



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENW/BSK-2026/94433

Bijlage(n)
5

Datum 11 juni 2026
Betreft Geannoteerde Agenda Milieuraad 25 juni 2026

Geachte voorzitter,

Hierbij sturen wij u de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 25 juni 2026 in Luxemburg. Het kabinet is voornemens deel te nemen aan deze Milieuraad. De inhoud van deze geannoteerde agenda op hoofdlijnen geeft de meest recente stand van zaken weer.

Bijgevoegd vindt u tevens het Franse non-paper betreffende CO₂-emissienormen dat Nederland, Denemarken, Luxemburg, Portugal, Spanje en Zweden medeondertekend hebben en het non-paper met de Nederlandse inbreng op de publieke consultatie van de Europese Commissie met betrekking tot het EU-klimaatbeleid post-2030.

Daarnaast ontvangt u, in acht genomen de afspraak gemaakt in het AO op 12 februari 2013 jl. inzake informatievoorziening over Europese besluitvorming¹, bijgaand de inbreng van het kabinet bij de consultatie van de Europese evaluatie van Richtlijn (EU) 2019/904 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de vermindering van de effecten van bepaalde kunststofproducten op het milieu (Single-Use Plastics (SUP)-richtlijn).

Tot slot wordt u geïnformeerd over de toezegging die aan de Eerste Kamer is gedaan over een oplossing voor het grensoverschrijdende afvaltransport in de gemeenten Baarle-Nassau (NL) en Baarle-Hertog (BE).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

¹ *Kamerstukken II, 2012-2013, 22 112, nr. 1581*

Annet Bertram

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk
IENW/BSK-2026/94433

Vincent Karremans

DE MINISTER VAN KLIMAAT EN GROENE GROEI

Stientje van Veldhoven

DE MINISTER VAN LANDBOUW, VISSERIJ EN VOEDSELZEKERHEID

Jaimi van Essen

I. Geannoteerde Agenda

Het Cypriotische Voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie (hierna: Voorzitterschap) heeft op 29 mei jl. een conceptagenda voor de Milieuraad gedeeld. De achtergrondstukken zijn op het moment van schrijven nog niet gedeeld door het Voorzitterschap.

Op de agenda van de Milieuraad van 25 juni 2026 in Brussel staan voornamelijk op de agenda een voortgangsrapportage over de herziening van de regelgeving inzake CO₂-normen voor nieuwe personenauto's en bestelwagens, een gedachtewisseling over het tegengaan van de risico's van het verlies van biodiversiteit en een gedachtewisseling over de waterweerbaarheidsstrategie. Daarnaast heeft Frankrijk een gedachtewisseling aangevraagd over de toekomst van REACH.

Voorlopig staan er vier diversiepunten op de agenda van deze Raad: Het aankomend Ierse Voorzitterschap zal een presentatie geven over het werkprogramma voor de tweede helft van 2026. Het huidige Voorzitterschap zal een terugkoppeling geven over de resultaten van de COP15 over de bescherming van migrerende soorten (Brazilië, maart 2026). Ook zullen zij een update geven over de klimaatonderhandelingen. Tot slot heeft Spanje een diversiepunt aangevraagd over het LIFE programma. Daarnaast is Nederland voornemens een diversiepunt aan te vragen over de uitkomsten van de conferentie in Santa Marta over de afbouw van fossiele brandstoffen.

Voortgangsrapportage CO₂-emissienormen

Tijdens de Milieuraad van 17 maart 2026 vond een eerste beleidsdebat plaats over de herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's en de herziening van het voertuiglabel.^{1,2} Tijdens de Milieuraad van 25 juni 2026 presenteert het Cypriotisch Voorzitterschap een voortgangsrapportage. Het Voorzitterschap heeft ervoor gekozen om de behandeling van het voorstel in twee clusters op te delen: de CO₂-emissienormen en het voertuiglabel. De afgelopen maanden is door het Voorzitterschap met name toegewerkt naar een compromistekst over het voertuiglabel. De voortgangsrapportage gaat naar verwachting met name in op het voertuiglabel en geeft een overzicht van de overige openstaande discussiepunten rond de CO₂-emissienormen.

Inzet Nederland

De inzet op dit wetgevingsvoorstel is onveranderd ten opzichte van de Milieuraad van 17 maart 2026³ en het BNC-fiche.⁴ Wat betreft de CO₂-emissienormen wil het kabinet zorgen voor uitvoerbare normen, daadwerkelijke innovatie op het gebied van personen- en bestelauto's en het verder verminderen van (toekomstige) afhankelijkheden van Nederland en de EU van fossiele brandstoffen. Hierbij zijn belangrijke uitgangspunten het behoud van de transitie naar elektrificatie van de EU auto-industrie en het ervoor zorgen dat duurzame mobiliteit betaalbaar is en blijft voor burgers. Daarom heeft het kabinet het bijgevoegde non-paper van Frankrijk medeondertekend samen met Denemarken, Luxemburg, Portugal, Spanje en Zweden. In het non-paper wordt het behoud van de prikkel tot elektrificatie benadrukt binnen de beleidsdiscussie over de CO₂-emissienormen. Het gaat in op het belang hiervoor voor de EU-klimaatdoelen, het vergroten van betaalbaarheid voor burgers en ondernemers, de investeringszekerheid voor de sector, het lange-termijn concurrentievermogen van de EU-auto-industrie en de rol van hernieuwbare brandstoffen in het wegvervoer. Het non-paper is daarmee positief voor de Nederlandse belangen in deze fase van de onderhandelingen over de CO₂-emissienormen.

¹ Kamerstukken II, 2025-26, 21 501-08, Nr. 1030.

² Het Commissievoorstel is om de bestaande richtlijn voor energielabel te harmoniseren en te vervangen met een CO₂-label als onderdeel van de CO₂-emissienormen verordening. Het voorstel is dat het label geldt voor zowel nieuwverkoop als tweedehands verkoop van personen- en bestelauto's. Deze voertuigen worden gecategoriseerd in klassen A t/m G op basis van de CO₂-uitstoot aan de uitlaat.

³ Kamerstukken II, 2025-26, 21 501-08, Nr. 1026.

⁴ Kamerstukken II, 2025-26, 22 112, Nr. 4273.

Wat betreft het voertuiglabel is het kabinet kritisch over het Commissievoorstel op twee concrete punten. Ten eerste over de administratieve lasten voor sectorpartijen als gevolg van de voorgestelde uitbreiding van het voertuiglabel naar tweedehands voertuigen. Ten tweede over de beperkte effectiviteit en toekomstbestendigheid van een voertuiglabel dat CO₂-emissies gebruikt als uitgangspunt, zonder te kijken naar energieverbruik. Tijdens de onderhandelingen heeft het kabinet zich ervoor ingezet om de uitvoerbaarheid te vergroten en de administratieve lasten voor de sector te beperken. Daarnaast heeft het kabinet zich ervoor ingezet om energieverbruik een groter onderdeel uit te laten maken van de classificatie op het voertuiglabel.

Krachtenveld

Er zijn naar verwachting geen wijzigingen in de posities van lidstaten ten opzichte van de vorige Milieuraad op 17 maart jl. Uitzondering hierop vormt de discussie over het voertuiglabel. Een groep lidstaten, waaronder Nederland, pleit namelijk voor het beperken van de administratieve lasten als gevolg van de uitbreiding naar tweedehands voertuigen. Een kleinere groep lidstaten, waaronder Nederland, pleit bovendien voor zodanige aanpassing van het label dat het voor elektrische auto's op het stroomverbruik wordt gebaseerd. Op beide punten lijkt het voorzitterschap een compromis te hebben gevonden, waarbij de hoeveelheid tweedehands voertuigen waarop het nieuwe label van toepassing moet zijn, beperkt wordt en er een combinatie van CO₂-emissies en energieverbruik wordt verkend.

De grootste uitstaande punten bevinden zich vooralsnog op het gebied van de CO₂-emissionormen. Een groep lidstaten zal inzetten op het aanpassen van de definitie van de bestaande definitie zero-emissie voertuigen (0 g CO₂/km aan de uitlaat). Zij stellen voor dat voertuigen die enkel rijden op hernieuwbare brandstoffen meegeteld moeten worden als zero-emissie. Enkele lidstaten zullen bovendien pleiten voor het niet aanscherpen van de zogenaamde *utility factor*: de correctiefactor die de bij typegoedkeuring aangenomen uitstoot van *plug-in* hybride elektrische voertuigen (PHEVs) corrigeert op basis van data over het praktijkverbruik van deze voertuigen. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, zijn juist kritisch op deze voorstellen en benadrukken het belang van betrouwbare, verifieerbare en methodologisch gedegen data in de discussie over hernieuwbare brandstoffen en de *utility factor*, mede met het oog op transparantie richting consumenten. Deze lidstaten benadrukken bovendien dat de prikkel tot elektrificatie behouden moet blijven ten behoeve van onder andere de klimaatdoelen, betaalbaarheid, industriële weerbaarheid, concurrentievermogen en energieveiligheid.

Gedachtewisseling over de Waterweerbaarheidsstrategie

Tijdens de Milieuraad van 25 juni 2026 vindt een gedachtewisseling plaats over de Waterweerbaarheidsstrategie. Deze gedachtewisseling vindt plaats een jaar na de publicatie door de Commissie van de Europese Waterweerbaarheidsstrategie en de bijbehorende aanbeveling over waterefficiëntie. Beide zijn geapprecieerd via een BNC-fiche.⁵ De gedachtewisseling zal gaan over de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de Waterweerbaarheidsstrategie.

Tijdens de Milieuraad van oktober 2025 zijn Raadsconclusies over de Waterweerbaarheidsstrategie aangenomen. Nederland verwelkomde de Raadsconclusies. In haar interventie benadrukte Nederland onder andere het belang van grensoverschrijdende samenwerking voor waterbeheer. Ook benadrukte Nederland het belang van efficiëntie en het verminderen van regeldruk in de uitwerking van de strategie.

Inzet Nederland

Een jaar na publicatie heeft Nederland de volgende stappen ondernomen die Nederland, kan delen in de Milieuraad:

⁵ Kamerstukken II 2024-2025, 22 112, nr. 4105.

In algemene zin is waterweerbaarheid inmiddels een bekend begrip binnen de verschillende Nederlandse beleidssectoren. De Waterweerbaarheidsstrategie wordt vertaald naar nationaal beleid, waaronder het gelieerde Deltaprogramma en klimaatadaptatiebeleid, en draagt bij aan het vergroten van de waterweerbaarheid van Nederland.

De samenwerking met buurlanden en internationale riviercommissies is voor het kabinet belangrijk. Binnen de riviercommissies vinden gesprekken plaats over bevaarbaarheid en waterbeschikbaarheid in relatie tot het internationale stroomgebied. Ook zijn stappen gezet om informatie over klimaatadaptatie en weersextremen ten aanzien van overstromingsrisico's beter beschikbaar te maken. Verder is een nationale campagne voor drinkwaterbesparing gestart. Nederland zet daarnaast in op het verminderen van chemicaliën in drinkwater, zoals PFAS. Bij de verdere implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW), de Richtlijn Prioritaire stoffen en de Grondwaterrichtlijn wordt PFAS ook geadresseerd. Met betrekking tot waterkwantiteit zijn waterschaarste en waterbeschikbaarheid belangrijke thema's waarbij ook verzilting op de agenda staat. In het kader van waterefficiëntie is verminderd gebruik een belangrijk onderdeel en daarom is er op dit moment een nationale campagne over drinkwaterbesparing door consumenten gestart. Klimaatadaptatie en weersextremen staan op de radar, evenals de bevolking bewust maken van wat risicogebieden in dit kader zijn.

Krachtenveld

Vrijwel alle lidstaten verwelkomden de publicatie van de strategie, erkennen de toenemende urgentie van droogte- en overstromingsproblemen en zijn eensgezindheid over de doelen van de strategie om meer aandacht te vragen voor waterbeschikbaarheid. Rondom de onderhandelingen over de Raadsconclusies waren er in oktober 2025 discussies over thema's zoals financiering, vervuiling, onconventionele waterbronnen, en mondiale samenwerking. Binnen het Europees Parlement was brede steun voor de strategie, onder andere gelet op de op 7 mei 2025 aangenomen resolutie⁶ waarin gepleit wordt voor sectorale waterbesparingsdoelen en waaruit meer ambitie spreekt dan uit de uiteindelijk door de Europese Commissie gepresenteerde strategie.

Gedachtewisseling over Natuur, bedrijfsleven en concurrentievermogen: het beheersen van de risico's van biodiversiteitsverlies

De Europese en Nederlandse economie zijn sterk afhankelijk van de natuur en haar ecosysteemdiensten, zoals gezonde bodems, schoon water en bestuiving voor voedselzekerheid. Zo stelt het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie dat naar schatting twee derde (65%) van de bruto toegevoegde waarde van de EU in hoge of gemiddelde mate afhankelijk is van de natuur. De Europese Centrale Bank (ECB) stelde vast dat 3 miljoen bedrijven, goed voor 75% van de bankleningen in de eurozone, sterk afhankelijk zijn van ten minste één ecosysteemdienst om hun goederen te produceren of hun diensten te verlenen. Als de biodiversiteit afneemt, vermindert het vermogen van ecosystemen om dergelijke producten en diensten te leveren. Dit leidt tot serieuze financiële risico's voor bedrijven, financiële instellingen en de macro-economische en financiële stabiliteit en brede welvaart. Een sterk natuurbeleid dat inzet op gezonde en veerkrachtige ecosystemen is daarom essentieel om de leveringszekerheid van producten en diensten uit de natuur te waarborgen en verstoringen in toeleveringsketens op te vangen.

Naast dat onder andere de Natuurherstelverordening bijdraagt aan een gezonde basis, versterken meerdere initiatieven ook specifiek de link tussen natuur en economie. Ook de *roadmap* over natuurkredieten van de Commissie van juli 2025 en het werk van de

⁶ [Aangenomen teksten - De Europese strategie voor waterweerbaarheid - Woensdag 7 mei 2025](#)

expert groep op dit thema biedt kansen om natuurherstelacties verder te belonen en investeringen in natuur te vergroten.

NL inzet

Nederland onderstreept het belang van dit onderwerp en faciliteert de ontwikkeling van kennis en methoden om de economische waarde van natuur in kaart te brengen en stimuleert de toepassing hiervan bij bedrijven, financiële instellingen en overheden. Op het gebied van natuurkredieten staat Nederland positief tegenover het verder onderzoeken van de potentie ervan. Ook inventariseert Nederland actief hoe dit instrument bij kan dragen aan de natuurdoelstellingen.

Krachtenveld

Op het gebied van natuurkredieten hebben nog geen onderhandelingen plaatsgevonden. Enkele lidstaten hebben al ervaring met dergelijke systemen opgedaan, in verschillende vormen, en delen ervaringen via expertbijeenkomsten.

Gedachtewisseling over de toekomst van REACH

Frankrijk heeft een gedachtewisseling aangevraagd over de toekomst van REACH. Op 27 april jl. heeft Eurocommissaris voor Milieu, Waterveerkracht en een Competitieve Circulaire Economie bevestigd dat er geen herziening van de wettekst van REACH gaat plaatsvinden. De Commissie heeft aangegeven dat er gekeken wordt naar wijzigingen van REACH via comitologie om te vereenvoudigen en te moderniseren.

NL inzet

Een verbetering en vereenvoudiging van REACH is noodzakelijk voor een effectievere uitvoering van REACH, om mens en milieu beter te beschermen als ook de concurrentiepositie van Nederlandse en Europese bedrijven te versterken. Wijzigingen via comitologie zien uitsluitend op de bijlagen van REACH. Het kabinet zet zich in voor wijzigingen die zorgen dat REACH beter, sneller en eenvoudiger wordt, zoals ook opgenomen in het Nederlandse non-paper over de REACH herziening.⁷ Hierbij gaat het onder meer om het verkrijgen van de juiste informatie over stoffen en mengsels en ervoor zorgen dat deze informatie beschikbaar is voor iedere schakel in de toeleveringsketen. Daarnaast verkent het kabinet mogelijkheden om handhaving en toezicht van REACH te verbeteren, eventueel via andere wetgevingsinitiatieven. Zoals ook aangegeven in de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is en blijft zij in gesprek met de Europese Commissie en andere lidstaten om verbeteringen te bewerkstelligen.⁸

Krachtenveld

Een aantal lidstaten, inclusief Nederland, heeft bij de Europese Commissie eerder het belang benadrukt van zowel vereenvoudiging als modernisering van REACH, met het oog op bescherming van mens en milieu. Tegelijkertijd zijn er ook bezwaren voor een herziening van de wetstekst of bijlage vanuit andere lidstaten. Een enkele lidstaat heeft eerder bezwaren geuit voor een herziening van de wetstekst of bijlagen vanwege de noodzaak van rechtszekerheid voor de industrie als ook behoud van het huidige beschermingsniveau van REACH.

Diversen: uitkomsten conferentie Santa Marta, Colombia

Nederland organiseerde samen met Colombia een eerste internationale conferentie over de afbouw van fossiele brandstoffen, in opvolging van de aankondiging tijdens de klimaatconferentie van de Verenigde Naties, COP30 in Belém, Brazilië. De conferentie vond van 24 tot en met 29 april jl. plaats in Santa Marta, Colombia, en stond in het teken van de uitvoering van de mondiale afspraak om dit decennium versneld toe te werken naar een transitie weg van fossiele brandstoffen.

⁷ Kamerstukken II, 2025-2026, 21 501-08 Nr. 101

⁸ Kamerstukken II, 2025-2026, 2211, Nr. 4311

Tijdens de Milieuraad op 25 juni zal Nederland een terugkoppeling geven van de belangrijkste uitkomsten van de conferentie. In de Kamerbrief uitkomsten conferentie Colombia afbouw van fossiele brandstoffen⁹, die op 1 juni jl. naar uw Kamer is gestuurd, wordt nader ingegaan op de opzet en inhoud van de conferentie, de belangrijkste uitkomsten van de ministeriële bijeenkomst op 28 en 29 april en de Nederlandse inzet en vervolgstappen richting COP31, in november in Antalya, Turkije.

II. Evaluatie Single-Use Plastics (SUP)-richtlijn

In acht genomen de afspraak gemaakt in het AO op 12 februari 2013 inzake informatievoorziening over Europese besluitvorming¹⁰ treft u bijgaand de inbreng van het kabinet bij de consultatie van de Europese Commissie over de evaluatie van Richtlijn (EU) 2019/904 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de vermindering van de effecten van bepaalde kunststofproducten op het milieu (Single-Use Plastics (SUP)-richtlijn).

De doelen van de SUP-richtlijn zijn het bevorderen van de transitie naar een circulaire economie met innovatieve en duurzame bedrijfsmodellen, producten en materialen, en het voorkomen en verminderen van de effecten van bepaalde kunststofproducten op het (mariene) milieu en de menselijke gezondheid. De inbreng van het kabinet is opgesteld met deze doelstelling in gedachten en is tot stand gekomen door onder andere te putten uit: 1. gesprekken met het betrokken bedrijfsleven, ngo, zwerfafvalrapers, de landelijke zwerfafvalmonitor; 2. het Evaluatierapport Reductiemaatregelen in de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik¹¹; en 3. de ervaring met het werken met de Richtlijn in de afgelopen jaren. Conform artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2019/904 evalueert de Commissie de Richtlijn uiterlijk op 3 juli 2027. Of en op welke wijze de Commissie zal voorstellen om de Richtlijn te herzien zal daarna blijken. In het geval van een herziening van de wetgeving zal uw Kamer geïnformeerd worden over het voorstel en de positie van het kabinet aan de hand van een BNC-fiche.

II. Toezegging grensoverschrijdend afvaltransport in Baarle-Nassau

Tijdens de Algemene Europese Beschouwingen op 4 november jl. heeft de minister van Buitenlandse Zaken toegezegd om de Eerste Kamer te informeren over een oplossing voor het grensoverschrijdende afvaltransport in de gemeenten Baarle-Nassau (NL) en Baarle-Hertog.¹²

De situatie in de enclave Baarle-Nassau/ Baarle-Hertog is een unieke situatie. Tijdens het ophalen van het huisvuil in de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog wordt de grens tussen België en Nederland meermaals gepasseerd. Daardoor is er sprake van grensoverschrijdend afvaltransport en moet een kennisgeving worden afgegeven bij de inspectie, conform de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA).

De inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft in samenwerking met de Vlaamse counterpart, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), over deze casus advies gegeven aan de organisatie die het huisvuil ophaalt voor de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog (IOK afvalbeheer).

Insteek van het advies en de samenwerking was om onnodige en onevenredige administratieve lasten te voorkomen en tegelijkertijd te voldoen aan de kennisgevingsplicht uit de EVOA en toe te zien op een gelijke behandeling ten opzichte

⁹ Kamerstukken II, 2026, 31793, Nr. 302

¹⁰ Kamerstukken II, 2012-2013, 22 112, nr. 1581

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/12/13/bijlage-2-evaluatierapport-de-regeling-kunststofproducten-voor-eenmalig-gebruik>

¹² T04112

van andere gemeenten die hun huisvuil buiten Nederland laten verwerken en daardoor ook moeten voldoen aan de kennisgevingsplicht.

IOK afvalbeheer heeft inmiddels aan de kennisgevingsplicht voldaan en daarmee kan het huisvuil in de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog gezamenlijk door IOK afvalbeheer worden opgehaald en voor verdere milieu-hygiënische verwerking in België en Nederland aangeboden worden. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Denmark, France, Luxembourg, the Netherlands, Portugal, Spain, and Sweden reaffirm their support to the timely electrification of cars and vans across the Union

The current energy crisis is a clear demonstration that reducing European dependence on fossil fuels is an absolute necessity, and that electrification is not only a climate policy objective, but also necessary for our energy security. The electrification trajectory of the European light vehicle fleet can reduce our exposure to future geopolitical crisis and fossil fuel price shocks. It is also a direct and sustainable response to increase affordability by shielding road users from rising fuel prices and reduce the need for public measures to subsidize mobility in case of such crises. It is also instrumental to improving air quality, especially in urban areas, and thereby to public health. Moreover, it can help the EU to meet its recently-agreed upon 2040 climate target and support the broad network of European companies that have made major investments in electrification. In the first quarter, electric car sales in Europe rose by 33% compared to last year, demonstrating that this technology is winning over a growing number of citizens and is seen as a response to rising and volatile fuel prices.

Denmark, France, Luxembourg, the Netherlands, Portugal, Spain, and Sweden therefore reaffirm that the CO₂ standards regulation must maintain a strong electrification trajectory. Undermining the integrity and predictability of this regulatory framework would be a strategic mistake at a time when past investments are delivering significant results and while progress must go further. Flexibilities for manufacturers to meet their CO₂ targets must remain strictly limited, conditional, and carefully designed so as not to dilute the long-term investment signal towards electrification, weaken regulatory certainty, or slow down the industrial transition already under way across the European automotive value chain. They should not be granted without tangible environmental and industrial efforts to accelerate mobility decarbonization within the European Union.

At the same time, it is essential to address, in all relevant EU proposals and regulations, the right enabling conditions needed to enhance the uptake of electric vehicles, such as infrastructure deployment, demand-side stimulation and industrial co-benefits, across all Member State markets. In this regard, it is important to provide more incentives to households and companies that improve affordability and access to electric mobility through their contribution to the development of second-hand markets. We should not undermine predictable availability of zero-emission vehicles across all Member States, including small markets and non-producers. We also reaffirm our commitment to support and attract investments aiming at building a comprehensive and robust electric vehicle industrial base in Europe, in order to support the European Union's stated ambition to become a global leader in the electric vehicle industry. The Commission's proposal of December 16th includes a step in the right direction to ensure that the CO₂ standards regulation support the resilience of the European automotive value chain and green steel industry, preserving industrial jobs in Europe. The super-credit, properly designed, can support European industry and consumers in reaping the benefits of electrification reaching a mass market through the production of affordable electric vehicles with European value creation. Electrification and decarbonization of the fleet must be carried out in a manner that fosters industrial resilience and strategic value chains, as batteries and critical components, and maintains industrial employment in Europe.

On the other hand, we do not support changes to the legal framework that are not science-based and would undermine the ongoing momentum and long-term perspective of electrification. The Commission has assessed, on the basis of data from 1 million vehicles driven in real-world conditions, that plug-in hybrid vehicles emit 3.5 times more CO₂ than their respective type-approval data. Freezing the existing utility factor, which vastly overestimates the share of electric usage of these vehicles, would therefore amount to a weakening of the regulation's scientific integrity as well as consumer information.

Equally, the debate on the role of renewable and carbon-neutral fuels in road transport must remain rooted in reliable and consensual data and methodologies. The integrity of the concept of CO2 neutrality must be preserved. Significant methodological uncertainties remain regarding the traceability, certification and effective use of such fuels in vehicles, including risks of double counting, fraud and indirect emissions linked to feedstock production, electricity sourcing or land-use change. Expanding the role of such fuels within the CO2 standards framework would also weaken the investment signal towards electrification, create new dependencies to imported feedstock and divert limited sustainable resources away from other needs. The use of renewable and carbon-neutral fuels must be prioritized for hard to abate sectors, such as aviation and maritime, where electrification can only play a limited role, and for the decarbonization of the existing fleet.

In conclusion, Denmark, France, Luxembourg, the Netherlands, Portugal, Spain, and Sweden call for preserving a clear and ambitious pathway towards electrification within the CO2 standards framework, which strengthens the long-term competitiveness of the European automotive industry and improves affordability for European citizens. At a time of increasing geopolitical instability, accelerating the transition towards zero-emission electric mobility is essential for Europe's climate objectives, industrial resilience and energy security.

Input from the Netherlands concerning the evaluation of Directive (EU) 2019/904 on rules on single-use plastics and fishing gear

General view

The Netherlands looks forward to the evaluation of Directive (EU) 2019/904. The Directive plays a crucial role in addressing plastic pollution, promoting a sustainable and circular economy, protecting human health, and is already delivering on these goals as evidenced by the findings in the JRC report¹. This illustrates how clear and EU wide measures can help set the standards necessary for transitioning towards a circular economy. Making this transition requires time. Citizens, companies, public authorities, and organizations are still in the process of adapting to the current legislation.

In general we therefore call on the Commission to be cautious in making changes, but rather to ensure that the timeframe is clear, goals are set clearly, and standards are developed to help European businesses innovate and make futureproof investments. Drawing on our experience in implementing the directive, practical insights, and policy analysis, we have identified several areas where, through targeted improvements or clarifications, the Directive could be made more clear, and more effective. We are pleased to share these observations from our national context below.

Key recommendations

1. Stimulate innovation and encourage circular business models

The SUPD has indirectly supported start-ups and circular businesses focussed on reuse (mostly reusable cups, containers, and cutlery). It would be preferable for the SUPD to stimulate and strengthen innovation and circular business models more directly, in order to accelerate the transition to a European circular economy. In addition, existing business need to be stimulated to make use of innovation possibilities and transform into futureproof, viable business cases. We therefore encourage the Commission to implement substantial stimuli for innovation for new and existing businesses, as well as by, for instance, creating additional possibilities for fee modulation within the EPR, or incorporating incentives for business models engaging in higher circularity strategies.

2. Ensure clarity, legal certainty, and harmonised implementation

- a. **Strive for maximum harmonisation of the Directive:** harmonising implementation across Member States is key to avoid fragmentation of the single market, and to lower the administrative burden. The challenge is to do so, while simultaneously recognising the diversity, and importance of national contexts. Transforming the Directive into a Regulation should be explored, as this could promote a level playing field between operators on the single market, and at the same time ensure consistent enforcement.
- b. **Maintain a comprehensive definition of 'plastic' (SUPD Article 3):** it is essential to maintain a definition of 'plastic' that covers fossil-based, bio-based, and biodegradable plastics. This provides a sound legal basis, and the Netherlands urges to maintain this definition.
- c. **No threshold for the amount of plastic in single-use plastic items:** determining whether a product contains plastic has proven to be difficult, for instance concerning paper cups containing plastic under SUPD article 4, and wet wipes and tobacco filters under SUPD article 8. However difficult, technically it is possible. Chemical analysis can determine whether a product contains anything other than chemically unaltered natural polymers. In contrast, determining the percentage of plastic in single-use items is a completely different matter that would invoke continuous discussions with producers whenever a product is introduced or (re)designed. There have been suggestions to align the 5% plastic threshold for composite packaging from the PPWR with the SUPD. This would increase regulatory complexity for businesses, and adds to the administrative burden, whereas a SUPD revision should strive to diminish both. The Netherlands stresses the importance of not allowing any percentage of polymers, for this would not only make everyday assessment nearly impossible, it could potentially also lead to increasing percentages of other materials used, in order to drive down the percentage of plastic, and ultimately lead to an increase in the amount of plastic (items) ending up in the environment.
- d. **Add a definition of 'reusable', aligned with the PPWR (SUPD Article 3):** for a clear, and consistent understanding, a definition of 'reusable' should be included, aligned with

¹ [European Coastline Macro Litter Trends 2015 – 2021](#) (JRC, 2025)

the Packaging and Packaging Waste Regulation (PPWR), to ensure coherence across legislative frameworks.

- e. **Provide EU-level test protocols and certification tools (SUPD Article 3):** practical application remains challenging. Companies often lack clarity on how to assess that a product does not contain plastic. The European Commission should lead in developing standardised EU-wide test protocols and certification tools, preventing the emergence of divergent national systems.²

3. Maintain, strengthen, and harmonise

- a. **Maintain a focus on reducing item count, not weight (SUPD Article 4):** the SUPD requires Member States to take measures to achieve an ambitious and sustained reduction in the number of single-use cups and containers containing plastic that are used. This means a shift away from disposables towards no cup or container at all (e.g. a sandwich served on a napkin), a plastic-free single-use cup or container (e.g. a bamboo plate), or a reusable cup or container. This aligns with the objectives of the SUP Directive to stimulate the circular economy and reduce the environmental impact of single-use plastics. The Netherlands frequently hears calls to focus not on the number of single-use cups and containers containing plastic, but on the amount of plastic they contain. Under that approach, switching from a 100% plastic PET cup to a paper cup with a 3% plastic coating would also be seen as a positive outcome. While this does reduce the amount of plastic in a product, it does not address the continued widespread use of single-use cups and containers. Reducing that volume must remain the primary objective. First, because it represents a step towards a circular economy through reuse or non-use. Second, because a proportion of single-use cups and containers ends up as litter in the environment, where both a 100% PET cup and a paper cup with a 3% plastic coating have harmful consequences, as in both cases we find plastic in the environment.
- b. **Introduce mandatory differentiation between measures for on-site and on-the-go consumption (SUPD Article 4):** the Netherlands strongly recommends that the Directive explicitly requires differentiation between these two contexts. On-site, and on-the-go consumption present fundamentally different challenges and therefore require tailored policy responses. Our national experience³ has shown that it is useful to differentiate measures along these lines. This approach would allow for the possibility of implementing a ban on single-use items for on-site consumption, while such a ban may not be realistic for on-the-go consumption.
- c. **Harmonise the approach to rigid and flexible food packaging (SUPD Article 4 & 8):** to avoid substitution effects, the same measures should apply to both food containers and packets and wrappers.
 - a. The definitions of rigid and flexible food packaging should be aligned when it comes to the indicators that may be used to interpret and apply the three product-specific criteria (as mentioned in SUPD Guidelines 4.1. Food containers and 4.2 Packets and wrappers). The only difference should be rigid or flexible material. This can be done by aligning the structure of product-specific criteria for food containers and packets and wrappers in Annex Part E and G, points 1 and 2;
 - b. Reduction measures should apply for both rigid and flexible food packaging (Article 4). This can be done by adding packets and wrappers to Annex Part A.
- d. **Define clear and comprehensive criteria for determining which products fall under reduction measures (SUPD Article 4):** the Directive (or accompanying Guidelines) should provide clearer and more comprehensive criteria for interpreting Annex Part A, points 2(a), (b) and (c), to determine which products are subject to reduction requirements. One additional option could be to use 'presence in litter' as a criterion for inclusion. Note, however, that this may lead to variations between Member States in what is covered under Article 4, and would require all Member States to have a reliable litter monitoring system in place.

² See also [Kamerbrief met reactie op moties over wijziging regelgeving voor plastic wegwerpbekers en wegwerpbakjes | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

³ [Evaluatierapport Reductiemaatregelen in de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik](#) (Berenschot, 2024)

- e. **Define a minimum ambition level for reduction:** the Directive should define what constitutes an 'ambitious and sustained reduction', e.g. a minimum of 40% reduction in item count. Reduction targets could be progressive and allow adaptation to national contexts, and encourage collaboration in regional contexts.
- f. **Consider minimum requirements for monitoring:** for the Netherlands the implementation and execution of the measures under the SUPD were facilitated by the robustness of our monitoring. To ensure that all Member States have adequate monitoring, for instance to relay litter clean-up costs to producers under the EPR, mandatory minimum requirements for monitoring could be considered, both on land and in water. The costs of such monitoring could be covered under the EPR.

4. **Expand the scope to cover more polluting plastic-containing products**

Building on Dutch litter monitoring data⁴, conversations with NGO's, and calls for action from Dutch litter pickers, the Netherlands identified a range of single-use plastic items included below that should be considered to be brought under an scope of the SUPD. Seeing that the characteristics of each item sometimes requires different measures, measures should be tailored to the specific product in order to ensure maximum efficacy. The list of various measures and items below, should be viewed as a starting point.

- a. **Broaden the definition of 'tobacco products' to 'smoking products' (SUPD Article 3):** this would include plastic-containing non-tobacco alternatives, such as disposable vapes. These products have similar environmental impacts, and should be covered by the same rules.
- b. **Wider restrictions on plastic-containing items (SUPD Article 5):** we propose the Commission to consider expanding the bans to include the following plastic-containing products, due to their inherent pollutive properties, or because plastic free alternatives exist. In order to be effective, should the Commission decide to implement the suggested bans, banning the placement of products on the market should be coupled with a sales ban, to prevent parallel import, and to ensure effective enforcement:
 - o Cigarette filters containing plastic^{5 6 7};
 - o Plastic disposable vapes;
 - o Plastic wraps around cigarette and cigar boxes;
 - o Plastic sticks for ice cream/lollipops;
 - o Plastic lids for drink cups;
 - o Plastic wrappers for straws;
 - o Plastic bread clips;
 - o Decorative artificial snow and confetti containing plastic;
 - o Chewing gum containing plastic.
- c. **Include additional measures regarding wet wipes:** wet wipes containing plastic are costly to society when discarded in nature and sewage systems. At the same time wet wipes are recognised in some cases as indispensable for day to day personal use. The Netherlands therefore urges the Commission to include broad and effective measures, while at the same time ensuring availability of affordable solutions for personal use.⁸
- d. **Explore additional measures for other plastic-containing product categories (SUPD Article 5):** the scope could also be expanded to address specific product groups where reduction or restriction may deliver significant environmental benefits, provided these outweigh substitution risks. Examples include:
 - o Non-food XPS/EPS containers (e.g. polystyrene boxes);
 - o Mail items with plastic seals (e.g. plastic wrapping around magazines);
 - o Plastic disposable fuel pump gloves, e.g. by limiting availability to "on request" only.
 We suggest assessing the feasibility of introducing a specific provision to regulate this.
- e. **Despite the ban on the sale of plastic straws, their use must remain possible for people who use these for medical reasons:** Assess whether plastic straws intended for

⁴ [Landelijke Zwerfafvalmonitor 2024: hoeveelheid grof zwerfafval blijft gelijk](#) (Rijkswaterstaat, 2024)

⁵ See also [Kamerbrief over beleidsopties voor terugdringen van sigarettenfilters in zwerfafval | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

⁶ A ban on cigarette filters under the SUPD would only cover filters containing plastic. The Netherlands would also be open to research a ban under the Tobacco Product Directive, where it in theory would cover all cigarette filters.

⁷ [WHO raises alarm on tobacco industry environmental impact](#) (World Health Organization, 2022)

⁸ See also ['De bal ligt bij jullie: Maak vochtige doekjes plasticvrij!'](#) and [Position paper plasticvrije doekjes](#) (RIONED, 2024)

use as medical device are available for those who need or want plastic straws for this purpose. If this is not the case, explicitly exclude plastic straws for medical reasons from the scope of restrictions (Article 5) to ensure they are available for people who need these.

- f. **Expand Extended Producer Responsibility (EPR) (SUPD Article 8):** expand EPR to:
 - o Plastic carrier bags
 - o Metal beverage cans containing plastic, or plastic coatings: we believe cans should also fall under the scope of the SUP Directive and, consequently, should be included within the EPR framework. Cans that end up in litter are thus covered by the EPR.
 - o If the market restrictions mentioned under b., prove unfeasible or ineffective: also extend the EPR to plastic disposable vapes, chewing gum containing plastic and plastic sticks for ice cream/lollipops.
- g. **Introduce a dynamic mechanism to regulate new or emerging plastic-containing products:** to ensure responsiveness between evaluations and/or revisions, the Directive should include a provision allowing the EU to swiftly regulate new items (e.g. reusable filters, new vape types, coated beverage cans).

5. Improve labelling requirements, and awareness measures

In the Netherlands, the adoption of Directive (EU) 2019/904 at the European level and its implementation through national measures have led to increased public awareness of the widespread presence of plastics in the environment and the need to reduce their impact. However, when it comes to the awareness generated through the labelling requirements, and awareness measures, certain aspects require some attention in order to become more effective.

- a. **Ensure that labelling, and awareness measures have set goals, and are measurable and evidence-based (SUPD Article 7 and 10):** clearly described goals could improve the effectiveness of the measures. Objective measurement of the effectiveness of awareness campaigns, and labelling requirements should be required in the context of the Directive, so adjustments can be made to reach these goals.
- b. **Extend awareness measures to additional product categories:** including squeeze pouches and plastic carrier bags, which are frequently found in litter, and remain poorly understood by consumers in terms of their environmental impact.

6. Fishing gear

Based both on the implementing experience, and feedback from the fishery sector, the Netherlands would like to emphasise the importance of fishing gear related measures that fit the daily practice. The practice of determining who, within the production line of raw material to fishing nets, is considered to be the producer under the EPR has proven to be challenging. Also, to ensure effective measures, and strengthen implementation for reducing fishing related litter, the directive should include clear links with other rules and directives such as the Common fisheries policy (CFP) and the Marine Strategy Framework Directive (MSFD).

- a. **Explore a EU wide EPR scheme for fishing gear:** several Member States struggle to set up their national EPR schemes because of the international character of the fishing gear market. It could be more effective when an EU EPR scheme is set up. In addition, this will most likely also ease administrative burden for both Member States and market parties.
- b. **Elaborate on fishing gear producer, and fishing gear definitions:** additional guidelines and clarifications accompanying these definitions are needed to make distinctions between, for instance, the producer of raw material, rope, and fishing gear, and to determine which types of fishing gear fall under the scope of the Directive.
- c. **Ensure effective recycling of fishing nets:** for instance, by only allowing CEN-certified fishing nets onto the EU-market, or through the creation of a circular economic investment impulse for fishing gear manufacturers via for example current and future European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF).
- d. **Phase-out the use of conventional dolly ropes:** conventional dolly rope should be included in definitions of fishing gear, and the scope of the EPR. Dolly rope is one of the most found litter items on European beaches. Stimulating, and in time prescribing the use of environmental friendly alternatives for dolly rope, can lead to significant litter reduction in the marine environment, and support EU-members in achieving EU litter thresholds.

INPUT PUBLIC CONSULTATION

Dutch position on reliable, robust and investment-proof EU Climate Framework beyond 2030

Ministry of Economic Affairs and Climate Policy, the Netherlands | March 2026

1. Key messages and strategic orientation

The EU has entered a decisive decade. Faced with growing competitiveness concerns, energy price pressures and climate impacts in a volatile world, the case for homegrown, clean energy and EU market leadership in clean and circular technologies and industries has never been stronger.

To ensure EU resilience and security, it is critical that the EU maintains its decarbonisation trajectory beyond 2030, delivering cost-efficient incentives and a level playing field across all sectors. A predictable path beyond 2030 does not only ensure progress towards the 2040 and 2050 targets in the European Climate Law, but also strengthens EU competitiveness and prosperity in a cost-effective manner. The transition is key to unlocking broader benefits such as energy security, improved air quality, public health gains, safeguarding biodiversity and ecosystems and green job creation. Going forward, it is important that the European Commission's forthcoming impact assessments related to the post-2030 architecture address the following issues:

- Ensuring **market confidence to catalyse investments** in decarbonisation which rewards frontrunners and stimulates future clean investments and innovation, particularly in sectors with long investment cycles.
- Consider how the 2040 net 90% target can be deployed in a **cost-effective manner**, ideally informed by an **assessment of different policy options**.
- Upholding the European Emissions Trading System (ETS) as the cornerstone of EU climate policy, complemented by appropriate **decarbonisation incentives and targeted carbon leakage protection** for at-risk sectors.
- Providing **assurance around the 2040 and 2050 EU climate goals** by continuing the current system and extrapolating binding national contributions and fit-for-purpose flexibilities, while ensuring Member States are equipped to make progress and, as needed, step up national contributions to level out the pace of the transition.
- Consider entry points to strengthen the national climate targets via **targeted regulations to drive EU-wide reductions across sectors**, particularly in sectors that represent a growing share in emissions, notably transport and agriculture, thereby bolstering the level playing field with due regard for carbon leakage risks.
- **The impact on the EU climate targets, as well as on the EU nature and biodiversity targets, of different target scope options**. This includes the option of combining non-energy related emissions from agriculture with the net removals from Land Use, Land Use Change and Forestry (LULUCF) into one Agriculture, Forestry and Other Land Uses (AFOLU) pillar at EU and national level. In addition, the impacts of trade between Member States within an AFOLU pillar.

- The **coherence between EU climate-, nature-, biodiversity-, forestry- and bioeconomy policies**, indicating possible synergies and trade-offs.
- Set up **robust governance of carbon dioxide removals (CDR)**, considering regulatory frameworks and safeguards, in addition to market instruments, to scale up removals with a view to achieving climate neutrality by 2050 and net negative emissions thereafter, without diminishing the urgency of emission reductions and ensuring co-benefits for biodiversity where applicable.
- Ensure that **international credit use** by the EU shall reinforce, not undermine, domestic climate ambition, while giving consideration to how international carbon credits could be used to **foster strategic climate and energy partnerships**.
- Address **implementation bottlenecks** to keep the transition on track, including infrastructure, financing, and regulatory matters (e.g. permitting) as well as any (socio-economic) barriers to ensure that the **affordability and feasibility of the 2040 target** for households, transport users, businesses and societal institutions is embedded in all proposals.

2. The EU post-2030 climate framework: Dutch priorities

The Netherlands advocates for an **ambitious and coherent EU package that safeguards a level playing field** and provides the required stability for citizens, societal institutions and businesses to make informed investment decisions. The Netherlands proposes the following guiding principles in the development of the EU climate policy framework post-2030 and accompanying proposals:

2.1 Robust national contributions to maintain investment security and stay on track towards the EU target

The 2040 climate target is a powerful signal to invest in clean, homegrown and affordable energy, to decarbonise strategic industries, reduce dependencies and will help safeguard European competitiveness, resilience and employment in the long term.

Policy certainty and market confidence are essential for investments in decarbonisation¹, particularly regarding longer investment cycles. Clearly defined national contributions to the EU's 2040 climate target are essential to secure investments and increase the uptake of clean energy and sustainably sourced materials. Therefore, continuing the current system by extrapolating binding national climate targets, is essential to unlock sustainability investments from both member states and industries. Additionally, this is a prerequisite to ensure that the EU's 2040 and 2050 climate targets will be achieved.

Flexibilities must be fit for purpose and count towards the overall climate target. It is important that flexibilities do not undermine achieving the overall EU target nor unduly increase the complexity of implementation. This means that the impact assessment accompanying the proposals should compare options to reach the net 90% target taking into

¹ Decarbonisation also refers to defossilisation of raw materials used for products.

account cost-efficient design and use of flexibilities, including possible use of international carbon credits.

If the Effort Sharing Regulation (ESR) is continued past 2030, it is critical to make necessary adjustments to ensure **all Member States will contribute more equally** towards the targets of net 90% reduction in 2040 and climate neutrality in 2050.

2.2 EU post-2030 energy targets

EU energy targets for 2040 should be **simple and consistent**. In developing the post-2030 framework, lessons learned from the 2030 framework should be taken into account: the sub-targets for energy sometimes lack consistency which makes implementation difficult and reduces flexibility. All technologies that contribute to climate neutrality by 2050 should be given room to develop, including nuclear energy. Continued efforts on energy savings and efficiency remain important. Clear and consistent EU energy targets, supported by enabling measures to resolve implementation bottlenecks, complement the ETS and ensure that the EU's 2050 climate target will be achieved. Primarily for hard to abate emissions, the availability of these clean energy sources, such as renewable fuels, is an instrumental precondition for reaching EU climate targets.

2.3 Credible carbon pricing and strengthened carbon leakage protection

The European Emissions Trading System (ETS) is and remains the **cornerstone of EU climate policy**, delivering cost-efficient incentives and a **level playing field** across all sectors covered. The EU ETS has proven its effectiveness, contributing to a decline in emissions by 50% in the covered sectors since the start in 2005. By relying on a market mechanism, the EU ETS ensures that emission reductions occur where they are most **cost-effective**, while incentivising **innovation** to boost green growth.

The Netherlands advocates for aligning the emissions cap with the 2040 climate target in the most cost-effective manner for achieving climate neutrality in 2050, thereby sending a clear and credible market signal. The Commission should clarify how the ETS emissions cap will be calibrated against the 90% target, given the implications of the 2026 revision for the supply of new allowances after 2040.

Additionally, ETS auction revenues should be channelled back more directly into **decarbonisation investments**, especially to support industries to decarbonise and become future proof. Special attention is needed for the decarbonisation investments in sectors at risk of carbon leakage. The upcoming ETS-review should include a scope expansion to waste incineration and smaller ships (400 – 5000 GT) and (if CORSIA proves to be insufficient in contributing to reaching the Paris target) international aviation. The review should also ensure that MRV- and ETS-rules become workable for offshore and minimise the risks of evasion or displacement of offshore activities to non-EU ports. Furthermore it should address the interaction with future climate measures by the International Maritime Organisation, including avoidance of double payment and double administrative burden. The Netherlands advocates for the implementation of an effective ETS-2 without further delays.

In light of the recent European Council discussion and the letter by President Von der Leyen on EU Competitiveness, several possible short-term measures were announced to help ensure the ETS remains effective under evolving market and geopolitical conditions. The Netherlands will assess the proposals based on safeguarding investment certainty and the integrity of the ETS, while effectively addressing concerns related to carbon leakage.

The Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) is essential in providing carbon leakage protection and ensuring a level playing field between EU and non-EU producers by equalizing carbon costs. The Netherlands advocates further strengthening carbon leakage protection through:

- Expanding CBAM to additional sectors and downstream products where feasible, and indirect emissions incurred through electricity use in the production process. This would also reduce the need for the Indirect Cost Compensation scheme (ICC) in CBAM-sectors and could therefore enhance the internal level playing field.
- Utilising clean demand creation as a promising solution that establishes a long-term business case for decarbonisation and defossilisation, specifically for the steel and chemical sector.
- Considering adjustments to free allocation – without changing the emissions cap – to improve overall carbon leakage protection, especially for non-CBAM sectors with a high carbon leakage risk (e.g. chemical industry).
- A permanent and WTO-compatible solution should be designed at the EU level to effectively address the residual carbon leakage risk for exporting.

A well-functioning and effective ETS should be backed with investment opportunities and growth prospects for clean industry, including through the Clean Industrial Deal. The new framework must embody the interplay between decarbonisation, circularity and competitiveness.

The Netherlands advocates for demand creation to secure a future proof decarbonised European industry and secure an EU frontrunner position in clean technology, which may include product standards (such as a maximum CO₂ footprint for steel) and the use of European preference criteria in selected core and critical strategic areas, when less restrictive measures are insufficient and in a manner that is temporary, targeted and proportional, in line with international obligations. Additionally, care should be taken to ensure that like-minded trade partners are affected as little as possible. This provides businesses with the prospect of a sufficiently large market for clean and circular products, without loss of – and ideally with a gain in – international competitiveness.

2.4 Levelling up contributions across all sectors

Every sector must deliver on their contribution. Robust EU-level policy benefits all sectors. Particularly those sectors at the highest risk of carbon leakage, because EU policies drive reductions across all Member States. This reduces the need for additional national measures that could undermine countries' competitive position on the internal market. The EU climate policy framework post-2030 and accompanying national targets should reflect this and ensure that all sectors contribute. National climate targets should therefore be complemented by and supported with effective regulatory and pricing instruments, with a view to an EU level playing field.

The Netherlands emphasises the importance of achieving emission reductions through ambitious EU-level regulation such as existing CO₂ emission standards for light and heavy duty vehicles and product standards for energy efficiency and Ecodesign. These serve to maintain a level playing field and prevent carbon leakage, as well as providing long term policy predictability. In these efforts, the EU should keep in mind the impact any regulation has on (trade) relations with third countries and ensure consultation and assistance in implementation where necessary.

Targeted and additional EU policies are needed to scale up mitigation in sectors that represent a growing share of EU emissions, notably agriculture and transport.

Regulations targeting **(non-energy) emissions from agriculture** are largely absent from the current EU framework. The Commission proposal for national targets and flexibilities post-2030 should address this current gap whilst leaving room for decision making at the farm level. At the same time, the new EU climate policy framework should include opportunities for new sustainable business models, using the ‘whole-of-food-sector approach’, and enhance sustainability through the Common Agricultural Policy. The Netherlands welcomes further discussion on incentives for climate action in the agri-food sector that was started late 2025. For the LULUCF sector the Commission proposal should address MS-specific conditions, and challenges regarding the uncertainties and downward trend in carbon sinks, whilst ensuring the overall integrity of the climate targets. This could possibly be done via a buffer on top of the national targets needed to reach the EU target and EU instruments that incentivise enhancing climate resilience and synergies with nature restoration targets. Additional steps can be taken in the transportation sector, such as related to **inland navigation emissions**.

Furthermore, it is important to take coordinated action in policy domains that cut across different sectors, such as **public health**. The Netherlands has been advocating for an EU Strategy on Climate and Health, which could extend to mitigation opportunities in addition to emerging climate-related public health risks.

2.5 Scaling up carbon removals

Strong governance of Carbon Dioxide Removals (CDR) is essential with a view to climate neutrality by 2050 and net negative emissions thereafter. Scaling up CDR, both natural and industrial CDR, must not come at the expense of emission reductions and should aim to deliver biodiversity co-benefits where applicable. The following points are key to establish a robust CDR governance.

The Netherlands advocates for separate frameworks and contributions for emission reduction, temporary carbon removal and permanent carbon removal, with due regard for potential, feasibility and cost-effectiveness. Notably, removals address atmospheric balances but not the full societal harms associated with emitting pollutants, such as impacts on air quality and public health. It is important to have transparent and clear rules for monitoring, reporting and verification.

Furthermore, the Netherlands emphasizes the importance of the ‘like for like’ principle: using only permanent carbon removal methods (BioCCS, DACCS, possibly DOCCS/mineralisation) to offset emissions of long-lived greenhouse gases from fossil

sources. It is important to establish clear rules regarding which types of removals (permanent or temporary), can be used for the compensation of which types of emissions (of long-lived or short-lived greenhouse gases from fossil or biogenic sources).

Financial instruments are needed to stimulate CDR innovation and roll-out. With the right incentives, European companies can lead the way in developing CDR techniques and become leaders in this growing market. CDR should be included in relevant European financial and innovation instruments, including exploration of funding mechanisms (e.g. via an IPCEI). Demand creation is key to achieve the necessary volumes of CDR.

Hard-to-abate emissions can be compensated through a role for domestic permanent carbon removals in the ETS, provided that safeguards are established to protect the environmental integrity of the EU ETS. Scaling up the supply of carbon removals, also prior to possible linkages to ETS stimulate innovation in different carbon removal technologies.

Temporary carbon removals could be used to offset short-lived greenhouse gases. The **scaling-up of temporary carbon removal** is therefore valuable and requires at the very least the **protection and restoration of biogenic carbon pools**, such as organic soils and living biomass. Apart from public investments, this may also be supported through **demand creation** for Carbon Removals and Carbon Farming (CRCF) units through European instruments. The Netherlands looks forward to EU proposals, including for a possible EU Buyers' Club.

Finally, domestic carbon removals should be prioritised over international credits if and when cost-effectiveness allows.

2.6 Strong governance of the 2040 target

The Netherlands supports the flexibility mechanisms within and between the pillars of the existing framework (ETS, RED, ESR, LULUCF). The post-2030 governance mechanism should guarantee that the EU's 2040 and 2050 climate and energy targets will be achieved.

Regardless of the scope and design of national targets, a strong governance framework is indispensable. This requires robust compliance mechanisms, which may include multi-year accounting and regular, credible course corrections based on implementation gaps as well as strengthened Monitoring, Reporting and Verification (MRV) with independent review of projections. Financial incentives for compliance concerning reporting obligations under the Energy Union and Climate Action governance process can be explored as a complementary tool.

2.7 Cost efficient and fair approach on international carbon credits

International credit use by the EU should reinforce, not undermine, domestic climate ambition.

Consideration should be given to how international carbon credits could be used to foster climate and energy partnerships and thereby contribute to the EU strategic autonomy, while reducing dependencies. In this context, their potential to support the development of value chains for clean products and emerging markets should be explored, for instance by helping

to stimulate the creation of an international hydrogen market, thereby also contributing to decarbonisation efforts within Europe.

- Member States should retain the flexibility to prioritise domestic emission reductions. We ask the Commission to evaluate a range of options for the possible contribution of international carbon credits, including lower percentage options than the maximum of 5%. Taking into account the projected costs of the credits themselves, as well the costs of the (delayed) mitigation within the EU that still needs to be realised before 2050, and the costs for developing projects before 2036 to have credits available at the right time.
- International credits should only be used to compensate for hard to abate emissions, and only where their use is cost effective, does not create competitive disadvantages for EU industry and (preferably) reduces the carbon footprint in the own value chain.
- The impact assessment should analyse advantages and disadvantages to applying a 'like-for-like' approach (to all sectors or limited to specific sectors).
- International credits should not be financed from ETS funds. Using ETS revenues to purchase credits reduces the funds available for domestic transition investments.
- Any use of international carbon credits should be subject to strict quality safeguards, where procurement from countries with ambitious NDCs can contribute to global mitigation and strengthen strategic (energy and critical materials) partnerships.

The EU should position itself globally as a credible and trustworthy partner by paying a fair price for high quality credits and ensuring the sharing of mitigation outcomes. The EU should only use credits that meet quality standards of article 6.4.

2.8 Enabling framework

The 2040 target design should be accompanied by a strong enabling framework to ensure timely delivery of the climate and energy transition. This framework should address the roll-out of essential infrastructure, including for transporting and storing CO₂, and of the (critical) raw materials and resources required. As well as the development of a well-educated and flexible EU workforce by stimulating investments in skills, removing unnecessary barriers related to diploma recognition and overall fostering a skill infrastructure, while respecting national competences.

Also important is a strong Circular Economy Act (CEA) to enable the realisation of a circular economy, as this enhances climate neutrality of materials and reduces the overall need of energy and dependencies on the import of materials from outside the EU. The CEA should continue the EU's strong focus on product regulation, limiting the use of raw materials and promoting the use of recycled and biobased materials, e.g. through mandatory (recycled) content targets.

Additionally, the full implementation of the EU's Nature Restoration Regulation is important to restore and protect natural ecosystems, which are vital for achieving climate neutrality. Likewise, the EU's Deforestation Regulation is of vital importance to protect forests both inside and outside the EU.

Furthermore, it remains important to ensure the feasibility and affordability of the transition for EU households, businesses and societal institutions, in support of a just climate and

energy transition to ensure no one is left behind. In addition, any measures taken should be in line with international law and obligations the EU has under its trade agreements.

Finally, sufficient financial resources within the EU budget should be made available as these are indispensable for the climate and energy transition.



Aan Staatssecretaris en Minister

nota

Geannoteerde Agenda Milieuraad van 25 juni 2026

TER BESLISSING

Datum

4 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/94341

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. F

Beslistermijn

11-06-2026

Bijlage(n)

6

Aanleiding

Op donderdag 25 juni 2026 vindt de Milieuraad plaats in Luxemburg, onder het Cypriotische Voorzitterschap van de Raad (hierna: Voorzitterschap). Het Commissiedebat dat oorspronkelijk op 18 juni geagendeerd stond, is op 3 juni omgezet in een Schriftelijk Overleg. De termijn voor beantwoording is op het moment van schrijven onbekend. Bijgevoegd vindt u de geannoteerde agenda (GA) die naar de Eerste- en Tweede Kamer wordt gestuurd. Deze is gebaseerd op de agenda die op 29 mei 2026 door het Voorzitterschap is gedeeld. De achtergrondstukken zijn nog niet gedeeld. In lijn met de afspraken over de informatievoorziening aan de Kamer ontvangt u hierbij daarom deze geannoteerde agenda op hoofdlijnen. De agendaonderwerpen zijn 1) een voortgangsrapportage over CO₂-emissienormen voor personenauto's en bestelbusjes, 2) een gedachtewisseling het beheersen van de risico's van biodiversiteitsverlies en 3) een gedachtewisseling over de Waterweerbaarheidsstrategie. Daarnaast heeft Frankrijk een gedachtewisseling over de toekomst van REACH aangevraagd als agendapunt.

De Staatssecretaris (S) van IenW is verantwoordelijk voor het brede milieubeleid en is de coördinerende bewindspersoon voor de Milieuraad. Uw (SIenW) deelname aan de Milieuraad is wenselijk vanwege de aanwezigheid van Europese *counterparts*, de mogelijkheid uw netwerk te versterken en het Europese belang van de IenW doelstellingen. Als er onderwerpen op de agenda staan die ook tot de portefeuille horen van de Minister, zoals nu (Waterweerbaarheid en een informele lunch over klimaatadaptatie), wordt de geannoteerde agenda ook aan de Minister voorgelegd.

U (SIenW) heeft eerder uw deelname aan de Milieuraad via de internationale reisagenda bevestigd. Gezien uw rol als coördinerend bewindspersoon voor de Milieuraad en de agendaonderwerpen (CO₂-emissienormen en REACH) wordt u geadviseerd om aanwezig te zijn en de agendaonderwerpen onder de verantwoordelijkheid van MIenW (Waterweerbaarheid) en MLVVN (biodiversiteit) waar te nemen. MIenW heeft namelijk die gehele dag het Commissiedebat Water en MLVVN zal naar verwachting niet kunnen deelnemen. De Kamerbrieven zullen medeondertekend worden door MIenW, MLVVN en MKGG. Zie het kopje toelichting voor meer informatie.

Deze Milieuraad zal er geen REACH-up diner georganiseerd worden. U (Staatsecretaris) wordt daarom geadviseerd een informeel REACH-up¹ moment tijdens de Milieuraad te initiëren, waarin u met likeminded ministers het PFAS-restrictiedossier bespreekt. Doel is om met elkaar de intentie uit te spreken om, na afronding van de ECHA opinies (naar verwachting eind dit jaar), gezamenlijk aandacht te vragen voor dit dossier in de Milieuraad van december. Momenteel wordt er aan de mogelijkheid voor een gesprek met de Vicepresident van de European Investment Bank gewerkt. U ontvangt verdere informatie over het REACH-up moment en bilaterale gesprekken op 18 juni via het Raadsdossier.

Datum

4 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/94341

Opgesteld doorDG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. F**Bijlage(n)**

6

Geadviseerd besluit

De staatssecretaris wordt geadviseerd om akkoord te gaan met:

- 1) De inhoud van de GA op de voor uw portefeuille relevante onderdelen, zoals aangegeven in de Kamerbrief;
 - CO₂-emissienormen
 - REACH
- 2) Ondertekening en verzending van de brieven voor de Eerste- en Tweede Kamer;
- 3) Deelname aan de Milieuraad van 25 juni 2026;
- 4) Het organiseren van een REACH-up bijeenkomst op 25 juni tijdens de Milieuraad, waarin de PFAS-restrictie geagendeerd wordt;
- 5) Waarnemen van de voor MIenW en MLVVN relevante onderdelen tijdens de Milieuraad en bilaterale gesprekken.

De minister wordt geadviseerd om akkoord te gaan met:

- 1) De inhoud van de GA op de voor uw portefeuille relevante onderdelen, zoals aangegeven in de Kamerbrief:
 - Waterweerbaarheidsstrategie;
- 2) Ondertekening en verzending van de brieven voor de Eerste- en Tweede Kamer;
- 3) De voor u relevante onderwerpen tijdens de Milieuraad en bilaterale gesprekken (waterweerbaarheid, klimaatadaptatie, KRW) waar laten nemen door SIenW.

Beslistermijn

De GA dient uiterlijk 11 juni 2026 aan de Kamers toegestuurd te worden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

N.v.t.

Toelichting*Interdepartementale afstemming*

Tijdens de Milieuraad van 25 juni staan er onderwerpen geagendeerd die onder de portefeuille van de Staatssecretaris (S) van IenW vallen (CO₂-emissienormen en REACH), onder de portefeuille van de Minister van IenW (Waterweerbaarheidsstrategie) en van de Minister van LVVN (biodiversiteit). Tot slot wordt de Kamer geïnformeerd over het voornemen van MKGG om een AOB

¹ De REACH-up groep bestaat uit België, Zweden, Frankrijk, Oostenrijk, Spanje, Duitsland, Finland, Denemarken, Luxemburg, Noorwegen en Nederland.

punt in te dienen (conferentie Colombia), een lopende toezegging en twee reacties op consultaties die onder de verantwoordelijkheid van MKGG vallen. De GA wordt daarom ook ter akkoord voorgelegd aan M IenW, MLVVN en MKGG. Voor het AOB-punt zal MKGG mogelijk eind van de middag aanwezig zijn op de Milieuraad, tevens gezien haar aanwezigheid op de Energieraad de volgende dag.

Vooroverleg

In aanloop naar de Milieuraad zal een vooroverleg met u (Staatssecretaris) plaatsvinden op 18 juni 2026.

Milieuraad 25 juni 2026

De Geannoteerde Agenda geeft een overzicht van de laatste stand van zaken van de Milieuraad. Op het moment van het sturen van de geannoteerde agenda heeft het Voorzitterschap een voorlopige agenda voor de Milieuraad gedeeld, waarbij de achtergrondstukken nog niet gedeeld zijn. De geannoteerde agenda is daarom op hoofdlijnen. Agendapunten kunnen nog wijzigingen en diverspunten kunnen nog worden toegevoegd. Op 18 juni ontvangt u door middel van het Raadsdossier een update met de laatste stand van zaken van de Milieuraad.

Datum

4 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/94341

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal

Dir.Internationaal

Afd. F

Bijlage(n)

6

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Tweede Kamerbrief geannoteerde agenda Milieuraad 25 juni 2026	De Tweede Kamerbrief voor de geannoteerde agenda.
03	Eerste Kamerbrief geannoteerde agenda Milieuraad 25 juni 2026	De Eerste Kamerbrief voor de geannoteerde agenda.
04	Geannoteerde agenda Milieuraad 25 juni 2026	De geannoteerde agenda voor de Milieuraad van 25 juni 2026.
05	Nonpaper CO ₂ -emissienormen	Frans non-paper gesteund door Denemarken, Luxemburg, Portugal, Spanje, Zweden en Nederland.
06	Evaluation SUPD – Input from the Netherlands	Nederlandse inzet voor de consultatie met betrekking tot de Single-Use-Plastics Directive
07	NL input OPC national targets and flexibilities	Nederlandse inzet voor de consultatie met betrekking tot het EU-klimaatbeleid post-2030.