

## WEL OF GEEN SPOORLIJN DOOR DE OOSTVAARDERSPLASSEN?

Een demonstratie van enig retorisch gereedschap voor kritische lezers

### Inleiding

Over het instrumentarium waarover een lezer moet beschikken om een kritisch oordeel over betogende teksten te kunnen vellen, bestaat niet erg veel duidelijkheid. Kennis van zaken behoort ongetwijfeld tot het beste gereedschap voor een verantwoord oordeel in een omstreden kwestie. Maar enerzijds zijn lezers niet deskundig op alle terreinen waarover ze geacht worden zich een mening te vormen. Anderzijds zijn er talloze kwesties waarover ook mét kennis van zaken verschillend gedacht kan worden.

In het algemeen beschouwt men het ook als de taak van de lezer om na te gaan of de conclusies in een tekst wel "logisch" volgen uit de gegeven argumenten. Behalve kennis van zaken lijkt daarvoor ook gereedschap nodig, waarmee men argumenten op hun geldigheid kan toetsen. Elders beargumenteer ik waarom de formele logica maar een klein deel van dat gereedschap levert. (Zie Schellens, 1982.) Hier hanteer ik enig gereedschap dat men eerder retorisch dan formeel-logisch zou kunnen noemen. Ik gebruik het om een discussie over een omstreden kwestie in kaart te brengen.

Ik doe daarbij allereerst een beroep op een aantal normen voor het ideale verloop van een beleidsdiscussie. Wie een maatregel, een actie of een handeling bepleit heeft simpelweg de plicht aan te geven wat daarmee beoogd wordt en hoeveel het gaat kosten. In iets andere bewoordingen: op degene die een ingreep in de status quo bepleit (de proponent) rust de bewijslast, die behelst dat hij aangeeft welke doelen hij met de ingreep nastreeft, aannemelijk maakt dat de ingreep realiseerbaar is en de bedoelde gevolgen met zich mee brengt en dat de eventuele nadelige gevolgen, inclusief de kosten, de voordelen ervan niet overtreffen. Degene die een voorgestelde maatregel verwerpt (de opponent) is in sterke mate afhankelijk van de wijze waarop de proponent zijn taak heeft vervuld. Hij heeft, afhankelijk daarvan, verschillende mogelijkheden: hij kan de realiseerbaarheid van de maatregel betwisten, de wenselijkheid van de beoogde gevolgen of de waarschijnlijkheid

ervan bestrijden; hij kan er ook op wijzen dat de kosten van de ingreep hoger zijn dan de proponent het doet voorkomen. Gegeven die taakverdeling tussen proponent en opponent is het ook voor de hand liggend, dat in een geordende discussie de proponent als eerste aan het woord komt.

Dergelijke rechten en plichten in een discussie over een voorgestelde maatregel zijn het meest gedetailleerd vastgelegd in de Amerikaanse debateringscultuur. (Zie bijvoorbeeld Freeley, 1976 voor een uitgebreide behandeling van de spelregels in een debat.) Maar ook in ons vertrouwdere parlementaire procedures en raadgevingen voor besluitvormende vergaderingen komt men ze tegen.

Behalve dergelijke algemene noties met betrekking tot het ideale verloop van een discussie, hanteer ik als gereedschap ook een aantal schema's voor veel voorkomende soorten argumentatie. Voor deze discussie zal ik een beroep doen op schema's voor het *argument van doel naar middel* (ook wel het pragmatische argument genoemd), het *argument van eigenschap naar oordeel* en het *argument van geval naar geval* (veelal argument op basis van analogie genoemd). In Schellens (1981) breng ik verslag uit van een onderzoek naar het voorkomen van verschillende soorten argumenten in betogende teksten. De hier gehanteerde schema's worden daarin verantwoord (naast andere soorten als het *argument van voorbeeld naar algemene uitspraak*, *van oorzaak naar gevolg* en *van gevolg naar oorzaak*). Dergelijke soorten argumenten worden in retorische literatuur, en in het voetspoor daarvan ook in Amerikaanse handboeken voor het debatteren, veelal gepresenteerd als middelen die een spreker of schrijver ten dienste staan. Dat die soorten argumenten en de deugdelijkheidseisen waaraan ze moeten voldoen, ook een instrument voor de kritische lezer vormen, heeft bij mijn weten nooit veel aandacht gekregen. Dat is niet verwonderlijk gezien het feit dat de retorica zich traditioneel ook vooral met de taken van sprekers en schrijvers inlaat en niet met die van lezers en toehoorders.

Mijn analyse van de discussie over de geplande spoorlijn

door de Oostvaardersplassen is bedoeld om aan te geven hoe een dergelijk retorisch instrumentarium in handen van de lezer kan leiden tot een beter inzicht in het verloop van de discussie. Tegelijkertijd is het een demonstratie van een vorm van tekstbehandeling, waarvoor naar mijn mening in het voortgezet onderwijs plaats moet worden gemaakt.

## De kwestie

Door de Oostvaardersplassen, een gebied in de Zuidelijke Flevopolder, moet volgens het bestemmingsplan de spoorlijn Almere-Lelystad komen te lopen. De Oostvaardersplassen zelf zijn oorspronkelijk bestemd voor de vestiging van industrie. Bij gebrek aan belangstelling van die zijde is er in enkele jaren tijd een moerasgebied ontstaan, dat volgens sommigen "uniek" genoemd mag worden. Om die reden pleit men voor verlegging van het geplande spoorlijntracé. De in de analyse betrokken discussiebijdragen bestaan uit een betoog contra verlegging, drie reacties daarop en een betoog waarin de mogelijkheid van verlegging zonder grote vertraging wordt beargumenteerd. (De teksten zijn te vinden in de *bijlage*.)

De discussie gaat over een duidelijk afgebakende beleidskwestie. De status quo wordt gevormd door de volgens het bestemmingsplan aan te leggen spoorlijn. De voorgestelde maatregel is verlegging van het tracé c.q. wijziging van het bestemmingsplan. De bewijslast rust, traditioneel gesproken, bij de voorstanders van verlegging. De discussie lijkt te moeten verlopen langs de lijnen van het pragmatisch argument: de nadelige gevolgen van de spoorlijn door het Oostvaardersplassengebied zullen moeten worden afgewogen tegen de kosten en nadelen van verlegging.

Een afwijking van de model-discussie wordt al meteen gevormd door het feit dat de eerste bijdrage hier niet wordt geleverd door een voorstander van verlegging. Dat is een gevolg van het feit dat de krantendiscussie die ik hier bespreek feitelijk een gedeelte is uit een langer lopend debat. Overigens lijkt me een dergelijke situatie eerder regel dan uitzondering. Slechts zelden zal een lezer geconfronteerd worden met de allereerste bijdrage in een discussie. Als hij al de eerste bijdrage in een bepaald medium onder ogen krijgt, zoals hier het geval is, dan nog zal dat vaak het vervolg zijn op een elders gevoerde discussie. Of dat dan een bijdrage is van een proponent of van een opponent, lijkt me een kwestie van toeval.

## Een betoog contra verlegging van de spoorlijn.

De taak die de landschapsarchitect Wiegersma in zijn artikel "Het ene natuurgebied is het andere niet" op zich neemt is in theorie een duidelijk gestructureerde. Hij verzet zich tegen de voorgestelde verlegging van het tracé. Hij kan dus ofwel beargumenteren waarom dat niet de moeite waard is: de gevolgen van een spoorlijn volgens het oorspronkelijke plan zijn minder ernstig dan voorstanders het doen voorkomen. Ofwel hij beargumenteert waarom verlegging van het tracé te duur is, zwaarwegende nadelen

heeft, of zelfs onmogelijk is. Hij kan natuurlijk ook beide doen. Wiegersma lijkt te kiezen voor de eerste mogelijkheid. Over nadelen en kosten zwijgt hij althans. Er mag dan van hem verwacht worden dat hij de door voorstanders waarschijnlijk geachte gevolgen van aanleg van de spoorlijn aanvecht: door te betogen dat ze minder waarschijnlijk, of wel waarschijnlijk maar minder nadelig zijn, dan de voorstanders het doen voorkomen.

Wiegersma is over de argumenten van de voorstanders echter uiterst summier:

De bedreiging van het natuurgebied wordt gevormd door de spoorlijn Almere-Lelystad, welke volgens de actievoerders door een uniek en waardevol natuurgebied is getraceerd.

Verder komen we nog te weten dat de waarde van het gebied vooral gelegen zou zijn in "faunistische rijkdom". Maar daar blijft het bij. Wiegersma maakt hier, bewust of onbewust, gebruik van de voordelige positie waarin hij als opponent én eerste woordvoerder in de discussie (in deze krant) verkeert. Hij is kort over de argumenten van de voorstanders en maakt het zichzelf in eerste instantie dus gemakkelijk als opponent. Het is in deze positie goed mogelijk een zogenaamde "stroman" te creëren: een gemakkelijk te bestrijden tegenstander die in die gedaante niet bestaat. Lezers van "opponerende" teksten dienen daarop verdacht te zijn.

Door de summiere weergave van de argumenten van voorstanders van verlegging wordt een pragmatische discussie al goeddeels onmogelijk gemaakt. De geciteerde weergave is zo weinig concreet over de gevolgen van de spoorlijn, dat een weerlegging van de waarschijnlijkheid of nadeligheid daarvan nauwelijks meer voor de hand ligt. Het weinig pragmatische karakter van de bestrijding wordt nog versterkt doordat Wiegersma zijn betoog baseert op een uitgebreide vergelijking van de actie tegen de Flevovlijn met de actie Amelisweerd tegen de door dat landgoed geplande rijksweg. Na en in die vergelijking richt Wiegersma zijn aanval op drie punten:

1. De spoorlijn loopt niet dóór maar langs het gebied;
2. Het gebied is niet uniek;
3. De bedreiging die van de spoorlijn uitgaat is zeer beperkt.

Alleen het laatste punt zou een weerlegging kunnen zijn van de nadelige gevolgen van de spoorlijn, die voorstanders van verlegging aanvoeren.

Die drie punten presenteert Wiegersma allereerst als bezwaren tegen de voorstelling van zaken die voorstanders van verlegging geven. Dat hij er ook de conclusie uit trekt, dat het protest tegen de spoorlijn niet gerechtvaardigd is, blijkt pas uit de parabel van "de herdersjongen en de wolf" die hij aan het eind van zijn artikel aanhaalt:

na twee maal geroepen te hebben: "de wolf komt" en (nadat) de dorpsbewoners twee maal voor niets te hulp snelden, werd op de derde maal geroep om hulp niet meer gereageerd. Men vond van hem alleen nog een rood mutsje terug . . .

Degenen die bezwaar maken tegen de geplande spoorlijn, roepen ten onrechte dat "de wolf komt".

De drie bezwaren worden geformuleerd na en in contrast met de goede redenen voor het protest tegen de weg door Amelisseweerd. In grote lijnen ziet de argumentatie van Wiegersma er als volgt uit:

Het protest tegen aanleg van Rijksweg 27 door Amelisseweerd is gerechtvaardigd, aangezien Amelisseweerd een uniek natuurgebied en een onmisbaar recreatiegebied is en de Rijksweg het in beide opzichten bedreigt.

De Flevolijn loopt niet door, maar langs de Oostvaardersplassen;

De Oostvaardersplassen zijn niet uniek;

De spoorlijn vormt slechts een beperkte bedreiging;

(De Oostvaardersplassen zijn geen belangrijk recreatiegebied)

Dus: (Het protest tegen de Flevolijn is niet gerechtvaardigd).

(Tussen haakjes staan die uitspraken die Wiegersma niet met zo veel woorden doet, maar die hem wel kunnen worden toegeschreven.)

Op deze manier heb ik Wiegersma's argumentatie herleid tot het volgende schema:

Actie P is in geval A gerechtvaardigd o.g.v. criteria x, ij, z.

Geval B voldoet *niet* aan de criteria x, ij, z.

Dus: Actie P is in geval B *niet* gerechtvaardigd.

Dat is te beschouwen als een variant op een gebruikelijker schema voor een *argument van geval naar geval* (ofwel op basis van analogie), waarin beide gecursiveerde ontkenningen ontbreken.

In veel gevallen van analogie zijn de criteria x, ij, z, etc. niet expliciet vermeld. Vaak is het daardoor moeilijk de onderliggende generalisatie expliciet te maken. Heeft men die echter gevonden dan kan de analogie uiteengelegd worden in een tweetraps redenering:

Actie P is in geval A gerechtvaardigd o.g.v. criteria x, ij, z.

Dus: als een vergelijkbaar geval voldoet aan de criteria x, ij, z, is actie P gerechtvaardigd.

Geval B voldoet aan de criteria x, ij, z.

Dus: In geval B is actie P gerechtvaardigd.

In de variant die Wiegersma benut luidt de premisse over B echter niet: "Geval B voldoet aan de criteria x, ij, z." maar: "Geval B voldoet *niet* aan de criteria x, ij, z". Een dergelijke schakel levert alleen maar een geldige redenering op, als de onderliggende generalisatie luidt:

*Alleen* als een vergelijkbaar geval voldoet aan de criteria x, ij, z, is actie P gerechtvaardigd.

Ofwel — terug naar Wiegersma — zijn analogie met de actie Amelisseweerd heeft alleen kracht van argument als hij de volgende impliciet gebleven uitspraak voor zijn rekening wil nemen:

Een protest tegen een verkeersverbinding door een natuurgebied is *alleen* gerechtvaardigd, als dat natuurgebied uniek is en/of als belangrijk recreatiegebied fungeert en als bovendien de verbinding het gebied (in beide opzichten?) serieus bedreigt.

Gedetailleerde gegevens over Amelisseweerd laat ik verder buiten beschouwing. Ik ga nu in op de argumenten die Wiegersma aanvoert om aan te tonen dat het protest tegen de geplande Flevolijn niet aan de criteria beantwoordt die hij impliciet stelt.

### 1. De spoorlijn loopt niet door maar langs het gebied.

Hier blijft het bij een ontkenning van een vooronderstelling in de argumenten van de voorstanders van verlegging:

Op de eerste plaats loopt het tracé niet dóór, maar langs het gebied. Men kan pas spreken over een doorsnijding als het gebied tussen de spoorlijn en de Lage Vaart bij het natuurgebied wordt getrokken.

Met als noodzakelijke implicatie: "en er is geen reden om dat laatste te doen".

### 2. De Oostvaardersplassen zijn niet uniek.

Op de tweede plaats is er sprake van een zeer jong natuurgebied, dat weliswaar faunistisch rijk is, maar vegetatiekundig (nog) niet rijk kan zijn. Daar is veel meer tijd voor nodig. Het is een waardevol, maar geen uniek natuurgebied. Het is nl., zoals is gebleken, in korte tijd gemaakt.

(Na inpoldering van Zuidelijk Flevoland in 1968, zoals Wiegersma eerder vermeldt.) In deze passage klinkt de echo door van wat Wiegersma eerder over Amelisseweerd vermeldt:

Amelisseweerd is een oud parkbos, (. . .) Door zijn relatieve ouderdom is er een waardevol bomenbestand en heeft er zich een gevarieerde kruidenvegetatie kunnen ontwikkelen.

De argumentatielijn is hier goed vergelijkbaar met de hoofdlijn die ik hierboven heb weergegeven. De omstrede kwalificatie is het woordje "uniek". Men zou dus van Wiegersma kunnen verwachten dat hij aangeeft op welke gronden voorstanders van verlegging die kwalificatie gebruiken. In de bestrijding kan hij dan betwisten: a. dat de Oostvaardersplassen aan die criteria beantwoorden of b. dat die criteria voldoende zijn voor de kwalificatie "uniek". (In dat geval zou een te verwachten aanval op het *argument van eigenschap naar oordeel* zijn uitgevoerd.) Uit de aangehaalde citaten valt een dergelijke lijn van argumentatie wel te destilleren. Het argument van de voorstanders zou dan luiden:

De Oostvaardersplassen zijn faunistisch rijk.  
(Als een natuurgebied faunistisch rijk is, mag je het uniek noemen.)

Dus: De Oostvaardersplassen mogen uniek genoemd worden.

Wiegiersma betwist dan dat faunistische rijkdom (die hij op zich zelf niet betwist) voldoende is om van een uniek gebied te spreken. Misschien acht hij het ook niet noodzakelijk. Over de fauna in Amelisweerd doet hij immers geen enkele uitspraak.

Het betoog wordt ook hier gecompliceerd door die vergelijking met Amelisweerd, een gebied dat wel aan de volgens Wiegiersma vereiste criteria voor uniciteit voldoet. Daardoor krijgt het betoog ook hier het karakter van een "negatieve analogie":

Amelisweerd wordt terecht uniek genoemd o.g.v. de vegetatiekundige rijkdom.

Dus: (Alleen (?) als een gebied vegetatiekundig rijk is, mag je het uniek noemen.)

De Oostvaardersplassen zijn vegetatiekundig *niet* rijk.

Dus: De Oostvaardersplassen mag je *niet* uniek noemen.

Voegen we "alleen" toe aan de impliciet gebleven norm, dan is de geldigheid van de tweede schakel in de redenering gegarandeerd, maar wel met een nogal onaannemelijke uitspraak. Laten we "alleen" weg, dan wordt de impliciete norm aannemelijker, maar de tweede schakel in de redenering ongeldig.

Een tweede argument van Wiegiersma is slechts zeer summier onder woorden gebracht. Dat de Oostvaardersplassen in korte tijd zijn ontstaan, maakt op zichzelf al duidelijk dat het gebied vervangbaar en dus niet uniek is.

### 3. De Oostvaardersplassen zijn geen belangrijk recreatiegebied.

Wiegiersma doet hierover geen expliciete uitspraak en het is daarom misschien wat vreemd om het toch als argument te beschouwen. Het is echter de vergelijking Amelisweerd-Oostvaardersplassen die het argument opdringt. Tot de goede redenen om tegen de weg door Amelisweerd te protesteren rekent Wiegiersma uitdrukkelijk het feit dat Amelisweerd het dichtstbijzijnde recreatiegebied is voor de stad Utrecht, iets waarvoor het om allerlei door hem genoemde redenen ook erg geschikt is. Over de Oostvaardersplassen merkt hij alleen op dat het een "zeer nat en dus ontoegankelijk gebied" is.

### 4. De geplande spoorlijn vormt slechts een beperkte bedreiging.

Op de derde plaats vormt de trein een zeer betrekkelijke bedreiging van het natuurgebied. De trein veroorzaakt niet de lawaaioverlast is zeer beperkt, kortstondig en het tracé vraagt weinig ruimte. Bedenk hierbij dat door Neerlands oudste natuurreservaat, de Naarder

der Plassen, een druk bereden spoorlijn loopt.

Dit is de enige plaats in de bijdrage van Wiegiersma, waar enige concrete gegevens naar voren komen over de gevolgen van de geplande spoorlijn. Behalve enige lawaaioverlast en verlies van een smal stuk grond zouden er geen nadelige gevolgen van de spoorlijn te verwachten zijn. Die voorspelling wordt ondersteund door een analogie met het Naardermeer, die — nader uitgewerkt — als volgt in schema kan worden gebracht:

Door het Naardermeer loopt een spoorlijn (die nauwelijks een bedreiging voor dat gebied vormt).

(Het Naardermeer komt in relevante opzichten overeen met de Oostvaardersplassen.)

Dus: Een spoorlijn door de Oostvaardersplassen zal nauwelijks een bedreiging voor dat gebied vormen.

De onderliggende generalisatie zou kunnen luiden: spoorlijnen vormen geen bedreiging voor natuurgebieden (van het type X?).

Dat de spoorlijn in het Naardermeer geen schade aandoet, wordt in deze summier analogie niet expliciet gesteld. Het is echter evident dat zonder deze of een vergelijkbare uitspraak de hele verwijzing naar het Naardermeer zinloos zou zijn. Het is dus uit wellevendheid dat de lezer de schrijver een dergelijke uitspraak toeschrijft.

### Drie reacties pro verlegging van de spoorlijn

We komen nu toe aan de reacties op het betoog van Wiegiersma. Door de uitgebreide bespreking van zijn bijdrage liggen de kritiekpunten al wel enigszins voor de hand. Om het verband tussen argument en tegenargument beter tot zijn recht te laten komen, bespreek ik de drie reacties van Woldhek, Vijfvinkel en Baerselman niet na elkaar, maar voeg ze puntsgewijs samen.

Slechts in één van de reacties wordt bezwaar gemaakt tegen de manier waarop Wiegiersma zijn argumentatie op de tegenstelling Amelisweerd-Oostvaardersplassen baseert. Vijfvinkel merkt er het volgende over op:

Het meest juist van het artikel is de titel "Het ene natuurgebied is het andere niet". Vervolgens gaat Wiegiersma in tegenspraak met die titel argumenten voor het behoud van het ene natuurgebied (Amelisweerd) toepassen op een totaal ander gebied (de Oostvaardersplassen).

Vijfvinkel maakt er met andere woorden bezwaar tegen dat de criteria die in het geval van Amelisweerd het protest tegen de Rijksweg rechtvaardigen, worden aangelegd bij de beoordeling van het protest tegen een spoorlijn door een ander gebied.

Voor het overige is de kritiek gericht op de vier argumenten die Wiegiersma uiteindelijk geeft, en die ik hierboven al afzonderlijk heb besproken.

## 1. Loopt de spoorlijn nu wel of niet door de Oostvaardersplassen?

Vijfvinkel:

Wiegersma beweert dat het tracé niet door, maar langs het gebied loopt. Dit is onjuist! De spoorlijn scheidt namelijk het droge van het natte gedeelte van het gebied. Daardoor wordt de verzamelplaats van de grauwe gans voor de ruiperiode geïsoleerd van het voedselgebied van deze vogel.

Baerselman:

Ten onrechte bestaat nog bij velen het idee, dat het natuurgebied synoniem is met het natte door een kade omsloten deel van ca. 3500 ha. In die visie loopt de geplande spoorlijn dan ook *langs* het natuurgebied en niet erdoor (. . .) De fout in deze benadering is dat er van wordt uitgegaan dat een ontginning tot aan de kade nog voldoende ruimte zou overlaten om te voorzien in de levensbehoeften van de aanwezige diersoorten. Het niet bekaide gebied en aangrenzende onontgonnen delen van de polder moeten echter functioneel tot het huidige natuurgebied worden gerekend.

Een ogenschijnlijk feitelijke kwestie blijkt ingewikkelder dan men op het eerste gezicht zou denken. De discussianten verschillen uiteraard niet van mening over de plaats waar volgens het bestemmingsplan de spoorlijn moet komen te lopen, wél over wat nog tot het natuurgebied de Oostvaardersplassen moet worden gerekend en wat niet. Het bestaande bestemmingsplan wijst dat niet aan. Daarin is immers een industrieterrein vastgelegd. Wiegersma krijgt gelijk als de vraag is of de spoorlijn door of langs de *plassen* loopt. Hij krijgt ongelijk als de vraag is, of de spoorlijn langs of door het natuurgebied loopt, zoals dat volgens biologen in een gewijzigd bestemmingsplan zou moeten worden vastgelegd. Wiegersma zegt zelf:

Men kan pas spreken over een doorsnijding als het gebied tussen de spoorlijn en de Lage Vaart bij het natuurgebied wordt getrokken.

En hij impliceert daar, dat er geen reden is om dat te doen. "Integendeel", zeggen Vijfvinkel en Baerselman: "daar is juist alle reden toe".

De kwestie lijkt overigens van ondergeschikt belang. Het is onwaarschijnlijk dat Wiegersma een spoorlijn die *langs* een uniek natuurgebied loopt en daar grote schade aanricht, zou willen verdedigen. Het zijn uiteindelijk de nadelige gevolgen van de spoorlijn – langs of door het gebied – die toch de doorslag zullen moeten geven.

## 2. Vormen de Oostvaardersplassen nu wel of geen uniek natuurgebied?

Geen van de critici gaat in op de vergelijking met Amelisweerd. De kritiek heeft uitsluitend betrekking op het tweede gedeelte van Wiegersma's argumentatie:

Alleen als een gebied vegetatiekundig rijk is, mag je het uniek noemen.

De Oostvaardersplassen zijn vegetatiekundig niet rijk.

Dus: De Oostvaardersplassen mag je niet uniek noemen.

In een dergelijke argumentatie van eigenschap naar oordeel, kan de kritiek zich richten op de eigenschap als zodanig of op het feit dat juist deze eigenschap als noodzakelijke voorwaarde wordt beschouwd voor het betreffende oordeel. In concreto: men kan de vegetatiekundige armoede van het Oostvaardersplassengebied aanvechten of betwisten dat vegetatiekundige rijkdom noodzakelijk is om van een uniek gebied te kunnen spreken.

Vijfvinkel is de enige die het eerste doet en hij doet dat door de criteria die Wiegersma kennelijk hanteert voor het oordeel "vegetatiekundig rijk" aan te vechten:

Ten tweede voert Wiegersma aan dat het Oostvaardersplassengebied niet uniek is, omdat het te jong zou zijn voor vegetatiekundige rijkdom. Waarschijnlijk wordt hier bedoeld dat rijkdom aan soorten uniek is en rijkdom aan individuen van één soort (kenmerkend voor natuurgebieden in ontwikkeling) niet uniek zou kunnen zijn. Dat is een normstelling die nergens op is gebaseerd.

Vijfvinkel doet overigens ook het tweede, door meteen een andere eigenschap te noemen, die het gebied uniek maakt:

Het verschijnsel dat er een evenwichtssituatie bestaat tussen plantengroei en een diersoort (de grauwe gans) zodat het open water niet verlandt, is vrijwel nergens in Nederland meer te vinden. Dat dit zich in de Oostvaardersplassen voordoet lijkt mij dus tamelijk uniek.

De overige twee critici gaan alleen impliciet in op het criterium dat Wiegersma hanteert, door eveneens andere eigenschappen te noemen die het oordeel "uniek" rechtvaardigen. Woldhek:

Want waar gaat het nu helemaal om? Het Oostvaardersplassengebied is niet meer dan een stukje natuur waarin Lepelaars, Aalscholvers, Roerdompen, Purperreigers, Bruine Kiekendieven, Kluten, Kolganzen, Grauwe Ganzen, Nonetjes, Baardmezen, Blauwborsten etc. etc. in voor Europa ongekende dichtheden voorkomen. O ja, het gebied is ook een reservoir van waaruit andere, meer marginale terreintjes worden voorzien van vogels. (. . .) En bijna zou ik vergeten dat het een landschap is zoals dat ook in oer-Nederland heeft bestaan; het lijkt erop dat het bijbehorende natuurlijke systeem zich opnieuw opbouwt, want nu al zijn enkele vogelsoorten teruggekomen die sinds decennia of zelfs eeuwen niet meer in ons land hebben gebroed. Wat zijn de natuurbeschermers doorgedraafd in hun blinde ijver toen ze de Oostvaardersplassen rekenden tot de drie à vier belangrijkste moerasgebieden van Europa! (. . .) Mijnheer Wiegersma, u heeft volkomen gelijk: het geeft geen pas om een terrein uniek te noemen als er binnen een straal van 1000 km in Europa geen gebied van vergelijkbare rijkdom te vinden is.

Baerselman meldt — zonder ironie — ongeveer hetzelfde:

(Het gebied is) ecologisch van belang door de hoge produktie van plantaardig materiaal die mogelijk is op de rijke bodem. Daardoor wordt de basis gevormd voor wat we met recht kunnen beschouwen als een grootscheepse aanzet voor herstel van de van oorsprong in ons land aanwezige levensgemeenschap van uitgestrekte moerasgebieden van rivierdelta's. (. . .) Vooralsnog wordt die levensgemeenschap getypeerd door de rijke, zeer geschakeerde vogelbevolking, maar ook voor andere diergroepen zijn duidelijke perspectieven aanwezig. (. . .) Bovendien wordt het gebied door de natuur zelf beheerd: doordat de grauwe gans door consumptie van een groot deel van de plantaardige produktie ervoor zorgt dat het gebied niet verlandt.

Baerselman geeft ook nog expliciet aan dat dat bij elkaar voldoende redenen zijn om van een uniek gebied te spreken. (Hij geeft, in Toulmin-termen, een zeer uitgewerkte strikte warrant, waarin overigens ook weer nieuwe data worden ingevoerd.)

Als een gebied door de natuur zelf beheerd wordt en slechts vergeleken kan worden met gerenommeerde natuurgebieden als de Marismas in Spanje en de Neusiedlersee in Oostenrijk, als een gebied aantoonbaar als reservoir fungeert voor vogelsoorten — niet alleen in ons land — maar tot in Engeland en Noorwegen toe, en als tenslotte de waarden van dat gebied vanaf de hoge dijken nog voor iedereen goed te bekijken zijn ook, dan lijkt mij dat het beladen woord "uniek", zonder enige inflatie, wel degelijk van toepassing is voor het Oostvaardersplassengebied.

Ook het tweede argument dat Wiegersma slechts zeer terloops aanvoert om aan te tonen dat de Oostvaardersplassen niet uniek zijn, namelijk de vervangbaarheid van het gebied die blijkt uit de korte tijd waarin het gemaakt is, wordt door Baerselman betwist. Hier richt de kritiek zich op de schakel van geringe ouderdom naar vervangbaarheid.

De vervangingswaarde mag theoretisch dan laag lijken gezien de snelle ontwikkeling van het gebied, maar het is niet realistisch te veronderstellen dat elders in ons land nog de benodigde ruimte beschikbaar zou komen, ook niet in de veelgeroemde reeds nu meer-voudig opgevulde "planologische reserve" van een eventuele Markerwaard.

Het is tenslotte Vijfvinkel die terloops ook nog de relevantie van de hele kwestie ter discussie stelt. Doet het er eigenlijk wel toe of het om een al dan niet uniek gebied gaat?

Daarbij zie ik nog af van het feit dat een natuurgebied niet per se uniek hoeft te zijn om te worden behouden, vooral als men bedenkt dat per jaar zo'n 13000 ha natuurgebied verloren gaat als gevolg van de aanleg van wegen en andere "landschapskunstwerken".

Op de rol die het "unieke" karakter van het gebied in de discussie speelt, kom ik in het vervolg nog terug.

### 3. Zijn de Oostvaardersplassen geen belangrijk recreatiegebied?

Dat het Oostvaardersplassengebied geen onmisbaar recreatiegebied is, spreken Wiegersma's critici niet tegen. Wel maken zij er impliciet bezwaar tegen, wanneer dat als noodzakelijke voorwaarde wordt gehanteerd om protest tegen de spoorlijn te rechtvaardigen. Ook wordt opgemerkt dat het gebied meer mensen trekt, dan Wiegersma lijkt te denken. Baerselman:

Ieder weekend komen natuurliefhebbers met bussen vol, ook vanuit onze buurlanden, om dit zeer geslaagde, maar niet geplande experiment van natuurlijke ontwikkeling, met eigen ogen te bekijken.

### 4. Vormt de spoorlijn nu wel of geen bedreiging voor het natuurgebied?

Over de gevolgen van de aan te leggen spoorlijn zijn de critici van Wiegersma tamelijk uitvoerig. Terecht naar mijn idee, omdat het in deze discussie uiteindelijk moet gaan om een afweging van de nadelige gevolgen van het geplande tracé tegen de kosten van verlegging ervan. Als de spoorlijn geen nadelige gevolgen zou hebben voor het gebied, zou de discussie over het unieke karakter van de Oostvaardersplassen weinig zin hebben.

Onder verwijzing naar de spoorlijn door het Naardermeer acht Wiegersma de schade beperkt tot enig grondverlies en een geringe geluidsoverlast. De kritiek richt zich zowel op de vergelijking met het Naardermeer, als — los daarvan — op Wiegersma's taxatie van de gevolgen van de spoorlijn.

Wiegersma doet een beroep op het volgende type analogie:

In geval A was X het geval

B komt in alle relevante opzichten overeen met A

---

Dus: In geval B zal X het geval zijn.

Daarbij kan men zich onder meer de volgende beoordelvragen stellen:

Was in geval A X inderdaad het geval?

Zijn er geen relevante verschillen tussen A en B, die verschillen m.b.t. X met zich mee brengen?

De kritiek op Wiegersma's analogie met het Naardermeer richt zich op beide punten:

- De schade die de spoorlijn door het Naardermeer veroorzaakt is groter dan Wiegersma suggereert.
- De Oostvaardersplassen wijken in een aantal opzichten af van het Naardermeer, waardoor de schade van de spoorlijn daar groter zal zijn.

## Woldhek:

Wat een vergissing ook om te denken dat die spoorlijn schadelijk is. Kijk maar naar het Naardermeer, zegt Wiegiersma. En inderdaad, de spoorlijn door het veel kleinere Naardermeer eist jaarlijks slechts een relatief hoger tol onder de zeldzame en grote vogels zoals de roofvogels.

## Vijfvinkel:

Het argument dat de trein een milieuvriendelijk verschijnsel is zal ik niet bestrijden, maar de conclusie dat van de aanleg van de spoorlijn geen bedreiging uitgaat is onjuist. Het voorbeeld van het Naardermeer (door Wiegiersma aangedragen) gaat namelijk ook al niet op. Ten eerste is die spoorlijn aangelegd in 1874, lang voordat het Naardermeer als natuurgebied werd beschouwd (1905) en ten tweede broeden er in het Naardermeer (inderdaad?) geen grauwe ganzen.

## Baerselman:

De spoorlijn zal met name negatief selekteren in de top van de voedselpyramide, waar toch al relatief kleine aantallen aanwezig zijn. (Vergelijk de dood van twee visarenden in het Naardermeer.) Ook uit het Naardermeer bekend zijn de branden die jaarlijks meermalen door blokkerende remmen worden veroorzaakt. In 1976 leidde dit bijna tot het afbranden van de aalscholverkolonie.

Baerselman doet op deze manier iets dat in aanleg ook al in de twee andere reacties aanwezig is: hij brengt het argument van Wiegiersma tegen hem zelf in stelling. De analogie met het Naardermeer gaat tot op zekere hoogte op en het is dan ook waarschijnlijk dat de schade die in het Naardermeer optreedt ook in de Oostvaardersplassen zal optreden.

Maar er is meer. Los van de analogie met het Naardermeer wordt door Wiegiersma's critici gewezen op andere schadelijke gevolgen van de spoorlijn. Het vermoedelijke verdwijnen van de grauwe gans en daarmee van de natuurlijke beheerder van het gebied, met als gevolg verlanding van de natte delen van het gebied, wegen daarbij voor alle drie het zwaarst. Woldhek zegt het het bondigst:

De Grauwe Gans, die de Oostvaardersplassen openhoudt door zijn begrazing, zal naar het zich laat aanzien worden verjaagd door de trein. Nou ja, daarmee is dan alleen maar de basis van het natuurlijk systeem van de Oostvaardersplassen verdwenen.

Dat de grauwe gans zich laat verdrijven wordt waarschijnlijk, doordat de spoorlijn een barrière gaat vormen tussen broedgebieden en fourageergebieden (Baerselman) of tussen verzamelaarsplaatsen voor de ruiperiode en het voedselgebied (Vijfvinkel).

Dat het verdwijnen van de grauwe gans fataal is, zit hem in de cruciale rol die hij speelt in het beheer van het gebied. Baerselman:

Zijn vestiging als onbezoldigd beheerder heeft ervoor gezorgd, dat in het gebied geen snelle verlanding in het ondiepe water is opge-

trede. De structuur van grote verscheidenheid kan in stand blijven, doordat de ganzen een groot deel van de plantaardige productie consumeren. Daarmee vervult deze soort een sleutelrol in het systeem en is dan ook een kritische factor voor wat betreft de effecten van activiteiten in het gebied.

Zowel door Baerselman als terloops door Woldhek wordt tenslotte ook nog gewezen op de waterhuishoudkundige gevolgen van de spoorlijn. Baerselman:

Ook de hydrologische gevolgen van het huidige tracé kunnen ingrijpend zijn, doordat een lage grondwaterstand voor de spoorlijn noodzakelijk is, terwijl voor de natuurfuncties een hoge grondwaterstand vereist is. Slechts met (dure) technische voorzieningen kunnen deze problemen gedeeltelijk worden opgelost.

## Afwijkingen van een pragmatische discussie

In de inleiding is er al op gewezen dat de discussie over een onderwerp als 'dit een tamelijk rechtlijnig verloop zou kunnen hebben, als gewenste en ongewenste gevolgen (inclusief kosten) van een voorgestelde maatregel tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Wiegiersma negeert dat door de uitgebreide tegenstelling Amelisweerd-Oostvaardersplassen, waarop hij zijn betoog baseert. Bovendien legt zijn bijdrage nog in een ander opzicht de erop volgende reacties vast. Wiegiersma geeft onder meer de volgende twee argumenten om protest tegen de spoorlijn af te wijzen: het gebied is niet uniek én de spoorlijn is slechts een beperkte bedreiging. Dat brengt zijn tegenstanders ertoe die twee punten ook los van elkaar te behandelen, waardoor de indruk kan ontstaan dat zij ook twee argumenten tegen de spoorlijn hebben: het gebied is uniek en de spoorlijn heeft wel degelijk schadelijke gevolgen. Die argumenten staan echter niet los van elkaar.

Wie een maatregel, bijvoorbeeld de aanleg van een spoorlijn, op grond van zijn nadelige consequenties verwerpt zal aannemelijk moeten maken dat die consequenties waarschijnlijk zijn én dat die consequenties nadelig of ongewenst zijn. Beide taken maken deel uit van dezelfde argumentatie:

Maatregel A leidt waarschijnlijk tot B

B is ongewenst

---

Dus: maatregel A is ongewenst.

De unieke waarde van het gebied is op zichzelf geen argument tegen de spoorlijn, maar kan worden ingezet als de ongewenstheid van de gevolgen van de spoorlijn moet worden verdedigd. Om ons tot het hoofdargument te beperken:

Aanleg van de spoorlijn leidt waarschijnlijk tot verdrijving van de grauwe gans en (als gevolg daarvan) tot een snelle verlanding van het gebied.

Dat is ongewenst – omdat daarmee het unieke evenwicht tussen een diersoort en zijn plantaardige omgeving verloren zou gaan.

---

Dus: Aanleg van de spoorlijn is ongewenst (c.q. verlegging van het tracé is gewenst).

Wil een dergelijke argumentatie een sluitende conclusie opleveren, dan is het ook nodig dat de nadelen van de omstreden maatregel (aanleg spoorlijn) worden afgewogen tegen de nadelen van het alternatief (verlegging tracé).

Ook in dit opzicht wijkt de discussie af van wat gezien de aard van de kwestie voor de hand ligt. Géén van de critici spreekt over mogelijke nadelen of over de kosten van verlegging. Alleen Baerselman merkt er, tamelijk duister, over op dat:

Verschuiven kan, en wel zonder vertraging ondanks de dreigementen van het Landbouwschap dat is inmiddels duidelijk geworden.

Als de verlegging geen of alleen onbelangrijke bezwaren oproept en weinig kost, hebben de critici ten onrechte nagelaten dat te vermelden. Hoe geringer de kosten van verlegging, hoe geringer ook de te verwachten baten hoeven te zijn. Als een aardig gebied tegen lage kosten gespaard kan worden, hoeft het niet uniek te zijn om daartoe ook maatregelen voor te stellen, zoals Vijfvinkel opmerkt.

*Is verlegging zonder vertraging mogelijk?*

Het is juist de bijdrage van Van der Veer, die de discussie op dit punt ten dele aanvult. Ook hier geen woord over de kosten van verlegging. Die vallen kennelijk nogal mee? Maar wel over mogelijke vertraging van de aanleg. Met name wijziging van het bestemmingsplan, inclusief de behandeling van beroepen daartegen (van het Landbouwschap?) zou tot vertraging leiden en dat zou een reden kunnen zijn voor de minister van Verkeer en Waterstaat om weinig voor verlegging van het tracé te voelen. Ogen-schijnlijk heeft het betoog van Van der Veer alleen thematisch verband met de overige discussiebijdragen. Hij verwijst er niet naar, geeft ook geen argumenten voor het unieke karakter van het gebied of de nadelige gevolgen van de spoorlijn. Toch vult hij (gedeeltelijk) een leemte in de voorgaande discussie door te verdedigen dat een verlegging van het tracé geen grote vertraging hoeft op te leveren.

Met de wijze waarop hij die claim verdedigt, hebben we in de discussie al herhaaldelijk kennis gemaakt. Ook hij levert een argument op basis van analogie. Ik vat zijn argumentatie samen:

Ten behoeve van de vestiging van Shell Chemie in Moerdijk bleek het mogelijk wijziging van het bestemmingsplan in goed één jaar tijd af te ronden, dankzij de loyale medewerking van alle betrokken instanties, o.g.v. het grote economische belang dat op het spel stond.

Ten behoeve van een eventuele vestiging van Volkswagen in Tilburg bleek het mogelijk, ondanks een regen van bezwaar- en beroepsschriften, wijziging van het bestemmingsplan binnen één jaar af te ronden, dankzij de loyale medewerking van alle betrokken instanties, o.g.v. het grote economische belang dat op het spel stond.

---

(Verlegging van het spoorwegtracé door de Oostvaardersplassen komt in relevante opzichten overeen met de wijzigingen in de bestemmingsplannen in Moerdijk en Tilburg.)

Dus: als alle instanties loyaal meewerken, is ook in het geval van de spoorlijn door de Oostvaardersplassen een snelle wijziging van het bestemmingsplan mogelijk (ook al staan daar i.p.v. grote economische grote ecologische belangen op het spel).

De gedetailleerde beschrijving van de gang van zaken in beide gevallen maakt de hier samenvattend geformuleerde premissen aannemelijk. De generalisering die in een argument van geval naar geval meestal impliciet blijft, formuleert Van der Veer overigens ook expliciet:

Een bestemmingsplan aanpassen, zelfs tot en met de Kroon, kan echt wel snel, als tenminste alle betrokken overheidsinstanties loyaal meewerken.

Een mogelijk tegenargument tegen de analogie: de vergeleken gevallen komen in een belangrijk opzicht, het economisch belang, niet met elkaar overeen, erkent Van der Veer. Misschien is dat ook de reden dat hij op enkele plaatsen de conclusie in een iets andere vorm giet: niet: "het is mogelijk" maar "het moet mogelijk zijn" om het bestemmingsplan binnen korte tijd te wijzigen.

## Conclusie

Mijn conclusies hebben uiteraard geen betrekking op de omstreden spoorlijn. In de inleiding heb ik al aangegeven dat mijn analyse bedoeld is als een demonstratie van een retorisch instrument in handen van de lezer. Ik pretendeer met een aantal eenvoudige normen voor het ideale verloop van een beleidsdiscussie en een aantal onderscheiden schema's voor soorten argumenten de spoorlijn-discussie te hebben verduidelijkt. Voor lezers van het eerste betoog, dat van Wiegersma, was het naar mijn idee van cruciaal belang dat zij zich realiseren dat hier een tegenstander van een maatregel aan het woord is, terwijl de voorstanders nog niet in hetzelfde medium aan het woord zijn geweest. Dat moet lezers extra kritisch maken ten opzichte van Wiegersma's zeer summier weergave van de argumenten van voorstanders. Bovendien was het van belang te weten welke vorm een argument op basis van ana-



logie kan aannemen. Dat maakt het mogelijk de door Wiegersma gepresenteerde "negatieve analogie", ook zonder verdere kennis van zaken, als weinig deugdelijk van de hand te wijzen. Voor de lezers van de verdere bijdragen in de discussie was het vooral van belang, dat zij zich realiseren dat de gevolgen van de geplande spoorlijn beslissend dienen te zijn. De discussie over het al dan niet unieke karakter van de Oostvaardersplassen is slechts van belang voorzover daarmee de ongewenstheid van de gevolgen van het geplande tracé aannemelijk kan worden gemaakt. Tenslotte dienden lezers zich te realiseren dat in geen van de discussiebijdragen de kosten van de maatregel en eventuele nadelen ervan worden besproken.

Mijn bedoeling was niet om aan te tonen dat juist argumenten van doel naar middel, van eigenschap naar oordeel en van geval naar geval in discussies een centrale rol spelen. Het ging er mij om aannemelijk te maken, dat kennis van deze en andere soorten argumenten lezers meer greep kan geven op betogende teksten en schriftelijke discussies. Dat dat een beter verantwoord oordeel in omstreden kwesties mogelijk maakt, heb ik niet beargumenteerd, maar acht ik gezien de normatieve aard van het gebruikte instrumentarium vanzelfsprekend.

Ik heb de gedemonstreerde middelen "eerder retorisch dan formeel-logisch" genoemd. In de retorica bestaat vandaan meer aandacht voor het onderscheiden van soorten argumenten dan in de formele logica. De term "retorisch" is echter ook misleidend. De retorica wordt vaak geassocieerd met methoden waarvan een spreker zich bedient én die logisch gezien niet door de beugel kunnen. Het gereedschap dat ik hier aanbeveel, staat ten dienste van de lezer en het is mijn bedoeling dat het nergens in conflict komt met normen van (formeel-)logische aard. Op een aantal plaatsen heb ik ook een beroep gedaan op intuïties over geldigheid die volledig stroken met formeel-logische noties. Men moet mijn retorische aanbevelingen dus niet anti-logisch opvatten.

Zoals elke demonstratie van nieuw gereedschap mag ook deze met gepaste argwaan worden bekenen. Is het materiaal waarop het gereedschap wordt beproefd niet speciaal voor deze gelegenheid geselecteerd of zelfs geprepareerd? Was dat gereedschap nu echt wel nodig? Bereiken lezers met een beetje kennis van zaken zonder dat gereedschap niet hetzelfde resultaat? En bereiken lezers zonder kennis van zaken met dit gereedschap eenzelfde resultaat, zonder dat daar een intensieve training aan vooraf is gegaan?

De claim dat lezers profijt hebben van enige kennis van soorten argumenten en daarbijbehorende beoordelingscriteria is op deze manier nog niet waar gemaakt. Daarvoor moeten meer teksten en meer lezers bij de demonstratie betrokken worden. Om de bruikbaarheid van een argumentatieleer te demonstreren is met andere woorden empirisch onderzoek nodig, zowel naar het voorkomen van soorten argumenten in reële discussies als naar het effect van het aanbevolen gereedschap in handen van (leerling-)lezers.

## Bibliografie

Freeley, A.J.: *Argumentation and debate: rational decision making*. Belmont (Calif.), 1976.

Schellens, P.J.: "Logica voor lezers?", te verschijnen in: *Tijdschrift voor Taal & Tekstwetenschap* 2 (1982).

Schellens, P.J.: *Soorten argumenten*. te verschijnen als Interne Publikatie van de Vakgroep Nederlands R.U. Utrecht, 1981.

## Bijlagen

L.W. Wiegersma. "Het ene natuurgebied is het andere niet". *NRC-Handelsblad* 7 april 1981.

J. Vijfinkel. "De grauwe gans is de beste landschapsarchitect". *NRC-Handelsblad* 14 april 1981.

S. Woldhek. "Schrik en berouw bij vogelbeschermers". *NRC-Handelsblad* 18 april 1981.

F. Baerselman. "Spoorlijn en natuur kunnen niet samengaan". *NRC-Handelsblad* 21 april 1981.

B.H.J. van der Veer. "Waar een wil is verschuift een spoorweg". *NRC-Handelsblad* 27 mei 1981.

Er vragen op dit moment twee natuurbeschermingsacties de aandacht van het Nederlandse publiek, de ene actie betreft het parkbos Amelisweerd bij Utrecht, alwaar de Rijksweg 27 het randgebied zal gaan doorsnijden. Op 7 maart j.l. is in de Utrechtse binnenstad door de 'Vrienden van Amelisweerd' nog luid geprotesteerd tegen de plannen. De andere actie richt zijn aandacht op de Oostvaarderplassen in Zuidelijk Flevoland, een 6000 ha. groot, niet drooggemalen deel van de polder. Onlangs hebben 15 hoogleraren stelling genomen tegenover de plannen om de spoorlijn Almere-Lelystad langs het natuurgebied te leiden.

De enige belangrijke overeenkomst tussen deze twee acties is, dat zij beide strijden voor het behoud van natuurgebied en tegen de aanleg van bepaalde verkeersverbindingen. Een bekende strijd..... Ik wil het echter hebben over de verschillen die er bestaan tussen de natuurgebieden respectievelijk de acties die erom gevoerd worden.

Amelisweerd is een oud parkbos, welke onderdeel vormt van de lange reeks oude buitenplaatsen uit de 17de, 18de en 19de eeuw, die het Kromme Rijn gebied en de Utrechtse heuvelrug sieren. Door zijn relatieve ouderdom is er een waardevol bomenbestand en heeft er zich een gevarieerde kruidenvegetatie kunnen ontwikkelen.

Het maatschappelijk belang van natuurgebieden is genoegzaam bekend; ik wil hier dan ook niet dieper op ingaan. Eveneens van — direct — maatschappelijk belang zijn de recreatieve mogelijkheden die Amelisweerd en omgeving bieden aan de Utrechtse bevolking, die op ongeveer 5 km afstand woont. 's Zomers rijdt een stadsbus naar Amelisweerd en vaart een rondvaartboot vanuit het centrum naar het wat verder gelegen Rijnauwen.

### Barrière

De stad Utrecht heeft in vergelijking met vele andere grote steden geen groot parkbezit. Men is daarom min of

# Het ene natuurgebied is het andere niet

Door L. W. Wiegiersma

meer gedwongen buiten de stad te recreëren. Het dichtstbij gelegen recreatiegebied is Amelisweerd, dat hier ook uitstekend geschikt voor is. Het bestaat uit bos en weilanden; heeft vele wandelen fietspaden; er zijn tennisbanen en er is een theehuis. Er is sprake van een grote ruimtelijke variatie. Voor mij is het een ideaal voorbeeld van een recreatiegebied.

De rijksweg 27, welke Breda met Lelystad zal gaan verbinden, is nu door het randgebied getraceerd — aanvankelijk liep het tracé veel meer, dóór het park — tussen de stad en Amelisweerd. Er wordt zodoende een zware barrière gelegd voor de bezoekers uit de stad en Amelisweerd. Er wordt zodoende een zware barrière gelegd voor de bezoekers uit de stad Utrecht. De in ons land overheersende westenwinden zullen het verkeerslawaai over een groot deel van het bos verspreiden.

Tot zover de zaak Amelisweerd.

Hoe is het nú met de Oostvaarderplassen?

De Oostvaarderplassen zijn ontstaan na de inpoldering van Zuidelijk Flevoland,

d.w.z. in 1968. Het is een uitgestrekt, zeer nat en dus ontoegankelijk gebied, dat vooral om zijn fauna van belang is. Het was aanvankelijk de bedoeling dit gebied tussen Almere en Lelystad als bedrijfsterrain in te richten, maar enerzijds de verminderde belangstelling voor bedrijfsterrain en anderzijds de groei van het milieubewustzijn heeft geleid tot deze drastische bestemmingsverandering.

De bedreiging van het natuurgebied wordt gevormd door de spoorlijn Almere-Lelystad, welke volgens de actievoerders door een uniek en waardevol natuurgebied is getraceerd. (De spoorlijn was overigens eerder gepland dan het natuurgebied) Tegen deze voorstelling van zaken heb ik enige grote bezwaren.

Op de eerste plaats loopt het tracé van de spoorlijn niet dóór, maar langs het gebied. Men kan pas spreken over een doorsnijding als het gebied tussen de spoorlijn en de Lage Vaart bij het natuurgebied wordt getrokken.

### Niet uniek

Op de tweede plaats is er sprake van een zeer jong na-

tuurgebied, dat weliswaar faunistisch rijk is, maar vegetatiekundig (nog) niet rijk kan zijn. Daar is veel meer tijd voor nodig. Het is een waardevol, maar geen uniek natuurgebied. Het is n.l., zoals is gebleken, in korte tijd gemaakt. Hiermede wil ik natuurlijk niet zeggen dat het daarom maar omgeploegd moet worden.

### Betrekkelijk

Op de derde plaats vormt de trein een zeer betrekkelijke bedreiging van het natuurgebied. De trein vervuult niet; de lawaaioverlast is zeer beperkt, kortstondig en het tracé vraagt weinig ruimte.

Bedenk hierbij dat door Neerlands oudste natuurreservaat, de Naarder Plassen, een druk bereden spoorlijn loopt.

Door te pas en te onpas met termen als uniek en waardevol te smijten, wordt het begrip 'waardevol natuurgebied' sterk gedevalueerd en dat is niet in het belang van de natuurbescherming. De gelijkenis van de 'herdersjongen en de wolf' dringt zich op: na twee maal geroepen te hebben: 'de wolf komt' en de dorpsbewoners twee maal voor niets te hulp snelden, werd op de derde maal geroep om hulp niet meer gereageerd. Men vond van hem alleen nog een rood mutsje terug....

### Waardebepaling

Er schuilt nog een gevaar in het te gemakkelijk gebruiken van het begrip waardevol natuurgebied. Een van de belangrijkste argumenten om de Markerwaard in te polderen is het feit, dat men zulke mooie natuurgebieden kan maken. Dit is volgens mij wel het laatste argument, dat men kan gebruiken: natuurgebied maken ten koste van een reeds bestaand natuurgebied, waarvan ik de waarde-bepaling graag aan de biologen overlaat. De wapens van de natuurbeschermers worden nu tegen henzelf in stelling gebracht....

L. W. Wiegiersma is landschapsarchitect B.N.T. te Utrecht.

## DISCUSSIE

### De grauwe gans is de beste landschapsarchitect

Het oordeel dat L. W. Wieggersma uitspreekt over de actie tegen het tracé van de Flevo-spoorlijn op de opinipagina van 7 april, kan m.i. alleen maar gebaseerd zijn op kwade wil- of gebrekkige kennis van zaken.

Het meest juist van het artikel is de titel "Het ene natuurgebied is het andere niet". Vervolgens gaat Wieggersma in tegenspraak met die titel argumenten voor behoud van het ene natuurgebied (Amelissewaard) toepassen op een totaal ander natuurgebied (de Oostvaardersplassen).

Ik ben het wel eens met de opmerking van Wieggersma zelf, de waardebeoordeling van natuurgebieden aan de biologen over te laten gezien de grote onzin die hij (zij?) over de Oostvaardersplassen uitkraamt. Wieggersma beweert dat het tracé niet door, maar langs het gebied loopt. Dit is onjuist! De spoorlijn scheidt namelijk het droge van het natte gedeelte van het gebied. Daardoor wordt de verzamelaarsplaats van de grauwe gans voor de ruiperiode geïsoleerd van het voedselgebied van deze vogel.

Ten tweede voert Wieggersma aan dat het Oostvaardersplassengebied niet uniek is, omdat het te jong zou zijn voor vegetatiekundige rijkdom. Waarschijnlijk wordt hier bedoeld dat rijkdom aan soorten uniek is en rijkdom aan individuen van één soort (kenmerkend voor natuurgebieden in ontwikkeling) niet uniek zou kunnen zijn. Dit is een normstelling die nergens op is gebaseerd. Het verschijnsel dat er een evenwichtssituatie bestaat tussen plantengroei en een diersoort (de grauwe gans) zodat het open water niet verlandt, is vrijwel nergens in Nederland meer te vinden. Dat dit zich in de Oostvaardersplassen voordoet lijkt mij dus tamelijk uniek.

Daarbij zie ik nog af van het feit dat een natuurgebied niet per se uniek hoeft te zijn om te worden behouden, vooral als men bedenkt dat per jaar zo'n 13000 ha natuurgebied verloren gaat als gevolg van de aanleg van wegen en andere "landschapskunstwerken".

Het argument dat de trein een milieuvriendelijk verschijnsel is zal ik niet bestrijden, maar de conclusie dat van de aanleg van de spoorlijn geen bedreiging uitgaat is onjuist. Het voorbeeld van het Naardermeer (door Wieggersma aangedragen) gaat namelijk ook al niet op. Ten eerste is die spoorlijn aangelegd in 1874, lang voordat het Naardermeer als natuurgebied werd beschouwd (1905) en ten tweede broeden er in het Naardermeer (inderdaad?) geen grauwe ganzen.

De Oostvaardersplassen zoals die er nu bijliggen zijn zondermeer uniek te noemen. Zolang de voor dit gebied meest geschikte landschapsarchitect, de grauwe gans, de kans krijgt om z'n beroep uit te oefenen, zal dat nog lang zo kunnen blijven.

Hopelijk zullen zijn menselijke collega's van minder alléé hem daartoe in staat stellen door zich slechts te bemoeien met zaken waarvan ze wel verstand hebben. M.a.w.: de ene landschapsarchitect is de andere niet!

Johan Vijfvinkel  
Bussum

# Schrik en berouw bij vogelbeschermers

Zelden heeft een artikel zo'n heftige reactie van berouw en inkeer teweeggebracht als dat van L. H. Wieggersma, landschapsarchitect, in NRC Handelsblad van dinsdag 7 april jl. Schrijvend over de Oostvaardersplassen toont hij daarin aan dat het met de bedreiging door de spoorlijn wel meevalt. Bovendien is het onjuist om de Oostvaardersplassen uniek te noemen, sterker nog, het is strategisch gezien zelfs gevaarlijk, zo waarschuwt Wieggersma de natuurbeschermers.

Dat was schrikken voor de groep van de Nederlandse hoogleraren (11, niet 15) die op grond van hun vakspecialisatie een oordeel kunnen hebben over de biologische waarde van de Oostvaardersplassen! Bleek werden de neuzen van de 50 afgevaardigden uit 16 Europese landen die op een congres van de Internationale

natuurbeschermers doorgedraafd in hun blinde ijver toen ze de Oostvaardersplassen rekenden tot de drie à vier belangrijkste moerasgebieden van Europa!

Wat een vergissing ook om te denken dat die spoorlijn schadelijk is. Kijk maar naar het Naardermeer, zegt Wieggersma. En inderdaad, de spoorlijn door het veel kleinere Naardermeer eist jaarlijks slechts een relatief hoger tol onder de zeldzame en grote vogels zoals de roofvogels. De Grauwe gans, die de Oostvaardersplassen openhoudt door zijn begrazing, zal naar het zich laat aanzien worden verjaagd door de trein. Nou ja, daarmee is dan alleen maar de basis van het natuurlijke systeem van de Oostvaardersplassen verdwenen. Een rapport van het Rijkinstituut voor Natuurbeheer vermeldt, naast de bovengenoemde punten, ook nog de ernstige gevolgen van het geplande tracé voor de waterhuishouding van het gebied.

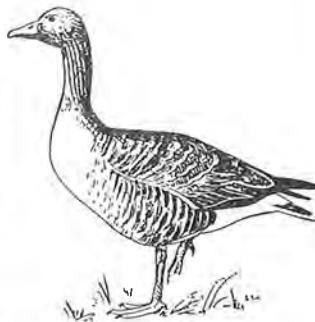
Meneer Wieggersma, u heeft volkomen gelijk: het geeft geen pas om een terrein uniek te noemen als er binnen een straal van 1.000 km in Europa geen gebied van vergelijkbare rijkdom te vinden is. Ook vat u de conclusies van het RIN-rapport waarin wordt aangetoond dat het geplande tracé de rijkdommen van de Oostvaardersplassen in zeer ernstige mate zal aantasten, treffend samen als u de trein een "zeer betrekkelijke bedreiging van het natuurgebied" noemt. Wij beloven beterschap, meneer Wieggersma.

**Drs. S. Woldhek**  
stafmedewerker  
Ned. Ver. tot  
bescherming van vogels

## DISCUSSIE

Raad voor Vogelbescherming (ICBP) hadden gepleit voor behoud van dit unieke gebied, en de staf van de internationale natuurbeschermingsorganisatie IUCN was met stomheid geslagen. Het werk van de vele Nederlandse organisaties en personen die intensief strijden voor de Oostvaardersplassen lag dagenlang stil en men hoorde ach- en wee-geroep alom.

Want waar gaat het nu helemaal om? Het Oostvaardersplassengebied is niet meer dan een stukje natuur waarin Lepelaars, Aalscholvers, Roerdompen, Purperreigers, Bruine Kiekendieven, Kluten, Kogánzen, Grouwe ganzen, Nonetjes, Baardmezen, Blauwborsten, etc. etc. in voor Europa ongekende dichtheden voorkomen. O ja, het gebied is ook een reservoir van waaruit andere, meer marginale terreintjes worden voorzien van vogels. Aardig om te vermelden is misschien dat de rijkdommen ook werkelijk te zien zijn, namelijk vanaf de omliggende dijken. En bijna zou ik vergeten dat het een landschap is zoals dat ook in oer-Nederland heeft bestaan; het lijkt erop dat het bijbehorende natuurlijke systeem zich opnieuw opbouwt want nu al zijn enkele vogelsoorten teruggekomen die sinds decennia of zelfs eeuwen niet meer in ons land hebben gebroed. Wat zijn de



De grauwe gans

# Spoorlijn en natuur kunnen niet samengaan

Dat het ene natuurgebied het andere niet is, werd onlangs op deze plaats betoogd door de landschapsarchitect L. W. Wieggersma. Hij vergeleek daarbij twee gebieden waar natuurbeschermingsorganisaties momenteel bezig zijn actie te voeren: Amelisweerd bij Utrecht, een landgoed met een oud parkbos, door de auteur getypeerd als een ideaal voorbeeld van een recreatiegebied, en het Oostvaardersplassengebied in Zuidelijk Flevoland. Het is een uitgestrekt ontoegankelijk moerasgebied, waarvan de waarden nog niet uniek kunnen zijn volgens Wieggersma, omdat het een zeer jong natuurgebied betreft. De actie van de natuurbescherming is in het eerste geval gericht tegen de aanleg van rijksweg 27 en in het tweede geval gericht op verschuiving van het geplande tracé van de Flevospoorlijn.

Door F. Baerselman

In het artikel van Wieggersma werd gesuggereerd, dat de natuur- en milieuorganisaties het belang van het Oostvaardersplassengebied overschatten, evenals de effecten van de geplande Flevolijn voor dit gebied. In tegenstelling tot de spoorlijn is het natuurgebied nooit gepland. Het gebied heeft zich als natuurgebied kunnen ontwikkelen, doordat een aantal voorwaarden voor die ontwikkeling min of meer toevallig in stand zijn gehouden. De aanleg van een kade rond het natste deel door de Rijksdienst IJsselmeerpolders was vooral bedoeld om de hydrologische problemen in dit laagste deel van de polder voorlopig zo op te lossen, dat men in de rest van de polder aan het werk kon. Terwijl slechts een enkeling zich realiseerde wat er in het gebied aan natuurlijke ontwikkeling aan de gang was, is de planning van Zuidelijk Flevoland doorgegaan, waardoor bijvoorbeeld de vaststelling van het in 1961 voorgestelde tracé van de Flevolijn in 1978 zonder veel ophef kon plaatsvinden.

We zijn nu drie jaar verder. De natuurwaarden van het Oostvaardersplassengebied zijn inmiddels tot ver buiten onze grenzen bekend geworden, nadat pas begin 1979 de eerste (populair)-wetenschappelijke publikaties het gebied in Nederland echt bekend maakten. Ieder weekend komen nu natuurliefhebbers met bussen vol, ook vanuit onze buurlanden, om dit zeer geslaagde, maar niet geplande experiment van natuurlijke ontwikkeling, met eigen ogen te komen bekijken.

Een jong gebied, floristisch wellicht nog niet zo interessant, omdat het aantal plantensoorten nog beperkt is. Maar ecologisch van belang door de hoge produktie van plantaardige materiaal die mogelijk is op de rijke bodem. Daardoor wordt de basis gevormd voor wat we met recht kunnen beschouwen als een grootscheepse aanzet voor het herstel van de van oorsprong in ons land aanwezige levensgemeenschap van uitgestrekte moerasgebieden van rivierdelta's.

## Wisselwerking

Dat deze restauratie mogelijk is, komt vooral door de schaal van het gebied en de tijd en de rust die het gebied tot nu toe gegund zijn geweest. In de pas drooggevalen polder konden in de eerste jaren na 1968 de natuurlijke ontwikkelingen vrij spel hebben. De mens begon daarin geleidelijk veranderingen aan te brengen, door ontginningen gevolgd door extensief agrarisch gebruik. Ook nu is een deel van de polder nog niet ontgonnen, waardoor nog uitgestrekte rietgebieden waarin natuurlijke bosvorming optreedt aanwezig zijn.

De wisselwerking tussen de ecologische functies die vervuld worden door onontgonnen gebieden, zoals het Oost-



vaardersplassengebied, het open water van het IJsselmeer en de in extensief gebruik zijnde delen van de polder, heeft geleid tot de levensgemeenschap die we nu in het Oostvaardersplassengebied aantreffen. Vooralsnog wordt die levensgemeenschap getypeerd door de rijke, zeer geschakeerde vogelbevolking, maar ook voor andere diergroepen zijn duidelijke perspectieven aanwezig, zodat een verdere opvulling van het systeem met andere soorten waarschijnlijk lijkt.

In het in januari 1980 verschenen studierapport van het Staatsbosbeheer over het gebied worden deze zaken uitgebreid behandeld. In de levensgemeenschap zoals die nu aanwezig is, is de grauwe gans een zeer belangrijke rol gaan spelen. Zijn vestiging als onbezoldigd beheerder heeft ervoor gezorgd, dat er in het gebied geen snelle verandering in het ondiepe water is opgetreden.

De structuur van grote verscheidenheid kan in stand blijven, doordat de ganzen een groot deel van de plantaardige produktie consumeren. Daarmee vervult deze soort een sleutelrol in het systeem en is dan ook een kritische faktor voor wat betreft de effecten van activiteiten in het gebied.

### Markerwaard

Mogen we nu stellen dat het Oostvaardersplassengebied uniek is? Of liever moeten we ons afvragen hoe uniek het gebied is? Natuurbeschermers, die bij iedere knotwilg de Club van Rome van stal halen, of bij iedere groen gebiedje het woord uniek, streven hun doel voorbij, dat ben ik met Wiegiersma eens. Maar als een gebied door de natuur zelf beheerd wordt en slechts vergeleken kan worden met gerenommeerde natuurgebieden als de Marismas in Spanje en de Neusiedlersee in Oostenrijk, als een gebied aantoonbaar als reservoirtuurfunctie voor vogelsoorten — niet alleen in ons land — maar tot in Engeland en Noorwegen toe, en als tenslotte de waarden van dat gebied vanaf de hoge dijken nog voor iedereen goed te bekijken zijn ook, dan lijkt mij dat het beladen woord "uniek", zonder enige inflatie, wel degelijk van toepassing is voor het Oostvaardersplassengebied. De vervangingswaarde mag theoretisch dan laag lijken gezien de snelle ontwikkeling van het gebied, maar het is niet realistisch te veronderstellen dat elders in ons land nog de benodigde ruimte beschikbaar zou komen, ook niet in de veelgeroemde reeds nu meervoudig opgevulde

"planologische reserve" van een eventuele Markerwaard.

### Flevolijn

De Flevolijn is een noodzakelijke en relatief milieuvriendelijke spoorverbinding, dat lijkt geen twijfel. De gevolgen van deze spoorlijn voor het natuurgebied rechtvaardigen evenwel een heroverweging van het nu vastgestelde tracé.

Op deze gevolgen is al eind 1979 gewezen. Uitgebreid zijn ze behandeld in een rapport van het Rijksinstituut voor Natuurbehoud van augustus 1980. De spoorlijn doorsnijdt het huidige natuurgebied, waardoor een barrière komt te liggen tussen de onderdelen van het gebied die verschillende functies vervullen, bijvoorbeeld tussen broedgebieden en fourageergebieden. Dit zal slachtoffers veroorzaken door "aanvaringen" met treinen en bovenleidingen onder de soorten die de spoorlijn kruisen. Door het aas worden roofvogels aangetrokken die vervolgens slachtoffer kunnen worden. De spoorlijn zal zodoende met name negatief selekteren in de top van de voedselpyramide, waar toch al relatief kleine aantallen aanwezig zijn. (Vergelijk de dood van twee visarenden in het Naardermeer).

Ook uit het Naardermeer bekend zijn de branden die jaarlijks meermaals door blokkerende remmen worden veroorzaakt. In 1976 leidde dit bijna tot het afbranden van de aalscholverkolonie. Veel ernstiger voor de levensgemeenschap in het Oostvaardersplassengebied is evenwel het risico dat door verstoring de beheerder van het gebied, de grauwe gans, zijn cruciale functie niet meer zal kunnen uitoefenen. Het gevolg zou zijn dat het gebied zeer snel zou verlanden.

Ook de hydrologische gevolgen van het huidige tracé kunnen ingrijpend zijn, doordat een lage grondwaterstand voor de spoorlijn noodzakelijk is, terwijl voor de natuurfuncties een hoge grondwaterstand vereist is. Slechts met (dure) technische voorzieningen kunnen deze problemen gedeeltelijk worden opgelost.

### Compensatie

Ten onrechte bestaat nog bij velen het idee, dat het natuurgebied synoniem is met het natte deel van ca. 3500 ha. In die visie loopt de geplande spoorlijn dan ook langs het natuurgebied en niet erdoor. Met andere woorden: waar maken de natuurbeschermers

zich nu eigenlijk zorgen over? De fout in deze benadering is dat er van wordt uitgegaan dat een ontginning tot aan de kade nog voldoende ruimte zou overlaten om te voorzien in de levensbehoeften van de aanwezige diersoorten. Het niet bekade gebied en aangrenzende onontgonnen delen van de polder moeten echter functioneel tot het huidige natuurgebied worden gerekend. Door het in gebruik nemen van de polder is er een voortdurende afname van het gebied dat natuurfuncties kan vervullen.

Dat is ook de reden, waarom ecologen en natuurbeschermers pleiten voor het bestemmen van het gebied van ca 6000 ha tussen Oostvaardersdijk en Lage Vaart als natuurgebied. Het gaat dus niet om een uitbreiding van het natuurgebied, maar om consolidering van de levensgemeenschap door voldoende oppervlak te reserveren, en door middel van een uitgekende inrichting te compenseren voor het verlies aan huidig natuurterrein in de rest van de polder.

Ook indien het gebied uiteindelijk niet als geheel bestemd zou worden als natuurgebied is het gewenst dat de spoorlijn verschoven wordt om de resterende waarden zoveel mogelijk te sparen. Als onverhoopt de spoorlijn niet verschoven kan worden, blijft anderzijds toch de voorgestelde oppervlakte noodzakelijk om de levensgemeenschap in stand te houden. Kortom, de Spoorlijn kan niet gehanteerd worden als middel om de uiteindelijke omvang van het natuurgebied te regelen, daar zijn andere procedures voor. Verschuiven kan, en wel zonder vertraging ondanks de dreigementen van het Landbouwschap dat is inmiddels duidelijk geworden.

Zoveel moed is niet nodig voor die beslissing, het Oostvaardersplassengebied is er uniek genoeg voor.

*Drs. F. Baerselman is als ecooloog werkzaam bij de Directie Natuur- en Landschapsbescherming CRM. Hij geeft hier zijn persoonlijk standpunt weer.*

#### Aangehaalde literatuur:

• De Oostvaardersplassen, de mogelijkheden tot behoud en verdere ontwikkeling van de levensgemeenschap. Staatsbosbeheer, Utrecht januari 1980.

• Nota voor het spoorlijntracé Almere-Lelystad. Mogelijke consequenties van doorsnijding van het Oostvaardersplassengebied. Rijksinstituut voor Natuurbeheer, Leersum augustus 1980.

# Waar een wil is verschuift een spoorweg

Bij de pogingen om het natuurgebied de Oostvaardersplassen in hun geheel te behouden speelt als belangrijke vraag: in welke tijd kan het bestemmingsplan, waarin het tracé van de Flevospoorlijn geregeld is, zijn aangepast? De realisering van die spoorlijn mag immers niet vertraagd worden door de bestemmingsplanprocedure, die nodig is om het (bezwaarlijke) tracé te verleggen. Minister Tuijnman blijkt er echter weinig voor te voelen het tracé te veranderen. Naar het oordeel van zijn ambtelijke adviseurs zal dat de aanleg van de spoorlijn aanzienlijk vertragen. Maar een bestemmingsplan aanpassen, zelfs tot en met de Kroon, kan écht wel snel, als tenminste alle betrokken overheidsinstaties loyaal willen meewerken. Snel afhandelen van de

Shell Chemie, het zogenaamde Convenant.

Nog meer Indruk maakt de spoed, waarmee het bestemmingsplan voor *Volkswagen in Tilburg* werd afgehandeld. Volkswagen zou in Tilburg aan vele honderden werkloze textielarbeiders nieuw werk kunnen gaan verschaffen. Speciaal voor de vestiging van Volkswagen werd aan de westzijde van de stad een bestemmingsplan „Industrieterrein-West” ontwikkeld voor een terrein van 400 ha. Volkswagen had echter voor haar nieuwe vestiging meerdere lokaties op het oog; behalve Tilburg deden in de race ook enkele plaatsen in België en Frankrijk mee. Om Volkswagen binnen te kunnen halen was het dus hard nodig om op zeer korte termijn een geldend bestemmingsplan te hebben. Maar het ijverige overheidsstreven stuitte op heftig verzet van grondeigenaren en van bewoners van de aangrenzende villabuurten. Toch lukte het om ondanks een regen van bezwaar- en beroepsschriften de gehele planprocedure (tot en met de Kroon) in zeer korte tijd te doorlopen.

Hoe snel de procedure toen verliep laat het volgende overzicht zien.

13 februari 1970: tervisielegging ontwerp-bestemmingsplan (93 bezwaarschriften);

2 april 1970: vaststelling door de Raad (dus goed 2 weken nadat de termijn van tervisielegging was verstreken);

7 april 1970: tervisielegging vastgesteld bestemmingsplan (91 bezwaarschriften bij de provincie ingediend);

22 juli 1970: goedkeuring door Gedeputeerde Staten (dus 6 weken nadat de termijn van tervisielegging was verstreken). Tegen het goedkeuringsbesluit van G.S. werden 21 beroepschriften ingediend bij de Kroon;

12 februari 1971; Koninklijk Besluit: de Kroon verklaart de beroepen ongegrond en handhaaft daarmee de goedkeuring van het bestemmingsplan. Dus binnen 4 maanden nadat de termijn om Kroonberoep in te stellen verstreken was, kon de Kroon al uitspraak doen.

In minder dan één jaar was de gehele procedure doorlopen en was er een onherroepelijk plan. Ondanks alle bezwaren en beroepen was dat gelukt enkel en alleen doordat alle overheidsinstanties loyaal hadden meegewerkt. Dat moet dus óók mogelijk zijn bij het veranderen van het tracé van de Flevospoorlijn.

mr. B. H. J. van der Veer

planologisch jurist, Berkel-Enschot

## DISCUSSIE

hele procedure is wél mogelijk gebleken als grote economische belangen daarmee gediend waren. Dat moet dus ook kunnen als er in plaats van grote economische belangen grote ecologische belangen op het spel staan. Grote economische belangen, waarbij een snelle procedure daadwerkelijk mogelijk bleek te zijn, waren eertijds de vestiging van Shell Chemie in Moerdijk en de eventuele vestiging van een grote assemblagefabriek van Volkswagen in Tilburg.

De vestiging van Shell Chemie werd eind jaren zestig van groot nationaal belang geacht. De door Shell gekozen lokatie aan het Hollands Diep was lijnrecht in strijd met de toen nog maar 2 jaar oude Tweede Nota Ruimtelijke Ordening. Desondanks werd het bestemmingsplan daarvoor in procedure gebracht in de drie gemeenten (Zevenbergen, Klundert, Hooge en Lage Zwaluwe), waarin het industrieterrein zou komen te liggen. De bestemmingsplanprocedure werd snel gestart: 3 maart 1969 ontwerp ter visie, 30 juni 1969 vaststelling, 25 maart 1970 goedkeuring door de Provincie. In goed één jaar was het plan in de Provincie geheel afgerond en waren de benodigde (anticipatie)vergunningen verstrekt. De snelheid waarmee alles werd afgerond was mede een gevolg van het feit, dat alle betrokken overheidsinstanties een samenwerkingsovereenkomst waren aangegaan, die speciaal gericht was op een snelle vestiging van