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 vooralsnog 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 diversenpunt 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 diversenpunt aangevraagd over het LIFE programma. Daarnaast is Nederland voornemens een diversenpunt aan te vragen over de uitkomsten van de conferentie in Santa Marta over de afbouw van fossiele brandstoffen.

Voortgangsrapportage CO_2-emissienormen

Tijdens de Milieuraad van 17 maart 2026 vond een eerste beleidsdebat plaats over de herziening van de CO_2-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 CO_2-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 CO_2-emissienormen.

Inzet Nederland

De inzet op dit wetgevingsvoorstel is onveranderd ten opzichte van de Milieuraad van 17 maart 2026[3] en het BNC-fiche.[4] Wat betreft de CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-emissienormen. Een groep lidstaten zal inzetten op het aanpassen van de definitie van de bestaande definitie zero-emissie voertuigen (0 g CO_2/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 weerextremen 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 resolutie[6] 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 brandstoffen[9], 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 besluitvorming[10] 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 gebruik[11]; 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.