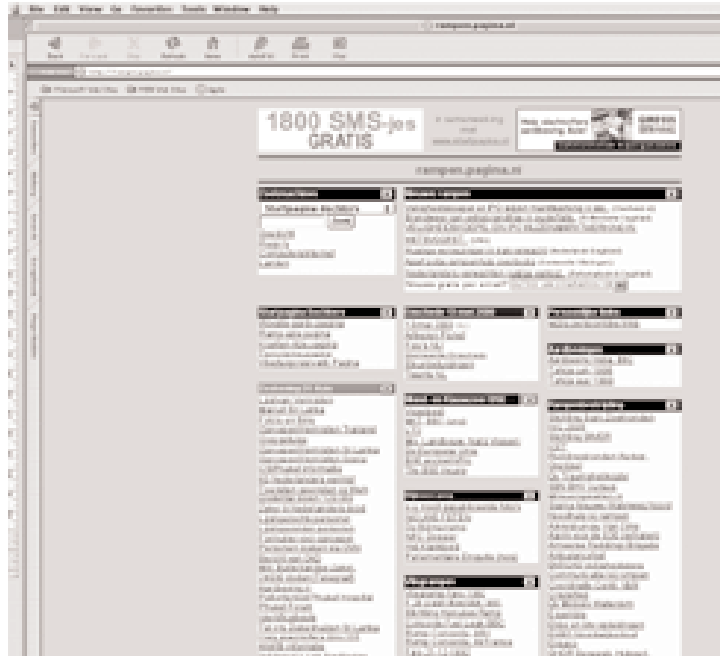


JOOP MARQUENIE

Als iets de gemoederen heeft beziggehouden de afgelopen weken, dan waren het wel de gevolgen van de zeebeving in Zuidoost-Azië. Afgezien van het ontzaglijke leed en de langdurige en welhaast onherstelbare ontwrichting, kun je je afvragen, wat de lessen voor de toekomst moeten zijn. De gevolgen van rampen lijken wel ontzagwekkender en veel omvattender dan de milieugevolgen die we in het kader van een MER aan de orde komen. Betekent dit nu dat we eigenlijk met subtiliteiten bezig zijn met onze milieueffectrapporten of dat we meer aandacht moeten schenken aan incidenten en risicobeheersing in plaats van operationele gevolgen? Duidelijk is wel dat de beschrijving van natuurrampen en een op de toekomst gerichte reflectie thuis hoort op een strategisch



m.e.r.-niveau. De omvang van rampen wordt goed zichtbaar bij het openen van de zogenaamde rampenpagina <http://rampen.pagina.nl/>. Ook <http://woeste-aarde.pagina.nl/> bevat vele links die toegang geven tot uitgebreide informatie.

De vraag waar een Nederlands MER zich nu op zou moeten richten, wordt op deze websites niet beantwoord. Een overzicht van Nederlandse rampsituaties van na 1946 kan gevonden worden op http://www.zero-meridean.com-ramp_sel.html. Het gaat met name over vliegtuigen en relatief kleine industriële incidenten. Afschuwelijke incidenten, maar het aantal slachtoffers (ruim 1000 per jaar) dat jaarlijks in het verkeer valt is een aantal ordes hoger en gaat bij-



Samen werken aan een schone en veilige stad, een fraai dorp en een aantrekkelijk buitengebied. Een prettige woon- en werk-omgeving waarin welvaart, welzijn en milieu hand in hand gaan en waarin ruimte wordt gegeven aan duurzaamheid.

M.e.r. moet daarbij helpen. Heldere rapporten, duidelijke procedures en doorzichtige communicatie, ook

Voor alle duidelijkheid met het publiek. Met een aanpak

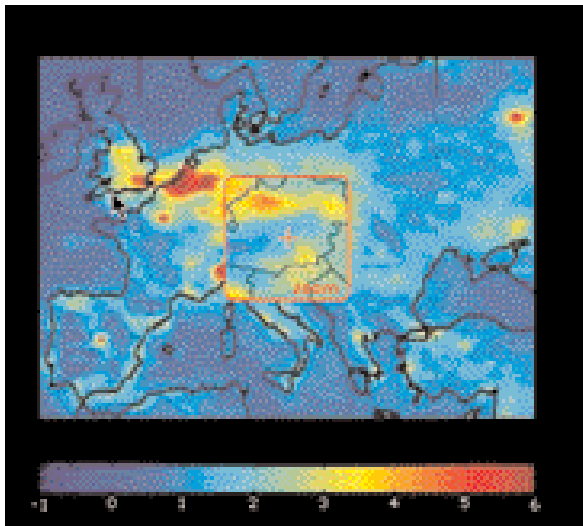
die bij uw doelen past. Als adviseur in het voortraject, als MER-opsteller en

als regisseur. Voor meer over m.e.r., kijk op www.oranjewoud.nl



oranjewoud

Heerenveen • Deventer • Almere • Rijswijk • Capelle a/d IJssel • Goes • Oosterhout • Geleen



na ongemerkt voorbij. Daar dien je dan nog bij te tellen het aantal doden (circa 3000 per jaar) ten gevolge van luchtverontreiniging. Verkeer en vervoer zijn namelijk verantwoordelijk voor 70% van de stikstofoxiden, nog afgezien van de stof- en roetdeeltjes. De informatie hierover op internet is opvallend schaars. Voor een beeld van de atmosferische concentraties surft men echter naar de site van de European Space Agency (www.esa.int). Het kaartje op www.esa.int/export/esaEO/SEM340NKPZD_index_0.html spreekt

boekdelen. De afbeeldingen zijn in redelijk hoge resolutie te downloaden.

Wie meer zorg heeft over water-noden en stormvloedenvanaf het jaar 1500 kan een overzicht vinden op het adres <http://www.home.zonnet.nl/rampenpublicaties/watersnood%20op%20jaar.htm>. De site bevat een lijst van 642 publicaties uit de Nederlandse Centrale Catalogus (NCC), over of naar aanleiding van een watersnood of storm en gesorteerd op jaar. De oudst beschreven ramp is de Elizabeths-

vloed van 1421 en het valt op hoe vaak we niet zijn ondergelopen in de afgelopen eeuwen.

Dit alles overziende zou je verwachten dat de risicokaarten die per provincie uiterlijk in 2006 beschikbaar moeten zijn ook wel veel informatie zullen bevatten over overstromingsrisico's, verkeersintensiteit en autobotsingendichtheid. De realiteit laat anders zien. De risicokaarten van Groningen zijn goed te vinden via de algemene provincie-website: <http://www.provinciegroningen.nl/>

risicokaart/. De kaarten van Friesland zitten echter verstopt, niet achter de banner 'risicokaart' die zo nu en dan in beeld verschijnt, maar achter het pull down menu 'kaarten en statistieken'. Op zijn minst een verwarrende manier van presenteren. Het eerste wat opvalt is dat de kaarten noch functioneel, noch geografisch aansluiten. De groene hotels van Groningen zijn geel in Friesland, mijnbouwlocaties in Groningen worden aangeduid met de 'N' van NAM en in Friesland met de 'M' van mijnbouw. Gevaarlijke kruisingen zijn helemaal niet te vinden en voor een kaart met overstromingsrisico's moet je – je raadt het al – naar de risicokaart van Utrecht.

Zijn de risicokaarten dan nuttig voor het opstellen van een MER? Nou nee, niet echt. Het wiel is blijkbaar dertien keer opnieuw uitgevonden, of het geld moest op. Voor risicobestrijding werken deze verschillende kaartstructuren alleen maar verwarrend. Je kan echter wel snel een hotelletje vinden en ook voor het vinden van een LPG-tankstation zijn ze een uitkomst. Nuttig voor de ramptoerist! ▲

| titel | schrijver etc | jaar | plaats |
|--|--|------|-----------------------|
| De oorsprong van Zuid-Holland met de Veranderingen door Stormwinden en hooge Watervloeden, zoo op St. Elizabeths Nacht, in den jare 1421, als anders, aan het Landt en de Rivieren veroorzaakt | Reinier van Mourik; Rotterdam 1775 | 1421 | Zuid-Holland |
| Verhandeling over de inbraak en overstrooming van den grooten Zuid-hollandschen Waard op den 18 november 1421 : voorgelezen op den 29sten november 1821, in de vergadering van het Dordrechtse departement Tot Nut van 't Algemeen | Jan Smits Jansz.; Dordrecht : Blussé en Van Braam 1822 | 1421 | Zuidhollandsche Waard |
| Stukken betreffende den stormvloed van 1530 In: archief uitg. door het zeeuwsch gen. der wetenschappen 1908 | Fruin, R.J.; Middelburg 1908 | 1530 | Zeeland |