen en het Ruhrgebied. Natuurlijke oplossingen domineren, bijvoorbeeld door water meer ruimte te geven. Verstedelijking wordt geconcentreerd op waterveilige plekken en goed verbonden met OV-knooppunten. Het landschap wint ruimte terug op stad en dorp. Daken, gevels en straten worden groener (NOVEX, 2023).

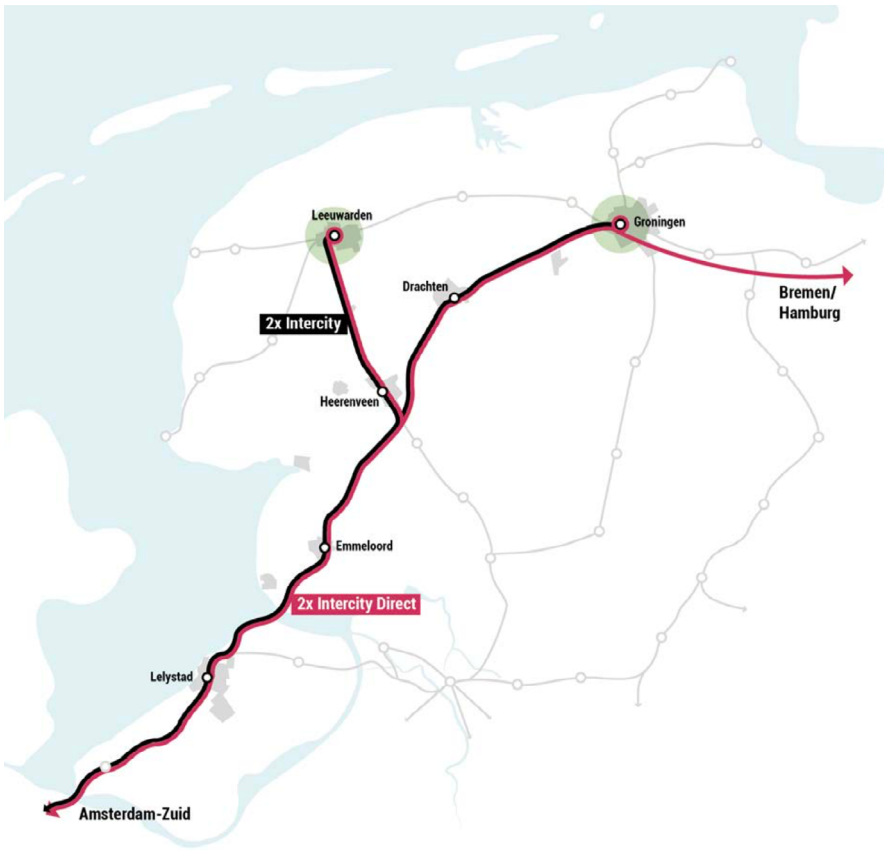
Stedelijk netwerk:



Afbeelding 8: de lijnvoering en de stations voor het Stedelijk Netwerk scenario (NOVEX, 2024)

In deze denkrichting maximaliseren we de agglomeratiekracht door te kiezen voor 'borrowed size'. We versterken het regionale ecosysteem maximaal door van elkaars nabijheid aan inwoners, banen en voorzieningen te profiteren en door meerwaardegericht te selecteren en te specialiseren. We streven ernaar jongeren te behouden in Noordelijk Nederland door innovatieve broedplaatsen te creëren voor lokale start-ups en talent. Langs het spoor ontstaan nieuwe stedelijke innovatieclusters en campussen, zoals in Groningen (Healthy Ageing, Sustainable Society, Energie, Chemie, Life sciences en big data), Leeuwarden (Delta Areas and Resources, Water, Food and Dairy), Lelystad (Agrifood, luchtvaart en circulair bouwen), Emmeloord/Urk (innovatieve landbouw, maritiem, visserij), Heerenveen (circulair, zuivel, logistiek en sport), Drachten (de HTSM Brainportregio van het noorden) en Leek (maakindustrie). Economische vernieuwing wordt gestimuleerd door kruisbestuiving tussen deze verschillende regionale clusters en het onderwijs. De treinverbinding tussen deze regionale clusters fungeert als verbindende schakel. Lelystad wordt een stepping stone tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het noorden. Heerenveen, Drachten en Emmeloord krijgen een stedelijker karakter. In de contramal van het stedelijk systeem (Sneek, Leeuwarden, Drachten en Heerenveen) wordt ingezet op een landschap van wereldklasse.

Internationale topregio:



Afbeelding 9: lijnvoering en stations voor Internationale topregio scenario (NOVEX, 2024)

In deze denkrichting staat het maximaliseren van agglomeratiekracht centraal. Groningen krijgt een directe treinverbinding met Amsterdam-Zuid, Bremen en Hamburg. Ze profileert zich op internationale schaal met kennis en topvoorzieningen op het gebied van Healthy Ageing, Life sciences en Big Data. De ruime aanwezigheid van talent wordt benut als poolfactor voor het aantrekken van nieuwe economische groeiparels. Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, krijgt een hoogdynamisch stationsgebied van wereldklasse en faciliteert hoogstedelijke ontmoeting en innovatie. De stad wordt selectiever. Bedrijven die niet afhankelijk zijn van internationale verbondenheid en grootstedelijke nabijheid krijgen elders in de regio een plek. In het kielzog van Groningen maakt ook Leeuwarden een forse schaal- en kwaliteitssprong door, complementair aan het Groningse profiel - met uitmuntende stedelijke woonkwaliteit, topcultuur en toegepaste kennis (in directe treinverbinding met Amsterdam-Zuid). Het OV-systeem binnen noordelijk Nederland is gericht op de stad Groningen. De overstap vanuit het ommeland naar de stad vindt plaats via goed bereikbare voorzieningenhubs

Werkwijze

De werkwijze van dit onderzoek is als volgt. Er zijn een aantal locaties gekozen die strategisch zijn ten opzichte van de denkrichtingen van de door NOVEX geschetste loop van de Lelylijn. In overleg met het programmabureau is de keuze gevallen op Leeuwarden (twee bijeenkomsten), Groningen, Heerenveen, Drachten, Leek/Tolbert, Emmeloord. Deelnemers zijn geworven vanuit onze warme netwerken in Noordelijk Nederland binnen verschillende doelgroepen: jongeren, studenten, mensen in de werkende leeftijd en inwoners die reeds de pensioengerechtigde leeftijd hebben. Het totaal aantal deelnemers aan de workshops bedroeg 141.

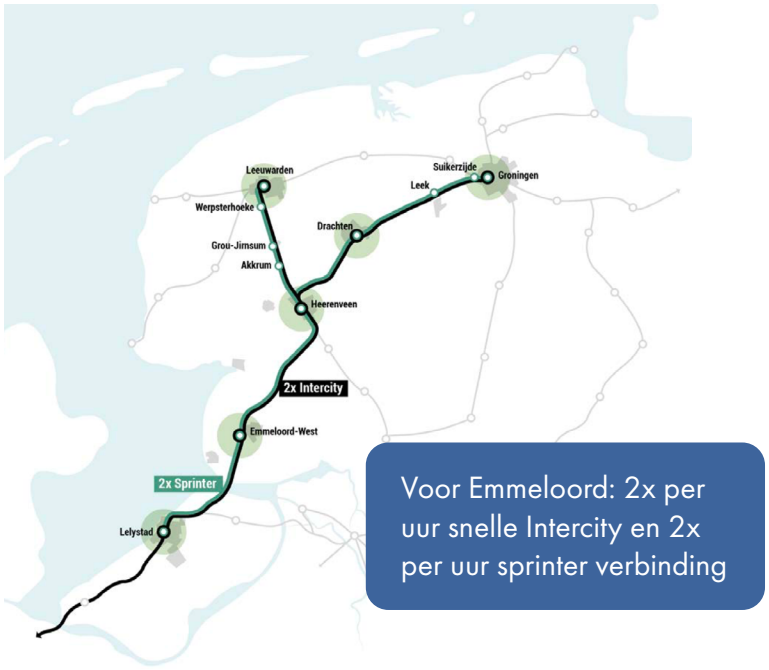
Voor het onderzoeken van de inwonersperspectieven voor de Lelylijn zijn minimaal vier scenariobijeenkomsten nodig met minimaal acht deelnemers, zodat in elke sessie twee tot vier scenario's voorgelegd kunnen worden (op basis van de NOVEX-denkrichtingen). Aan deze kwaliteitseis is voldaan (zie paragraaf 4.1). De workshop is een combinatie van bestaande workshops over Brede Welvaart 'later' van het Planbureau Friesland, Sociaal Planbureau Groningen en Trendbureau Drenthe.

Elke sessie duurt 2,5 uur met voor- en nabespreking. In de sessies leggen we eerst het concept van Brede Welvaart uit. Daarna bespreken we de verschillende scenario's en nemen we de deelnemers mee naar 2050, we geven hierbij specifiek aan wat de lokale impact is van de scenario's op de locatie waar de workshop is. Denk aan informatie omtrent mogelijke stations en de dienstregeling, zie het voorbeeld in afbeelding 11.

We gebruiken de vier denkrichtingen van NOVEX waarbij we uitzoeken welke mogelijke effecten een mogelijke Lelylijn zou kunnen hebben. Echter we hebben geen 0-scenario meegenomen; het scenario waarbij er geen Lelylijn aangelegd wordt. Enerzijds was deze keuze pragmatisch, het langere termijn 0-scenario was op het moment van de start van het onderzoek nog niet gereed. Alleen de referentie situatie, het huidige landschap zonder Lelylijn, is beschikbaar (NOVEX, 2023). Aan de andere kant zijn de ervaringen met scenario-onderzoek, waarbij deelnemers moeten inschatten welke effecten een onveranderde situatie op de lange termijn heeft, dat dit erg lastig is voor deelnemers om zich voor te stellen. Grant, Hawkes en Napp (2020) geven ook aan dat het gebruik van referentiescenario's in de daadwerkelijke studie lastig te vergelijken zijn met de uitkomsten van de meer extreme denkbeelden, daar de uitgangssituaties voor de deelnemers zo verschillend zijn. Een mogelijke oplossing om wel referentiescenario's mee te nemen is om gelijksoortig assenkruis te genereren voor een toekomst zonder Lelylijn (vergelijk Aissani, Lacassagne, Bahers, en Le Féon, 2019).

Verkrijgen van resultaten

We beginnen de workshop door de verbeeldingskracht aan te spreken. We vragen deelnemers zich voor te stellen dat ze in 2050 op dezelfde plek wonen en in soortgelijke omstandigheden (leeftijd, huishouden, school/ baan), maar met verschillende scenario's die verschillende effecten hebben op hun leven.. Deze fase is van groot belang. Zonder goede oriëntatie op de scenario's van deelnemers is de voorspellende waarde van dergelijke studies niet groot (O'Brien & Meadows, 2013).



Afbeelding 10: Een voorbeeld (hier in Emmeloord) hoe een Lelylijnscenario zou neerslaan in de regio.

We vragen de deelnemers zich voor te stellen welke voordelen zij zien voor zichzelf, voor het huishouden, voor vrienden en familie. Aansluitend vragen we welke nadelen ze zien voor zichzelf, voor het huishouden, voor vrienden en familie. We vragen de deelnemers deze op te schrijven, door bijvoorbeeld plussen en minnen bij elke indicator van brede welvaart te plaatsen en hun ideeën te ondersteunen met korte argumenten in het 'wiel van brede welvaart' (zie Bijlage 1). Bijvoorbeeld bij de dimensie 'wonen' geven deelnemers vaak aan als negatief effect dat ze verwachten dat de WOZ-waarde van hun huis omhoog zal gaan (sommige deelnemers zien dit ook als een voordeel) en als een positief effect dat ze verwachten dat er meer huizen beschikbaar zullen komen.

Hierna gaan de deelnemers in groepjes in gesprek; elke groep moet door middel van synthese komen tot de drie belangrijkste voordelen (plussen) en de drie belangrijkste nadelen (minnen) van het scenario, onderbouwd met argumenten. We hebben geprobeerd zoveel mogelijk doelgroepen in workshops te laten participeren, daar een grote diversiteit in cognitieve capaciteiten (met betrekking tot ervaring, opleiding en voorkennis) van deelnemers een hogere bruikbaarheid van de uitkomsten geeft (Franco, Meadows, and Armstrong, 2013).

Uitwerking van resultaten

De resultaten worden per individu verwerkt, waardoor er ook een kwantificering van de uitkomsten plaats-vindt. Dit doen we in de vorm van gewogen radardiagrammen per locatie en per doelgroep. Verder verwerken we resultaten per doelgroep in quotes en woordenwolken. Daarnaast verwerken we de resultaten van de groepssynthese.

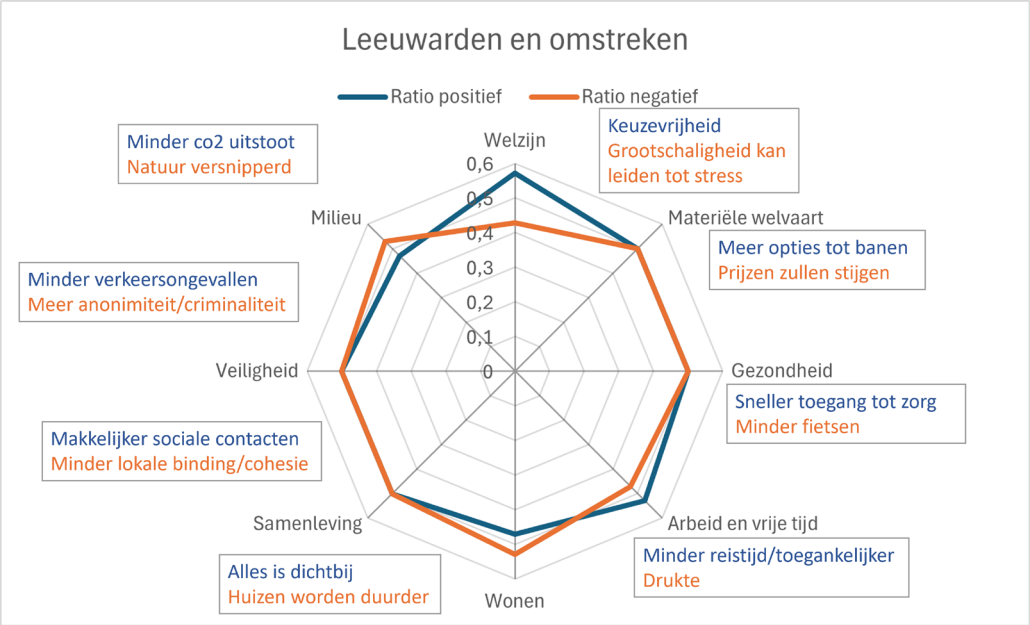
3. Opbrengsten en duiding

3.1. Over de deelnemers

De workshops zijn op verschillende locaties, in overleg met de opdrachtgever, gehouden. Het aantal deelnemers per locatie was verschillend. Ondanks het aanspreken van (warme) netwerken en herhaalde oproepen waren de aantallen deelnemers in sommige bijeenkomsten relatief laag, echter wel voldoende om een aantal scenario's te testen. Deelname per locatie was: Leeuwarden (9), Friese dorpen (11), Groningen (8), Drachten (13), Leek/Tolbert (45), Emmeloord twee workshops (12) (43). Op alle locaties spraken we met een mix studenten, werkenden, niet-werkenden en mensen met een pensioengerechtigde leeftijd. De scholieren spraken we in klasverband.
De uitkomsten per scenario bleken bijzonder weinig te verschillen. Voor de duidelijkheid van de presentatie van de opbrengsten is daarom gekozen de uitkomsten van alle scenario's tegelijkertijd te presenteren. Alleen waar de verschillende scenario's ook andere resultaten opleverden, is dit tekstueel toegevoegd.

3.2. Opbrengsten van de verschillende locaties

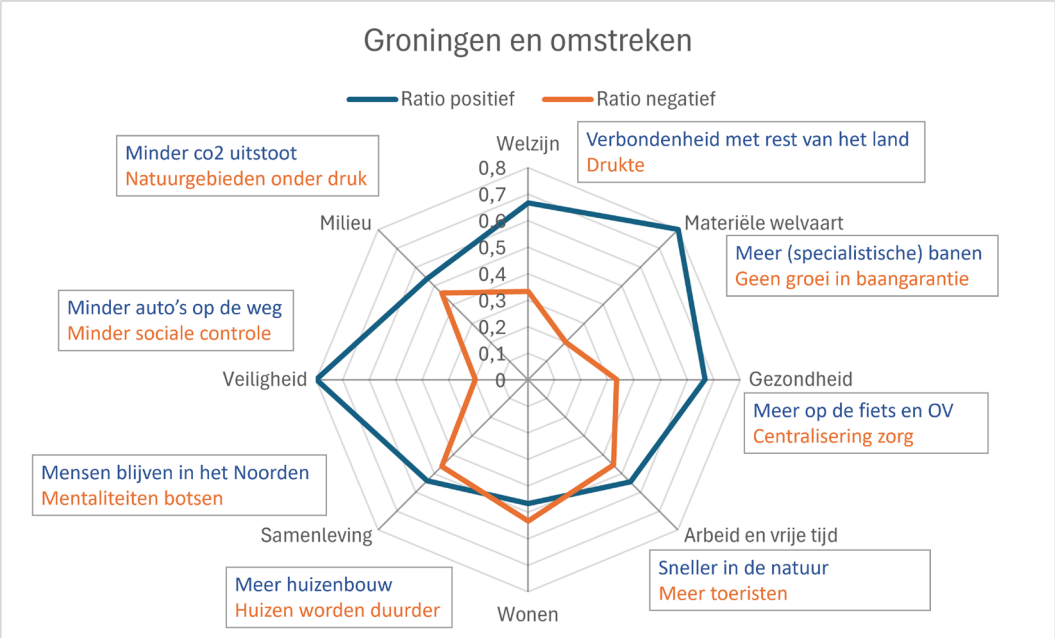
Hieronder zijn de verwachte effecten op brede welvaart per locatie te zien. We gebruiken radargrafieken waarin de verhouding van positieve en negatieve effecten per dimensie van brede welvaart wordt weergegeven. Een ratio van 1 geeft aan dat alle deelnemers bij deze dimensie ofwel allemaal positieve, ofwel allemaal negatieve effecten hebben aangegeven. Hierbij geeft het oppervlakte tussen de twee lijnen het verschil zien. Daarnaast laten de figuren per locatie, per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel zien. De tabel laat vervolgens de drie belangrijkste voor- en nadelen zien, waartoe de groepen in de groepssynthese zijn gekomen. Hoewel de resultaten van de synthese in grote mate overeenkomen met de individuele brede welvaartsuitkomsten, zijn er wel wat aanwijzingen te zien van brede welvaartseffecten die meer op samenlevingsniveau spelen.
De resultaten over de individuele deelnemers in Leeuwarden (Leeuwarden en de Friese dorpen samen, figuur 1) laten zien dat de individuele deelnemers zowel voor- als nadelen zien voor de brede welvaart door de komst van een Lelylijn. Er is wel een duidelijk positief beeld voor een verbetering van het welzijn, met name door meer keuzevrijheid in opleidingen en banenmogelijkheden door de komst van een Lelylijn. Daar tegenover staat dat een schaalvergroting van de bereikbaarheid negatieve effecten kan hebben voor welzijn, maar vooral voor wonen (de huizenprijzen zullen stijgen), samenleving (vermindering van lokale cohesie en dorpsgevoel), en veiligheid (stijging criminaliteit door toename bevolking).



Figuur 1: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, in Leeuwarden

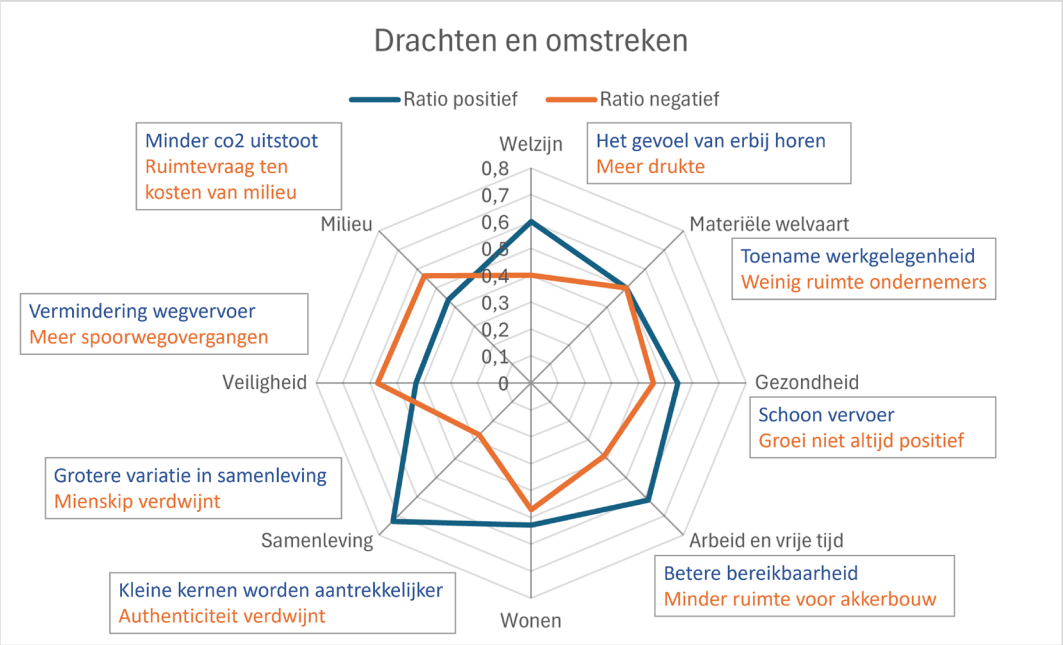
De resultaten van de groepssynthese (zie tabel 1) laten voor Leeuwarden een gelijksoortig beeld zien. Hier komt uit naar voren dat de vergroting van de kansengelijkheid in Friesland als een groot voordeel gezien wordt, bijvoorbeeld door de vergroting en verbetering van de woon- en werkgebieden. Tegelijkertijd vrezen de Friezen dat door die goede verbindingen juist Friezen zullen vertrekken uit Friesland en mensen van elders naar Friesland zullen trekken. Dit zal effecten hebben voor de cohesie en het mienskip. Hiernaast zien ze negatieve effecten voor de flora en fauna doordat de Lelylijn mogelijk door natuurgebieden heen gaat en deze gebieden splitst.

Voor de locatie **Groningen** zien (zie figuur 2) we een heel ander beeld vergeleken met de uitkomsten in Leeuwarden. De Groningers zijn overduidelijk veel positiever over de effecten voor de brede welvaart van een mogelijke Lelylijn dan de deelnemers in Leeuwarden en de Friese dorpen. Ze verwachten een hoog aantal positieve effecten van een mogelijke Lelylijn op de gebieden van welzijn (betere verbinding met de rest van Nederland, met name de Randstad), materiële welvaart (toename van beschikbaarheid – door bereikbaarheid – van meer gespecialiseerde banen voor Groningers), gezondheid (door meer gebruik van een combinatie van de fiets en het OV in plaats van gebruik van de auto), en veiligheid (door afname van verkeersongevallen door vermindering van autogebruik). Het meest genoemde negatieve aspect is de dimensie wonen (door de verwachte stijging van de huizenprijzen).
Voor de stad Groningen, net als voor Leeuwarden, zien we dat de individuele resultaten weerspiegelt in de groepssynthese (zie tabel 1). Als meest positieve effecten worden de verbeterde ontsluiting van Noord-Nederland genoemd met een verwachte positieve impuls op de arbeidsmarkt dat zal leiden tot een toename in voorzieningen. Uit de Groninger synthese komen naar voren, als meest belangrijke negatieve aspecten de verwachte stijging van de huizenprijzen, de impact op de bestaande natuurgebieden (doorkruising natuurlandschap door de Lelylijn) en dat Groningen een eindbestemming is van de Lelylijn in drie van de vier denkrichtingen.



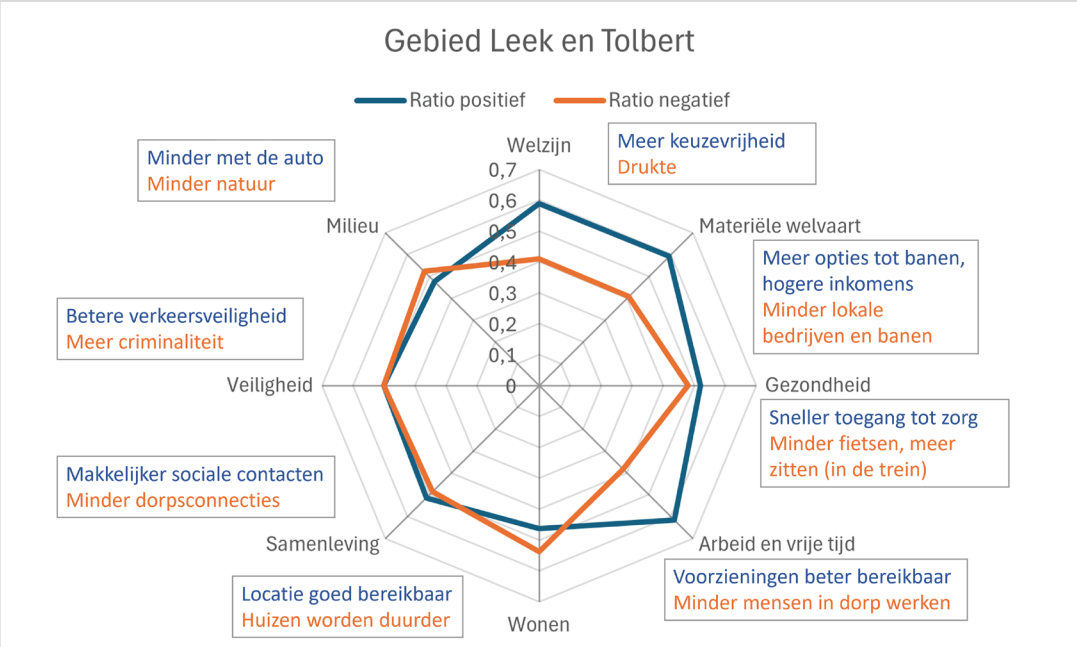
Figuur 2: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, in Groningen

Voor de stad **Drachten** (figuur 3) zien we voor de individuele uitkomsten weer een ander beeld. Voor Drachten zien we vooral een bijzonder positieve verwachting voor de brede welvaart op de dimensie samenleving; de mensen uit Drachten en omgeving verwachten dat de kleine kernen rondom Drachten in aantrekkelijkheid zullen toenemen wanneer Drachten een treinverbinding krijgt door een toename in de diversiteit van de bevolking in Drachten en omstreken. De positieve scores op welzijn en arbeid en vrije tijd hebben een gelijksoortig sentiment. Drachten zal er meer bij horen door een treinverbinding en Drachten zal veel beter bereikbaar zijn. Negatieve effecten die opvallen in Drachten zijn de effecten op het milieu, het effect van het aanleggen van het spoor door natuurgebieden en de vermeerdering van het aantal spoorwegovergangen in het gebied, wat een verwacht negatief effect zal hebben op de veiligheid.



Figuur 3: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, in Drachten

Uit de groepssynthese in Drachten (tabel 1) zien we ook dat de toegenomen bereikbaarheid en flexibiliteit – de mogelijkheid tot andere banen verder weg, en een verbeterde toegang tot verschillende opleidingen elders – de belangrijkste positieve effecten van de brede welvaart zijn voor Drachten. Aansluitend is het belangrijk voor de Drachtenaren dat de mobiliteit schoner is dan nu en dat er ook een betere ontsluiting is van recreatie en werkgelegenheid voor mensen uit zowel Drachten als voor mensen van elders om naar Drachten te komen. De negatieve effecten voor de brede welvaart zijn een spiegelbeeld van de positieve effecten, namelijk een versnippering van flora en fauna door de (aanleg) van de spoorweg, de afname van de lokale identiteit door toename van 'mensen van elders' die in Drachten en omgeving gaan wonen, en tegelijkertijd een vrees dat jongere mensen naar de Randstad zullen trekken, wellicht nog meer dan nu het geval is.



Figuur 4: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, in Leek en Tolbert

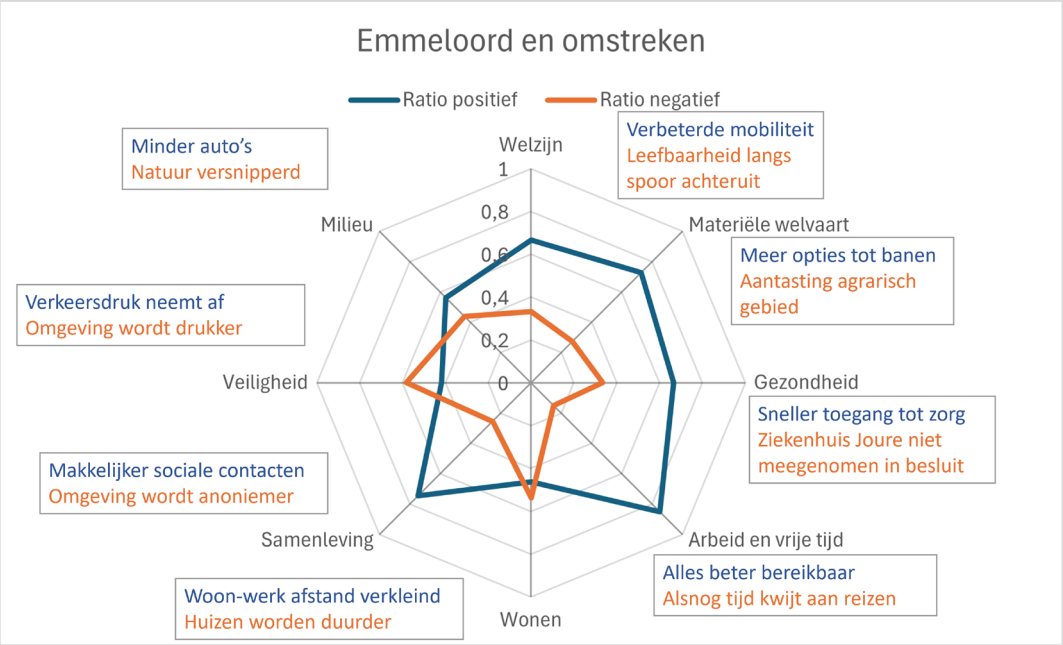
Voor de dorpen **Leek en Tolbert** was de discussie in de workshop vooral gericht op de verschillen tussen de scenario's waar wel of geen station komt (zie figuur 4). Voor dit gebied is het niet zo dat er in elk scenario een Lelylijnstation in het gebied zal komen. In die scenario's zal de situatie voor mensen in dit gebied niet direct erg veranderen ten aanzien van de huidige situatie. Toch verwachten de deelnemers uit Leek en Tolbert over het algemeen meer positieve effecten op de brede welvaart dan negatieve effecten. De positieve effecten focussen zich vooral op welzijn (toename keuzevrijheid, met name voor scholing en vervolgopleidingen), materiële welvaart (vergroting baan opties en mogelijk verhoging van inkomens door verdere specialisatie banenmarkt) en arbeid en vrije tijd (vergroten van de bereikbaarheid van voorzieningen). De meest verwachte negatieve effecten op brede welvaart in dit gebied worden gezien in de effecten op milieu (aantasting van de natuur en vermindering van natuurgebieden, met name de aantasting van de Onlanden) en voor wonen (de verwachte prijsstijging van de woningen door de toename van de vraag).

De synthese voor Leek en Tolbert laat eenzelfde beeld zien (tabel 1). De positieve effecten zijn hier samengevat als een verbetering van voorzieningen in zowel scenario's met en zonder station in het gebied. Verder is het verbeteren van sociale contacten met mensen over grotere afstand een belangrijk voordeel, vanwege de verwachte uitbreiding van het achterliggende OV-systeem dat onderdeel is van de Lelylijn denkrichtingen. Hiernaast verwachten de mensen dat de wegen minder druk zullen worden, wat een positief effect zal hebben op het milieu door de vermindering van de CO2-uitstoot. De negatieve effecten richten zich voornamelijk op het verminderen van de lokale identiteit en het groeien van dorpen. Door meer verhuizingen van mensen van elders naar Noord-Nederland, zal de bevolking meer divers worden en kan het oude dorpsgevoel verdwijnen. Ondanks dat de twee scenario's geen station in dit gebied hebben komt er toch een spoorweg , wat leidt tot verwachte geluidsoverlast volgens bewoners. door treinen met een hogere snelheid. Dit is een negatief effect voor de brede welvaart. Een erg sterk verwacht negatief effect,

specifiek voor de internationale (top)regio denkrichting, is de verwachting dat de banen lokaal zullen afnemen en zich zullen concentreren in grotere kernen (Leeuwarden, Drachten, Groningen), wat de reistijd voor inwoners verder zal verhogen.

Voor de stad **Emmeloord**, waar deelnemers uit de hele Noordoostpolder aan deelnamen, was een overwegend positief beeld te zien (zie figuur 5). De bevolking uit de Noordoostpolder verwacht de meeste positieve effecten van alle workshops. In het radar zie je dat in Emmeloord maar op twee aspecten van de brede welvaart de negatieve effecten hoger zullen zijn dan de verwachte positieve effecten. Dit is het geval voor veiligheid (de omgeving zal drukker worden met meer OV en mensen in het algemeen door toename van de bevolking in dit gebeid en dit zal leiden tot meer verkeersslachtoffers) en een klein hoger negatief effect op wonen door de verwachte verhoging van de huizenprijzen. Sterke positieve effecten op de brede welvaart worden vooral verwacht in de dimensies arbeid en vrije tijd (alles – banen en voorzieningen – worden sneller en beter bereikbaar) en materiële welvaart (de banenmarkt zal zich vergoten en of banen zijn beter bereikbaar). Hiernaast worden er positieve effecten verwacht op welzijn (verbeterde mobiliteit en bereikbaarheid), en gezondheid (betere toegang tot zorg).

Het groepsproces in Emmeloord leidde tot de volgende synthese (tabel 1). De drie positieve punten voor Emmeloord zijn als eerste een verbetering van het vestigingsklimaat, voor zowel inwoners – overloop uit de Randstad – als voor bedrijven – vergroting afzetmarkt en als overloop gebied van de (te) dure Randstad. Het tweede verwachte positieve punt is de verbeterde bereikbaarheid van het gebied, voor zowel mensen van elders naar de polder als voor inwoners, naar voorzieningen en opleidingen elders. Ten derde verwachten de Emmeloorders dat de verbeterde bereikbaarheid zal leiden tot een verhoging van het percentage jeugd dat in de Noordoostpolder zal blijven wonen. De verwachte negatieve effecten voor de brede welvaart zijn gedeelde zorgen met andere gebieden; toename van geluidsoverlast, afname van lokale identiteit en noaberschap, en het duurder worden van woningen in het gebied door toename van de vraag.



Figuur 5: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, in Emmeloord

Opvallend is dat individuele deelnemers in Friesland grotere zorgen lijken te hebben over de effecten van een Lelylijn op de gemeenschap en de regionale eigenheid dan deelnemers uit andere regio's. In de andere regio's wordt dit ook wel als een negatief effect verwacht, maar alleen in de synthese als effect op de samenleving en in veel mindere mate in het individuele proces (zie bijvoorbeeld in tabel 1 bij Tolbert en Leek). Dat gaat ten eerste om de mogelijke migratie van mensen uit de Randstad naar de dorpen en wijken in Friesland. De vraag die deelnemers stellen is welke invloed die toestroom heeft op de sociale samenhang in Noordelijk Nederland. Ten tweede heeft deze zorg een ruimtelijke component, die gaat over rust en ruimte. In welke mate gaat de woningbouwambitie die het noordelijk landsdeel heeft uitgesproken in het Deltaplan voor het Noorden, ten koste van het gekoesterde open landschap van de provincie Friesland? Hoewel het opvallend is dat deze zorg sterker leeft in Friesland dan in Groningen en Flevoland, is ze wel congruent met de eerdere raadpleging van het inwonerspanel van Planbureau Fryslân, waarin dit ook een grote zorg was (Planbureau Fryslân 2022).

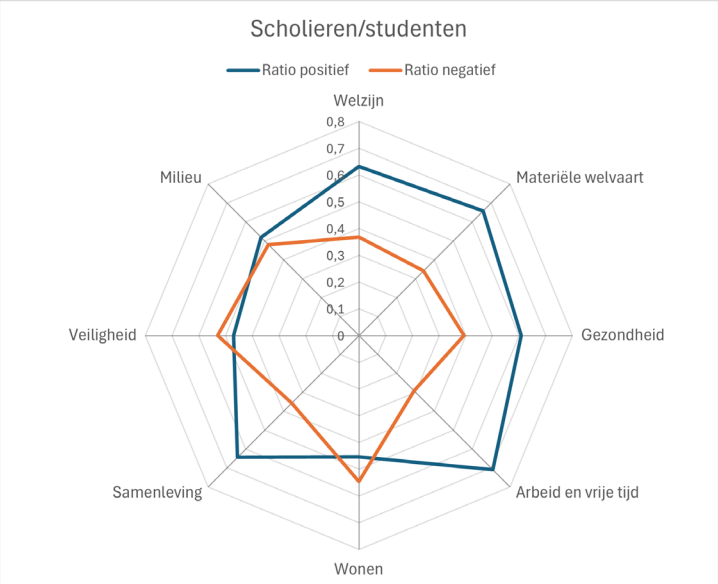
	Leeuwarden e.o.	Groningen e.o.	Drachten e.o.	Gebied Leek en Tolbert	Emmeloord e.o.
Positief	Woon- en werkverbindingen	Ontsluiting Noord-Nederland	Bereikbaarheid en flexibiliteit	Voorzieningen beter bereikbaar	Beter vestigingsklimaat
	Kansengelijkheid op lokaal en regionaal niveau wordt vergroot	Impuls arbeidsmarkt	Schone mobiliteit	Meer/makkelijker sociaal contact	Betere bereikbaarheid
	Minder co2 uitstoot en milieu vervuiling	Meer aanbod in voorzieningen	Ontsluitend effect voor recreatie en werkgelegenheid	Minder drukke wegen	Meer redenen om in de regio te blijven wonen
Negatief	Versnippering flora en fauna	Hogere huizenprijzen	Versnippering flora en fauna	Dorpsgevoel gaat weg	Geluidsoverlast
	Wegstroom van mensen voor school/werk	Impact op ongereptheid natuur	Lokale identiteit neemt af	Geluidsoverlast	Huizen worden duurder
	Ov wordt onderhouds-intensiever	Groningen blijft eindbestemming in bepaalde scenario's	Meer trek naar Randstad	Lokale banen verdwijnen en gaan naar grotere steden	Meer anonimiteit, minder noaberschap

Tabel 1: Uitkomsten van het groepsproces (synthese) per locatie.

3.3. Opbrengsten per verschillende doelgroepen

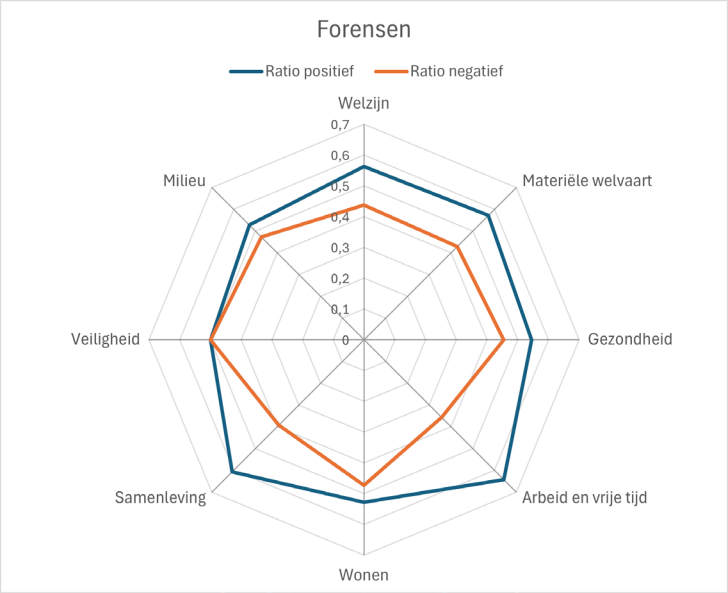
Om te analyseren hoe verschillende doelgroepen denken over de brede welvaartseffecten van de Lelylijn maakten we een onderscheid in scholieren en studenten, forensen, en gepensioneerden. Omdat deze doelgroepen de trein voor verschillende doelen gebruiken: bijvoorbeeld om naar school of studie te gaan, om naar werk te gaan, en om mensen en voorzieningen te bezoeken.

Scholieren en studenten (figuur 6) verwachten over het algemeen veel positieve brede welvaartseffecten van de Lelylijn. Vooral op het gebied van arbeid en vrije tijd, materiële welvaart, en welzijn zijn ze positief. Wonen en veiligheid worden het meest negatief beoordeeld. Zoals in sectie 4.2 besproken verwachten veel mensen dat de huizenprijzen zullen stijgen. Voor scholieren en studenten, de doelgroep waar velen nu nog geen eigen huis hebben maar die dit in de toekomst wel willen kopen, zal dit een sterk negatief effect hebben op de brede welvaart.



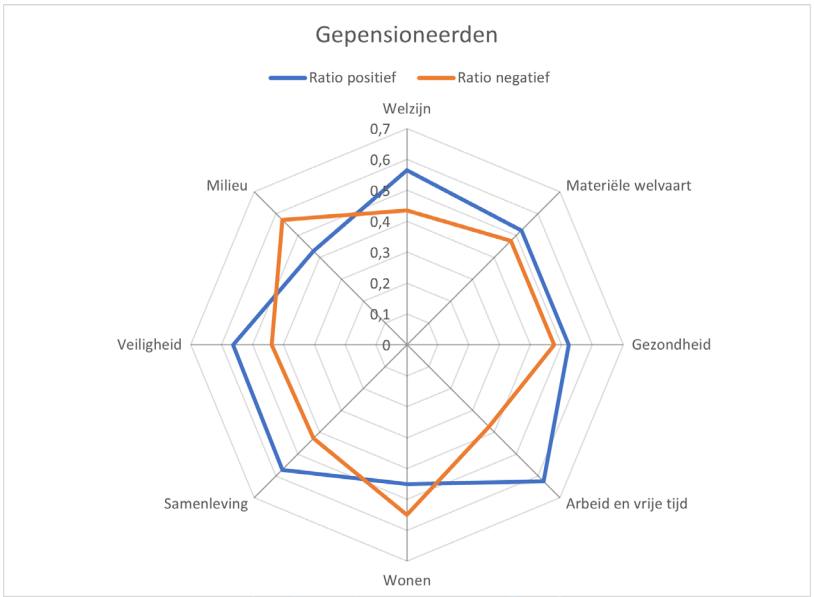
Figuur 6: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, voor scholieren en studenten

Forensen (figuur 7) hebben voor alle aspecten van brede welvaart een positieve, dan wel neutrale verwachting van de Lelylijn. Opvallend is dat effecten op wonen door forensen meer positief dan negatief wordt verwacht, in tegenstelling tot scholieren en studenten. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat forensen al een huis hebben gekocht, of in een huis wonen waar ze willen blijven wonen in de toekomst, waardoor de verwachtte stijging van de huizenprijzen minder van invloed is op hun brede welvaart. De stijging van de huizenprijzen zal juist voor deze groep een positieve invloed hebben op de brede welvaart, omdat mensen hun eigen huis in waarde zien stijgen.



Figuur 7: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, voor forensen

Gepensioneerden (figuur 8) laten een iets kritischere houding zien. Deze doelgroep verwacht de meest positieve effecten op het gebied van arbeid en vrije tijd en de samenleving, en is vooral negatief over de effecten op wonen en het milieu.
Planbureau Fryslân (2022) concludeerde in eerder panelonderzoek dat jongvolwassenen vaker positief zijn over de Lelylijn dan pensioengerechtigde inwoners. De verklaring daarvoor is dat voor hen de te verwachten voordelen op het gebied van werk zwaarder wegen. Voor pensioengerechtigde leeftijdsgroepen wegen juist de te verwachten nadelen op het gebied van natuur en gemeenschapszin zwaarder.



Figuur 8: per aspect van brede welvaart het meest genoemde voor- en nadeel per ratio, voor gepensioneerden

Omdat alle doelgroepen soortgelijke thema's hebben aangekaart tijdens de workshops, zijn de belangrijkste voor- en nadelen opgenomen in een tekstanalyse door middel van een woordenwolk. Figuur 9 laat in steekwoorden de meest genoemde verwachte voordelen zien die deelnemers opschreven tijdens de workshops. De steekwoorden komen overeen met de in sectie 4.2 beschreven voordelen en omvatten onder andere: keuzevrijheid, natuur, wonen, werkgelegenheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
Figuur 10 geeft de meest opgeschreven negatieve verwachtingen weer. Hier komen onder andere woorden als geluidsoverlast, woningen, criminaliteit, duurder en ruimte vaak voor. Opvallend is dat wonen vaak als positief, en woningen vaak als negatief wordt genoemd. Ook wordt natuur zowel als positief en als negatief verwacht effect benoemd. Dit wordt verder besproken in sectie 4.4.



Figuur 9: de tien meest genoemde voordelen op de brede welvaart bij de aanleg van de Lelylijn



Figuur 10: de tien meest genoemde nadelen op de brede welvaart bij de aanleg van de Lelylijn

De meest genoemde positieve effecten van de brede welvaart in de woordenwolk (figuur 10) komen in termen van wonen (meer keuze, hogere waarde huizen), natuur (minder uitstoot, vermindering autogebruik), banen en opleidingen (meer banen in Noord-Nederland, maar ook vergroting werkgelegenheidsgebied, meer keuze in opleidingen door sneller en betere bereikbaarheid) en sneller (in termen van treinreizen). Hiernaast zijn er ook veel voordelen die zich dichten op keuzevrijheidin wonen, in type opleidingen, in de locatie groter worden. Dit komt allemaal door de vergroting in bereikbaarheid, in snelheid, maar ook in termen van te bereiken stations en aansluiting op het OV-netwerk.

Voor de negatieve effecten voor de brede welvaart zie je gedeeltelijk de keerzijde van de medaille. Daar waar het voordeel is dat je huis meer waard is, is dit voor andere inwoners een negatief effect waarbij de

huizenprijzen stijgen en het wellicht nog moeilijker wordt om een huis te kopen of te huren. In dezelfde lijn kun je de negatieve effecten zien die verwoord worden in ruimte, men ziet een spanning in de ruimte rondom de stations, waar het nu soms al krap is. Wanneer er een uitbreiding moet komen, gaat dit ten koste van omwonenden. In het geval dat er nu nog geen station is, zien mensen veel negatieve effecten voor het ruimte maken van een station en de spoorweg. Daar waar het positief is dat er meer mensen met de trein gaan, geeft meer treingebruik ook geluidsoverlast en gaat nieuw spoor wellicht door natuurgebieden, wat negatieve milieueffecten zijn.

3.4 In het licht van andere onderzoeken

Dit kwalitatieve onderzoek naar de mogelijke effecten op de brede welvaart van een mogelijke Lelylijn staat niet op zichzelf. In 2023 voerde Populytics een Participatieve Waarde Evaluatie uit onder een groot aantal inwoners in Nederland, waarbij aan inwoners gevraagd werd wat zij zouden adviseren als zij in de schoenen van de beleidsmaker zouden staan. De top 3 van belangrijke waarden voor het aanleggen van een Lelylijn kwamen bij de PWE uit op natuur, milieu en een korte reistijd als zeer belangrijke waarden bij keuzes over de Lelylijn. Gedeeltelijk zijn deze uitkomsten in lijn met de opbrengsten uit dit scenario-onderzoek. Zowel uit de groepssyntheses als uit de individuele voor- en nadelen blijkt dat de inwoners ook bij scenario's de effecten op de natuur en milieu belangrijk vinden. Schade aan natuurgebieden wordt als één van de grootste negatieve effecten genoemd, terwijl vermindering van uitstoot en groenere mobiliteit als zeer positieve effecten genoemd worden, zowel op groepsniveau als op individueel niveau. Hierin tegen is de snellere reistijd niet een aspect dat sterk naar voren kwam bij de brede welvaartsaspecten in het scenario-onderzoek. In de groepssynthese komt dit geen enkele keer als positief brede welvaartsaspect naar voren, alhoewel verbeterde verbindingen wel als groot voordeel genoemd worden. Bij de individuele waarnemingen komt snelheid wel af en toe als positief brede welvaartseffect naar voren.

Verder komt uit de PWE dat inwoners van Noordelijk Nederland, vergeleken met de gemiddelde Nederlander, wel relatief belangrijk vinden dat de identiteit van Noordelijk Nederland niet verandert. Dit vinden wij ook terug in onze opbrengsten. Voor individuele deelnemers, voornamelijk in Fryslân, maar ook in de groepssyntheses op locatieniveau en in alle scenario's, zien we dat een mogelijk negatief effect van de Lelylijn kan zijn dat de lokale identiteit verandert, het dorpsgevoel verdwijnt of dat er afname verwacht wordt van mienskip of noaberschap.

Hiernaast vindt de PWE voor inwoners van Noordelijk Nederland het 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. Dit zijn ook aspecten die in dit scenario-onderzoek sterk naar voren komen, op individueel, groeps- en doelgroepniveau. De kans op (interessantere) banen door verbeterde bereikbaarheid of verplaatsing van bedrijven wordt vaak genoemd als positief effect op de brede welvaart, net als de verbeterede bereikbaarheid van opleidingen en voorzieningen.

Verder vindt de PWE ook sterke meningen over de kosten, zoals aan de ene kant dat de Lelylijn niet te duur moet worden en anderzijds dat het onrechtvaardig zou zijn als er in de besluitvorming sterk naar de kosten van de Lelylijn zou worden gekeken. Dit laatste aspect wordt in ons onderzoek ook wel gedeeld, maar vooral op individueel niveau geuit, met name in termen als rechtvaardigheid, onderdeel van Nederland, erbij horen en aardgascompensatie.

Uit de PWE komt ook naar voren dat de deelnemers het een gemiste kans vinden om de Lelylijn niet te verbinden met Duitsland en Scandinavië. Op groepsniveau wordt hier in relatief kleine mate wel over gesproken in dit onderzoek, vooral in vergelijk met het internationale (top)regioscenario waar die verbinding er wel is ten opzichte van de andere scenario's. Op individueel niveau komt dit in zekere mate ook naar voren, met name onder de doelgroepen studenten en forensen. Het PWE vindt ook dat de Lelylijn als oplossing voor het bottleneck Meppel genoemd wordt en om de psychologische afstand tussen Noordelijk Nederland en de rest van het land te verkleinen. Deze sentimenten worden af en toe genoemd op individueel niveau in het scenario-onderzoek, maar niet zo zeer als uitkomsten van de groepssyntheses.

In 2024 deed het SAC een aanvullende analyse over de PWE data om specifiek in te zoomen op de uitkomsten van jongeren (<25 jaar) ten opzichte van de oudere bevolking (De Witte, Busscher en Vromans, 2024). De uitkomst van het onderzoek van SAC laat zien dat de jongeren met name veel waarde hechten aan: een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland en verbeterde bereikbaarheid tussen Noord-Nederland en de Randstad, het oplossen van knelpunten op het spoor en minder drukte in de treinen. In ons onderzoek vinden we deze waarden gedeeltelijk terug. Jongeren (scholieren en studenten) geven aan dat verbeterde bereikbaarheid een positief effect van brede welvaart is, met name omdat dit de keuze voor opleidingen en langer thuis blijven wonen mogelijk maakt. Over knelpunten en drukke treinen wordt in enkele individuele effecten gesproken, maar voert zeker geen boventoon in deze scenariostudie.

Het SAC vindt in de data van PWE dat jongeren over het algemeen minder waarde hechten aan de nadelen die te maken hebben met de verstoring van het landschap, de overlast voor de natuur en het verlies van de Noord-Nederlandse identiteit. Ook Planbureau Fryslân (2022) stelde vast dat voor jongvolwassenen voordelen op het gebied van werk en inkomen zwaarder wogen dan nadelen op het gebied van natuur en identiteit. Maar ook dat natuur en milieu als thema veel genoemd wordt als zorg, ook onder jongvolwassenen. Dat is ook wat we in dit onderhavige onderzoek zagen, wat niet volledig overeenkomt met de SAC-analyse van de waardenenquête Wij zien dat vooral Friese jongeren ook nadelen zien voor de Friese identiteit door een mogelijke Lelylijn en we zien ook dat de effecten op natuur en milieu als belangrijke negatieve effecten van brede welvaart genoemd worden door scholieren en studenten.

Redenen voor afwijkende uitkomsten kunnen zijn dat door de inleving in het verhaal (de scenario's) er toch op een andere wijze gekeken wordt naar een mogelijke Lelylijn dan wanneer dit online op een computer wordt aangegeven. De scenario's vitaal ecoland en 30-minutenscenario spreken ook nadrukkelijk over (on)mogelijkheden voor de natuur in de beide mogelijke tracés.

3.5 Duiding en aanbeveling

In dit onderzoek is vanuit een toekomstgericht brede welvaartsperspectief gekeken naar de eventuele aanleg van de Lelylijn. Dat perspectief schenkt aandacht aan effecten op de kwaliteit van leven van inwoners van Noordelijk Nederland en kijkt daarmee verder dan vervoerswaarde en reistijd.

Het werkt goed om op deze manier met inwoners in gesprek te gaan over grote veranderingen die ingrijpen in het leven van inwoners. Deze vorm van focusgroepen geeft de mogelijkheid om het ontstaan van uiteenlopende spanningen, conflicten, dilemma's en oplossingsrichtingen te verkennen voor een bepaalde interventie. In de richtlijnen schetsen we verschillende maatschappelijke ontwikkelingen en alhoewel de

toekomstige gebeurtenissen en ontwikkelingen in de denkrichtingen fictief zijn, representeren ze wel bestaande spanningen (vergelijk Planbureau voor de Leefomgeving, 2023). De deelnemers waren positief over de integrale manier van nadenken over de effecten van de Lelylijn. De aanbeveling is daarom om een benadering van grote infrastructurele projecten of andere beleidsprogramma's die vertrekt van brede welvaart, standaard gepaard te laten gaan met een participatietraject waarin niet alleen kwantitatieve effecten, maar ook zachtere waarden centraal staan. Wel is het zaak om daarin in alle openheid afwegingen te maken. Heel concreet zullen de resultaten van de onderhavige studie en bij voorkeur ook van latere studies open beschikbaar moeten zijn voor deelnemers van deze workshoprondes.

4. Conclusie en discussie

Concluderend valt op dat de meeste inwoners meer positief denken over de mogelijke brede welvaartseffecten dan negatief. Tegelijkertijd zien we hier dat elke medaille een keerzijde heeft. De meeste positieve brede welvaartseffecten hebben een negatieve evenknie. De uitkomsten zijn genuanceerd en de effecten zijn vaak tweezijdig. Wanneer de huizen duurder worden, zijn ze meer waard voor de bezitter, maar moeilijker aan te schaffen voor starters. Minder mensen in de auto is goed voor het milieu, maar een nieuwe spoorweg aanleggen geeft wel schade aan een natuurgebied en meer geluidsoverlast. Uiteindelijk blijft de keuze een kwestie van afwegen welke belangen het zwaarst wegen. Nu, maar vooral in een toekomst waarbij we graag willen dat de brede welvaart ook van waarde is.

Hiernaast kan vooral aangegeven worden dat de regio's Groningen en Emmeloord het meest positief denken over de effecten van brede welvaart bij de komst van een mogelijke Lelylijn. Alle bevraagde regio's zien gemiddeld genomen iets meer positieve dan negatieve effecten op de brede welvaart. De regio Friesland (Leeuwarden) ziet de meest negatieve brede welvaartsaspecten van een Lelylijn. Groningen, Emmeloord en Drachten zijn het meest positief. Voor Emmeloord en Drachten wordt dit voornamelijk verklaard doordat een Lelylijn deze plekken zal aansluiten op het nationaal spoorwegennet.

Opvallend is dat met het toenemen van de leeftijd de respondenten meer negatieve effecten zien van een Lelylijn, de groep jongeren en studenten geeft gemiddeld de meest positieve effecten voor de brede welvaart weer. Het is goed om hier aandacht voor te hebben. De voordelen van de aanleg van de Lelylijn in het domein van werk en wonen zijn het grootst voor jongere leeftijdsgroepen, terwijl te verwachten nadelige effecten op het gebied van gemeenschapszin en natuur en landschap zwaarder wegen voor oudere leeftijdsgroepen.

Een bevinding die beleidsgericht interessant is, is dat de begeleiding van de workshops duidelijk zag dat in de groepssynthese de deelnemers duidelijk in staat waren over persoonlijk positieve en negatieve nadelen heen te stappen in het belang van een maatschappelijke andere doelgroep. Als voorbeeld, in een discussie in Tolbert gaf een deelnemer aan dat een mogelijk tracé door haar achtertuin zou gaan en gaf hiermee een negatieve brede welvaartseffect aan op welzijn. Echter in de discussie met de groep over de brede welvaartsaspecten op regionaal maatschappelijk niveau koos de deelnemer voor een positief effect op de brede welvaartsdimensie welzijn vanwege de toename van het aantal bereikbare voorzieningen.

Het onderzoek lijkt een waardevolle aanvulling op meer kwantitatieve benaderingen van brede welvaart. Het laat zien dat inwoners aan de hand van dit wiel en aan de hand van geleide scenario's zinnige dingen kunnen zeggen over verwachte effecten. Echter voor dit onderzoek is er de kanttekening dat we niet op alle locaties ruime deelname hadden. Voor het bespreken van scenario's hadden we minimaal acht deelnemers per locatie nodig. Dat is gehaald, echter, bij dergelijke minimale aantallen wordt de invloed van bijvoorbeeld extroverte groepsleden, overtuigende of bijzonder uitgesproken deelnemers sterker. Dat is een nadeel van de huidige studie. Een aanbeveling is om voor een vervolg onderzoek meer tijd en middelen beschikbaar te stellen grotere respons per locatie te organiseren. Tevens merken we dat juist de groepen die ondervertegenwoordigd zijn dit soort participatie, ook in dit onderzoek minder mee deden. Denk hierbij aan mensen zonder baan, in een uitkeringssituatie, meer praktisch geschoold en of met een niet Nederlandse achtergrond. Een gedeelte kan worden opgevangen door onder andere de scenario's in alle middelbare school stromingen mee te laten draaien (van praktijkonderwijs tot aan gymnasium) en wellicht door scenario's uit te vragen in wijkcentra.

5. Referenties

Aissani, L., A. Lacassagne, J.B. Bahers en S. Le Féon (2019) Life cycle assessment of industrial symbiosis: A critical review of relevant reference scenarios. Journal of Industrial Ecology, 23(4): 972-985.

Badir, M., B. van Bavel, S. Hardeman en A. Rijpma (2017) Brede welvaartsindicator 2017. Brede welvaart in Nederland: nationaal en regionaal. Universiteit Utrecht en Rabobank. Utrecht.

Berenschot, (2021) Bouwstenen voor het Deltaplan. Noordelijk Nederland en het stedelijk netwerk Nederland beter verbonden. (Met medewerking van gemeenten Leeuwarden, Assen, Emmen en Groningen; en Provincies Flevoland, Drenthe, Groningen en Fryslân). Groningen.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2018) Monitor Brede Welvaart 2018, Centraal Bureau voor de Statistiek Den Haag.

Franco, L.A., M. Meadows and S.J. Armstrong (2013),Exploring individual differences in scenario planning workshops: A cognitive style framework,
Technological Forecasting and Social Change, 80(4): 723-734.

Grant, N., A. Hawkes en T. Napp, (2020). The appropriate use of reference scenarios in mitigation analysis. Nature Climate Change. 10: 605–610.

Koster, S. & Brouwer, A., Nov-2023, Inzicht in impact: De maatschappelijke gevolgen van de gaswinning en denkrichtingen voor de toekomst. Schreuder, W., Nienke, B. & Postmus, T. (eds.). Groningen: Kennisplatform Leefbaar en Kansrijk Groningen, p. 346-361 16 p.

Lelylijn (2024) delelylijn.nl

O'Brien, F.A. and M. Meadows (2013) Scenario orientation and use to support strategy development, Technological Forecasting and Social Change, 80(4): 643-656.

OECD (2020), How's Life? 2020: Measuring Well-being, OECD, Paris.

Planbureau Fryslân (2021). Brede welvaart in Fryslân. Eerste duiding van de CBS-Monitor. Leeuwarden.

Planbureau Fryslân (2022). Het Deltaplan voor het Noorden vanuit het Friese inwonersperspectief. Leeuwarden.

Planbureau voor de Leefomgeving (2021). Brede welvaart en mobiliteit. Den Haag.

Planbureau voor de Leefomgeving (2023) Ruimtelijke ontwikkelingen. Den Haag.

Populytics (2023). Uitkomsten van de Lelylijnraadpleging. Delft en Den Haag

Pot, F. (2023) The Extra Mile: Perceived Accessibility in Rural Areas. PhD Thesis, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2023). Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's. Den Haag.

De Witte, R., T. Busscher en J. Vromans (2024) JONGEREN OVER DE LELYLIJN
Een data-analyse van de uitkomsten binnen de Lelylijnraadpleging. SAC Groningen.

Sociaal Cultureel Planbureau (2016) Het brede-welvaartsbegrip volgens het
Scp. Den Haag.

Sociaal Cultureel Planbureau (2023) Sociale en Culturele Ontwikkelingen
Stand van Nederland 2023, Sociaal Cultureel Planbureau Den Haag.

Sociaal Planbureau Groningen (2020) Brede Welvaart - Sociaal Planbureau Groningen

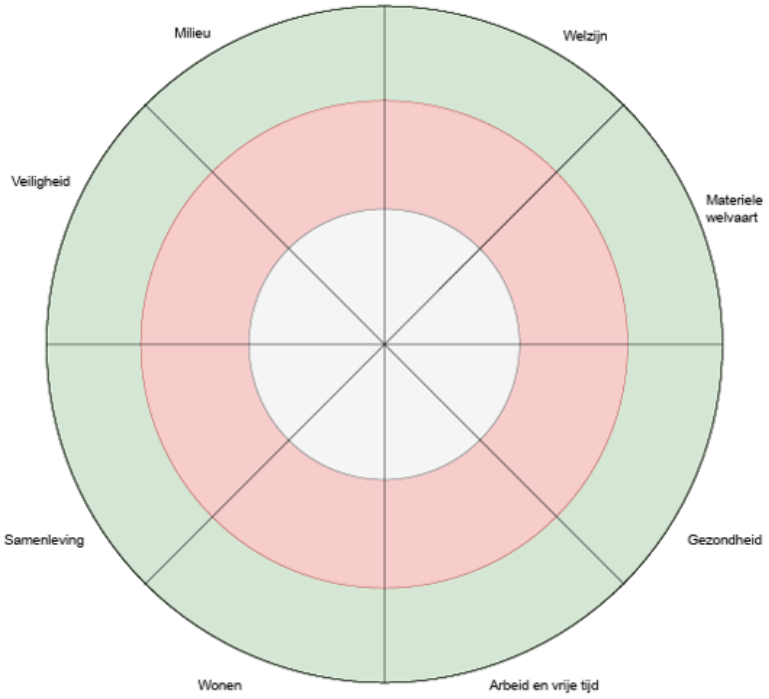
Studio Bereikbaar (2024) Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050 Discussiestuk Samenvatting en handelingsperspectief - Studio Bereikbaar - 8 februari 2024

Bijlage 1: Brede welvaartswiel en invulformulieren

INVULFORMULIER INDIVIDUEEL:

Gender: woonplaats: leeftijd: beroep/situatie: Scenario:

Vul hier in waar je voor de brede welvaart dimensies positieve effecten en negatieve effecten ziet in jouw scenario, je mag zoveel aan kruisen als je wilt, zet er een paar steekwoorden bij



INVULFORMULIER GROEP:

Scenario:

Positief effect	Voor welke doelgroep?	Op welke plek?

Negatief effect	Voor welke doelgroep?	Op welke plek?