

Stand van zaken en aanpak luchtkwaliteit in Brabant

Aanleiding/ achtergrond

Tijdens de behandeling van de begroting 2005 op 5 november 2004 hebben Provinciale Staten nadrukkelijk gevraagd om meer te investeren in de luchtkwaliteitsproblematiek waarmee (ook) Brabant zich geconfronteerd ziet. In dat kader heeft Lambert Verheijen aangekondigd dat er een notitie zal worden opgesteld met betrekking tot de stand van zaken en de aanpak van de luchtkwaliteit in Brabant. Deze notitie vormt de uitwerking daarvan.

Er is veel in beweging rond het thema luchtkwaliteit. In het hoofdstuk milieu van het bestuursakkoord vormt de problematiek van de (binnenstedelijke) luchtkwaliteit een prioritair thema. Verbetering van de luchtkwaliteit is essentieel om de ambities waar te kunnen maken die in het bestuursakkoord zijn vastgelegd ten aanzien van de kwaliteit van de leefomgeving.

De bestuurlijke en maatschappelijke aandacht voor dit thema neemt toe. Ook op het gebied van beleid- en regelgeving zijn er de nodige ontwikkelingen, zowel op nationaal als op Europees niveau. Uit recente publicaties met betrekking tot de milieukwaliteit in de hogere luchtlagen blijkt dat de lucht boven Nederland tot de meest verontreinigde van de gehele wereld behoort. De luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en voor fijn stof worden op veel locaties overschreden. Het RIVM heeft becijferd dat ongeveer 5000 Nederlanders risico op vervroegd overlijden lopen als gevolg van de luchtverontreiniging in ons land. De overschrijding van luchtkwaliteitsnormen leidt ook tot (al dan niet tijdelijke) blokkades voor het realiseren van ruimtelijke en infrastructurele plannen en voor het vergunnen van uitbreidingen en nieuwvestiging van bedrijven. Met andere woorden: de slechte luchtkwaliteit heeft ook zijn repercussies op de economische ontwikkeling.

In deze notitie wordt de stand van zaken met betrekking tot de luchtkwaliteit in Brabant beschreven. Er wordt ingegaan op (ontwikkelingen in) wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Verder worden de rol en positie van de provincie in het verbeteren van de luchtkwaliteit en het aanpakken van knelpunten geschetst. Tot slot worden voorstellen gedaan die tegemoetkomen aan de wens van PS om meer te investeren in de luchtkwaliteit in Brabant.

De luchtkwaliteit in Brabant

In vergelijking tot de situatie van 10 jaar geleden is de luchtkwaliteit op een aantal punten verbeterd. De meetgegevens van het landelijk meetnet luchtkwaliteit laten zien dat de achtergrondconcentraties van stoffen als zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geleidelijk zijn afgenomen. Voor deze stoffen is geen sprake van overschrijding van de wettelijke normen in Brabant. Ook de "provinciale" metingen naar koolwaterstoffen in de regio Moerdijk bevestigen het beeld van een licht dalende tendens. Uit een jarenlange reeks van metingen blijkt dat de invloed van het industrieterrein op de woonomgeving relatief beperkt is. Er vindt geen overschrijding plaats van de zogenaamde jaargemiddelde MTR-waarden (MTR staat voor maximaal toelaatbaar risico; het gaat hierbij om normen met een beleidsmatig karakter).

Dit relatief positieve beeld geldt echter niet voor alle stoffen. Nagenoeg in heel Brabant worden de wettelijke grenswaarden ten aanzien van daggemiddelde fijn stof-concentraties overschreden. Daarin is Brabant overigens niet uniek; dit fenomeen doet zich in grote delen van Nederland, en zelfs Europa voor.

Uit de gemeentelijke rapportages in het kader van het Besluit luchtkwaliteit over het jaar 2003 blijkt dat in 39 gemeenten de grenswaarden voor jaargemiddelde stikstofdioxide-concentraties zijn overschreden. Naar schatting worden ongeveer 170.000 inwoners in Brabant blootgesteld aan te hoge stikstofdioxide-concentraties. Verder doen zich in

Brabant regelmatig episoden voor van matige smog als gevolg van verhoogde fijn stofconcentraties en (in mindere mate) ozonconcentraties. Vooral tijdens warme zomerdagen met windstil weer nemen de fijn stof- en ozon-concentraties sterk toe. Deze verhoogde concentraties zijn echter op dat moment nauwelijks meer beïnvloedbaar door het treffen van emissiereducerende maatregelen bij verkeer en industrie.

De meteorologie heeft een belangrijke invloed op de verspreiding en verdunning van luchtverontreiniging. Daardoor zijn de effecten van emissiereducerende maatregelen niet altijd even goed te voorspellen, en vertonen de trends in de luchtkwaliteit vaak een relatief grillig patroon.

Bronnen en oorzaken van luchtverontreiniging in Brabant

De hierboven bedoelde normoverschrijding kent verschillende oorzaken.

De luchtverontreiniging vanuit buitenlandse brongebieden leidt tot hoge achtergrondconcentraties in onze provincie. Met name de fijn stof-concentraties in onze provincie worden in hoofdzaak bepaald door bronnen met een natuurlijke oorsprong en buitenprovinciale antropogene bronnen.

De rijksoverheid heeft in de aanpak van deze bronnen de belangrijkste rol. De provincie is daarin slechts indirect een speler.

De nog steeds toenemende (auto-)mobiliteit in onze provincie vormt de belangrijkste oorzaak voor de knelpunten in de binnenstedelijke luchtkwaliteit ten aanzien van met name stikstofdioxide en roet. Weliswaar worden de auto's steeds schoner; de groei van het verkeer doet deze reducerende effecten voor een belangrijk deel weer teniet. De aanpak van de uitstoot door het verkeer vergt vooral maatregelen die door of met substantiële ondersteuning van de rijksoverheid in gang moeten worden gezet. De provincies en gemeenten kunnen daaraan onder andere bijdragen via de concessieverlening voor het openbaar vervoer, verkeerskundige en ruimtelijke maatregelen en het stimuleren van projecten met milieuvriendelijke vervoerstechnologie/brandstoffen.

De fijn stof-concentraties worden deels veroorzaakt door primaire stof-emissies en deels door indirecte stofemissies via reacties van zogenaamde precursors in de atmosfeer. Ammoniak is zo'n precursor. Daarmee levert de veehouderij ook een belangrijke indirecte bijdrage aan de fijnstof-problematiek. Immers, de resultaten van het regionaal ammoniakmeetnet in De Peel (in opdracht van de provincie opgezet) illustreren duidelijk hoe ernstig de ammoniak-problematiek in Brabant is. Aanpak van deze problematiek vergt een gezamenlijke inzet van rijksoverheid, gemeenten, provincie en landbouwbedrijfsleven. De uitwerkingsplannen in het kader van de Reconstructie en de milieuvergunningverlening aan veehouderijbedrijven zijn in dat verband relevante trajecten.

Lange tijd heeft de industrie het imago gehad een belangrijke vervuiler en veroorzaker te zijn van luchtkwaliteitsproblemen. Dit beeld is inmiddels behoorlijk achterhaald. De actuele knelpunten in de Brabantse luchtkwaliteit blijken slechts voor een gering deel toe te schrijven aan de Brabantse industrie. Mede dankzij uitworpreductie in het kader van milieuvergunningverlening en het nakomen van convenantafspraken, is de industriële jaarlijkse uitworp van stoffen als stikstofoxiden, zwaveldioxide, NM-VOS (een verzamelnaam voor koolwaterstoffen) de afgelopen 10 jaar in Brabant afgenomen. Er zijn geen aanwijzingen dat de invloed van industriële bedrijven op de lokale luchtkwaliteit leidt tot overschrijding van grenswaarden en MTR-waarden.

Het wettelijk kader

Besluit Luchtkwaliteit (BLK)

In het BLK zijn de grenswaarden die door de EU worden opgelegd aan de lidstaten, grotendeels vastgelegd. Ook zijn daarin de taken en rollen voor de diverse overheidslagen geregeld met het oog op het bewaken van/ rapporteren over de luchtkwaliteit en het treffen van maatregelen om knelpunten en normoverschrijding aan te pakken.

Taak en rol van de gemeenten

In grote lijnen komt dit erop neer dat de gemeenten jaarlijks moeten inventariseren en rapporteren in hoeverre er sprake is van overschrijding van grenswaarden en plandrempels. Wanneer er in een bepaald jaar overschrijding van plandrempels over het voorgaande jaar wordt geconstateerd, dan moeten de betreffende gemeenten voor het einde van het daarop volgende jaar een luchtkwaliteitsplan opstellen.

Dit plan moet erop zijn gericht dat de luchtkwaliteit tijdig zal voldoen aan de grenswaarden. Verder dienen de gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen en bij de milieuvergunningverlening de luchtkwaliteitsnormen in acht te nemen.

Taak en rol van de provincie

De provincie heeft eveneens de verplichting om jaarlijks te rapporteren, en zorgt daarbij voor coördinatie en doorgeleiding van de gemeentelijke rapportages naar de minister van VROM. Verder dient de provincie de gemeenten van nadere gegevens over de luchtkwaliteit nabij provinciale wegen en rond de grotere bedrijven te verstrekken aan gemeenten, wanneer deze daarom verzoeken. Ook heeft de provincie de plicht om alle relevante besluiten ten aanzien van ruimtelijke ordening en infrastructuur te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen. Ook dient de provincie maatregelen te initiëren voor het borgen van de luchtkwaliteit nabij provinciale wegen en bovenregionale industrieterreinen wanneer daar sprake is van normoverschrijding.

Taak en rol van de rijksoverheid VROM

Het rijk legt met betrekking tot de naleving van de luchtkwaliteitsnormen verantwoording af aan de EU.

De aanpak van met name de fijn stof-problematiek is op het niveau getild van de nationale overheid (VROM). Dat hangt uiteraard samen met het schaalniveau waarop de problematiek en de daarvoor te creëren oplossingsrichtingen zich afspelen. Inmiddels heeft VROM het concept voor een nationaal luchtkwaliteitsplan het licht laten zien. Dit plan sluit qua ambitieniveau voor de in te zetten maatregelpakketten in grote lijnen aan op de eerder door de Tweede Kamer vastgestelde nota "Erop of eronder" (ter implementatie van de EU-richtlijn National Emission Ceilings) respectievelijk de Nota Verkeersemmissies. Zowel de Tweede Kamer als het Nationaal Milieu Planbureau geven te kennen dat men de betreffende maatregelenpakketten onvoldoende acht.

De Wet Milieubeheer (WM)

Ook vanuit de WM heeft de provincie taken met het oog op het borgen van de luchtkwaliteit. Via de milieuvergunningverlening wordt de milieubelasting van de grotere bedrijven getoetst aan de luchtkwaliteitseisen. Wij spreken de "provinciale" bedrijven in dat kader aan op het inzetten van de best beschikbare technieken voor het terugdringen van emissies. De verruimde reikwijdte van de WM biedt mogelijkheden om met de Brabantse bedrijven concrete afspraken te maken over vervoersmanagement. Daardoor kan de milieubelasting door zakelijk en goederenvervoer worden teruggedrongen.

Ontwikkelingen in wet- en regelgeving vanuit de EU

In toenemende mate gaat EU-regelgeving bepalen wat de provincie moet doen, en waaraan men zich heeft te houden. De belangrijkste (ontwikkelingen in) EU-regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit wordt hieronder kort belicht.

EU-kaderrichtlijn Luchtkwaliteit

De implementatie van de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit met de daarvan afgeleide “dochterrichtlijnen” heeft tot nu toe vorm gekregen via het Besluit Luchtkwaliteit. Deze implementatie is momenteel aan een herijking toe. VROM heeft daartoe een voorstel voor een Ministeriële regeling ter vervanging van het huidige Besluit Luchtkwaliteit om advies voorgelegd aan de Raad van State. De Raad van State heeft daarover begin april 2005 negatief geadviseerd, hetgeen grote gevolgen kan hebben voor de “vergunbaarheid” van nieuwe economische activiteiten, ruimtelijke en infrastructurele projecten. De strenge EU-normen dwingen Nederland tot het nemen van extra maatregelen.

De staatssecretaris van VROM heeft naar aanleiding daarvan een brief aan de Tweede Kamer gezonden, waarin hij de consequenties van het advies van de Raad van State toelicht. In deze brief kondigt hij extra maatregelen aan voor de aanpak van de luchtverontreiniging boven de reeds aangekondigde maatregelen in de Nota Verkeersemisseries. Concreet gaat het daarbij om:

- structurele dekking van de stimulering van Euro-4/5-vrachtwagens en bussen na 2005;
- uitbreiding roetfilterstimulering met nieuwe bestelauto's en taxi's;
- een sloopregeling voor oude auto's;
- stimulering van schonere voertuigen in steden (schone OV-bussen, schone gemeentelijke wagenparken);
- ophoging van het ISV-budget voor intensivering lokale luchtkwaliteitsmaatregelen.

Voorts gaat hij in op de inspanningen die Nederland in Europees verband zal doen om de Europese Commissie te bewegen tot aanpassing van de normstelling voor fijn stof.

De zgn. “Aarhus-richtlijn”

Een andere belangrijke ontwikkeling vanuit EU-regelgeving is de implementatie van de regelgeving met betrekking tot de informatievoorziening aan burgers (de zgn. Aarhus-richtlijn). Dit betekent ten aanzien van luchtkwaliteit dat de overheid alle bij haar aanwezige informatie ook beschikbaar moet stellen aan de burgers (actief dan wel passief). Vanaf maart 2005 moet deze richtlijn in Nederland zijn geïmplementeerd. Een wetsvoorstel hiertoe ligt inmiddels voor bij de Tweede Kamer. Dat betekent dat de provincie in ieder geval werk moet maken van een goed informatiebeheer en een heldere visie en aanpak moet ontwikkelen om de informatie op een adequate en transparante manier ten behoeve van de burgers te ontsluiten. Het Risico Informatie Systeem dat inmiddels voor het beleidsthema externe veiligheid ontwikkeld en operationeel is, kan daarvoor model staan en aanknopingspunten bieden voor het thema luchtkwaliteit.

De EU-richtlijn Integrated Prevention and Pollution Control (IPPC)

Van indirect belang voor de luchtkwaliteit is de EU-richtlijn Integrated Prevention and Pollution Control (IPPC). Daarin wordt geregeld dat bedrijven de best beschikbare technieken moeten inzetten om de milieubelasting tot een minimum te beperken. De Nederlandse Emissierichtlijn (NeR) speelt in de implementatie van de IPPC in Nederlandse wet- en regelgeving een belangrijke rol. De Wet Milieubeheer zal worden aangepast naar aanleiding van de IPPC-richtlijn. Een wetsvoorstel daartoe ligt bij de Tweede Kamer.

Overige relevante ontwikkelingen op nationaal niveau

Het ministerie van VROM werkt hard aan nieuwe beleidsinstrumenten om de milieukwaliteit in de leefomgeving op een betere en meer integrale manier te borgen. De Handreiking Milieukwaliteit in de Leefomgeving (MILO) is daarvan een voorbeeld. Deze handreiking biedt een praktisch kader om het aspect milieukwaliteit in de leefomgeving vroegtijdig en volwaardig mee te nemen in ruimtelijke plan- en besluitvorming. VROM stimuleert gemeenten en provincies om pilots op te zetten waarbinnen ervaring wordt opgedaan in het werken met de MILO-systematiek.

Momenteel speelt de voorbereiding van de nieuwe wet Stad en Milieu. Deze wet (een voorzetting/ uitbreiding van de tijdelijke Experimentenwet Stad en Milieu) maakt het mogelijk om onder condities af te wijken van wettelijke milieukwaliteitsnormen. Daardoor wordt het mogelijk om gebiedsgericht maatwerk te leveren en maatschappelijk gewenste ontwikkelingen niet nodeloos te blokkeren.

Samen met V&W werkt VROM aan het opzetten en operationaliseren van een Innovatie Platform Luchtkwaliteit. Via dit Platform wil de rijksoverheid een impuls geven aan innovatieve en creatieve oplossingen voor de hardnekkige luchtkwaliteitsproblemen in relatie tot de verkeersuitstoot. Wellicht liggen hier ook aanhakingspunten voor het meenemen van milieurandvoorwaarden in de consessieverlening in het openbaar vervoer.

Al enige jaren wordt via het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV) geld aan gemeenten ter beschikking gesteld voor het verbeteren van de leefkwaliteit. Ook milieuthema's zoals luchtkwaliteit dienen daarin een plaats te krijgen. Het huidige budget voorziet alleen in middelen voor de zogenaamde G 32-gemeenten (waartoe ook de B5 gemeenten behoren). De bovenbedoelde brief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer biedt perspectief op inzet van extra middelen door het rijk. Daardoor ontstaan ook voor andere gemeenten mogelijkheden om ISV-budgetten aan te spreken voor het aanpakken van lokale knelpunten in de luchtkwaliteit.

Hoe vullen we op dit moment onze provinciale rol en ambities in?

Het accent in de invulling van onze provinciale rol ligt tot nu toe in het zo efficiënt en effectief mogelijk uitvoeren van de taken op grond van de Wet Milieubeheer en het Besluit Luchtkwaliteit. Belangrijke kenmerken daarin zijn het zorgdragen voor een goede informatievoorziening en het versterken van de samenwerking met de partner-overheden. Daarnaast werken we aan het versterken van de dialoog met de stakeholders (met name binnen het beleidsveld verkeer en milieu). Deze dialoog is erop gericht om partijen aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid in het aanpakken van de luchtkwaliteitsproblematiek in Brabant.

Informatiebeheer met betrekking tot de luchtkwaliteit in Brabant

Om de taken ten aanzien van de luchtkwaliteit naar behoren te kunnen uitvoeren, dient het informatiebeheer op orde te zijn. De provincie werkt daar aan via:

- het onderhouden van een digitale en op de landelijke Emissieregistratie afgestemde database voor de uitstoot van bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is;
- het bepalen van de bijdrage van bedrijven, verkeer en andere bronnen aan de luchtkwaliteit met behulp van verspreidingsmodellen;
- het uitvoeren van eigen meetprogramma's nabij brongebieden waar een substantiële bijdrage aan de luchtverontreiniging wordt verwacht. Concrete voorbeelden daarvan zijn: metingen rond industrieterrein Moerdijk, ammoniakmetingen in de Peel en het in samenwerking met Tilburg uitgevoerde meetproject nabij Westpoint (gericht op verkeer en binnenstedelijke luchtkwaliteit).

De rapportage over de beschikbare informatie krijgt voornamelijk vorm via de jaarlijkse provinciale rapportage op grond van het Besluit luchtkwaliteit respectievelijk via het provinciaal milieujaarverslag.

Versterking van de samenwerking met partneroverheden

De gemeenten hebben een belangrijke, zo niet de belangrijkste rol gekregen in de uitvoering van het BLK. Wij zien het als onze taak en rol om de gemeenten daarbij zoveel mogelijk te faciliteren, en de samenwerking en afstemming tussen de gemeenten te bevorderen. Ook de samenwerking met andere partneroverheden past daarin. Wij geven dat als volgt vorm en inhoud:

- We werken via het bestuurlijk overleg met de B5 aan het versterken van de samenwerking op het gebied van de luchtkwaliteit(-splannen). De contouren van deze samenwerking zijn vastgelegd in het positionpaper “Samenwerken aan leefbare en bereikbare steden”. Daarin zijn concrete intenties en acties benoemd om gezamenlijk op te trekken in het initiëren en uitvoeren van projecten en in de communicatie met het rijk over financiële en beleidsmatige ondersteuning. Deze bestuurlijke samenwerking heeft inmiddels geresulteerd in consensus over de inzet van aardgasbussen in Tilburg in het kader van de concessieverlening voor het openbaar vervoer.
- Om de samenwerking en afstemming op ambtelijk niveau te versterken is op initiatief van de provincie het Brabants platform Lucht opgericht. Dit platform levert handreikingen en toetsingskaders voor de uitvoeringspraktijk van het BLK. Mede dankzij de via het platform opgebouwde netwerken is de indiening van de gemeentelijke rapportages ex BLK aanzienlijk verbeterd. Alle gemeenten hebben in 2004 een rapportage over het jaar 2003 ingediend.
- Zowel op bestuurlijk als op ambtelijk IPO-niveau wordt kennis en ervaring op het gebied van luchtkwaliteit en de uitvoeringspraktijk uitgewisseld. Deze platforms worden ook benut voor het voorbereiden van reacties op voorstellen van VROM, het opvangen van signalen over nieuwe EU-regelgeving en het inspelen op relevante EU-programma's zoals Clean Air for Europe (CAFE).

Voeren van de dialoog met stakeholders

Zoals hierboven aangegeven, vormt de het verkeer de belangrijkste “eigen” bron van luchtverontreiniging, met name in de binnensteden. Maatregelen om de milieubelasting door het verkeer terug te dringen zijn echter niet of nauwelijks vanuit provinciale bevoegdheden af te dwingen. Er zal daarom een beroep moeten worden gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven. Daartoe willen we meer inhoud geven aan en structuur brengen in de dialoog met stakeholders in de Brabantse samenleving over het terugdringen van de milieubelasting door verkeer en vervoer. Om deze dialoog te voeden is een beleidsrendementsanalyse uitgevoerd, waarvan de resultaten medio 2004 zijn vastgelegd in een rapport.

Wat kunnen we meer doen?

De slechte luchtkwaliteit leidt niet alleen tot risico's voor de gezondheid, maar ook tot risico's voor de sociaal-economische ontwikkeling binnen Brabant, gegeven de actuele ontwikkelingen rond regelgeving en normstelling op dat gebied. Aanpakken van de luchtkwaliteitsproblemen vergt vooral extra inzet van de rijksoverheid. Dat neemt niet weg dat ook de provincie (in goede samenwerking met de gemeenten en afgestemd op de binnenkort te verwachten duidelijkheid van de aanpak op rijksniveau) actie zal moeten ondernemen. Wij zullen in dat verband een kaartbeeld opstellen van knelpunten ten aanzien van bouwlocaties en infrastructurele projecten als gevolg van de ontstane situatie

na het advies van de Raad van State over de naleving van EU-regelgeving. Zodra het kabinet een besluit heeft genomen over de extra inzet van het rijk, zullen we een plan van aanpak opstellen voor het aanpakken en oplossen van de gesignaleerde knelpunten, gericht op het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen voor 2010. Daarbij staat uiteraard een integrale benadering (milieu en leefbaarheid, economie, mobiliteit en ruimtelijke ordening) voorop.

Vooruitlopend daarop zullen we conform de programmabegroting/ productenraming 2005 en onze voorstellen voor de Kadernota in ieder geval reeds acties in gang zetten ten aanzien van:

- extra milieumaatregelen in de concessieverlening van het openbaar vervoer
- versterking van de dialoog rond verkeer en milieu
- verbetering van de informatievoorziening rond luchtkwaliteit
- extra aandacht voor de relatie luchtkwaliteit en gezondheid.

Concessieverlening openbaar vervoer

Op dit moment speelt het proces met betrekking tot de aanbesteding van de concessieverlening voor het openbaar vervoer. Daarin liggen kansen om de ambities van het milieubeleidsplan en het bestuursakkoord concreet in te vullen door te streven naar een vervroegde invoering van nieuwe/ extra milieu-eisen. Met de B5-gemeenten is inmiddels bestuurlijke consensus bereikt over de intenties van zowel provincie als de betreffende gemeenten.

Versterking dialoog rond verkeer en milieu:

Er worden momenteel voorstellen voorbereid om in samenhang met het uitvoeringstraject voor het te actualiseren PVVP te komen tot een beleids- en uitvoeringsprogramma "Milieu en Energie in Verkeer en Vervoer" (MEVV). Dit beleids- en uitvoeringsprogramma wordt gebaseerd op de bovenbedoelde beleidsrendementsanalyse, en zal integraal onderdeel worden van de uitvoeringsagenda voor het PVVP. In het kader van de consultatieronde met betrekking tot het nieuwe PVVP zullen de relevante stakeholders worden uitgenodigd om zich te committeren aan een voortvarende aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek in Brabant en zich uit te spreken over het daarbij in te zetten ambitieniveau.

Verbetering informatiebeheer luchtkwaliteit:

De samenhang in de monitoringsactiviteiten is voor verbetering vatbaar. Datzelfde geldt voor de samenwerking met andere "informatiehouders" als gemeenten, regionale milieudiensten en kennisinstituten. De nieuwe mogelijkheden van ICT kunnen veel effectiever worden ingezet in de informatievoorziening en –uitwisseling dan thans het geval is. In het komend jaar zal de balans worden opgemaakt in hoeverre "Aarhus" kan worden waargemaakt en hoe we, rekening houdend met kansen en verplichtingen vanuit Aarhus, tot een betere informatievoorziening aan de Brabantse burgers kunnen komen. Een haalbaarheidsstudie naar een Luchtkwaliteitsinformatiesysteem (LIS) naar het model van het RIS vormt daarin een essentieel onderdeel.

Versterking relatie luchtkwaliteit en gezondheid:

Het onderwerp luchtkwaliteit moet ook worden gezien binnen de bredere context van milieu en gezondheid. Een relatief nieuwe en perspectiefvolle manier om deze relatie beter te kunnen leggen is het instrument van Gezondheids Effect Screening (GES). Bij de planontwikkeling rond Moerdijkse Hoek wordt met dit instrument ervaring opgedaan. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor een soortgelijk GES-onderzoek in Roosendaal. Daarbij worden de bij Moerdijkse Hoek opgedane ervaringen nadrukkelijk betrokken. Het ligt voor de hand om in het verlengde van de GES-onderzoeken na te gaan

in hoeverre de samenwerking met de GGD en het bureau Medische Milieukunde kan worden versterkt en verbeterd. Wij hebben het voornemen om de opgedane ervaringen en de ontwikkelingen (nationaal/interprovinciaal) vast te leggen en uit te werken in een positionpaper Milieu en gezondheid. Dit positionpaper kan als basis dienen voor het vaststellen van het provinciaal ambitieniveau voor het thema milieu en gezondheid.