

# Potential Social Impacts of the Lelylijn, its history and future on the residents of the city of Groningen

Bachelor's Project: A Lelylijn case study



## Abstract

This research explores possible social impacts of the proposed railway connection 'Lelylijn' running between Lelystad and Groningen on the city of Groningen. The main research question is *"What are the potential social impacts of the infrastructure project 'Lelylijn' on the residents of the city of Groningen?"*. By the way of two sub questions the possible changes to the social impacts of the Lelylijn due to its history and its connection with the Deltaplan voor het Noorden are explored. In the theoretical framework possible social impacts are explored, as well as the possibility that cumulative impacts may occur from the current version of the Lelylijn, the history of the project, and through its connection with the Deltaplan. Through the use of semi-structured interviews with two experts and two residents, and through questionnaire distributed under residents of Groningen, the potential effects tried to be identified. The largest potential impacts of the project are related to the potential economic growth it can facilitate and increase in accessibility of the city. Cumulative impacts on the housing market and accessibility may arise due to its connection with the Deltaplan and the projects stemming from the compensation of the cancellation of the Zuiderzeelijn respectively. The appearance from the questionnaire respondents and residents interviewed would be that the Lelylijn can rely a firm support from the public.

**Thijmen de Vries – s3656101**  
**Bachelor's Project Human Geography and Planning**  
**Supervisor: Dr. Philippe Hanna**  
**28<sup>th</sup> January 2022**

## Table of Contents

<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>Possible social impacts</b> .....	<b>3</b>
<b>Conceptual model and social impacts of other projects</b> .....	<b>5</b>
<b>Methodology</b> .....	<b>6</b>
<b>Results</b> .....	<b>7</b>
<i>Social impacts of the history</i> .....	7
<i>Connection with Deltaplan voor het Noorden</i> .....	8
<i>Social impacts of the Lelylijn</i> .....	8
<b>Conclusion</b> .....	<b>10</b>
<b>Discussion</b> .....	<b>11</b>
<b>Bibliography</b> .....	<b>12</b>
<b>Appendixes</b> .....	<b>13</b>
<i>Appendix 1: Data Collection Instrument 1</i> .....	13
<i>Appendix 2: Consent Form</i> .....	15
<i>Appendix 3: Data Collection Instrument 2</i> .....	16
<i>Appendix 4: Codebook Interview Analysis</i> .....	20
<i>Appendix 5: Transcript Interview 1</i> .....	21
<i>Appendix 6: Transcript Interview 2</i> .....	26
<i>Appendix 7: Transcript Interview 3</i> .....	31
<i>Appendix 8: Transcript Interview 4</i> .....	37
<i>Appendix 9a: Statistics Results History Lelylijn - Compensation</i> .....	42
<i>Appendix 9b: Statistics Results History Lelylijn - Restart</i> .....	44
<i>Appendix 10a: Statistics Results Deltaplan - Connection</i> .....	46
<i>Appendix 10b: Statistics Results Deltaplan – Change of Opinion</i> .....	48
<i>Appendix 11: Statistics Results Social impacts Lelylijn – Opinion of the Lelylijn</i> .....	50

Source front-page picture: RTV Noord, <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/880372/lelylijn-zoekt-naar-juiste-spoor-voor-financiering>

## Introduction

In 2007 the ‘Zuiderzeelijn’, a proposed train connection between Lelystad and the city of Groningen via the province of Friesland, was cancelled by the government. The project was expected not to cover the costs of its construction and operations, and thus seen as not viable by the cabinet (Van der Laan, 2019). As compensation for the cancellation of the project, the northern provinces received 2,6 billion Euros to be used for the improvement of the infrastructure of the provinces (RTV Drenthe, 2021). For Groningen, examples of these projects are the improvement of the southern ring road and the rebuilding of the central train station. In recent years the Zuiderzeelijn has been given a new life under the ‘Lelylijn’ name (Figure 1). After the last national elections, the provinces within which the Lelylijn would be situated, Groningen, Friesland, Drenthe and Flevoland, combined to propose the ‘Deltaplan voor het Noorden’ to the national government. In this plan, investment in the infrastructure of the northern province would be done, with one of the main projects being the Lelylijn. In compensation, the provinces would help to try and mitigate the housing crisis in the Netherlands by offering to build up to 320.000 houses divided over the different regions, of which 50.000 in the province of Groningen (Berenschot, 2021). A megaproject like the Lelylijn and the construction of the houses could have large social impacts. Megaprojects are, when defined by Flyvbjerg (2017), large-scale projects, that are complex in nature. The costs of megaprojects are at least one billion US Dollars, as well as spanning multiple years to develop and construct. Furthermore, these projects are transformational of nature to the community in which it’s situated and society at large, potentially impacting millions of people. The Lelylijn is estimated to cost between 3,2 to 6,4 billion Euros (NOS, 2020) and can potentially influence the residents of four provinces involved, which have a total of more than 2,1 million residents combined (CBS, 2021), transforming the travel time between the Northern region to the Randstad, as it’s shortened by an estimate forty minutes. When compared to the definition given before, the Lelylijn project can be seen as a true megaproject if developed.

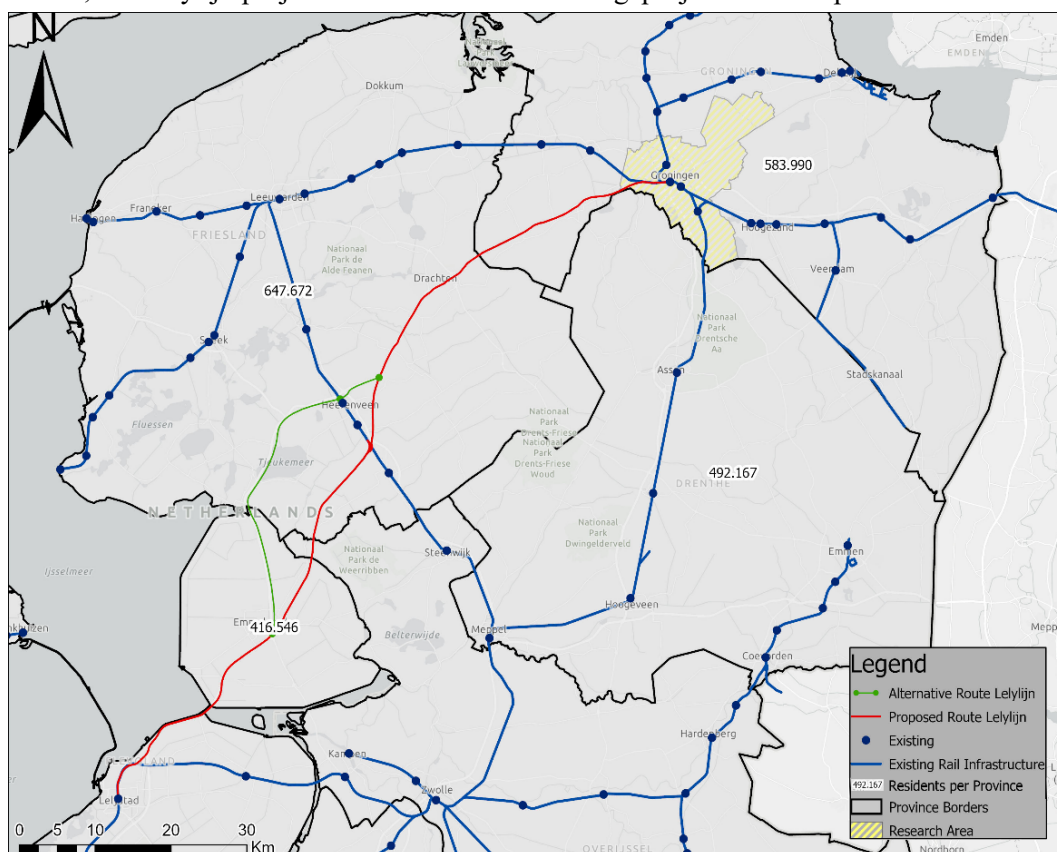


Figure 1 – Possible routes of the Lelylijn, with potential new stations in Emmeloord, Flevoland and Drachten, Friesland, and a connection to the station in Heerenveen.

A megaproject in the Netherlands recently completed is the North-South metro line in Amsterdam. When these kinds of projects are financed by international agencies or multilateral stakeholders, a full environmental and social impact assessment is required by the funders. In contrast to this, the North-South metro line was funded by different Dutch government levels, and therefore a full impact assessment was not required (Mottee et al, 2020a). Like many other parts of the world, the Netherlands has a firmly established practice and system for environmental impact assessment. The situation with regard to social impact assessment (SIA) is, however, different in the Netherlands compared to other countries. Environmental impact assessment is obligated by Dutch law, however, it's seen as an obligation and not as a process that can improve the project. This law specifies which projects are subject to an Environmental impact assessment. The law only obligates a full environmental impact assessment for certain projects, such as rail infrastructure. A separate SIA, focussing purely on the social aspect, instead of as social impacts related to environmental impacts, is not obligated by the law (Runhaar et al., 2013). This means that megaprojects like the North-South metro line or the Lelylijn are not required to do a separate, full social impact assessment, even though their influence can stretch a vast amount of (social) aspects.

This research will focus on what the social impacts of the Lelylijn could be, which will be articulated through the research question *“What are the potential social impacts of the infrastructure project ‘Lelylijn’ on the residents of the city of Groningen?”*. To help substantiate the main research question the following sub research question will be explored, *“How are the social impacts of the Lelylijn changed by the history of the project?”* and *“What would be the changes to the (cumulative) social impacts of the Lelylijn by its connection to the Deltaplan voor het Noorden?”*. The research area of this paper will therefore be limited to the city of Groningen.

### ***Possible social impacts***

Impact assessment has since the concept was coined, become one of the most successful project assessment procedures. Many countries have, therefore, impact assessment procedures written into law or legislation which results in well-established impact assessment systems (Banhalimi-Zakar et al., 2018). Impact assessment typically consists of two components, environmental impact assessment and social impact assessment. In this research, the focus will be on the second aspect of impact assessment. “Social impact assessment is the process of analysing, monitoring and managing the intended and unintended social consequences, both positive and negative, of planned interventions and any social change processes invoked by those interventions” (Vanclay et al., 2015, p. 1). These interventions can take many different forms, from infrastructure projects to policy changes. There are many different impacts in which these social consequences can take form, ranging from more personal aspects as their way of life, health or wellbeing and personal and property rights, to more societal based aspects as the political systems, the culture or the environment (Vanclay, 2003). The beginning of an SIA process does not start at the moment the intervention is implemented or the building process starts, but rather at the moment the first explanatory phase of the intervention happens. At the moment the first speculation about an intervention surfaces, it can be of influence on society or communities. This will, then, also be the moment that the proponent behind the intervention needs to start with the social impact assessment (Vanclay et al. 2015).

Figure 2 (page 4) shows the development process of the Lelylijn up until now, combined with factors on which the construction of the Lelylijn could have an influence. It starts with the predecessor of the Lelylijn, the Zuiderzeelijn. The cancellation of the project resulted in government investments in the infrastructure of the region, influencing the interconnectedness and accessibility of the region. The possible construction of the revived Zuiderzeelijn, which was rebranded into the Lelylijn, could further impact interconnectedness and accessibility. The project becoming part of the ‘Deltaplan voor het Noorden’, as well as with the improved accessibility, could mean that the housing market of the region could be changed in a significant way.

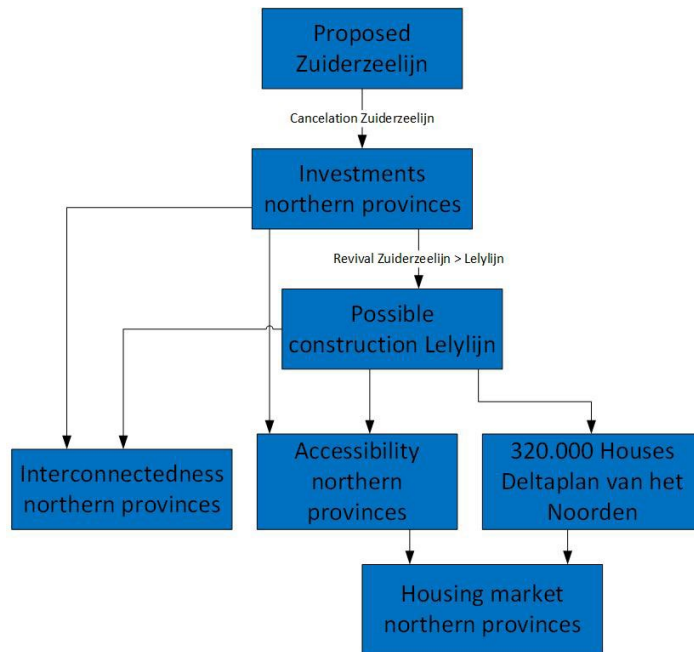


Figure 2 – The development process of the Lelylijn and possible changes it could bring forth

As stated before, the social consequences of an infrastructure project like the Lelylijn can take many different forms. These social consequences can be both temporary and permanent (Pérez-Brito, 2018). The temporary consequences or impacts are only present during the design and or construction phases of the project, while the permanent consequences can start present at these phases, but also during normal operations of the project. Vanclay (2002) identified six different main groups of social impacts that could result from a project. These different groups still have a wide range of impacts within themselves, which in addition can vary in scale in the size of their impact. The first group is that of demographic processes, these are related to the composition or the movement of people in the affected region and can involve migration and its effects, or tourism in different forms. The second group is economic processes, which affect a region's economic scheme, resulting in possible changes to have its people earn their living or macroeconomic components that affect its society on a larger scale. A further group is that of geographical processes. Examples of this group are gentrification, urbanisation or enhanced accessibility. The fourth group is that of institutional and legal processes, these processes are impacts that relate to the operations of the organisations behind the supply of goods and services, like governments or the commercial sector. These goods or services are considered essential for the people of the region, examples of this are centralisation and decentralisation. The fifth group is emancipatory and empowerment processes, these are concerned with the growth of the capability and strength of the local people of the region through for example democratisation in the decision-making process. But the opposite can also be a consequence of the project, for example through marginalisation and exclusion. The last group are sociocultural processes, which are processes that affect the residents' way of life, their culture. This can take place through globalisation, segregation, cultural differentiation or social disintegration.

As the Lelylijn may be part of a larger vision on public transport for the Netherlands or the northern part of the Netherlands, another aspect of the impact assessment that needs to be kept in mind is that of strategic environmental assessment (SEA). SEA is the process of assessing plans, policies or programmes, instead of the assessment of individual projects, and which are approved before the individual projects (Lee & Walsh, 1992). According to Fundingsland Tetlow & Hanusch (2012) environmental impact assessment is concerned with the actual way a project is implemented, whereas SEA can have an influence during the earlier stages of development or decision-making with regards to possible alternatives for the proposed development. It is further stated that the role or aim of SEA can vary with the type of activity being assessed, the scale of the activity and the sector of which the activity is part. The types of activities are the previously mentioned policies, programmes or plans, whereas the scale refers to the activity being on a national, regional or local level. The sector in which the activity can take place ranges from spatial planning or transport to energy or tourism. A SEA is

thus more focussed on potential plans or potential results that could arise from a vision or long-term plan, than a single project that is being constructed or on the eve of the construction of it starting. Strategic environmental assessment is relevant with regards to the Lelylijn as it may be part of larger plans or strategic policies of the government, be it on a regional or national level. This can also be the case with the history of the Lelylijn, where the Zuiderzeelijn, its cancellation and the resulting compensation projects. The connection with the Deltaplan makes further so that the Lelylijn needs to be looked at on a larger scale, as it now involves multiple projects.

### ***Conceptual model and social impacts of other projects***

Figure 3 shows how both the changes in the housing market, the interconnectedness and the accessibility could result in changes in the way of life of the residents of Groningen. These possible changes would most likely, mainly affect two aspects of people's way of life from Vanclay et al. (box 1, 2015), these being how they live and where they work. These changes can differ greatly between the two factors in how they originated, with them potentially resulting from different groups of processes from the paragraph above. The changes to how they live would come from the changes in the housing market that are a result of the 50.000 houses built in the whole province, per the Deltaplan. This change in the housing market could result in different options being available to residents when choosing a (new) home.

Furthermore, such a large influx of residents could change the social character of a city. The other aspect of people's way of life that may be changed, where they work, is mainly affected by the changed accessibility of Groningen. Higher accessibility could result in greater mobility for the residents of Groningen and allow them to commute further compared to the current situation. This means that they may be able to look for suitable employment further away than what they have previously done. This increased accessibility also has another possible influence. The increased accessibility, made more substantial by the enlarged housing market, could result in an influx of residents from other regions of the country. The outcome of this could be that with this influx, especially if it's a large influx in a short period, the overall culture of the city could be changed (McKercher et al., 2015). The increased accessibility of Groningen could also mean that people who first both worked and lived in for example Amsterdam, can now come live in Groningen while still working in Amsterdam. This could change or partially change the type of community that Groningen is. If a large part of the aforementioned influx falls within this group, the city and its community could move to become more of a commuter town than it currently is.

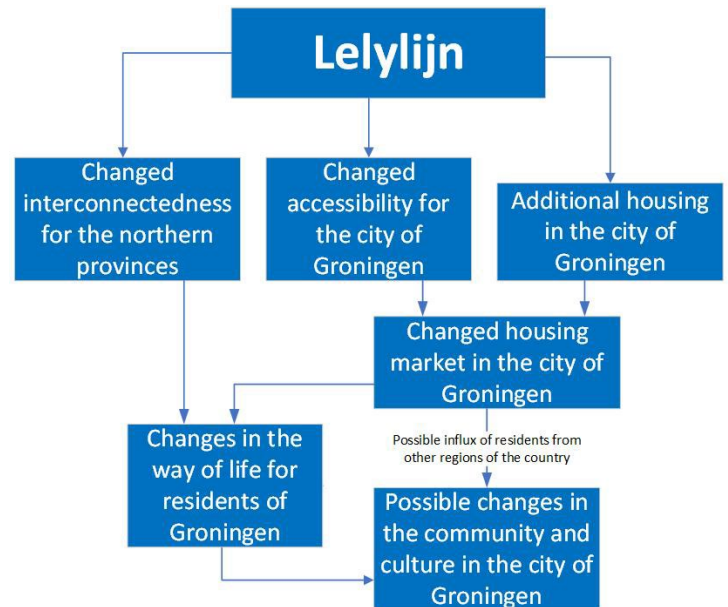


Figure 3 – Conceptual model of social impacts of the Lelylijn

The processes of marginalization and exclusion as a result of a project can be seen in one of the two cases presented by Mottee et al. (2020a). The Parramatta Rail Link in Sydney, Australia, was first introduced in 1998 in the regional government's transport plan. It was, however, not a full financial commitment to the full project, but due to its inclusion in the transport plan, it was expected that the project would definitively proceed in full. When this did not happen before 2010, the original end date of the aforementioned plan, it resulted in a loss of confidence in the government. Local communities have since pressured the government to still complete the proposed rail link in full, to provide the communities that would be impacted by it with the expected enhanced accessibility. This effect could also have happened in the history of the Lelylijn, after the cancellation of the Zuiderzeelijn in 2007.

The history of the Lelylijn and its connection with the Deltaplan voor het Noorden has the potential to develop into cumulative effects. Cumulative effects are effects or impacts generated by multiple activities that affect a location (MacDonald, 2000). These effects or impacts could be the same activity performed repeatedly on separate occasions resulting in the continuous addition of the same impact on a region. On the contrary, it can also be the addition and combination of different impacts from different activities on a region (Tricker, 2007). Another aspect in which cumulative effects can differ is the location of the sources of the impacts. The sources could originate from different locations or the same locations (MacDonald, 2000). The different forms of cumulative effects that can exist based on the previous two components of cumulative effects can come from a wide range of backgrounds. This could vary between cumulative effects from one location and one type of activity to cumulative effects from different activities on different locations all affecting the same region, and of course every possible combination in between these two examples. In the case of the Lelylijn, the situation would exist of multiple activities, the Lelylijn itself and the housing from the Deltaplan, spread out over multiple locations that affect the research area of Groningen.

### ***Methodology***

In most cases when a social impact assessment is performed or when they are researched, a methodology is developed in which multiple methods of both direct and indirect interaction are incorporated. The basis for most methodologies of researches with this background is still formed by the in-depth, semi-structured interviews. The mix of methods used in a research, can nevertheless be different between researches. In Hanna et al. (2016), the basis is formed by 15 semi-structured interviews, with the other methods used being participation observation, field notes and diarising. In comparison, research done by Mottee et al. (2020b) also consists of a basis of semi-structured interviews, which is in this case 17. Some other methods used in the research were a document analysis and a focus group, to create a background and a wider perspective on the topic.

This research has a similar data gathering basis as the two earlier mentioned examples, consisting of 4 semi-structured interviews (appendix 1), a short overview of the interviewees can be found in table 1 (page 7). These interviews will be with people that are involved with, knowledgeable about or influenced by the Lelylijn in different ways. The initial part of the interviews would consist of interviews with two residents of the city of Groningen. The residents that are to be interviewed would be possible users of the Lelylijn, but it's not necessary that they currently frequently travel between Groningen and Amsterdam. If this would be the case, however, this has an added benefit as they have more experience with travel there and may have a better view of how the Lelylijn would affect their life and travelling. The first resident of Groningen is a business owner with their business situated in the city. He does travel routinely to Amsterdam to meet with clients, but does not currently use public transport for this because of the travel time and costs. The second resident is an employee of a company with an office based in Den Haag. They currently work from home, only commuting to work once every two weeks because of the travel time. Further parts of the data gathering through interviews, will be with 2 experts knowledgeable about the Lelylijn. The first expert is a high ranking civil servant of the municipality of Groningen. The second expert is a researcher for the Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), a government organization studying and advising on potential and proposed mobility and accessibility policy. Before the start of the interviews, participants and the researcher will sign a consent form (appendix 2), which informs the participants of their rights and what they can do if they later on in the process decide that they do not want their data to be used anymore. Two copies of each consent form will exist, one is for the participant themselves so that they can show that they have participated in the research. The second copy will be in the possession of the researcher for documentation purposes.

<i>Interviewee</i>	<i>Expert or Resident</i>	<i>Notes</i>	<i>Interview transcript</i>
<i>Interviewee 1</i>	<i>Expert 1</i>	<i>Civil servant at the municipality of Groningen.</i>	<i>Appendix 5 Transcript 1</i>
<i>Interviewee 2</i>	<i>Resident 1</i>	<i>Business owner living in Groningen. Frequently travels to clients in Amsterdam. Thinking about possibly moving.</i>	<i>Appendix 6 Transcript 2</i>
<i>Interviewee 3</i>	<i>Resident 2</i>	<i>Recent graduate living in Groningen, currently employed in Den Haag. Works from home, but routinely travels to Den Haag for work, looking to move there.</i>	<i>Appendix 7 Transcript 3</i>
<i>Interviewee 4</i>	<i>Expert 2</i>	<i>Researcher at KiM.</i>	<i>Appendix 8 Transcript 4</i>

*Table 1 – Overview of interviewees*

Further data gathering is to be done in the form of a questionnaire (appendix 3) spread among residents of the city of Groningen. This choice has been made to acquire data that is not only anecdotal but may also provide the opinion of a larger audience. Both the interviews and the questionnaire data will be used to provide an answer to the main research question and the two sub-research questions. The analysis of the data gathered through the interviews will be done through coding with the codes from the codebook (appendix 4). As the interviews were conducted and transcribed in Dutch, to allow the participants to better express themselves, the coding will also be done in Dutch. Respondents' quotes will be translated by the author into English in the most literal way or the respondents' answers will be paraphrased when talked about in the results part of the paper. A mix of inductive and deductive coding will be used in this process. The deductive part of the code will come from examples of social impacts previously discussed in the theoretical framework of this paper on pages 3 to 5.

## **Results**

### ***Social impacts of the history***

The long history of the Lelylijn can result in more social impacts than when if the Lelylijn was the first iteration of the project. The Zuiderzeelijn and its cancellation, as well as the compensation that resulted from it, have their own social impacts that could influence the whole social impact process of the current iteration of the Lelylijn. The restart of the project of course results in a further change in the social impacts of the whole project.

The first activity from the Lelylijn that has a social impact is the cancellation of the previous iteration of the project, the Zuiderzeelijn. The cancellation of the Zuiderzeelijn can be seen as a form of exclusion and marginalization of the Northern region from the rest of the Netherlands and especially the Randstad. The possible benefits, that are associated with the current Lelylijn, of economic growth or better accessibility with other parts of the country or even from Groningen to other parts of the region could have been achieved already if the Zuiderzeelijn was built. The Zuiderzeelijn was cancelled because it was thought to not be economically viable. Resident 2 expressed that he did expect that a proper analysis of the situation was done and that this was the outcome. Expert 2 reiterates this stating that the Zuiderzeelijn was not desirable because of multiple financial reasons and that it was better to invest in the local projects that were proposed after the cancellation.

The local projects that were constructed as compensation have themselves also extra impacts on the region. According to expert 2, the projects' goals were to try to achieve the goals of the Zuiderzeelijn and thus the 2 billion Euros reserved for the Zuiderzeelijn were invested in these projects. Expert 1 argued that the city did definitely benefit from the projects, with resident 1 stating that he thought that the projects did work out really well. However, expert 1 did state:

*“That makes that, yes, such an aid package has had an impact, but again much less than if that line, than if the Zuiderzeelijn had been built.” (Expert 1)*

Resident 2 further argued that he thought the goals of the compensation projects was different from the goal of the Zuiderzeelijn, with the goal of the Zuiderzeelijn being improving the connection to the Randstad and the goals of the other projects only improving the quality of the infrastructure in the region itself. Resident 1 has the same opinion noting that according to him the projects didn't really



resolve the problem that the Zuiderzeelijn tried to resolve, and that thus the compensation that the Northern provinces received for the Zuiderzeelijn was not an equal investment to what the Zuiderzeelijn would have been for the region. This sentiment looks to be the same under the respondents of the questionnaire. Of the 35 respondents, a significant amount of 22 respondents (appendix 9a) answered that they thought the compensation received was not equal to the investment that the Zuiderzeelijn would have been.

When the cancellation of the Zuiderzeelijn was seen as unpopular, it can be expected that the restart of the project may then be seen as popular. This is then also the case when looking at the answers of the respondents to the question of what they think about the restart of the project. A total of 31 out of 35 respondents or 88,6 per cent (Appendix 9b) responded that they found this a positive development. The same sentiment can be seen in the answer of the interviewees. Resident 2 argues that maybe it was realized that the compensation projects did not reach the goal of the Zuiderzeelijn and that maybe through the restart of the project this could be achieved. On why the project had been given a new name, the residents and expert 2 were all equally resolute in their answer, the connection of the revamped project with the cancelled Zuiderzeelijn had to be kept to a minimum, as a clear and obvious connection with a cancelled project was seen as negative on the new project. Resident 2 stated regarding this subject:

*“That they gave it another name, that's just because the previous one didn't work out, I think. So that's just your, yeah, it's just branding, I think. It had, yeah, it has a negative impact when you start using a name that failed last time. So it's better to choose a different name for the image. I think it has to do with the fact that it's not associated, directly associated, with a project that failed earlier.”*  
(Resident 2)

### **Connection with Deltaplan voor het Noorden**

The ‘Deltaplan voor het Noorden’ was established to help the national government with solving the housing crisis currently happening in the Netherlands. As repayment for building the houses the provinces involved requested investment in rail infrastructure in the region, one of which is the Lelylijn. The housing crisis is experienced by participants of the interviews, with resident 1 one of the people disadvantaged by the housing crisis, stating:

*“I mean, I'm trying to buy a house now, there's just not enough.”* (Resident 1)

The housing crisis may also be the reason why the connection between the Lelylijn and the building of such a large amount of houses is not seen as negative by the residents interviewed and the respondents of the questionnaire. Resident 2 stated that it could really help with the housing crisis. They went on to say:

*“They often have a tendency to build too much. This causes very large fluctuations in the housing market. But I think it's better to build too much at the moment, because the crisis, the housing crisis is so serious. I don't think you can have too many houses any time soon.”* (Resident 2)

Expert 2 argued that if the houses or the majority of the houses were to be built around the stations connected to the Lelylijn, it could improve the transport value of the line because of the possible increase of users that could result from it. And going on to say that it could evolve into an increased possibility of realizing the Lelylijn. The connection of the Lelylijn with the Deltaplan is also seen as a positive development by the respondents of the questionnaire. 28 of the respondents answered that they found the connection with the Deltaplan a positive development for the Lelylijn (Appendix 10a). When asked if the connection changed the opinion of the respondents about the Lelylijn, a majority of 57 per cent responded that it did not change their opinion, with 23 per cent indicating that improved their opinion of the Lelylijn and only 9 per cent responding with that it worsened their opinion of the Lelylijn (Appendix 10b).

### **Social impacts of the Lelylijn**

The potential building of the Lelylijn could have a wide variety of potential impacts. One of these impacts is the effect it could have on the housing market in Groningen. Expert 2 argues that connections like the Lelylijn cause people to live further away from their work or the other way around. An extension of sorts takes place. This, they argue, will spread out the national demand for houses along the connection, thus potentially increasing the demand in cities with stations along the

line like Groningen. An increase in demand naturally results in an increase in housing prices in the same region. Expert 1 argues similarly that it could be possible that it's going to be more appealing to live in Groningen and work in the Randstad. And that with the possible arrival of the Lelylijn, the housing prices may increase slightly more than what it would have been without the project. This increase in the attractiveness of the city may, in turn, result in an influx of new residents which can lead to the formation of cultural differences within the region. Both experts 1 and 2 indicated that this can also affect the support that the Lelylijn may get, arguing that the current residents may not like the idea of Randstedelingen (residents of the Randstad-area) coming to the North. However, it needs to be seen how large the influx of residents will be. Both residents indicated that using the Lelylijn for daily commute to for example Amsterdam was not feasible, as both expressed that one hour travel time was the maximum for them.

While the residents indicated that they may not use it for their daily commutes, they did say that for occasional trips or more frequent trips they would use the Lelylijn. Resident 1 stated:

*“Nah, making the most of my situation, we've had the company here [in Groningen, ed.] for three years now. We are looking at opening an extra office in Amsterdam. Where I can imagine being there one day a week or two days a week. Yes, if that means that public transport, thus with the Lelylijn, be there quickly and reliable, then I would certainly do that.” (Resident 1)*

It may thus be that while it does not, from the perspective of Groningen, influence commuting between the city and the Randstad that much, it may have a larger influence on general travel between the city and the Randstad. Because resident 1 indicated that currently for his travel between Groningen and Amsterdam, they went with the car instead of public transport. This is currently the case because the travel time with public transport is similar to the travel by car, but as argued by them the car brings them to their final destination instead of the middle of the city. But as shown by the quote above, if the option of public transport can be quicker than by car, people may change their mode of transport to public transport.

The switch that people may be willing to make to public transport for their travel to the Randstad, shows some of the further impacts the Lelylijn has, namely an increase in accessibility with the rest of the country, and especially the Randstad, and mobility for the residents of the city. But also the interconnectedness of the northern region is potentially greatly improved. As both resident 1 and expert 1 pointed out that Drachten, the fifth largest city of the northern part of the country, does not have a train station and thus no quick public transport connection to other cities in the region. Travel time from Groningen to Drachten would thus be greatly reduced, making, as resident 1 said, the use of public transport to travel there a viable option again. The accessibility and mobility would be improved through, as expert 1 said it, the more direct connection with Amsterdam, as the connection also greatly reduces the travel time. Another feature mentioned by expert 1 that increased these two aspects, is that the robustness of the public transport network and the connection with the Randstad is greatly improved, as everything is not solely dependent on the connection through Zwolle.

This increase in accessibility is further part of another aspect of the impacts that the Lelylijn could have, namely the economic impacts for Groningen. As expert 2 said:

*“It brings them closer together, so the interaction increases. And that means that both Groningen and Amsterdam will compete with each other more, so to speak, and that means that, yes, in theory at least, there will be economic development in both places. Whereby in Groningen it's relatively bigger than in Amsterdam, because the Lelylijn is relatively more important for Groningen than for Amsterdam.” (Expert 2)*

Expert 2 argues that the shorter connection between the two cities will result in more economic activity between the two cities, which will end up causing economic growth in both places. They go on to state that not only the interaction with the Randstad will increase, but also with the cities between the two regions that are connected to the line. According to them, this will result in a better functioning labour market, ensuring a better competitive position for Groningen. Expert 1 argues that if Groningen wants to compete in the struggle between cities, the Lelylijn would be an absolute gain for the city and thus an economic boost for Groningen as an economic core.

As mentioned before in this paper, the history of the Lelylijn and its connection with the Deltaplan has the potential to create cumulative effects. It can be argued that Groningen will not only, for example, receive an increased accessibility level from the Lelylijn when it's built, but that increased accessibility has already been obtained to a lesser extent through the compensation projects, e.g. Southern ring road, realized in the city. The connection between the Deltaplan and the Lelylijn both have an effect on the housing market in the region. The Lelylijn causes more pressure on the housing market, as it becomes more appealing to live here and thus housing prices will increase. However, the houses to be built per the Deltaplan could have the opposite effect. As expert 2 put it:

*“That demand partly moves to that side [along the Lelylijn away from Amsterdam, ed.]. Then housing prices will rise in places like Lelystad and fall slightly, just a tiny bit, in Amsterdam probably. But the volume effect, yeah, thus if you then start to build it up again, it might compensate.” (Expert 2)*

It could thus be said that the effects of the 50.000 houses may compensate for the pull-effect in the housing market that the decreased commuting time to the Randstad causes.

For the decision on if the whole package of the Lelylijn would be a positive or negative development, the costs of the project also need to be taken into account. Expert 1 explains:

*“I think if you calculate it purely in Euros, not taking into account the soft factors and the image factors and so on, such a connection is actually impossible.” (Expert 1)*

Expert 2 similarly explained that from a pure economic cost-benefit analysis' perspective the Lelylijn would again not be viable, but continued with arguing that decisions regarding these projects are not only made from this perspective. Expert 1 did, however, say:

*“Once again, only the Lelylijn is not, so to speak, the holy grail. The important thing is to have a good international connection to the east.” (Expert 1)*

So while the Lelylijn on its own would be good, expert 1 argues that an international connection with Northern Germany as an expansion of the Lelylijn would realize the full potential for Groningen possible through these kinds of projects. From the public perspective, the Lelylijn, in its full form with the connection to the Deltaplan, can rely on a large amount of support. Both residents stated that they thought it would be a benefit to the city and as well as that it could serve as an economic boost to Groningen. Respondents of the questionnaire were equally positive in their answers when asked, after also getting the information regarding its history and the connection, about how they would feel about the Lelylijn being built. 21 of the respondents indicated that they thought the Lelylijn was a positive development, 10 more specified that they even see it as very positive. Only 3 respondents were neutral towards the construction of the Lelylijn and no respondents indicated that they see its construction as negative or very negative (Appendix 11).

### **Conclusion**

When looking at the results of the questionnaire and the statements made by the interviewees, it can be stated that the history of the Lelylijn/Zuiderzeelijn does affect the social impacts of the Lelylijn. The consensus was that the cancellation of the Zuiderzeelijn may have been justifiable, but that it was not desirable as it created an exclusion from the Randstad. The resulting compensation projects were individually seen as positive and helpful to the city, but were as a whole not seen as a sufficient substitute to the Zuiderzeelijn. The resurrection of the project is therefore seen as a positive effort to still achieve the possible, positive social impacts that the Zuiderzeelijn could have had. The connection of the Lelylijn with the Deltaplan is positively received, especially because of the severe housing crisis currently taking place in the Netherlands.

The project in its current form has the potential to have a major effect on the economic situation of Groningen, driven by the increased accessibility derived from the project. Potential cumulative effects concerning accessibility can also be perceived in the region because of the compensation projects executed during the history of the Lelylijn. Further cumulative effects arise from the combination of the Lelylijn and the Deltaplan, with the Lelylijn possibly putting more pressure on the housing market in the region and the Deltaplan having the potential to relieve this pressure again. While the effects on daily commuting may go on to be limited, it has a larger potential to change the travel mode used from more occasional trips. In the end, the project can rely on a high amount of support from the public,

with both residents interviewed supporting the project, as well as the large majority of the questionnaire respondents.

From the perspective of a strategic environmental assessment, the history of the Lelylijn, its current situation, as well as its possible future creation would generally result in favourable social impacts. While the cancellation of the Zuiderzeelijn can be seen as negative for the region, the potential resurgence of the project mitigates this. The history of the Lelylijn does also provide some positive effects, in the form of the compensation projects, next to its negative effects. The potential negative impacts on the housing market of the Lelylijn itself can potentially be negated by the plans of the Deltaplan, thus making the connection between the different plans possibly neutral in their effects.

### ***Discussion***

The methodology of this research does contain some room for improvement that were discovered after and after data collection. The first improvement is regarding the final question of the questionnaire. Here respondents were asked if they were willing to travel further than normal for work because of projects like the Lelylijn while still living in Groningen. However, the question did not ask how much further they were willing to travel or how much the total time was that they were willing to travel. This caused that data not to have much meaning to it and thus not be fully suitable for analysis and comparison to the interview data. The second part is regarding questions not included in the questionnaire. The main questions omitted for the survey were with regards to the respondents' age and if they have children or not. These factors may change their stance on life-altering decisions, as somebody with children or an older person may be more grounded in their environment than a recent graduate without children. If this research were to be redone, these parts would need to be incorporated, which would hopefully result in more useful data. An omission in the research design of this paper is that it only focuses on a possible finished product, and not on the construction of this product. The construction of the Lelylijn, if it were to happen, could potentially also have a significant influence on Groningen or the full region of the Lelylijn, possibly more negative impacts than the impacts seen in this research. However, because of this fact, it could be argued that this project was more of a strategic environmental assessment than a true social impact assessment.

While this research has shown some of the possible impacts the Lelylijn can have, it's by no means a definitive answer to the question of what all the impacts of the Lelylijn could be. This research can in that regard be seen as a pilot study of this topic. Future research could therefore take multiple forms. The most important aspect would be to research the topic of this paper for the full Lelylijn and not just Groningen. The two sub research questions, especially about the connection with the Deltaplan, could themselves also be explored as full researches individually.

## Bibliography

- Banhalmi-Zakar, Z., Gronow, C., Wilkinson, L., Jenkins, B., Pope, J., Squires, G., Witt, K., Williams, G. & Womersley, J. (2018). Evolution or revolution: where next for impact assessment?. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 36(6), 506-515.
- Berenschot, (2021). *Bouwstenen voor het Deltaplan; Noorderlijk Nederland en het Stedelijk Netwerk Nederland beter verbonden*.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2021). *Regionale kerncijfers Nederland*. Retrieved on November 4<sup>th</sup> 2021 from <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072NED/table?fromstatweb>.
- Flyvbjerg, B. (2017). Introduction: The Iron Law of Megaproject Management. In B. Flyvbjerg (Ed.), *The Oxford Handbook of Megaproject Management* (pp 1-18). Oxford: Oxford University Press
- Fundingsland Tetlow, M. & Hanusch, M. (2012). Strategic environmental assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 30(1), 15-24.
- Laan, A. van der (2019). Terug naar toen: Afblazen Zuiderzeelijn was een historisch en impopulair besluit voor het Noorden. *Friesch Dagblad*. 5-12-2019
- Lee, N. & Walsh, F. (1992). Strategic environmental assessment: an overview. *Project Appraisal*, 7(3), 126-136.
- MacDonald, L.H. (2000). Evaluating and Managing Cumulative Effects: Process and Constraints. *Environmental Management*, 26(3), 299-315.
- McKercher, B., Wang, D. & Park, E. (2015). Social impacts as a function of place change. *Annals of Tourism Research*, 50, 52-66.
- Mottee, L.K., Arts, J., Vanclay, F., Howitt, R. & Miller, F. (2020a). Limitations of Technical Approaches to Transport Planning Practice in Two Cases: Social Issues as a Critical Component of Urban Projects. *Planning Theory & Practice*, 21(1), 39-57.
- Mottee, L.K., Arts, J., Vanclay, F., Miller, F. & Howitt, R. (2020b). Metro infrastructure planning in Amsterdam: how are social issues managed in the absence of environmental and social impact assessment?. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 38(4), 320-335.
- NOS (2020). *Onderzoek: nieuwe spoorlijn Lelystad-Groningen goedkoper en sneller*. Retrieved on October 1<sup>st</sup> 2021 from <https://nos.nl/artikel/2339193-onderzoek-nieuwe-spoorlijn-lelystad-groningen-goedkoper-en-snel>.
- Pérez-Brito, C.T. (2018). Addressing social impacts of urban rail projects. In D. Pulido, G. Darido, R. Munoz-Raskin & J. Moody (Eds.), *The Urban Rail Development Handbook* (523-560). Washington D.C.: The World Bank.
- RTV Drenthe (2021). *Drenthe komt er bekaaid af bij verdeling compensatie Zuiderzeelijn*. Retrieved on October 1<sup>st</sup> 2021 from <https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/167690/Drenthe-komt-er-bekaaid-af-bij-verdeling-compensatie-Zuiderzeelijn>.
- Runhaar, H., Laerhoven, F. van, Driessen, P. & Arts, J. (2013). Environmental assessment in The Netherlands: Effectively governing environmental protection? A discourse analysis. *Environmental Impact Assessment Review*, 39, 13-25.
- Tricker, R.C. (2007). Assessing cumulative environmental effects from major public transport projects. *Transport Policy*, 14(4), 293-305.
- Vanclay, F. (2002). Conceptualising social impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 22(3), 183-211.
- Vanclay, F. (2003). International Principles For Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5-12.
- Vanclay, F., Esteves, A.M., Aucamp, I. & Franks, D.M. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. Fargo ND, International Association for Impact Assessment.

## **Appendix 1**

### **Data Collection Instrument 1**

#### **Interview Guide (Dutch Version)**

##### **Introductory questions (residents)**

- Wat is uw mening over openbaar vervoer, voornamelijk de trein?
- Als u naar Amsterdam of omgeving gaat, hoe reist u dan en waarom op die manier?
  - *Hoe vaak reist u naar het westen?*

##### **Introductory questions (municipality or consultants)**

- Wat is de huidige visie van de gemeente Groningen met betrekking tot het openbaar vervoer en specifiek met betrekking tot treinvervoer?

##### **Lelylijn (general)**

- Kunt u me uitleggen wat u weet over de Lelylijn?
- Wat denkt u dat de bouw van de Lelylijn voor invloed op de omgeving zou hebben?
  - *(toegankelijkheid, onderlinge verbondenheid)*
- Wat weet u over de geschiedenis van de Lelylijn?
  - *(Zuiderzeelijn, annulering Zuiderzeelijn, compensatie projecten)*
- Wat vindt u van de investeringen die de noordelijke provincies hebben gekregen als compensatie voor de annulering van de Zuiderzeelijn?
- Hoe verandert deze geschiedenis uw perspectief op de Lelylijn?
- Waarom denkt u dat er weer nieuw leven in de Lelylijn is geblazen?
  - *En waarom onder een nieuwe naam?*
  - *(ondanks eerder annulering, Politiek steun)*
- Hoe verandert uw perspectief op de Lelylijn als deze alleen gebouwd gaat worden via het Deltaplan voor het noorden?

##### **Lelylijn (residents)**

- Zou u, als de Lelylijn er komt, het overwegen om het te gebruiken?
- Zou u het overwegen om in Groningen te wonen en verder weg dan normaal een baan te zoeken vanwege een project als de Lelylijn?

##### **Lelylijn (municipality or consultants)**

- Wat zouden de effecten, vanuit een economische perspectief, kunnen zijn van de bouw van de Lelylijn?
- Wat zouden de effecten van de aanleg van de Lelylijn kunnen zijn op de huizenmarkt?
  - Hoe worden deze effecten mogelijk verandert door de koppeling van de Lelylijn aan het Deltaplan voor het Noorden?

## **Interview Guide (English Version)**

### **Introductory questions (residents)**

- What is your opinion on public transport, in particular with regard to rail transport?
- When you travel to Amsterdam or the surrounding region, how do you travel to there and why in that way?
  - *How often do you travel to the Randstad?*

### **Introductory questions (municipality or consultants)**

- What is the current vision of the municipality of Groningen with regards to public transport and specifically with regard to rail transport?

### **Lelylijn (general)**

- Can you explain what you currently know about the Lelylijn?
- How do you think the construction of the Lelylijn would affect the surrounding area?
  - *(accessibility, interconnectedness)*
- What do you know about the history of the Lelylijn?
  - *(Zuiderzeelijn, cancellation Zuiderzeelijn, compensation projects)*
- What do you think of the investments the Northern provinces have received as compensation for the cancellation of the Zuiderzeelijn?
- How does this history change your perspective on the Lelylijn?
- Why do you think that new life has been brought into the Lelylijn?
  - *And why under a new name?*
  - *(despite earlier cancellation, political support)*
- How does your perspective change on the Lelylijn, if it will only be built in combination with the Deltaplan voor het Noorden?

### **Lelylijn (residents)**

- If the Lelylijn is built, would you consider using it?
- Would you consider living in Groningen, while at the same time having a job further away than normal because of projects like the Lelylijn?

### **Lelylijn (municipality or consultants)**

- What could be the effects, from an economic perspective, of building the Lelylijn?
- What could be the effects of the construction of the Lelylijn on the housing market?

How are these effects, possibly, changed by linking the Lelylijn to the Deltaplan voor het Noorden?

## Appendix 2 Consent Form



**rijksuniversiteit  
groningen**

**faculteit ruimtelijke  
wetenschappen**

### **Toestemmingsverklaring**

**Project Titel: Potential Social Impacts of the Lelylijn, its history and future on the residents of the city of Groningen**

#### **Contactgegevens onderzoeker:**

Thijmen de Vries, Student faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.  
Email: [t.l.de.vries@student.rug.nl](mailto:t.l.de.vries@student.rug.nl)

#### **Contactgegevens supervisor:**

Phillippe Hanna, Docent, faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.  
Email: [p.hanna@rug.nl](mailto:p.hanna@rug.nl)

#### **Deelnemers overeenkomst:**

Ik verklaar hierbij dat ik ben geïnformeerd over de inhoud en het doel van het onderzoek. Verder heb ik vragen kunnen stellen over onduidelijk en zijn deze naar wens beantwoordt.

Mijn deelname aan dit onderzoek is volledig vrijwillig en ik heb vooraf voldoende tijd gehad om na te denken over mijn deelname. Als ik tijdens of na afloop van dit interview toch af wil zien van deelname, kan dit elk moment zonder opgave van een reden. Dit kan ik doen door contact te zoeken met de onderzoeker of de supervisor van de onderzoeker. Bij terugtrekking van de deelname aan dit onderzoek zullen mijn gegevens en interview verwijderd worden.

Ik geef hierbij toestemming voor de opname van dit interview en de daaropvolgende verwerking van de data vergaard bij dit interview door de onderzoeker. Ik begrijp dat deze data gebruikt gaat worden voor educatieve doeleinden en in het specifiek voor een bachelors scriptie. Verder begrijp ik dat mijn identiteit anoniem blijft, behalve als ik specifiek toestemming geef voor het tegenovergestelde.

Ik ga hierbij akkoord met deze verklaring en met deelname aan dit interview.

\_\_\_\_\_  
Naam deelnemer

\_\_\_\_\_  
Handtekening deelnemer

#### **Verklaring onderzoeker:**

Ik verklaar dat ik de deelnemer aan dit onderzoek heb geïnformeerd over het onderzoek en de geïnterviewde zijn of haar deel in het onderzoek. Ik verklaar dat zorgvuldig met de gegevens van de geïnterviewde om zal gaan en zijn of haar anonimiteit zal waarborgen. Bij terugtrekking van de geïnterviewde, zal door mij de gegevens verkregen uit dit interview verwijderd worden.

\_\_\_\_\_  
Handtekening onderzoeker

\_\_\_\_\_  
Datum



## Appendix 3

### Data Collection Instrument 2

#### Questionnaire (Dutch Version)

*Beste Lezer,*

*Dank u wel voor het deelnemen aan deze enquête. Deze enquête is onderdeel van mijn bachelor's scriptie over de sociale invloeden van het project de Lelylijn. Hierin onderzoek ik wat mogelijke sociale gevolgen kunnen zijn van een eventuele aanleg van de Lelylijn. In deze enquête wordt gevraagd naar uw mening en de positieve of negatieve waarde die u koppelt aan dit project.*

*Met vriendelijke groet,*

*Thijmen de Vries*

*Als er in deze enquête wordt gesproken over Groningen, wordt de stad Groningen bedoelt.*

1. Woont u in Groningen?
  - a. *Ja*
  - b. *Nee*
2. Werkt u momenteel in Groningen?
  - a. *Ja*
  - b. *Nee, ik werk buiten Groningen*
  - c. *Nee, ik werk niet*
3. Wat is voornaamste vervoermiddel voor als u naar uw werk gaat?
  - a. *Fiets*
  - b. *Auto*
  - c. *Openbaar vervoer*
  - d. *Anders, namelijk*
4. Als u naar de Randstad reist, hoe reist u dan?
  - a. *Met de auto*
  - b. *Met het openbaar vervoer*
  - c. *Anders, namelijk*

*De Lelylijn is een voorgestelde spoorlijn tussen Lelystad en Groningen via Friesland, die de reistijd tussen Groningen/Leeuwarden en Amsterdam zou moeten verlagen tot ruim één uur. De kosten van de Lelylijn worden geschat tussen de 3.2 en 6.4 miljard Euro.*

5. Denkt u dat de bouw van de Lelylijn een positieve of een negatieve ontwikkeling zou zijn voor Groningen?
  - a. *Een zeer positieve ontwikkeling*
  - b. *Een positieve ontwikkeling*
  - c. *Neutraal*
  - d. *Een negatieve ontwikkeling*
  - e. *Een zeer negatieve ontwikkeling*
  - f. *Geen mening*

*De Lelylijn was eerder bekend onder de naam Zuiderzeelijn. In 2007 werd de Zuiderzeelijn echter afgeblazen, vanwege hoge geschatte kosten en de beoordeling dat het project niet rendabel zou zijn. Als compensatie hiervoor kregen de noordelijke provincies 2 miljard Euro om te investeren in infrastructuur (voorbeelden hiervan zijn de vernieuwing van Ring Zuid in Groningen en de vernieuwing van Knooppunt Joure).*

6. Denkt u dat de compensatie die de noordelijke provincies hebben gekregen gelijke investeringen zijn aan de investering die de Zuiderzeelijn zou zijn geweest?
  - a. *Ja, ik denk dat dit een gelijkwaardige investeringen zijn geweest*

- b. *Nee, ik denk dat dit kleinere investeringen zijn geweest*
  - c. *Nee, ik denk dat dit grotere investering zijn geweest*
  - d. *Geen mening*
7. Wat vindt u er van dat ondanks eerder annulering, er toch weer nieuw leven is geblazen in de Lelylijn?
- a. *Dit is een positieve zaak*
  - b. *Dit is een negatieve zaak*
  - c. *Ik heb hier geen mening over*

*In een nieuwe poging om de Lelylijn werkelijkheid te maken, hebben de drie noordelijke provincies en Flevoland de Lelylijn gekoppeld aan het 'Deltaplan voor het Noorden'. In dit plan bieden deze provincies aan om het (volgend) kabinet te helpen met de woningcrisis, door het bouwen van maximaal 320.000 huizen. Hier tegenover staat dan wel dat de Lelylijn en andere infrastructuur projecten worden gerealiseerd.*

8. Vind u de koppeling van de Lelylijn aan de Deltaplan voor het Noorden een positieve ontwikkeling positieve of een negatieve ontwikkeling?
- a. *Een positieve ontwikkeling.*
  - b. *Zowel niet positief als negatief.*
  - c. *Een negatieve ontwikkeling.*
  - d. *Geen mening*
9. Is uw mening over de Lelylijn verandert door de koppeling van de Lelylijn aan de bouw van 320.000 woningen?
- a. *Ja, mijn mening is positiever geworden.*
  - b. *Nee, mijn mening is hetzelfde gebleven.*
  - c. *Ja, mijn mening is negatiever geworden.*
  - d. *Geen mening*
10. Met de eerder gegeven informatie, hoe zou u staan tegenover de bouw van de Lelylijn?
- a. *Zeer positief*
  - b. *Positief*
  - c. *Neutraal*
  - d. *Negatief*
  - e. *Zeer negatief*
  - f. *Geen mening*
11. Zou u als de Lelylijn gebouwd zou worden, uw vervoersmiddel voor als u naar de Randstad reist veranderen?
- a. *Ja, ik zou overstappen naar het openbaar vervoer*
  - b. *Nee, ik reisde al met het openbaar vervoer*
  - c. *Nee, ik zou stap niet over naar het openbaar vervoer*
  - d. *Anders, namelijk*
12. Zou u overwegen het overwegen om in Groningen te blijven wonen en verder weg te gaan zoeken dan normaal, vanwege projecten als de Lelylijn?
- a. *Ja*
  - b. *Nee*
  - c. *Weet ik niet*
  - d. *Anders, namelijk*

*Het einde*

*Uw resultaten zijn opgeslagen, nogmaals bedankt voor uw deelname aan de enquête.*

## Questionnaire (English Version)

Dear reader,

Thank you for participating in this survey. This survey is part of my bachelor's thesis on the social impact of the Lelylijn project. In this thesis I investigate the possible social consequences of a possible construction of the Lelylijn. This survey asks for your opinion and the positive or negative value you attach to this project.

Kind regards,

Thijmen de Vries

When this survey talks about Groningen, the city of Groningen is meant.

1. Do you live in Groningen?
  - a. Yes
  - b. No
2. Are you currently employed in Groningen?
  - a. Yes
  - b. No, I'm employed outside of Groningen
  - c. No, I'm not employed
3. What is your main means of transport when you go to work?
  - a. Bike
  - b. Car
  - c. Public transport
  - d. Other, namely
4. If you travel to the Randstad, how do you travel?
  - a. With the car
  - b. With public transport
  - c. Other, namely

The Lelylijn is a proposed railway line between Lelystad and Groningen via Friesland, which would reduce the travel time between Groningen/Leeuwarden and Amsterdam to over one hour. The costs of the Lelylijn are estimated between 3.2 and 6.4 billion Euro.

5. Do you think that the construction of the Lelylijn would be a positive or a negative development for Groningen?
  - a. Very positive
  - b. Positive
  - c. Neutral
  - d. Negative
  - e. Very negative
  - f. No opinion

The Lelylijn was previously known as the Zuiderzeelijn. In 2007, however, the Zuiderzeelijn was cancelled, because the high estimated costs and the assessment that the project would not be cost-effective. As compensation for this, the Northern provinces were given 2 billion Euro to invest in infrastructure (examples of this are the renewal of the southern ring road in Groningen and the renewal of the highway-junction at Joure).

6. Do you think that the compensation that the northern provinces have received is equal to the investment that the Zuiderzeelijn would have been?
  - a. Yes, I think it has been an equivalent investment
  - b. No, I think these have been smaller investments
  - c. No, I think these have been larger investments
  - d. No opinion

7. What do you think about the fact that despite earlier cancellation, new life has been breathed into the Lelylijn?
- This is a positive thing*
  - This is a negative thing*
  - I have no opinion about this*

*In a new attempt to make the Lelylijn a reality, the three Northern provinces and Flevoland have linked its construction to the 'Deltaplan voor het Noorden'. In this plan, the provinces offer to assist the (next) cabinet with the housing crisis, by building a maximum of 320,000 houses. In return, the Lelylijn and other infrastructure projects should be realised.*

8. Do you consider the connection between the Lelylijn and the Deltaplan voor het Noorden a positive or a negative development?
- A positive development.*
  - Neither positive nor negative.*
  - A negative development.*
  - No opinion*
9. Has your opinion on the Lelylijn changed due to the linking of the Lelylijn to the construction of 320,000 homes?
- Yes, my opinion has become more positive.*
  - No, my opinion has remained the same.*
  - Yes, my opinion has become more negative.*
  - No opinion*
10. With the information given earlier, how would you feel about the construction of the Lelylijn?
- Very positive*
  - Positive*
  - Neutral*
  - Negative*
  - Very negative*
  - No opinion*
11. If the Lelylijn were to be built, would you change your means of transport when travelling to the Randstad?
- Yes, I would change to public transport*
  - No, I already travel by public transport*
  - No, I would not change to public transport*
  - Other, namely*
12. Would you consider staying in Groningen and looking further afield than usual because of projects like the Lelylijn?
- Yes*
  - No*
  - I don't know*
  - Other, namely*

*The end*

*Your results have been saved, thank you again for participating in the survey.*

## **Appendix 4**

### **Codebook Interview Analysis**

*Codegroups:*

*Codes*

#### **Deltaplan voor het Noorden:**

Effecten huizenmarkt

Koppeling met Deltaplan

#### **Economische aspecten:**

Concurrentiepositie

Economische groei

Economische interactie

Economische kosten

#### **Geschiedenis Lelylijn:**

Impact annulering

Impact compensatie

Rebranding

#### **Mobiliteit-toegankelijkheid:**

Bereikbaarheid

Connectie met rest Nederland

OV-netwerk

Reistijd

Verandering vervoersmiddel

#### **Politieke aspecten:**

Lobby/politieke invloed

Politieke steun

#### **Sociale invloeden:**

Connectie met rest Nederland

Invloeden woon-werkverkeer

Inwoner influx

Klimaatbewustzijn

Publiekelijk draagvlak

Push-pull factoren

Verandering regionale identiteit

#### **Strategische plannen:**

Internationale positie

Internationale verbindingen

Schaalniveau

Visie

## Appendix 5

### Transcript Interview 1

#### Interview with expert, employee of the municipality

##### *Beginning of interview*

**Interviewer:** Ja zeker. Nou ja, dan gaan we beginnen met het interview, denk ik maar. De eerste vraag is, wat is, dat is een korte introductievraag een beetje. Wat is de huidige visie van de gemeente Groningen met betrekking tot openbaar vervoer en specifiek het treinvervoer natuurlijk? Want dat is de Lelylijn natuurlijk.

**Interviewee:** Ja, dat is een hele algemene vraag inderdaad. Als je het over mobiliteit hebt, moet je heel erg nadenken over schaalniveaus. Je hebt het schaalniveau van de wijk. Je hebt het schaalniveau van de stad. Je hebt het schaalniveau van de regio. Je hebt het schaalniveau van Noord-Nederland. In ‘The Next City’, dat is onze omgevingsvisie, daarin is, zeg maar, het schaalniveau van de stad geanalyseerd. We hebben de regio Groningen-Assen, waar een verstedelijkingsvisie is, daarin wordt de schaal van de regio, zeg maar, gedefinieerd. En je hebt de schaal van Noord-Nederland en internationaal, en daar komt de Lelylijn om de hoek. Het is zo dat, de regio Groningen-Assen is eigenlijk de logische eenheid om na te denken als het gaat om mobiliteit, over verkeer en vervoer, en wonen en werken. Dus, grofweg gezegd, beneden Beilen wordt het ingewikkeld, voorbij Drachten wordt het ingewikkeld en vanaf Veendam dan hoor je ook niet meer echt bij de stad. En je ziet dat we nu straks zes keer een treinverbinding hebben met Assen. Dus dat betekent dat je bijna op tramniveau. En dat is ook niet gek want zo’n 22% procent van de mensen uit Assen die werken in Groningen. En omgekeerd is er ook veel verkeer. Er is heel veel studenten verkeer met, vanuit de regio hier heen. En je ziet dat er ook wel een soort intensiteitstoename is richting, met name op mbo- en hbo-niveau, van studenten uit de regio naar de stad. Dus dat is het schaalniveau van de regio. Daar hebben we wel wat versterking nodig. Er komt nog een voorstads-station aan de westkant bij, station Suikerzijde zal dat worden. We zitten na te denken om ook de campus (*Zernike campus, ed.*) een trein, of een station te geven. Ja, als je kijkt naar internationaal is het natuurlijk een tamelijk bizarre situatie. De Friesenbrücke (*aangevaren in 2015, ed.*), zodat je geen verbinding meer hebt met Leer, of nou ja Leer/Oldenburg. Daar gaan er treinen direct naar München, naar Hamburg, naar Berlijn. Het feit dat je zeg maar daar niet naar toekomt met de trein, dat is, dat isoleert ons heel erg naar de Duitse kant. Ja en het idee van die internationale verbindingen op landsniveau, daar zullen de volgende vragen over gaan, dan is natuurlijk de hele Lelylijn gedachte, dat is zeg maar de Nederlandse kant. Maar je moet eigenlijk natuurlijk op Europese schaal denken, als je het hier over hebt.

**Interviewer:** Okay. Nou ja, U heeft ook al kort uitgelegd wat de Lelylijn inhoud, ook voor Groningen. Maar wat denkt u dan dat de voornaamste invloeden kunnen zijn vanuit, van die Lelylijn zijn als die gemaakt, gebouwd gaat worden, voor in het specifiek dan ook de stad Groningen. En dan heb ik het bijvoorbeeld over bereikbaarheid of de verbindingen in de Noordelijke provincies.

**Interviewee:** Nou, kijk je kunt zeg maar puur economisch aanvliegen. Dus die lijn die kost ergens tussen de vijf en de zes miljard. Kun je dat ooit terugverdienen. Ik denk als je hem puur uitrekent en het alleen in euro’s neer zet, waarbij je de zachte factoren en de imagofactoren en dergelijk allemaal niet mee neemt, kan zo’n verbinding eigenlijk niet uit. Als je zeg maar, alleen maar een effect analyse maakt, dan komt daar een negatief getal uit. Maar dat is een hele bekrompen manier om over de Lelylijn na te denken. Want het geeft als ware aansluiting van het Noorden op de Randstad. Je hebt zo’n veertig minuten reistijd winst. En dat maakt dat je binnen het bereik komt dat je zeg maar dagelijks heen en weer kunt rijden. En met dat gegeven, en nadenkende over het feit dat de Randstad toch wel overcrowded is en ook gewoon te duur wordt. Ja dan is het effect, het zet ook in op woningbouw bij in de meeste instanties. Want het is natuurlijk een beetje gek dat Drachten als, wat is het, vijfde stad van het Noorden geen treinverbinding heeft. Dus dat is een enorme winst voor een plaats als Drachten. En dat, het is goed voor zeg maar de connectiviteit. Het aantal aansluitingen per eenheid, zullen we maar zeggen. De Lelylijn geeft een enorme plus daarin. Wat wel eens vergeten

wordt, ook de robuustheid van het openbaar vervoer verbeterd. Want als er nu een tak op de spoorlijn ligt, ligt alles stil. En anders kun je zeg maar omrijden, blijf je zeg maar wel verbindingen houden. En ja, dus het heeft op het, voor Noord-Nederland, denk ik dat het redelijk veel impact heeft. Het is niet alleen maar positief, het zal ook wegtrekkende effecten hebben. Dus ja, in die plussen en minnen moet je redeneren. Uiteindelijk moet Groningen gewoon meedoen met de rest van de wereld. Dat betekent dat je goeie verbindingen moet hebben. Dus voor ons is die Lelylijn ook absoluut belangrijk.

**Interviewer:** En, zoals u a zei, de Lelylijn heeft ook een lange geschiedenis al. In 2007 is de Zuiderzeelijn, wat de voorganger was van de Lelylijn, geannuleerd door de overheid. De Noordelijke provincies hebben toenmalig, eenmalig een investering gekregen vanuit het fonds wat klaar was gezet voor de Lelylijn. Wat is, wat voor impacts hebben die investeringen gehad op de Noordelijke provincies, en op Groningen specifiek.

**Interviewee:** Je hebt het RSP, het Regio Specifiek Pakket. Nou, voor Groningen hebben we daar veel baat bij gehad, laat dat duidelijk zijn. De zuidelijke ringweg is er mee betaald, het is een forse bedrage aan het verbouw van het station, hoofdstation, geweest. Economisch gezien, voor het Forum is er een bijdrage gekomen van bijna dertig miljoen. Dus, we hebben daar absoluut baat bij gehad, maar daar staat in geen verhouding tot de baten die je gehad zou hebben als die Zuiderzeelijn er geweest was. Dus het is een douceurtje om zeg maar dat te compenseren. Er zit ook een nadeel aan dat RSP-pakket, want ja de verdelende rechtvaardigheid maakt dat ook Drenthe en Friesland, zeg maar, substantiële bedragen moeten krijgen. Ja en daar zijn ook onzin projecten van gefinancierd. Zo'n tunnel bij het station in Assen, dat slaat nergens op. Dat is gewoon, dat was, dat is zeg maar een soort prestige. Dus er is ook wel geld, als het waren, naar minder logische projecten gegaan. En dat maakt dat, ja zo'n hulppakket heeft impact gehad, maar nogmaals veel minder dan als die lijn, dan als die Zuiderzeelijn was aangelegd.

**Interviewer:** En toenmalig tijdens de annulering van de Zuiderzeelijn was gezegd dat, het was geannuleerd vanwege het feit dat het niet rendabel zou zijn, door de overheid. En ja, waarom denkt u dan dat er ondanks dat deze beslissing, en ondanks deze rede voor de beslissing, toch weer een nieuw is geblazen in de Lelylijn?

**Interviewee:** Nou kijk, ten tijden van de Lelylijn (*Zuiderzeelijn, Ed.*) was er nog geen iPad, hadden we nog geen elektrische auto's. Toen, he, ik bedoel de wereld is zo ontzettend veranderd in 15 jaar tijd. Dat als je die vergelijking gaat maken, dat is eigenlijk een beetje onzinnig. Mensen denken op een andere schaal, we zijn veel internationaler geworden. Niet alleen met internationale studenten, maar ook gewoon met mensen Oost-Europa die hier werken. En de wereld is veel meer verbonden geworden. Europa, heeft een veel prominentere gehad in de bestuurslaag, maar ook in hou mensen reizen. We hebben nu 12.000 internationale studenten, toen hadden we er geloof ik nog vier. Dus, de wereld is enorm veranderd, dus in die andere context moet je ook die Lelylijn zien. En het feit dat Nederland zich veroorlooft, dat ze die hele noordelijke lijn laat liggen, dus Malmö, Hamburg, Bremen, Oldenburg, Groningen, zeg maar Amsterdam. Het feit dat je daar geen aandacht aan besteed, dat, eigenlijk is dat onbestaanbaar. Het is ook heel erg politiek, want de VVD is de belangrijkste partij in Nederland, die heeft nauwelijks stemmen in Noord-Nederland. Die heeft ook geen belangen in Noord-Nederland. Dus de politiek stuurt op Brabant en op de Randstad. En ja, want het feit zeg maar op maar een luttel aantal stemmen in de tweede kamer hebt, maakt ook dat er eigenlijk weinig druk is politiek om dit voor mekaar te krijgen. En die optelling van dat het niet direct economisch effect heeft, dat je zeg maar echt met visie na moet denken. Rutte heeft vaak gezegd dat visie onzin is, dat je alleen naar de dagelijkse praktijk moet kijken. Het feit dat je politiek geen impact hebt, het feit dat zeg maar Noord-Nederland niet zo georganiseerd is dat we een stevige vuist kunnen maken zoals Eindhoven bijvoorbeeld, maakt dat het er nog niet is. Maar het gaat anyhow een keer komen, is het nu niet dan is het over 25 jaar. Maar het zou voor heel Nederland, zou het beter zijn als die lijn er is.

**Interviewer:** En u had het over politieke steun. Nou zijn er tijdens de afgelopen verkiezingen door bijna alle partijen en door veel groter partijen ook, behalve de VVD zoals u zei, wel is er gezegd dat

deze lijn er moet komen. Heeft dat denkt u invloed gehad op dat de Lelylijn weer een nieuw leven is ingeblazen?

**Interviewee:** Nou het is heel vaak die lippendienst he. Ik ben wat cynisch geworden over de tweede kamer en hun uitspraken, want het is hoe de wind waait, waait hun rokje. Dus ik heb niet zo veel vertrouwen in dat dat zeg maar wat oplevert, al dat gekletst in de tweede kamer hierover.

**Interviewer:** Okay. En waarom denkt u eigenlijk dat de Lelylijn onder een nieuwe naam begonnen weer? Want het was natuurlijk vroeger de Zuiderzeelijn. Maar het is nu, ja, de Lelylijn wordt het genoemd terwijl het hetzelfde traject zou moeten zijn.

**Interviewee:** Nou kijk, nogmaals als je alleen van Groningen naar Amsterdam heen en weer, hè. Wat was het, geloof ik 20.500 reizigers, veertig minuten reistijd winst, dan bekijk je het te klein. Je moet echt die internationale lijn pakken. Wij hebben, ik kan mezelf wel als voorbeeld nemen. Ik ken mijn collega's in Bremen en Hamburg en Oldenburg, die ken ik beter dan mijn collega's uit Utrecht, Amsterdam en Rotterdam. Het bedrijfsleven hier is veel meer op Noord-Duitsland georiënteerd, dan dat ze in Den Haag überhaupt weten. Als ik zeg maar met de trein richting het oosten ga, dan sta ik op in Leer of in Oldenburg. Want daar gaan de internationale treinen vandaan. Ik ga niet overstappen op Utrecht of iets dergelijks. Dus, de mindset van de Randstad is dat de Randstad het midden van het universum is. Dat Den Haag, dat je van daaruit redeneert. Als je in Groningen zit, dan kijk je veel meer naar oosten. Dat doet het bedrijfsleven, merk je dat. Dat ze je dat we dat politiek steeds meer doen. En het is eigenlijk onbestaanbaar dat zo'n brug die kapot gevaren is, dat die zeg maar tien jaar lang geen spoorverkeer oplevert, of misschien nog wel langer. Dat is het tragiek van de periferie.

**Interviewer:** En nou ja, na de verkiezingen is door de Noordelijke provincies en Flevoland, in samenwerking met onderzoeksbureau Berenschot of adviesbureau Berenschot, het Deltaplan voor het Noorden opgezet. En hierin, hebben de Noordelijke provincies en Flevoland aangeboden om te helpen met de woningcrisis in het land, maar dan wel in compensatie voor, nou ja, onder andere de Lelylijn. Hoe denkt u dat deze verbinding, deze koppeling die is gemaakt door de Noordelijke provincies om de Lelylijn gebouwd te krijgen, invloed heeft op wat mensen denken van de Lelylijn? Of hoe mensen denken over de Lelylijn?

**Interviewee:** Ja kijk, dat de drie Noordelijke provincies, eigenlijk is Drenthe niet super enthousiast over de Lelylijn. En de effecten van de, zeg maar, van Lelystad naar Zwolle is voor hun voldoende. Dus ik zie Drenthe een beetje achterop de bagagedrager meedoen, maar niet echt acteren. Friesland trekt er het er hardst aan zal je kunnen zeggen. Gelijke tijd komen die ook met hele rare ideeën over tot wel 20.000 huizen bij Heerenveen. Drachten bestaat überhaupt uit 20.000 woningen. En Heerenveen dat zijn, ik geloof dat daar 30.000 mensen wonen of zo. Dus dan praat je over ongeveer 10 tot 11 duizend woningen. Dus de vraag is inderdaad of je waar kunt maken, wat je daar claimt. 100.000 woningen bouwen met zeg maar de kernen langs de lijn als dominant uitgangspunt. En ik denk dat het draagvlak bij de bevolking relatief gering is. Want die het ook helemaal niet zitten dat al die Randstedelingen naar het Noorden komen. Zeker Friesland heeft wel een cultuur van niet te veel mensen van buitenaf. Ik denk dat het draagvlak bij de bevolking veel geringer is dan de politiek denkt en ik denk dat inderdaad in die zin wel echt een politiek icoon is om dit voor mekaar te krijgen of niet.

**Interviewer:** En wat u dus zegt is dat, nou ja, ondanks dat het draagvlak al klein is zo'n invloed, zo'n koppeling met het Deltaplan voor het Noorden bijvoorbeeld negatief zou kunnen zijn?

**Interviewee:** Nou kijk, we moeten wel een miljoen woningen bouwen. De vraag is trouwens of dat echt zo is, want ik heb daar wel grote twijfels bij want dat is echt een lobby-getal. Den Haag is natuurlijk zo vergeven van lobbyisten, dat de waarheid die je zelfs van de ministeries krijgt moet je wantrouwen. Helemaal als student zou ik er niet blind van uitgaan dat wij een miljoen woningen moeten bouwen, dat is namelijk niet waar.

**Interviewer:** Ja nee, dat is natuurlijk wel het nummer wat in de politiek wordt genoemd.



**Interviewee:** Ja, maar wat de politiek tegenwoordig vertelt is niet allemaal meer waar. Dus het is heel anders dan vijftien, twintig jaar geleden waarbij politiek dergelijk gechallenged werd. Nu is het, lobby is belangrijker geworden dan beleid. Dus in die zin, is het zeg maar de ziekte die Den Haag heeft, die verspreidt zich als het ware over het land. En dat maakt ook dat we wel degelijk in het Noorden mee moeten doen om, zeg maar, die woningbouw problematiek op te lossen. Alleen die woningbouw problematiek is gemaakt door de politiek, dat is een bewust beleid geweest van minister Blok en de VVD. En dat zit natuurlijk een bedrijfsleven-lobby achter van de bouwers, beleggers, banken, investeerders. En hoe meer je daarvan weet, hoe minder je als het ware, op die manier een vraag gaat beantwoorden zoals jij dat nu, zoals als jij die nu stelt van je moet veel bouwen, dus het moet dit en dat. Dat zijn niet de drivers, hè. De lobby waar we naar luisteren, dat is de lobby die het maakt. En mensen voelen dat intuïtief aan, vandaar is dat draagvlak voor, zeg maar, die hele grote bouwopgave, die is ook relatief gering, Maar die wordt zo aangeblazen door die lobby, dat mensen langzamerhand gehersenspoeld worden dat ook daadwerkelijk te gaan doen. We zullen veel minder woningen bouwen, het zal in een trager tempo gaan. En die overspannen woningmarkt, dat gaat echt over hoe rentes, hoe met hypotheekrentes omgegaan wordt, hoe veel ruimte beleggers krijgen, hoe je met fabriekswoningen, die lobby is ook enorm, om dat te gaan doen. Dus dat zijn andere drivers dan de daadwerkelijke markt vraag. Die markt vraag wordt niet secundair bepaald door het aantal woningen dat er gebouwd gaat worden. En daar gaat, zeg maar, de lobby van de Lelylijn, die speelt wel die kaart van wij dragen 100.000 woningen bij aan het totaal van die miljoen woningen die gebouwd moeten gaan worden. En ik denk dat daar heel veel vraagtekens bij gesteld kan worden of dat a, een reëel bod is, b, of überhaupt die miljoen, het antwoord op die vraag, of dat reële vraag is. Dus wij worden heel erg gemanipuleerd in getallen en in zeg maar, hoe zo'n Lelylijn geframed moet als onderbouwing. Maar wil je mee doen, en wil je de publieke opinie in de tweede kamer winnen, ja dan moet je in dat spel mee doen. Maar ik denk zeker als je universitair geschoold bent, dat je er doorheen moet kijken en ook moet zien hoeveel onwaarheden daar vertelt worden.

**Interviewer:** En dan, u had al over de economische effecten die het kan hebben, de Lelylijn. Als u puur vanuit een economisch perspectief gaat kijken, hoe kan dan, wat voor invloed zou dan de bouw zijn van de Lelylijn op de stad Groningen?

**Interviewee:** Nou, het heeft een effect op het bedrijfsleven. Het is toch een directere aansluiting op Amsterdam. We zijn tweede ICT-stad van Nederland. Ik denk toch wel dat wij, zeg maar, een veel betaalbaarder, maar ook een kwalitatief hoogwaardig woon-leefmilieu hebben, dat dat zeker aantrekkingskracht zal hebben. Dus het zal absoluut een boost zijn voor de stad Groningen als economische kern. En je moet het te gelijken tijd, nogmaals alleen de Lelylijn, dat is niet zeg maar de holy grail. Het gaat er om dat je zeg maar, een goeie internationale verbinding hebt naar het oosten. Dus die moet er aan gekoppeld worden, anders is de Lelylijn toch een dooie tak. Dus is het economische effect, het heeft absoluut effect op wonen, woon- en leefomgeving. En, ja, nogmaals wil je mee in de strijd tussen steden, dan is het voor Groningen absoluut winst.

**Interviewer:** En als u kijkt dan zonder de koppeling van, met het Deltaplan voor het Noorden, op de effecten die het zou kunnen hebben op de woningmarkt. Wat over, dat het misschien dan makkelijker bereikbaar is voor mensen vanuit het westen om hier te gaan wonen, en dan toch weer heen en weer te reizen voor werk. Wat denkt u dat dan, als de Lelylijn gebouwd zou worden, hoe die effecten kunnen zijn?

**Interviewee:** Ja, die zijn tweeledig. Dus het zal ook een trek uit het Noorden naar de Randstad zijn. Dus niet alleen maar vanuit de Randstad hier heen. Ja, er zit een hele grote wishful thinking achter dat dat effect heel groot zou zijn, dan kan wel eens meevallen. Want je kunt nu ook naar Utrecht, naar Amsterdam, alleen het is ingewikkelder. Maar goed, veertig minuten reistijd maakt op de lange duur, het is niet een effect van binnen vijf of tien jaar, op de lange duur zal het wel heel veel effect hebben. Ja, de prijzen zullen hier omhoog, is het maar een tikje meer omhoog gaan, dan zonder deze lijn. En ik denk dat het ook wel aantrekkelijker wordt om hier te gaan wonen en in de Randstad te werken. Maar

ik zie het vooral dat je, zeg maar, je economische netwerken sneller en beter verbind. Een geïsoleerde positie heeft uiteindelijk nadelen, dus je moet meedoen. En daar is die Lelylijn heel geschikt voor.

**Interviewer:** Ja, en als u dan toch nog wel die koppeling er bij trekt met het Deltaplan voor het Noorden, en dus wel, dan misschien niet de 300.000 woningen die ze voorstellen om te bouwen in de Noordelijke provincies, maar een kleiner aantal wel wordt gebouwd als de Lelylijn ook gebouwd wordt. Zou dat dan nog een ander effect dan dat alleen de Lelylijn zou hebben?

**Interviewee:** Nou kijk, meer is niet altijd beter. Greed is good, dat is in de film wel zeg maar te verdedigen. Dus er wordt, het is een heel economisch programma wat hier achter zit. Terwijl ook waarden als landschap, zeg maar, je eigenheid als Noorden. Al die dingen worden door de bevolking heel erg gewaardeerd, en ja de vraag is van of je met zo'n aantal woningen het kind niet met het bad water weggooit. Dus ik zit eerder op de lijn van 100.000 woningen dan 300.000 woningen. En ik denk ook, ik geloof hier erg dat hier gewoon simpelweg de bouwlobby achter zit. En die zit diep in de politiek ook. En ik wantrouw de getallen, a, ik wantrouw zeg maar de hele basis gedachte van daarmee de Lelylijn onderbouwen. Want dat is niet waarom je een Lelylijn wilt aanleggen. Dat moet, ik bedoel dan kun je net zo goed een Flevoland vol bouwen. Uiteindelijk gaat het er om dat je een spoorlijn aanlegt omdat modal shift maken. Dat ze niet met de auto heen en weer gaan, maar met de trein. Je hebt geweldige autoverbinding, dus je moet echt hoog kwaliteit treinverbinding maken. En b, voor Groningen is het echt een, dat aansluiting op het internationale netwerk, heb ik een paar keer gezegd. Maar dat is voor ons veel wezenlijker dan alleen de lijn naar Amsterdam.

**Interviewer:** Ja. Dan nog een korte afsluitende vraag, ja eigenlijk heel simpel. Als u nu kijkt naar de antwoorden die u heeft gegeven en de informatie die u heeft over de Lelylijn. Zou de Lelylijn voor de stad en voor de Noordelijke provincies, gebouwd moeten worden of niet?

**Interviewee:** Ja, nee absoluut. Maar wel met veel reëlere onderbouwing en getallen ect.. Dus laten we maar eens beginnen met dat, om een goeie studie te doen. Waarbij we proberen de lobby zo veel mogelijk uit te schakelen en echt met objectieve cijfers te werken. En b, dat je niet alleen van Amsterdam naar Groningen gaat en heen en weer, maar dat je de lijn naar, laat maar zeggen, Hamburg Malmö ook er bij pakt.

**Interviewer:** Ja. Dat was het dan. Heel erg bedankt.

**End of the interview.**

## Appendix 6

### Transcript Interview 2

#### Interview with resident of Groningen and business owner

##### *Beginning of interview*

**Interviewer:** Nou ja, een paar korte introductievragen. Wat is op dit moment uw mening over openbaar vervoer? En voornamelijk de trein?

**Interviewee:** Ik vind de trein fijn, het is relaxed om er mee te reizen als je buiten de spits bent. Vind, uhm, in mijn studententijd ben ik natuurlijk heel veel de trein geweest, dat het heel vaak erg vol zowel voor Groningen, als dat het duur is. Zeker nu ik geen studenten-ov meer heb, ja joh, als ik voor werk dan even naar Amsterdam op en neer moet zonder kortingskaart, prijzig. Maar om het al, hebben we dit in Nederland gewoon goed voor mekaar, dus ik ben enthousiast over de trein.

**Interviewer:** En als je dan naar het Westen of naar Amsterdam specifiek reist, gebruik je dan ook de trein of?

**Interviewee:** Nou ja, ik ga dus nu eigenlijk altijd met de auto.

**Interviewer:** Oh ja, en dus voornamelijk vanwege de kosten?

**Interviewee:** Ja. En daar komt zeg maar, ik ga bijna niet alleen. Dus dan vind ik als je de kosten voor de auto kunt delen of carpoolen, dan is dat goedkoper dan de trein. Nou, dan is wel dat je dan niet kan werken, maar dat ligt er ook een beetje aan hoe laat je reist of dat te doen is. En veel van de bedrijven en vrienden die ik opzoek, ja dan ben ik er nog niet als ik op station Amsterdam ergens ben. Dus dan is de extra reistijd naar eindstation langer dan dat ik ooit met de auto zou doen.

**Interviewer:** Ja. En de reistijd in het algemeen op dit moment dan?

**Interviewee:** Te lang. Ja, ik ben met de auto gewoon driekwartier sneller.

**Interviewer:** En dan naar de hoofdvragen een beetje. Wat denkt u dat de Lelylijn voor invloed zou kunnen hebben op Groningen? Wat zou het voor effecten kunnen hebben?

**Interviewee:** Denk dat de aantrekkelijkheid van Groningen als stad vergroot, omdat je veel makkelijker mensen deze kant op kunt trekken. Zeker als je ziet dat de toeristensector in Amsterdam echt bizar is, waarbij ze al proberen dat Friesland Amsterdam Lake District moet worden. En dat zeg weer iets over de reisbereidheid van toeristen. En dan is Groningen op zich niet ver eruit als stad om te bezoeken. Voor werkgelegenheid denk ik dat het de grootste impact heeft. Met name veel studenten vertrekken uit Groningen na hun studie om aan het werk te gaan in het Westen. Met name omdat veel bedrijven daar zitten, en meer en beter werk te vinden is. Terwijl als de verbinding zo kort is of direct is waardoor de reistijd korter wordt, dan wordt de werkgelegenheid en aantrekkingskracht van hier een stuk groter. En andersom hoeft je dus niet per se te verhuizen als je in het Westen gaat werken. Dus ja, als je nu naar Leeuwarden moet reizen met de trein doe je er driekwartier over, en als je verbinding hebt naar Amsterdam en het kan in anderhalf uur of minder, ja dan is dat dus een optie.

**Interviewer:** Ja ze hebben het nu over een verkorting van veertig minuten van de reistijd.

**Interviewee:** Ja, wat is het, op twee (*uur, ed.*) twintig geloof ik he.

**Interviewer:** Volgens mij wel ja. Twee, twee (*uur, ed.*) twintig, als ik het in mijn hoofd heb. Ze zeiden dat het zou gaan ongeveer ruim een uur.

**Interviewee:** Nou joh, ja dan zou ik dus echt veel vaker in de trein gaan stappen. Dus ik heel veel positieve impact als we deze verbinding hebben.

**Interviewer:** Ja. En als je dan ook kijkt naar, nou ja je had het al over de toegankelijkheid van Groningen vanuit het westen. En als je dan zou hebben over de toegankelijkheid onderling in Groningen, van de provincie met de provincie Friesland bijvoorbeeld.

**Interviewee:** Ja, dat is nu helemaal. Met die sneltrein die ze er tussen hebben is het wel oké, dan doe je volgens een dertig vijftig ben bijvoorbeeld in Leeuwarden. Maar dat is altijd nog eigenlijk boemelgevoel. Mijn schoonouders wonen in Leeuwarden, Caro die werkt daar ook, die gaat dus nu niet meer met de trein, omdat het is altijd onder werktijden te vol en te druk. De kosten voor de trein, als zij carpoolt met collega's, wegen niet op tegen de kosten van de auto. Ja en als in die trein, zoals het type trein dat er nu is, kan je er ook niet even lekker gaan zitten werken of laptops, want je hebt allemaal van die klote stoeltjes. Dat vindt ik echt heel matig qua aantrekkelijkheid. En ik denk als je die verbinding hebt, ik heb best wel wat collega's uit Friesland, ja hoe makkelijk het voor hun zou zijn om hier naar toe te komen.

**Interviewer:** Ja. En dan gaat de trein (*de Lelylijn, ed.*) natuurlijk niet over Leeuwarden heen, de verbinding. Die gaat dan via Drachten en Heerenveen.

**Interviewee:** Ja, waar je nu echt onmogelijk goed komt. Dus ja, we hebben een kantoor in Drachten, dan moet je of met de bus, dan doe je er van deur tot deur een uur en tien minuten over. Of nu dus met de auto, twintig minuten?

**Interviewer:** Weet ik eigenlijk niet, zou ik niet kunnen zeggen.

**Interviewee:** Ja, dat verschil is zo groot, dat openbaar vervoer dus bijna geen optie is. Terwijl als je weet, ik kan nu één keer met de trein naar Drachten, en dan weet je dat dat in een kwartier haalbaar is.

**Interviewer:** Ja, een kwartier twintig minuten zou het moeten zijn.

**Interviewee:** Dan is dat in eens weer een optie. Dan worden Heerenveen en Drachten dus ook weer bereikbaar als stad.

**Interviewer:** Ja, helemaal perfect. En wat weet u zo snel over de geschiedenis van de Lelylijn?

**Interviewee:** Dat het balletje al vaker op is gegooid. Dat er heel vaak geroepen is, in mijn beleving, dat de impacten die hebben op het Noorden niet groot genoeg zouden zijn ten opzichte van de kosten. Terwijl ik denk in de laatste jaren, waar het best wel stil is rond het onderwerp Lelylijn, die impact een stuk groter zou zijn. Ik denk dat het ook wel sympathiek is naar de inwoners van het Noorden om wat meer de connectie met de rest van Nederland te hebben. Hè, je wordt toch wel vaak een beetje het ondergeschoven kindje voor de mensen in het Westen, van oh het is zo ver weg. En ik weet wij roepen altijd voor ons is Groningen, of het Westen dichterbij dan Groningen voor het Westen. Nou die zou je daar echt wel weg kunnen halen. En, naar mijn beleving is het vooral altijd een investeringsvraagstuk geweest waar het op afgeketst is, samen met dat die spoorlijn dus helemaal nieuw aangelegd moet worden, waaronder door veel natuurgebieden en weilanden heen. Wat best wel wat uitdagingen met zich meebrengt. En ik denk dan, de Noord-Zuid lijn in Amsterdam als laatste infrastructuur op rails, was nou niet echt een succes. Dus ik denk dat er heel veel terughoudend is over de mensen die het moeten doen.

**Interviewer:** Ja. En nou ja, zoals je als zei, het balletje is al vaker opgegooid, en hij is in 2007 voor het laatst geannuleerd, toen onder de naam Zuiderzeelijn, door het kabinet ook. En toen was er 2 miljard gereserveerd voor de Noordelijke provincies. Die is uiteindelijk wel besteed aan de noordelijke provincies in infrastructuur projecten, bijvoorbeeld de ring zuid (*van Groningen, ed.*) is er door betaald, de verbouwing van het station (*hoofdstation van Groningen, ed.*) wordt er gedeeltelijk door

betaalt, en bijvoorbeeld knooppunt Joure ook nog voor Friesland dan. En hoe denkt u nou als u deze geschiedenis weet, en deze compensatieprojecten weet, hoe denkt u dan over de annulering, over de geschiedenis van de Lelylijn? Verandert u dat?

**Interviewee:** Ik vind het wel heel erg los van mekaar staan, omdat met de nieuwe ring zuid is vooral de bereikbaarheid voor Groningen straks een stuk beter, en de doorstroom. Maar daar zit je nu dus ook nog steeds voor, nou zitten we nog een vijf zes jaar in de bouwput. Nu Joure klaar is, is waanzinnig vet geworden, dat schilt ook gewoon echt wel weer tijd en files, waardoor je merkt niet eens meer dat je Joure voorbij rijdt. Dus dat vind ik echt supergoed gelukt. Nou ja, het nieuwe station moeten ze nog aan beginnen, maar vind ik een hele goeie investering voor een stad als Groningen. Waarbij een nieuw station een heel mooi voorzetje kan zijn om meer treinverkeer aan te laten sluiten. Dus ik vind het wel goed besteed geld.

**Interviewer:** Ja, en denkt u nou ook nog dat het een terechte compensatie was voor de annulering van de Zuiderzeelijn?

**Interviewee:** Nee, want het is geïnvesteerd in weg. En een nieuw station voor de vorm heel mooi, maar levert niet meer mobiliteit op. Dus we hebben dat wat we hadden, wat smoother gemaakt en beter, maar geen oplossing gevonden om minder mensen te motiveren met de auto te gaan. Dus ik vind het geen terechte compensatie.

**Interviewer:** En zoals ik al zijn, recent is de Lelylijn een nieuw leven ingeblazen. Nu ook onder een nieuwe naam. Wat denkt u nou, waarom de Lelylijn een nieuw leven is ingeblazen?

**Interviewee:** Ik denk met name zeg maar door de bewustwording van uitstoot, de duurzame gedachte, met dat de nieuwe economie groter en beter moet. Waarbij openbaar vervoer een hele goeie oplossing is voor de massa. Met dat je ziet dat je in coronatijd bijvoorbeeld een jaar lang super weinig files hebt in verhouding tot wat we ooit gehad hebben, en nu het weer een beetje beter gaat, meteen de records weer worden gebroken hoeveel mensen met de auto gaan. Ja, dan is het gewoon natuurlijk debiel dat we allemaal in ons eentje in een auto zitten en de hele dag van A naar B rijden. Terwijl als je dit goed kan fixen met de trein of openbaar vervoer, zeker als nu dus nog al die ov-fietsen er bij hebt en die Greenwheels om die laatste stukjes te reizen, is de trein denk ik wel gewoon de oplossing die we moeten hebben om de uitstoot te verminderen. En ik kan me ook voorstellen dat dat de belangrijkste beweegreden is geweest om de aantrekkelijkheid voor het Noorden te vergroten, samen met onze negatieve impact op de natuur.

**Interviewer:** En denkt u dat het, er is tijdens de afgelopen verkiezen door veel partijen gezegd hij moet er komen, denkt u dat dat invloed heeft op het uiteindelijke project ook of die er komt?

**Interviewee:** Denk vooral dat het voor de Noordelingen dat het interessant is geweest om de partij voorkeur te geven. Dat we dan wat aandacht krijgen en vind ik dat we veel te kort zijn gekomen. Of het nou het paradepaardje van de verkiezingen is geweest, daar geloof ik niet in.

**Interviewer:** En waarom denkt u dat het onder een nieuwe naam is doorgedaan? Want het was natuurlijk de Zuiderzeelijn en het is nu de Lelylijn, terwijl die over precies hetzelfde traject zou moeten gaan lopen.

**Interviewee:** Nou ik denk a, de negatieve associatie met de Zuiderzeelijn. Hè, het is niet gelukt, dus we gaan iets een nieuw leven inblazen wat niet gelukt is, dat dat ook wel een negatieve associatie weghaalt. Aan de andere kant denk ik dat veel mensen misschien ook niet meer weten wat de Zuiderzee nou precies is. En de Lelylijn spreekt wel voor dat die door Lely, uh, Flevoland gaat. Ja, ik denk niet veel andere redenen.

**Interviewer:** En na de verkiezingen is door de noordelijke provincies en Flevoland het Deltaplan voor het Noorden opgesteld. Hierin werd gepresenteerd dat ter compensatie van de bouw van de Lelylijn en

nog andere infrastructuur projecten, dan 320.000 woningen maximaal zouden worden gebouwd in de noordelijke provincies en Flevoland. En als u dit hoort, hoe verandert dat uw mening over de Lelylijn?

**Interviewee:** Nou, je wil dus meer mensen huisvesten op een plek die nu niet extreem goed bereikbaar is?

**Interviewer:** Ja, maar dan in compensatie voor de projecten bereikbaar zouden maken, wel worden gebouwd.

**Interviewee:** Ja, ik vind dat dat helemaal niks met mekaar te maken heeft. Dus hè, meer huizen ten opzichte van een goeie nieuwe treinverbinding, snap ik niet zo goed als de compensatie zou zijn. Dus nee, snap ik niks van.

**Interviewer:** Dus u zou zeggen dat, als het alleen op die manier gebouwd kan gaan worden, dat het dan een negatief effect, een negatiever impact mogelijk zou hebben?

**Interviewee:** Ja kijk huizen te kort is wel duidelijk. Dus die huizen hebben we sowieso nodig. Of we dat nou weer ergens vanaf moeten snoepen, wat we wel of niet gaan doen. Ik zie het bouw fonds echt als een losse entiteit van openbaar vervoer en infrastructuur. Dus als je dan al een keer heb gezegd van nee we gaan dit niet doen en dan compenseren we met betere wegen en mooiere station. Nou bedankt, maar als we het nu weer niet gaan doen want we gaan voor jullie allemaal nieuwe huizen bouwen. Dan is het alsof, we verzinnen allemaal projecten die we beter kunnen oppakken dan dit. Terwijl ik juist denk dat dit stuk als losstaand idee gewoon, ja kies gewoon of het wel of niet nodig is en ga het niet compenseren met andere dingen.

**Interviewer:** Nee, ik heb het dan misschien verkeert gezegd. Het zou geen compensatie zijn, maar het in samenwerking zijn. Dus we krijgen dan de Lelylijn, maar dan moeten wij, om de Lelylijn te realiseren, moeten wij die woningen, bieden zij aan om die woningen te bouwen.

**Interviewee:** Ah. Nou, maar dat snap ik wel, want dan wordt de urgentie dus groter. Dus je wilt meer mensen kunnen, kwijt kunnen in het openbaar vervoer. En de connectie met het Westen daarin aantrekkelijker maken. Waardoor als je hier huizen gaat bouwen, en je weet dat het makkelijker bereikbaar is, dan vind ik dat wel een logische correlatie.

**Interviewer:** En zou je zeggen dat als, die koppeling bedoel ik dus ze bouwen dus die huizen en ze bouwen dan de Lelylijn en de andere infrastructuur projecten. Zou het dan uiteindelijk een negatieve of een positieve voor uw zijn?

**Interviewee:** Positief. Alles bij mekaar heb je dan heel erg je best gedaan om de verbinding met het Noorden beter te maken.

**Interviewer:** Dus een totaal van 320.000 huizen is voor u geen probleem?

**Interviewee:** Nee doen, klaar. Ik bedoel, ik probeer nu zelf een huis te kopen, er is gewoon niet genoeg joh. En als je ziet hoe het met studentenhuisvesting of mensen die klaar zijn met studeren, nu gewoon niet als starter een huis kunnen vinden, ik snap dat het bij de huidige economie hoort, alleen als je meer woonruimte dan maak je het ook aantrekkelijker om hier te kunnen blijven. Dus ja doen.

**Interviewer:** Ja. En dan nog wat volgende vragen. Als u, als de Lelylijn er komt, zou u dan overwegen om hem te gaan gebruiken?

**Interviewee:** Absoluut. Privé ligt het er een beetje natuurlijk, hoe vaak en waar naar toe. Maar voor werk zal ik al mijn collega's gaan stimuleren om zo veel mogelijk met het openbaar vervoer te gaan. En als voor dat betekent dat we dus niet extra auto's hoeven te fixen voor ons personeel, en dat ze allemaal met een treinabonnement goed uit de voeten kunnen om bij de klanten te komen, ja, honderd

procent. Want dan ben je en productief in de trein, want je kan aan het werk. En je bent er snel, en je hebt dus minder negatieve uitstoot.

**Interviewer:** De laatste vraag dan. Zou u het overwegen om in Groningen te wonen en te werken in Amsterdam bijvoorbeeld, een vaste baan te hebben in Amsterdam. Als de Lelylijn er is, in vergelijking met bijvoorbeeld nu, zou u dat nu bijvoorbeeld ook al overwegen?

**Interviewee:** Nah, in mijn situatie benutten, we hebben het bedrijf hier nu drie jaar onderweg. Waarbij we wel kijken om extra kantoor in Amsterdam te gaan openen. Waarbij ik me voor kan stellen, dat ik daar een dag in de week of twee dagen in de week ga zijn. Ja, als dat betekent dat dat met het openbaar vervoer, dus met die Lelylijn, snel en goed kan zijn, dan zou ik dat zeker gaan doen. Ik zou niet als ik een nieuwe baan zou moeten gaan zoeken, de combinatie zoeken om Groningen Amsterdam als woon en werkplaats te kiezen. Dat is me te ruig.

**Interviewer:** En ook niet met de Lelylijn erbij?

**Interviewee:** Ja nee, dat zou ik niet. Nee, ik zou het meer voor het gemak, zeg maar, om klanten op te zoeken en daar te kunnen zijn, zou ik het gebruiken. Maar ik zou niet hier gaan wonen en in Amsterdam gaan werken, ook als ik met een uur en een kwartier ofzo met de trein daar kan zijn.

**Interviewer:** En denkt u dan dat de uiteindelijke bouw van een Lelylijn, en met de hele geschiedenis en de koppeling aan de Deltaplan, een positief of een negatief iets zou zijn voor Groningen?

**Interviewee:** Een positief. Ja, waar we het gesprek al mee begonnen is, ik denk dat op het moment dat je mensen het makkelijker maakt om hier op een eenvoudige manier te komen, zeker met dat je weet dat steeds minder mensen een auto hebben of niet met de auto willen. Ja dan is nu over Zwolle gewoon echt best wel even een rit. Terwijl, als die trein er gewoon voor zorgt dat je hier relaxed snel kan komen, dan weet ik zeker dat het werkgelegenheid verbetert, dat het toerisme verbetert, dat de uitstroom van mensen die naar het Westen verhuizen verlaagt. En dat je dus minder in de file staat als je hier van Groningen naar Amsterdam of Utrecht gaat. Ja, dan zie ik daar gewoon heel veel voordelen qua aantrekkelijkheid voor het Noorden in. Dan denk ik heel erg Gronings, en niet eens richting Friesland. Maar voor Friesland, bijvoorbeeld, vanuit Leeuwarden naar Amsterdam dan ben je er best nog wel een keer, alleen is het altijd druk. Dus als het betekent dat je met een rechtstreekse verbinding via Heerenveen of Drachten daar naar toe kan vliegen, treinen, dat je er bent. Denk ik dat heel veel mensen die keuze sneller zullen maken, en andersom dus ook. Dus al met al denk ik gewoon dat dit een project is wat echt wel opgestart moet worden, waar heel veel mensen profijt van hebben, wat hele positieve impact maakt op de verbinding met het Noorden en het Westen.

**Interviewer:** Ja. Nou ja, dat was het dan ook.

**End of the interview.**

## Appendix 7

### Transcript Interview 3

#### Interview with resident of Groningen

##### *Beginning of interview*

**Interviewer:** Nou ja, de eerste vraag is gewoon een heel simpele introductievraag. Wat is jouw mening over het openbaar vervoer, en voornamelijk de trein dan?

**Interviewee:** Mijn mening over het openbaar vervoer. Ja in het begin, tijdens mijn studietijd, heb ik het veel gebruikt en zo. Ja, hoe bedoel je? Ja het is iets noodzakelijks, maar als ik een auto had gehad, had ik het met de auto gedaan natuurlijk. Maar eh, ik weet niet, wat wil je precies weten over het openbaar vervoer?

**Interviewer:** Nou ja, vind je het prettig om te gebruiken? Zou je het, zoals je al zei, zou je het liever gebruiken over een auto? Ga je liever met de auto of ga je liever met het openbaar vervoer?

**Interviewee:** Ja, je bent een beetje afhankelijk, vooral met overstappen en zo. Ook dat er bijvoorbeeld vertraging kan zijn. En als je de auto hebt, dan heb je dat wat minder. In de Randstad misschien wat meer, want dan heb je meer files en dat soort dingen. Dus in de Randstad zou het wel iets anders zijn, dus dan zou ik liever met de trein gaan, zeg maar. Maar ik denk dat het Groningen is het wel chiller, ook omdat de afstanden wat groter zijn, om eerder met een auto te gaan.

**Interviewer:** En hoe vaak gebruik je het openbaar vervoer dan? Gebruik je het vaak?

**Interviewee:** Nu alleen voor werk. Dus naar, en naar huis, naar mijn ouders. Dus dat is, ja het verschilt een beetje, paar keer. Eén keer per week, denk ik gemiddeld, met de trein.

**Interviewer:** En stel je reist naar Amsterdam of de omgeving, vanuit waar je nu woont of vanuit Utrecht, uh, Groningen bedoel ik. Hoe reis je dan daar naar toe?

**Interviewee:** Ja, dus dan eerst met de bus naar het station. Dan van het station naar Zwolle, gaat die direct naar Den Haag. Dus dan ga je van Zwolle. Ja, het is gewoon een lange trein van Groningen naar Den Haag, maar die gaat dan via Zwolle. En dan vanaf Den Haag Centraal moet ik dan nog met de tram, naar Beatrixkwartier, dan ben ik op het werk.

**Interviewer:** En je reist dus met het openbaar vervoer omdat het meest makkelijk is, of?

**Interviewee:** Ja voor, en ik heb vanuit het werk kan ik gratis reizen. Dus, ja het is dus voor het werk het makkelijkste en naar mijn ouders toe, die wonen in Gelderland. Dus, ja als ik een auto had gehad, had ik het misschien op die manier gedaan. Maar ik heb er überhaupt nu nog geen geld voor, om een auto te kopen. En ik denk dus, wat ik zeg, als ik naar de Randstad ga verhuizen, dan is het misschien wel chiller om de trein te gebruiken. Dan heb je niet zo veel aan een auto daar.

**Interviewer:** Ja. En nou ja, dan gaan we over naar de algemene vragen over de Lelylijn. Kun je me ongeveer uitleggen wat jij denkt dat de Lelylijn is, en wat het in zou kunnen voor een stad als Groningen?

**Interviewee:** Wat ik dus heb begrepen is het gewoon een lijn, dat je eigenlijk Zwolle overslaat. Dat je dus vanuit Groningen naar Lelystad gaat, en dan naar Almere. Dus eigenlijk van Groningen naar Lelystad, in plaats van via Zwolle naar Lelystad. Volgens mij is dat het, ten minste wat ik heb begrepen. Want nu als ik bijvoorbeeld, heen en terug moet naar Den Haag, naar mijn werk, dan ben ik zeven uur op een dag kwijt, heen en weer. En ik mag hopen dat dat wel een stuk zal, minder zal



worden als ik dan, als die Lelylijn er zou zijn. Dus ik denk gewoon dat de verbindingen naar het Westen gewoon een stuk sneller en makkelijker zou worden.

**Interviewer:** En als je het dan terug trekt naar alleen het Noorden bijvoorbeeld, dus Groningen Friesland. Hoe denk je daar het voor invloed op heeft?

**Interviewee:** Nou ja, ik ben geen, niet iemand die hier echt is opgegroeid of zo, in het buiten gebied. Maar ik kan me voorstellen dat er een heleboel boeren en alles, heel hun land verbouwd moet worden voor zo'n lijn. Dat er nieuw spoor moet worden aangelegd. En ja, het is gewoon, mensen hebben een makkelijker bereik, ja, betere bereikbaarheid in het Noorden. Ja, de incentive om richting het Westen te gaan die zou misschien wat, de drempel zou wat lager liggen, denk ik. Omdat het allemaal gewoon wat minder tijd gaat kosten.

**Interviewer:** Ja. En als je dan kijkt vanuit, in plaats van verbindingperspectief, vanuit bijvoorbeeld een economisch perspectief.

**Interviewee:** Nou ja, het is dat, omdat dan de tijden korter zijn, zal het misschien ook aantrekkelijker zijn voor bedrijven om in Groningen te huisvesten of ergens in het Noorden. Ook aantrekkelijker zijn voor mensen om er te gaan wonen. En dat helpt natuurlijk allemaal bij, dat draagt allemaal bij aan een betere economie.

**Interviewer:** Ja. En wat weet je zo snel over de geschiedenis van de Lelylijn?

**Interviewee:** Nou ja, omdat ik dat ding van jou heb gelezen, weet ik nu dat er dus eerst, dat pdfje, dat er dus eerst een plan lag voor de Zuiderzeelijn. En dat dat niet door is gegaan, omdat ze de kosten niet uit konden halen, geloof ik. Dat dat nu dus weer opnieuw is, als Lelylijn, als nieuw project is geopend. Ik weet verder niet wanneer dat gebouwd gaat worden, of wat precies de haalbaarheid is.

**Interviewer:** Ja, op dit moment is dus, nou ja, zoals je zegt het is geannuleerd in 2007. En op dit moment is het gewoon weer een plan opnieuw, er is nog niks over besloten. Maar waarom denk je dat het geannuleerd zou zijn? Nou ja, er werd gezegd de kosten waren niet rendabel. Vind je dat een terechte keuze geweest?

**Interviewee:** Als zij, ja, ze zullen vast wel een analyse hebben gemaakt, en daarop geconcludeerd hebben dat het niet winstgevend zou zijn. Dus ik weet niet wat, waar ik. Welke, hoe noem je dat, welke variabele ze mee hebben genomen om zo'n berekening te maken. Maar ik neem aan dat daar wel specialisten voor zijn en dat zij gewoon tot de conclusie zijn gekomen dat het niet haalbaar is qua. Ja of je daar mee eens wil zijn of niet, dat, als het niet rendabel is dan zou ik zeggen dat je het niet moet doen.

**Interviewer:** Ja okay. En nou ja, toen als compensatie voor het afblazen van de Lelylijn (*Zuiderzeelijn, ed.*), hebben de noordelijke provincies compensatie gekregen. Compensatie projecten ook, zijn er mee betaald. Onder andere de ring zuid (*van Groningen, ed.*) wordt er mee betaald, er is een bijdrage geleverd aan het nieuwe station in Groningen, het hoofdstation. En bijvoorbeeld knooppunt Joure is verbeterd. Denk je nou, als je ziet dat is in totaal 2 miljard geweest aan investeringen. Vindt je die investeringen, wat vindt je van die investeringen? Tegenover bijvoorbeeld de mogelijke komst van de Zuiderzeelijn?

**Interviewee:** Ja, wat vindt ik daar van.

**Interviewer:** Vindt je het bijvoorbeeld terecht dat we alsnog investeringen hebben gekregen? Vindt je die investeringen goed genoeg?

**Interviewee:** Ja, uhm, zit even te denken hoor. Of het genoeg is of niet, ik weet niet wat voor geld zo'n Zuiderzeelijn zou kosten en.

**Interviewer:** Ja, die werd geschat op drie punt nog wat tot zes punt nog wat miljard.

**Interviewee:** Ja precies. Ja, ik denk dat het gewoon, je moet niet echt kijken naar de bedragen, denk ik. Je moet gewoon kijken naar wat is nodig en wat helpt het beste om die infrastructuur te verbeteren. Als het nodig is, moet je het doen. Dan moet je natuurlijk wel kijken, wat ze dus ook bij die Zuiderzeelijn hebben gedaan, of het rendabel is of niet. En dat moet je per project opnieuw gaan bekijken.

**Interviewer:** Ja. Maar nou was dit neergezet, dit was al gereserveerd geld voor de Zuiderzeelijn, die is dus geïnvesteerd in het Noorden wel, in de infrastructuur van het Noorden. Vindt je dat nou een gelijkwaardig investering ten opzichte van wat de Zuiderzeelijn zou zijn geweest?

**Interviewee:** Nou ja, ik heb niet heel veel, heb je wat meer info over die. Ze hebben dus het station, hebben ze dus verbouwd zei je, en Joure is.

**Interviewer:** Ja, onder andere. Ja, Joure, het station in Groningen, de ring zuid in Groningen is er mee betaald. Er werd toen der tijd gesproken over een mogelijke tramlijn in Groningen, die zo er dan als die zou zijn geweest, misschien ook wel door gebouwd zou worden. In Emmen is een extra station gebouwd, in Emmen-Zuid. En in Assen is het station ook vernieuwd, gedeeltelijk hiermee, met dit geld.

**Interviewee:** Ik denk dat het gewoon een heel ander doel geeft. Dat de Zuiderzeelijn een heel ander doel had. Dat had zeg maar, de verbinding verbeteren met het Westen was denk ik het belangrijkste doel van die lijn. En dat is, dat heb je niet verbeterd met die andere projecten. Die andere projecten, na mijn mening, verbeterde alleen de kwaliteit van de infrastructuur in het Noorden zelf. En voor de mensen die daar wonen en niet zo zeer de verbinding met de rest van het land.

**Interviewer:** En verandert deze geschiedenis nou je perspectief op de huidige Lelylijn? Denk je nou als je deze geschiedenis hoort, dat je zegt waarom wordt het dan weer opnieuw bijvoorbeeld gedaan?

**Interviewee:** Ik vind het nog steeds, ik zou het super chill vinden. En ik denk ook zeker wel dat het in de toekomst zou helpen voor, om Groningen gewoon beter te betrekken bij het land, zeg maar, en Friesland ook. Maar ik weet niet of het misschien verstandig is geweest om eerst dan hele grote bedragen uit te gaan keren voor andere projecten en dan weer opnieuw, het plan weer op tafel te gooien. Want dan moet je weer met dat bedrag gaan komen, dus ik denk dat ze daar beter over na hadden moeten denken.

**Interviewer:** En nou ja, zoals ik al zei, de Lelylijn is een nieuw leven ingeblazen ondanks de eerdere annulering. Waarom denk je dat het, als het toch weer voor gelobbyd is om het alsnog te laten maken? Terwijl er eerder is gezegd door de overheid, het is niet rendabel, we gaan het niet bouwen, het is afgeblazen nu gewoon.

**Interviewee:** Ik denk dat ze toch inzien dat het, zoals ik ook denk, dat het gewoon erg belangrijk kan zijn voor de toekomst van het Noorden in Nederland. Dat het gewoon, vooral omdat we ook crisis ingaan en zo. Het wordt gewoon veel welvarender. Het wordt aantrekkelijker, ook met de huizenmarkt en zo. Om gewoon meerdere huizen te bouwen daar, dat het gewoon aantrekkelijker te worden om te wonen. Omdat je gewoon betere connectiviteit hebt, en dat heb je niet met de andere projecten die ze hebben gedaan. Dus misschien is dat ook wel, misschien hebben dat wel uit die vorige projecten, ik weet niet die al zijn gerealiseerd die je opnoemde? Van Joure en de ring.

**Interviewer:** Ja een gedeelte wel. Joure is natuurlijk al wel af. De ring zuid zijn ze momenteel mee bezig, het station in Groningen zijn ze ook mee bezig. In Assen is al verbouwd en die in Emmen is ook gebouwd al.

**Interviewee:** Misschien hebben ze dus na die projecten, nadat ze die projecten af hebben, zijn ze er misschien wel achter gekomen dat het niet de gewenste effecten had of zo. Zou best kunnen.

**Interviewer:** Ja. En bijvoorbeeld tijdens de afgelopen verkiezingen was er ook door veel partijen gezegd dit moet er ook, deze Lelylijn moet er ook komen. Die was opgenomen in de verkiezingsprogramma's. Denkt u dat dat nog heeft geholpen tijdens, ja, dat er toch wel zo'n grote lobby ondertussen achter de Lelylijn staat?

**Interviewee:** Ja ik weet niet welke, welke partijen hadden dat?

**Interviewer:** Eigenlijk alle grote partijen behalve VVD.

**Interviewee:** Ja ik kan me voorstellen dat er, ja. De VVD niet nee?

**Interviewer:** Nee, VVD niet.

**Interviewee:** Ik had juist wel de VVD verwacht.

**Interviewer:** Ik weet trouwens ook niet van Forum of PVV, moet ik zeggen.

**Interviewee:** Ja precies. Ja ik denk dat het zeker invloed heeft gehad, en dan vooral, denk alleen voor de mensen in het Noorden dan. Neem aan dat, was het in heel Nederland ook op de verkiezingsprogramma's of alleen in het Noorden?

**Interviewer:** Ja, was gewoon in de nationale verkiezingsprogramma's, waar het in is opgenomen.

**Interviewee:** Ja denk dat het alleen effect heeft gehad op de mensen die in het Noorden wonen, dat sowieso. En, ja, mijn beleving is dan dat de mensen die meer rechts stemmen daar meer aan hebben. En mensen die links hebben zouden meer zijn van natuurbehoud en niet zomaar nog weer een spoorlijn door het groen van. Ja door Groningen, Friesland en de polder en zo. Laatste beetje groen van Nederland, dat ze daar weer, van alles weer doorheen gaan bouwen. Zo kan ik me inbeelden.

**Interviewer:** Ja. En waarom denk je eigenlijk dat het onder een nieuwe naam is doorgegaan? Want het was natuurlijk de Zuiderzeelijn, maar het heet nu opeens de Lelylijn.

**Interviewee:** Dat ze het een andere naam hebben gegeven, dat komt gewoon omdat het de vorige niet is gelukt, denk ik. Dus dat is gewoon je, ja, het is gewoon branding zeg maar, denk ik. Het had eerst, ja, het heeft toch een negatieve impact als je een naam gaat gebruiken wat de vorige keer is gefaald. Dus dan kun je beter een andere naam voor het imago kiezen. Ik denk dat dat er mee te maken heeft, dat het niet wordt geassocieerd, direct wordt geassocieerd, met een project wat eerder niet is doorgegaan.

**Interviewer:** Ja. En nou is er na de verkiezingen door de drie Noordelijke provincies en Flevoland, is het Deltaplan voor het Noorden opgesteld. Hierin wordt door die provincies aangeboden om maximaal 320.000 huizen te gaan bouwen, ten aandelen van het oplossen van de huizingcrisis in Nederland. Om naar de miljoen toe te gaan. Maar daarvoor willen ze in compensatie, wel onder andere de Lelylijn hebben en nog andere verbeteringen aan de infrastructuur in het Noorden. Hoe, verandert dat jouw perspectief op de Lelylijn?

**Interviewee:** Dus de provincies Groningen, Friesland en Drenthe die willen dus.

**Interviewer:** Ja, en Flevoland.

**Interviewee:** Maar die zijn dus gevraagd om meer huizen te bouwen en in return.

**Interviewer:** Nee, dit hebben ze zelf aangeboden. In hun, ja, het Deltaplan voor het Noorden hebben ze zelf aangeboden aan de formerende partijen op dit moment of aan de formatie. Van nou ja dit kunnen wij doen, maar dan willen wij wel onder andere de Lelylijn voor terug in plaats hebben. Dan willen wij gegarandeerd dat die wel gebouwd gaat worden.

**Interviewee:** Okay. Nou ja, wat ik net ook al zei, ik denk dat dat gewoon heel erg helpt ook met de huizen crisis. En dat dat gewoon het Noorden gewoon aantrekkelijker maakt. En dat het gewoon de economie van het Noorden beter maakt en dat het dus meer mensen aan gaat trekken. Maar ook bedrijven, omdat er dus meer mensen heen willen. Dus ik denk dat het voor iedereen een win-win is, om dat door te zetten.

**Interviewer:** Ja. Dus het aantal huizen vindt jij niet bijvoorbeeld te veel of zo. Of te weinig? Je zou niet zeggen, 320.000 huizen dat is toch wel een groot aantal voor de drie, vier provincies.

**Interviewee:** Uhm, ja is dat veel? Of dat veel is dat weet ik niet. Ik denk dat ze gewoon moeten gaan bouwen. Ik denk dat ze gewoon een vast wel, wat ik aan het begin al zei, ze hebben vast wel mensen die daar analysis voor maken. En die denken van er moet zo veel gebouwd worden. Ze er vaak wel een handje van om te veel te bouwen. Waardoor er hele grote schommelingen in de huizenmarkt. Maar ik denk dat je beter te veel kunt bouwen op dit moment, want de crisis, de huizen crisis is zo ernstig. Ik denk dat je niet snel te veel huizen hebt.

**Interviewer:** Ja. En een beetje nog afsluitende vragen. Wat denk jij dat het effect is dat de Lelylijn zou kunnen hebben op de huizenmarkt, bijvoorbeeld?

**Interviewee:** Wat het effect is op de huizenmarkt?

**Interviewer:** Ja, in het Noorden dan, als je kijkt?

**Interviewee:** Ja, er is overal, ook in het Noorden, is er gewoon een te kort aan huizen. Je bedoelt dus de Lelylijn zelf, en het bouwen van de nieuwe huizen?

**Interviewer:** Ja. Nee.

**Interviewee:** Nee, nee, precies. Dus alleen de Lelylijn, ja, dan zou het dus aantrekkelijker worden om daar te gaan wonen. Dus dan zou er, dan zou de vraag nog hoger worden in het Noorden, denk ik. Alleen dat zou het wel weer minder maken, misschien, in de Randstad. Ik denk dat het een beetje opheft. Dat het de druk verlicht in de Randstad en dat het wat hoger wordt in het Noorden.

**Interviewer:** Ja. En stel nou dat die Lelylijn er zou komen. Zou je het dan zelf overwegen om het te gaan gebruiken?

**Interviewee:** Ja, als ik daar heen moet heel graag.

**Interviewer:** Ja. En dus ook, nou ja, de reistijd zeggen ze dat bijvoorbeeld van Groningen naar Amsterdam, wordt het ruim een uur nu. Ze zeggen één uur tien, één uur twintig misschien, in plaats van de bijna, de twee uur of de bijna twee uur die het nu is. Zou je dan bijvoorbeeld ook zeggen, nou ja ik ga dat eerder gebruiken dan bijvoorbeeld de auto, als ik naar het Westen moet?

**Interviewee:** Uh, ik weet niet precies hoe lang het met de auto is. Maar op dit moment wel ja. Ik heb geen auto en ik reis gewoon gratis. Maar ik zou, als ik wel een auto zou hebben, zou ik denk ik ook wel het openbaar vervoer gebruiken denk ik, ja. Het is gewoon, je hebt niet zo veel aan een auto in de Randstad, dat is het meer. Parkeren is echt super duur, dus je wilt gewoon zo min mogelijk met de auto in de Randstad zijn.

**Interviewer:** Ja. En zoals je al zei, je bent van plan om te verhuizen naar het Westen op dit moment voor je werk. Maar zou je als de Lelylijn er zou zijn en er al zou liggen. Zou je dan overwegen om wel in Groningen te blijven wonen, maar wel bijvoorbeeld in het Westen te werken. En dan elke dag op en neer te reizen. Of zou je dan niet? Als je denkt aan de verkorte reistijd.

**Interviewee:** Ik denk dat het voor Den Haag, waar ik ga wonen, dat dat nog te ver is. Want ik zeg altijd een uur is de max. Dus dat zou ik net niet redden. Maar misschien als je in de Polder zou wonen, in Flevoland of Almere. Dan sowieso, als ik daar me werk zou hebben, zou ik het sowieso doen. Maar mijzelf, zou ik het voor Amsterdam of Rotterdam of Den Haag, zou ik het niet doen. Dan zou ik gewoon alsnog daar heen verhuizen.

**Interviewer:** Maar zou je dan wel overwegen bijvoorbeeld, als je geen huis zou kunnen vinden in Den Haag, om nog ergens bijvoorbeeld in Heerenveen of in Emmeloord, het zijn misschien niet de perfecte locaties, maar daar te gaan wonen en dan alsnog elke dag heen en weer te reizen? Omdat dat toch wel door die Lelylijn een stuk verbeterde verbinding wordt.

**Interviewee:** Nee, ik denk het niet. Ik denk dat ik, wat ik zeg het moet gewoon. Als het langer dan een uur wordt de reistijd, dan hou je dat gewoon niet vol om full time te werken. Dus voor mij zou dat, langer dan een uur reizen dat wordt hem niet. Mocht ik echt niks kunnen vinden, dan zou het misschien een tussenweg voor een korte tijd zijn. Maar dan zou ik wel andere optie gaan bekijken wat er voor zorgt dat ik wel in de Randstad kan wonen of verblijven.

**Interviewer:** Nou dat is perfect, dat waren de vragen. Heel erg bedankt voor het mee doen.

**End of the interview.**

## Appendix 8

### Transcript Interview 4

#### Interview with expert, employee Kennisinstituut voor de Mobiliteitsbeleid

##### *Beginning of interview*

**Interviewer:** Dan begin ik met de eerste vraag. Wat is de huidige visie van, nou ja, de overheid met betrekking tot openbaar vervoer, en voornamelijk natuurlijk de trein? En dan ook nog, ja eigenlijk specifiek met betrekking tot de noordelijke provincies?

**Interviewee:** Zo. Uhm. Wat is de huidige visie? Nou aan de ene kant, dat zijn denk ik twee kanten. Aan de ene kant geldt nog steeds de structuurvisie, infrastructuur en ruimte, dat is de officiële visie op mobiliteit en mobiliteitsvisie. In beginsel gaat dat er van uit, dat verschillende mobiliteiten, dus OV en weg, auto ook met name, met elkaar moeten concurreren onder een gelijk speelveld. Dus in die zin dat, nou ja, dat er dus vanzelf als. Gelijk speelveld betekent dus dat wel de kosten van milieu en dat soort zaken ook eigenlijk in de prijs van bijvoorbeeld de autorit of een OV-rit verwerkt moeten zijn. En dat er dan vanzelf concurrentie ontstaat en een evenwicht ontstaat. Er is wel een duidelijk doel om het OV-gebruik te stimuleren, met name tussen grote steden, dat is het toekomstbeeld Openbaar Vervoer ook. Met name tussen de groten steden en ook de lange afstanden naar het Noorden natuurlijk ook. Regionaal OV is primair de verantwoordelijkheid van de regio's en de provincies. Maar ook daar ligt natuurlijk wel een doelstelling om dat in stand te houden.

**Interviewer:** Ja. En als er dan, u heeft het over hoe er vanuit de overheid wordt gekeken naar de verbinding tussen het Noorden en het Westen. Wat is daar dan de visie op?

**Interviewee:** Uh, volgens mij is daar niet echt een visie op. Er is zeker geen officiële standpunt, volgens mij. Op zich, is die tot op heden niet meer, er zijn natuurlijk de Zuiderzeelijn-projecten in de jaren nul, zeg maar. Toen is geconcludeerd dat de Zuiderzeelijn zelf niet wenselijk was om allerlei redenen, maar dat het beter was om het, om regionaal allerlei projecten te doen. Daar zijn toen allerlei gelden voor besteed. En op dit moment wordt, volgens mij, met name onderzocht of toch weer de Lelylijn kansrijk is, en kansrijk betekent vanuit rijksperspectief over het algemeen dat die wel voldoende body moet hebben zeg maar. Dus dat er voldoende, je legt een nieuwe, dure spoorlijn niet aan als er niemand in zit, als ik het even heel gesjacheerd mag zeggen. Dus het gaat er vooral om, ja, draagt een dergelijke lijn voldoende bij aan de doelstellingen en zijn die reistijd en ruimteontwikkeling, zeg maar. En dat is volgens mij de vraag en in die zin is er denk ik op dit moment niet echt een visie op de Lelylijn ofzo, voor zover ik weet. Maar ik ben, dat moet ik dan wel zeggen, ik ben van het kennisinstituut nu hè, niet van het ministerie zelf. De visie wordt door het ministerie gemaakt, ik ben een onderzoeker zeg maar.

**Interviewer:** Ja. Nou ja dan gaan we over naar de vragen over de Lelylijn. Kunt u me uitleggen wat u denkt dat de Lelylijn zou betekenen voor een stad als Groningen.

**Interviewee:** Als je naar Groningen kijkt, de stad Groningen brengt. Dan wordt de OV-verbinding tussen Amsterdam en Groningen korter. Dan moet je natuurlijk eerst kijken, in eerste instantie profiteren daarvan gewoon de huidige treinreizigers. Die kunnen sneller van A naar B. En dat betekent dat interactie tussen Groningen en het Westen toe neemt. Hierbij is het natuurlijk wel belangrijk, hoe veel mensen nemen de trein en hoe veel nemen de auto. Want er zijn best wel veel, het is vooral de verbinding Amsterdam Groningen zullen we maar zeggen. Maar als je in, als je ergens anders woont kan je toch, dan is het toch al weer een langere reistijd. Maar het brengt het dichterbij mekaar, dus de interactie neemt toe. En dat betekent dat zowel Groningen als Amsterdam, meer met mekaar gaan concurreren, zeg maar, en dat betekent dat, ja in theorie in ieder geval, dat er economische ontwikkeling plaats vindt op beide plekken. Waarbij die in Groningen relatief groter is dan Amsterdam, omdat de Lelylijn relatief belangrijker voor Groningen is dan voor Amsterdam.

**Interviewer:** En wat denkt u, u had het al kort over wat economische effecten die het zou kunnen hebben. Wat denkt u nog meer dat het voor effecten of impacts, die het zou, de Lelylijn zou kunnen hebben voor een stad als Groningen? Als u dan bijvoorbeeld kijkt over toegankelijkheid vanuit het westen of onderlinge verbondenheid in het Noorden?

**Interviewee:** Nou ja, de interactie met name naar het Westen neemt toe en natuurlijk ook de steden die er tussen in liggen, waar je beter verbinding mee hebt, dus dat levert meer interactie. Dus dat betekent dat mensen uit Drachten en weet ik, of waar gaat die stoppen dat weet ik even zo snel niet meer, en Lelystad, dat die sneller in het Noorden kunnen zijn. Dus dat er meer interactie plaats vind, en dat dat. Dus ja, je gaat meer op bezoek in Groningen, je gaat meer activiteit ontplooiën, je gaat winkelen in Groningen, je gaat in Groningen. Maar ook omgekeerd, Groningers kunnen ook makkelijker naar Lelystad als daar, om daar te winkelen of naar Bataviastad te gaan. Dus er is in die zin, ja gewoon de interactie neemt toe.

**Interviewer:** Ja. En, nou ja, zoals u ook al eerder zei, de Lelylijn heeft een lange geschiedenis met onder andere de Zuiderzeelijn. Wat heeft de geschiedenis voor impacts op het huidige project weer? Hoe beïnvloedt dat het project?

**Interviewee:** Nou ja, daar zijn nu nieuwe ideeën. In zoverre, niet want het wordt weer opnieuw onderzocht. Over het algemeen is het verstandig om de lessen uit het verleden weer mee te nemen weer in een nieuw project. Maar de praktijk leert vaak dat het toch weer geheel nieuw van schets af aan onderzocht wordt. Dus in die zin, denk ik dat niet dat het onderzoek heel zwaar beïnvloedt, nee.

**Interviewer:** Okay. En dus ook niet dat bijvoorbeeld in een eerder stadium, dus in 2007 werd de Zuiderzeelijn geannuleerd vanwege het feit dat die niet rendabel zou zijn. Dat wordt niet meegenomen in de huidige, ja, beoordeling van de Lelylijn weer?

**Interviewee:** Nee, er wordt over het algemeen, maar zover zijn we volgens mij nog niet, ik weet het niet precies. Oh ja, er wordt van het Deltaplan wordt een MKBA (*Maatschappelijke kosten-batenanalyse, ed.*) gemaakt. Ik weet er niet zo veel van hoor, wat de huidige stand van zaken is. Maar over het algemeen worden er weer, uiteindelijk zal er weer een geheel nieuwe kosten-baten analyse met nieuwste inzichten gemaakt worden bijvoorbeeld. En daar wordt niet rekening gehouden met wat er in het verleden, als men verstandig is, dan zorg je wel dat je alternatieven optimaliseert en dat soort dingen, dat je rekening houdt met wat er in het verleden al uitgezocht is. Maar in principe begint, als je weer een nieuwe MIP-procedure (*Macroeconomic Imbalance Procedure, ed.*) of een nieuwe MKBA, dan begint het weer van schets af aan overnieuw met alle nieuwe modellen en nieuwe inzichten.

**Interviewer:** En tijdens en na de annulering was er 2 miljoen gereserveerd voor de Zuiderzeelijn door de overheid en deze is toen uitgegeven aan.

**Interviewee:** 2 miljard, denk ik. 2 miljoen doe je niet zo veel mee.

**Interviewer:** Uh, 2 miljard, ja sorry. 2 miljard, sorry, de verkeerde m. 2 miljard gereserveerd voor de noordelijke provincies om te investeren in infrastructuur. Denkt u dat deze compensatie projecten die er uit zijn gekomen, nog een invloed kan hebben wat mensen denken over de Lelylijn?

**Interviewee:** Zou ik niet weten, geen enkel idee over.

**Interviewer:** Maar denkt u dat deze projecten, bijvoorbeeld wel een invloed hebben op de noordelijke provincies?

**Interviewee:** Ik weet niet precies wat er mee gedaan is. Maar er zijn verschillende OV-lijnen en zo aangelegd en wegverbredingen, dus dat heeft natuurlijk een positief effect.

**Interviewer:** Ja, wat ik waarvan ik zeker weet dat ze zijn door gemaakt, zijn onder andere knooppunt Joure, die is verbeterd. De aanpak ring zuid in de stad Groningen zelf. En volgens mij wordt een gedeelte van het station ook betaald, van het Hoofdstation in Groningen, de verbouwing daar betaald door compensatie. Dat zijn bijvoorbeeld projecten in Groningen en Friesland. En is dat dan een gelijkwaardige compensatie bijvoorbeeld voor wat de Zuiderzeelijn zou zijn geweest?

**Interviewee:** Of dat een gelijkwaardige compensatie is? Dat zou ik niet weten. Die deal is destijds gesloten met de inschatting dat, volgens mij wat ik er van weet, de effecten van deze projecten groter zijn dan van de Zuiderzeelijn. Dus al dat zo is, dan ja. Maar ik onvoldoende inzicht in.

**Interviewer:** Okay. En dan verder naar de volgende vraag. Zoals ik zei de Zuiderzeelijn is in 2007 geannuleerd, waarom denkt u dat er ondanks deze annulering toch weer een nieuw leven is geblazen in de Lelylijn?

**Interviewee:** Waarom? Omdat het Noorden hecht een snelle trein verbinding, een snellere trein verbinding naar het Westen met name. Dus denk ik dat, gevoelsmatig, komt het vooral uit het Noorden. Maar verder weet ik het niet.

**Interviewer:** Oh ja, maar denkt u dat het een, ja, een goed iets is om dit weer opnieuw een leven in te blazen? Of denkt u dat het niet nodig zou zijn?

**Interviewee:** Nou ja, uiteindelijk vanuit de inhoud, en ik ben een econoom van achtergrond, dan zeg je van de kosten opwegen tegen de baten. Maar als de bestuurskundig of als bij de bestuurders er de behoefte is om dat opnieuw te onderzoeken, dan is dat altijd zinvol. Maar daar heb ik geen mening over.

**Interviewer:** Ja. En waarom zou. Wat zei u?

**Interviewee:** Daar heb ik geen mening over. Als de politiek en de bestuurders vinden dat dit opnieuw onderzocht moet worden na 10 jaar, omdat er mogelijk nieuwe ontwikkelingen zijn of nieuwe woningbouw plannen en dat soort zaken, om te onderzoeken of dit een zinvol project is, dan moet je dat zeker weer gaan onderzoeken.

**Interviewer:** Ja. En waarom denkt u eigenlijk dat de Lelylijn onder een nieuwe naam is doorgedaan? Terwijl het over hetzelfde traject zou lopen?

**Interviewee:** Nou ja, ik vermoed dat dat te maken heeft met het, dat de Zuiderzeelijn. Nou ja, de Zuiderzeelijn is geannuleerd, zoals jij dat zo mooi zegt. Dus ik neem aan dat ze een nieuw project hebben begonnen. En ik denk ook wel dat die deels anders is. Destijds is het als, weet niet of je je daarin in verdiept hebt, als magneetweefbaanplan begonnen bijvoorbeeld. En HSL, en volgens mij is dat nu allemaal niet meer de bedoeling, dus in die zin is het ook wel meer een reguliere spoorlijn, wat ik er van gezien heb. Maar misschien zijn de plannen alweer anders, want ik zit er niet zo diep in.

**Interviewer:** Ja, wat ik. Wat ik weet is dat het, volgens mij, geen echte hogesnelheidstrein zou moeten zijn, maar wel een trein waar, nou ja, 200 km/h minstens kan worden gereden. En dat daardoor ook de reistijd flink naar beneden gaat, naar verwachting tot ruim een uur, een uur twintig minuten zou moeten worden tussen Groningen en Amsterdam.

**Interviewee:** Maar de Zuiderzeelijn had, was echt de bedoeling dat het een, tenminste dat waren in ieder geval onderzochte varianten zoals de magneetweefbaan en HSL, zeg maar. Dus ik vermoed dat daarom een nieuwe naam gekregen heeft. En dan dat natuurlijk destijds geannuleerd is, lijkt het me logisch om het ook een andere naam te geven.

**Interviewer:** Ja. En u had ook al eerder kort over het Deltaplan, daar refereerde u kort aan. Hoe denkt u dat de deltaplan, dat de koppeling. Nou het Deltaplan voor het Noorden is dus een plan waarin door



de noordelijke provincies en Flevoland wordt gezegd, dat zij in compensatie voor de bouw van de Lelylijn en nog andere infrastructuur projecten, een investering doen naar de bouw van maximaal 320.000 woningen. Hoe denkt u dat deze koppeling het perspectief op de Lelylijn zou veranderen?

**Interviewee:** Nou ja, als er 320.000 woningen gebouwd worden, zolang, en dat doe je rond de haltes van de Lelylijn, dan betekent dat dat daar meer vervoerwaarde in zit. Waardoor die kansrijker wordt. Want dan, uiteindelijk, wat ik eerder al zei, je legt vooral nieuw infrastructuur aan als die gebruikt wordt. En als het gebruik daardoor toeneemt, wordt die kansrijker.

**Interviewer:** Ja. En denkt u ook dat, nou andere, dat zo'n koppeling ook nog andere sociale effecten zou kunnen hebben? Bijvoorbeeld dat mensen, ja, dat er een influx is toch van inwoners die mogelijk niet uit het Noorden komen. Denkt u dat dat nog invloed kan hebben voor een stad als Groningen?

**Interviewee:** Als er meer inwoners komen, dat is dan de aanname hè, als je extra woningen bouwt, betekent dat dat er ergens anders minder woningen gebouwd worden, in het Westen. Als je dat hebt, dat wordt daar een stad als Groningen maar ook een stad als Lelystad en zo, denk ik, weet ik niet waar die woningen moeten komen, wordt groter en dat heeft natuurlijk. Daar wordt het een grotere stad van. En dan heeft dat bepaalde voordelen, schaalvoordelen met voorzieningen, winkels, noem maar op. Dus dan krijg je grotere, ja, een grotere stad met meer volume, waardoor er dus meer activiteiten en schaalvoordelen plaatsvinden. Of, nou ja, Groningen misschien ook wel, of een stad als Heerenveen zit te wachten op 20.000 of 50.000 Amsterdammers erbij weet ik niet, dat moeten ze zelf inschatten. En dan moeten de Amsterdammers ook inschatten of ze er willen wonen.

**Interviewer:** Ja. En denkt u dan dat zo'n koppeling wel positief, een positief iets is voor de Lelylijn? Of denkt u dat het een negatief iets is? Bijvoorbeeld ook voor of het uiteindelijke project daardoor gerealiseerd kan worden?

**Interviewee:** Moet je uitrekenen. Maar, de ervaring leert dat maar een beperkt deel van de mensen die in dit soort woningen gaan wonen, gebruik maken van het OV. Als ik naar de Zuiderzeelijn-studies kijk, was er vrij weinig gebruik van de Lelylijn. Ja 320.000 woningen is best veel, maar dan is de vraag hoeveel van die mensen gaan echt gebruik maken van de Lelylijn? Of gingen de meeste toch nog gewoon in de auto, wat waarschijnlijk zo is denk ik. Maar dat moet je uitrekenen, dat weet ik niet.

**Interviewer:** Oh ja. En dan nog, u zegt dat een economische achtergrond heeft. Wat denkt u dat vanuit een economisch perspectief de effecten kunnen zijn? Van de bouw van de Lelylijn, als die echt gebouwd en klaar is, en er ligt. Voor de noordelijke provincies? U had het al over meer interactie tussen het Westen en Groningen.

**Interviewee:** Nou ja, in de basis leidt het tot minder, tot een beter functionerende arbeidsmarkt en tot goedkoper vervoer, voor zakelijke reizigers met name. Dat leidt tot, dat zorgt er voor dat de concurrentie positie van het bedrijfsleven beter wordt in Groningen. Maar ook dat Amsterdamse bedrijven, noem ik het maar eventjes, zich makkelijker, ook mee kunnen concurreren in Groningen. Dus je krijgt, in die zin, een positieve, economisch effect aan beide kanten. Aan de andere kant, kost die een paar miljard en moeten de belastingen omhoog, en dat heeft een negatief effect. Dus dan hangt het er vanaf wat het, ja, wat per saldo er uit pakt. Maar gemiddeld genomen zal dat voor Groningen, denk ik, wel positief uitpakken, als het nationaal gefinancierd wordt en je krijgt er lijn bij. Dus in die zin, of het op nationaal niveau, de belastingen omhoog voor Limburg ook positief is, dat is iets anders natuurlijk. En als Rijk maak je in principe de nationale afweging, want het wordt met nationaal geld betaald.

**Interviewer:** Ah ja. En wat zou dan, als u puur alleen naar de Lelylijn kijkt, en niet naar de koppeling met het Deltaplan voor het Noorden. Wat zouden dan de effecten kunnen zijn van de Lelylijn, van de aanleg van de Lelylijn op de huizenmarkt bijvoorbeeld?

**Interviewee:** Nou ja, het kan zijn dat mensen bereidt verder, dit soort lijnen leidt tot dat mensen makkelijker tussen, ja verder weg gaan wonen. Dus bij de haltes, dus een stad als Lelystad is nu best ver om naar Amsterdam te forenzen, dat wordt dan makkelijker. Dus dan krijg je een bepaalde uitschuif, denk ik. Dat vraag deels verplaatst naar die kant. Dan stijgen de huizenprijzen in Lelystad, en dalen ze ietsje, een heel klein beetje, in Amsterdam waarschijnlijk. Maar het volume-effect, ja dus, en als je dan bij gaat bouwen compenseert dat misschien weer.

**Interviewer:** Ja, dat was dan de doorvraag. Als u dan wel de koppeling mee trekt van de Lelylijn aan het Deltaplan voor het Noorden. Hoe zou dat dan, ja, hoe zou dan het effect zijn op de huizenmarkt? Zou dat nog anders zijn of zou dat dan toch wel dezelfde effecten hebben?

**Interviewee:** Nou ja, als door de Lelylijn de grondprijzen in Lelystad of Heerenveen iets, ik noem maar even twee steden hoor, stijgen, wordt het natuurlijk rendabeler om daar woningen te bouwen. Dus in die zin is er wel een koppeling natuurlijk. De vraag is hoeveel dat is, en dat hangt er vanaf hoeveel mensen van die nieuwe woningen daadwerkelijk profiteren van de Lelylijn. Of als ze toch in de auto stappen, heeft het geen effect. Als ze in de trein stappen, dan heeft het wel effect. Dus dan heeft het een bepaald positief effect op de grondexploitatie van woningen. En het tegen elkaar opwegen, ja, dat is iets wat je allemaal moet uitrekenen, dat kan ik niet zomaar even zeggen.

**Interviewer:** Nee okay. Dat begrijpelijk. Nou dan toch nog een korte afsluitende vraag. Als u, nou ja toch, het beeld wat op dit moment bestaat van de Lelylijn, maar ook bijvoorbeeld de geschatte kosten van 3.2 miljard, tussen 3.2 miljard en 6.4 miljard, zou u dan toch zeggen dat de Lelylijn gebouwd zou moeten worden bijvoorbeeld? Of zou u toch zeggen, nou ja, het is te duur weer, of het is niet mogelijk of dit te bouwen?

**Interviewee:** Nou, het is altijd mogelijk. En, ja, uiteindelijk is het, kijk ik ben een onderzoeker, uiteindelijk, onderzoeker zijn niet gekozen om beslissingen te nemen. Dus daar heb ik geen mening over. Het is misschien flauw. Ik heb persoonlijk wel een mening, maar niet in mijn functie. Want ik onderzoek de effecten en ik vertel de besluitvormers wat de effecten zijn. En het is uiteindelijk een afweging van de bestuurders of dit, of de effecten groot genoeg om een dergelijk project uit te voeren.

**Interviewer:** Ja. Maar denkt u wel dat het een, als die gebouwd zou worden, en dan hebben we het niet over die gebouwd zou moeten worden. Maar als die gebouwd zou worden, dat het een positieve invloed zou kunnen hebben op de noordelijke provincies en de stad Groningen?

**Interviewee:** Ja, dat heeft het per definitie. Wat ik al eerder zei, dat het per definitie denk ik, bijna. Bijna per definitie, zo moet ik het formuleren, tenzij er hele gekke dingen gebeuren. Dat toont dat onderzoek natuurlijk aan. De vraag is of die effecten groot genoeg zijn, om de 3,2 miljard of wat is het, te rechtvaardigen. Nou ja, de Zuiderzeelijn-studies en besluitvorming toen hebben gezegd van niet. Als je puur MKBA kijkt, toont de studie van 2020 ook snel aan dat dat in ieder geval MKBA technisch niet uit kan. Maar er spelen meer effecten, en meer plannen, en meer aspecten een rol in de besluitvorming dan een MKBA-saldo. Dus ja, uiteindelijk is het een, leven we democratie waar we bestuurders kiezen die een beslissing nemen wat we met het belastinggeld doen. En daar heb ik geen. Maar het heeft een positief effect op het Noorden, ja, en het kost heel veel geld, en die afweging moet gemaakt worden.

**Interviewer:** Ja. Nou dat was het dan ook. Heel erg bedankt.

**End of the interview.**

**Appendix 9a**  
**Statistics Results History Lelylijn – Compensation**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Geen mening	7	20,0	20,0	20,0
	Ja, ik denk dat dit een gelijkwaardige investeringen zijn geweest	3	8,6	8,6	28,6
	Nee, ik denk dat dit grotere investering zijn geweest	3	8,6	8,6	37,1
	Nee, ik denk dat dit kleinere investeringen zijn geweest	22	62,9	62,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Table 3 – Frequency table of the answers to question 6 of the questionnaire

Denkt u dat de compensatie die de noordelijke provincies hebben gekregen gelijke investeringen zijn aan de investering die de Zuiderzeelijn zou zijn geweest?



Denkt u dat de compensatie die de noordelijke provincies hebben gekregen gelijke investeringen zijn aan de investering die de Zuiderzeelijn zou zijn geweest?

Figure 4 – Bar chart of the answers to question 6 of the questionnaire

**Is the compensation that the northern provinces received equal to the investment that the Zuiderzeelijn would have been?**

	Observed N	Expected N	Residual
0	7	8,8	-1,7
1	3	8,8	-5,7
2	22	8,8	13,3
3	3	8,8	-5,7
Total	35		

**Test Statistics**

Is the compensation that the northern provinces received equal to the investment that the Zuiderzeelijn would have been?

Chi-Square	27,971 <sup>a</sup>
df	3
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 8,8.

*Table 4 and 5 – Statistics test result of the answers to question 6 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Ja, ik denk dat de toen gelijkwaardige investeringen zijn geweest, 2 = Nee, ik denk dat dit kleinere investeringen zijn geweest, 3 = Nee, ik denk dat dit grotere investeringen zijn geweest*

**Appendix 9b**  
**Statistics Results History Lelylijn – Restart**

**Wat vindt u er van dat ondanks de eerder annulering, er toch weer nieuw leven is geblazen in de Lelylijn?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dit is een negatieve zaak	1	2,9	2,9	2,9
	Dit is een positieve zaak	31	88,6	88,6	91,4
	Ik heb hier geen mening over	3	8,6	8,6	100,0
Total		35	100,0	100,0	

Table 6 – Frequency table of the answers to question 7 of the questionnaire

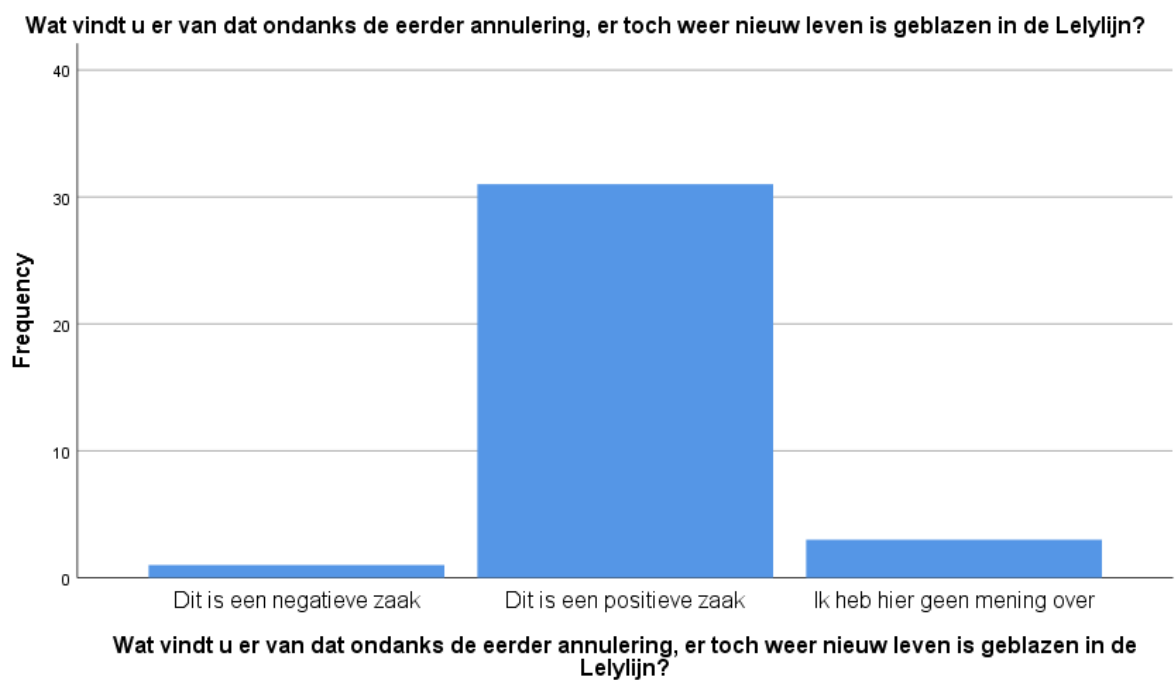


Figure 5 – Bar chart of the answers to question 7 of the questionnaire

**What do you think about the fact that despite earlier cancellation, the Lelylijn-project has been restarted?**

	Observed N	Expected N	Residual
0	3	11,7	-8,7
1	31	11,7	19,3
2	1	11,7	-10,7
Total	35		

**Test Statistics**

What do you think about the fact that despite earlier cancellation, the Lelylijn-project has been restarted?

Chi-Square	48,229 <sup>a</sup>
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 11,7.

Table 7 and 8 – Statistics test results of the answers to question 7 of the questionnaire. 0 = Ik heb hier geen mening over, 1 = Dit is een positieve zaak, 2 = Dit is een negatieve zaak

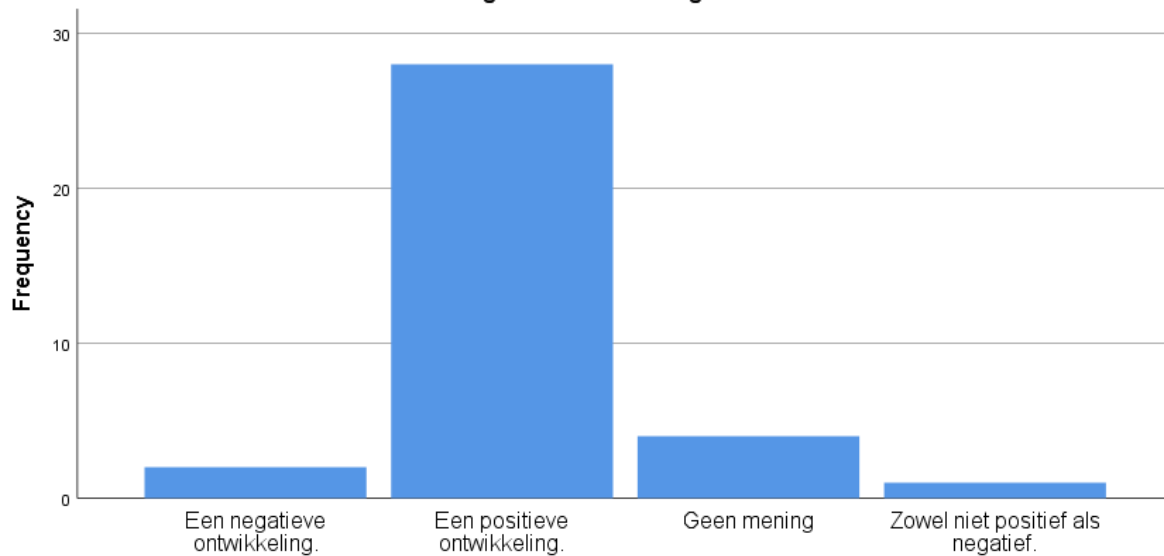
**Appendix 10a**  
**Statistics Results Deltaplan – Connection**

**Vind u de koppeling van de Lelylijn aan het Deltaplan voor het Noorden een positieve ontwikkeling of een negatieve ontwikkeling?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Een negatieve ontwikkeling.	2	5,7	5,7	5,7
	Een positieve ontwikkeling.	28	80,0	80,0	85,7
	Geen mening	4	11,4	11,4	97,1
	Zowel niet positief als negatief.	1	2,9	2,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Table 9 – Frequency table of the answers to question 8 of the questionnaire

**Vind u de koppeling van de Lelylijn aan het Deltaplan voor het Noorden een positieve ontwikkeling of een negatieve ontwikkeling?**



**Vind u de koppeling van de Lelylijn aan het Deltaplan voor het Noorden een positieve ontwikkeling of een negatieve ontwikkeling?**

Figure 6 – Bar chart of the answers to question 8 of the questionnaire

**Do you consider the connection between the Lelylijn and the Deltaplan a positive or a negative development?**

	Observed N	Expected N	Residual
0	4	8,8	-4,7
1	28	8,8	19,3
2	1	8,8	-7,7
3	2	8,8	-6,7
Total	35		

**Test Statistics**

Do you consider the connection between the Lelylijn and the Deltaplan a positive or a negative development ?

Chi-Square	57,000 <sup>a</sup>
df	3
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 8,8.



**Appendix 10b**  
**Statistics Results Deltaplan – Change of Opinion**

**Has your opinion on the Lelylijn changed due to the linking of the Lelylijn to the construction of 320.000 homes?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	4	11,4	11,4	11,4
	1	8	22,9	22,9	34,3
	2	20	57,1	57,1	91,4
	3	3	8,6	8,6	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Table 12 – Frequency table of the answers to question 9 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Ja, mijn mening is positiever geworden, 2 = Nee, mijn mening is negatiever geworden, 3 = Ja, mijn mening is negatiever geworden

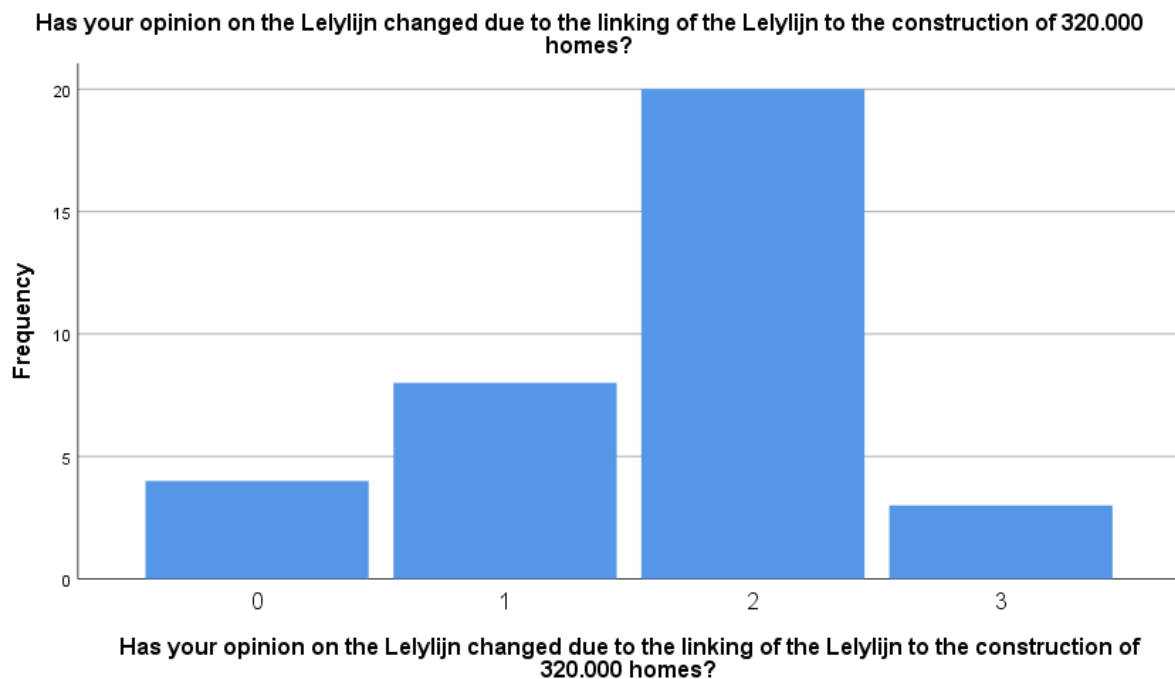


Figure 7 – Bar chart of the answers to question 9 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Ja, mijn mening is positiever geworden, 2 = Nee, mijn mening is negatiever geworden, 3 = Ja, mijn mening is negatiever geworden

**Has your opinion on the Lelylijn  
changed due to the linking of the  
Lelylijn to the construction of 320.000  
homes?**

	Observed N	Expected N	Residual
0	4	8,8	-4,7
1	8	8,8	-,7
2	20	8,8	11,3
3	3	8,8	-5,7
Total	35		

**Test Statistics**

Has your  
opinion on  
the Lelylijn  
changed due  
to the linking  
of the Lelylijn  
to the  
construction  
of 320.000  
homes?

Chi-Square	20,886 <sup>a</sup>
df	3
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (0,0%) have  
expected frequencies  
less than 5. The  
minimum expected  
cell frequency is 8,8.

*Table 13 and 14 – Statistics test results of the answers to question 9 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Ja, mijn mening is positiever geworden, 2 = Nee, mijn mening is negatiever geworden, 3 = Ja, mijn mening is negatiever geworden*

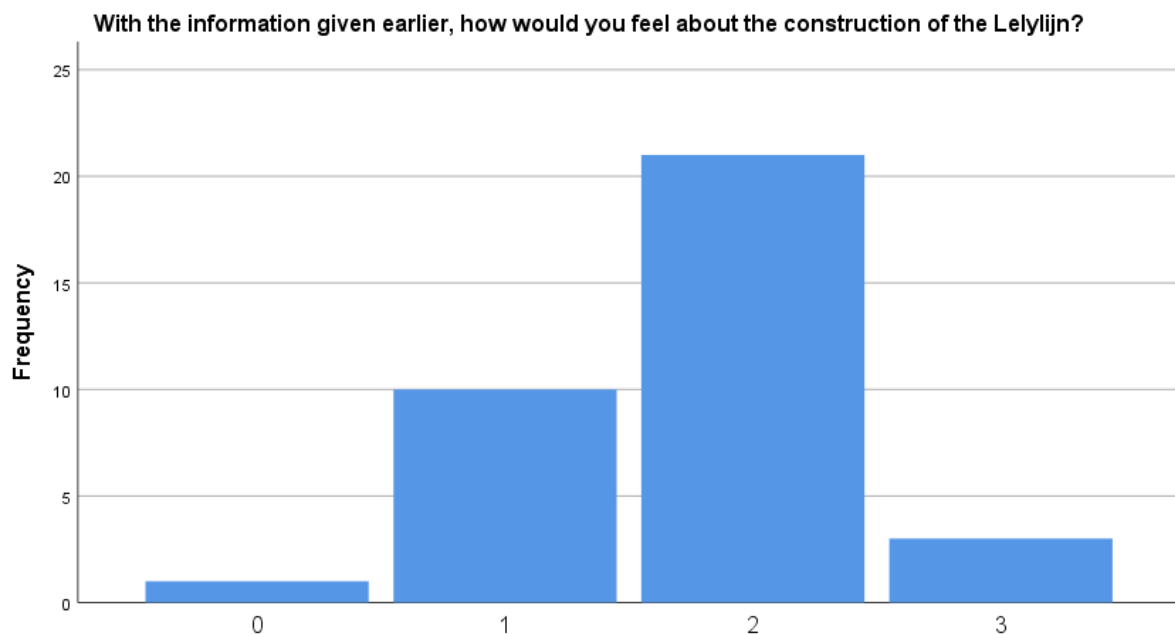
**Appendix 11**

**Statistics Results social impacts Lelylijn – Opinion of the Lelylijn**

**With the information given earlier, how would you feel about the construction of the Lelylijn?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	1	2,9	2,9	2,9
	1	10	28,6	28,6	31,4
	2	21	60,0	60,0	91,4
	3	3	8,6	8,6	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Table 15 – Frequency table of the answers to question 10 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Zeer positief, 2 = Positief, 3 = Neutraal, 4 = Negatief, 5 = Zeer negatief (no respondents answered negative or very negative)



With the information given earlier, how would you feel about the construction of the Lelylijn?

Figure 8 – Bar chart of the answers to question 10 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Zeer positief, 2 = Positief, 3 = Neutraal, 4 = Negatief, 5 = Zeer negatief (no respondents answered negative or very negative)

**With the information given earlier,  
how would you feel about the  
construction of the Lelylijn?**

	Observed N	Expected N	Residual
0	1	8,8	-7,7
1	10	8,8	1,3
2	21	8,8	12,3
3	3	8,8	-5,7
Total	35		

**Test Statistics**

With the  
information  
given earlier,  
how would  
you feel about  
the  
construction  
of the  
Lelylijn?

Chi-Square	27,971 <sup>a</sup>
df	3
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (0,0%) have  
expected frequencies  
less than 5. The  
minimum expected  
cell frequency is 8,8.

*Table 16 and 17 – Statistics test results of the answers to question 10 of the questionnaire. 0 = Geen mening, 1 = Zeer positief, 2 = Positief, 3 = Neutraal, 4 = Negatief, 5 = Zeer negatief (no respondents answered negative or very negative)*