



> 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

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2026/27490

Bijlage(n)
3

Datum 18 februari 2026
Betreft Verslag informele bijeenkomst Milieuministers 5-6
februari 2026

Geachte voorzitter,

Hierbij sturen wij u, mede namens de Minister en de Staatssecretaris van
Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, het verslag van de informele
bijeenkomst van Milieuministers van 5 en 6 februari 2026 in Nicosia, Cyprus.

Ook wordt uw Kamer het non-paper toegestuurd omtrent CO2 infrastructuur
conform de EU-informatievoorzieningsafspraken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman

DE MINISTER VAN KLIMAAT EN GROENE GROEI,

Sophie Hermans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

A.A. (Thierry) Aartsen

Verslag informele bijeenkomst Milieuministers van 5 en 6 februari 2026 te Nicosia, Cyprus.

Op 5 en 6 februari jl. heeft een informele bijeenkomst van Milieuministers plaatsgevonden in Nicosia, Cyprus. Er lagen geen EU-wetsvoorstellen voor ter besluitvorming. Naast de EU-lidstaten, waren tijdens de informele bijeenkomst ook verschillende Schengenlanden, EU-instellingen en organisaties aanwezig zoals het Europees Milieuagentschap (EAA) en het *European Environmental Bureau* (EEB). Het Cypriotische voorzitterschap had een drietal discussies gepland: 1) De samenhang tussen klimaatadaptatie en waterweerbaarheid; 2) Internationale klimaatprocessen; en 3) Het circulaire economie winterpakket.

Sessie 1: Samenhang klimaatadaptatie en waterweerbaarheid

Tijdens de informele bijeenkomst van Milieuministers vond er een discussie plaats over de klimaat- en waterweerbaarheid van Europa. Deze sessie begon met een presentatie van het Europees Milieuagentschap over klimaatrisico's en -trends in Europa, onder andere voortkomend uit het *European Climate Risk Assessment* (EUCRA)¹ uit 2024.

Alle deelnemers erkenden dat klimaat-gerelateerde risico's de afgelopen jaren zijn toegenomen en dat dit in toenemende mate de nationale veiligheid bedreigt. Veel deelnemers deelden daarnaast nationale ervaringen met recente klimaat-gerelateerde rampen, zoals droogte en watergebrek in Zuid-Europese landen, evenals wateroverlast en overstromingen in Midden- en Oost-Europa. Vrijwel alle deelnemers benadrukten het belang van een gedeeld begrip van klimaatrisico's en -scenario's, alsook de rol van data- en informatiedeling tussen lidstaten om risico's beter in kaart te brengen. Een groot aantal deelnemers, waaronder Nederland, benadrukte het belang van voldoende nationale flexibiliteit in Europese wetgeving om rekening te houden met regionale en lokale verschillen, waarbij ook specifiek het aanstaande EU-voorstel 'Europees initiatief inzake klimaatveerkracht en het beheer van klimaatrisico's' werd uitgelicht. Ook was er veel steun onder de deelnemers, waaronder Nederland, voor het integreren van klimaatweerbaarheid in andere beleidsterreinen, waaronder energie, wonen en toerisme. Nederland benadrukte verder in zijn interventie het belang van het ontwikkelen van meerdere relevante klimaatscenario's met specifieke aandacht voor nationale en lokale situaties.

Tevens werd door een groot aantal deelnemers het belang onderstreept van voldoende financiering, waaronder van de Europese Investeringsbank (EIB) en private financiering, om de klimaatweerbaarheid van Europa te vergroten. Een aantal deelnemers benadrukte hierin specifiek de extra kosten die gepaard gaan met het uitblijven van actie. Verschillende deelnemers gingen in hun interventie in op de belangrijke rol van water efficiëntie, watercyclus, en waterweerbaarheid om onze klimaatweerbaarheid te vergroten, waarin ook de rol van de Kaderrichtlijn Water (KRW) werd uitgelicht. Ten slotte stipte een klein aantal deelnemers het belang van *nature-based solutions* en *resilience by design* aan om de Europese klimaatweerbaarheid te vergroten.

Sessie 2: Internationale klimaatprocessen

De tweede sessie van de bijeenkomst stond in het teken van de inzet rondom internationale klimaatprocessen, waarin specifiek werd stilgestaan bij het verloop van de afgelopen COP30 in Brazilië. Over het algemeen was er brede overeenstemming dat COP30 niet alle gewenste onderhandelingsresultaten heeft opgeleverd, waarbij wel door een aantal landen werd uitgelicht dat het publieke beeld negatiever is dan de totale resultaten. Er werden verschillende oorzaken en verbeterpunten aangestipt, zoals beter oog voor de geopolitieke dynamieken, versterking van de EU-interne coördinatie en proces, en meer oog voor de inzet op langere termijn.

Een groot aantal landen benadrukte het belang van duidelijke en concrete langere termijn doelen en meerjarenstrategieën om de effectiviteit en invloed van de EU te vergroten. Daarnaast pleitten meerdere lidstaten voor het beter en effectiever gebruik maken van de externe instrumenten van de EU, waaronder het handelsinstrumentarium en ontwikkelingssamenwerking. Ook wezen ze op het belang om vroegtijdig strategische internationale partnerschappen aan te gaan en sterkere coalitievorming na te streven. Ook Nederland steunde dit. Tevens was er een kleine groep landen die opriep tot realistische en pragmatische doelen voor de onderhandelingen om de effectiviteit te vergroten. Daarnaast benadrukten verschillende lidstaten dat de EU zich meer kan focussen op de implementatie van eerder overeengekomen besluiten, en duidelijker kan communiceren over de door de EU beoogde en behaalde resultaten. Nederland benadrukte

¹ <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/european-climate-risk-assessment>

verder in zijn interventie onder andere het belang van concrete stappen om wereldwijd weg te bewegen van fossiele brandstoffen en ontbossing te stoppen, in navolging van de eerder gemaakte afspraken daarover.

Sessie 3: Circulaire economie winterpakket

De laatste discussie van de bijeenkomst ging over het in december gepresenteerde Circulaire Economie winterpakket, gericht op het verbeteren van de situatie van plastic recyclers in de EU. Vrijwel alle deelnemers gaven aan het winterpakket te verwelkomen en blij te zijn met de aandacht voor de momenteel moeilijke situatie van plastic recyclers in de EU. Hierbij werd vooral het belang van een sterke interne markt benadrukt, waarbij ook oog moet worden gehouden voor aanvullende (en al dan niet tijdelijke financiële) steunmaatregelen en investeringen. Hoewel veel deelnemers het pakket verwelkomen, benadrukten verschillende deelnemers hierbij wel het belang van tijdige implementatie en versnelling van maatregelen, om de situatie van plastic recyclers in de EU op korte termijn te verbeteren. Daarnaast gaven veel deelnemers hun steun voor handelsmaatregelen om het gelijke speelveld van recyclers in Europa te verbeteren.

Tevens werd het belang van heldere geharmoniseerde regels en voorspelbare kaders benadrukt, onder andere op het gebied van *end-of-waste*, chemische en mechanische recycling en herkomst van plastic. Daarnaast verwelkomden verschillende deelnemers, waaronder Nederland, het initiatief voor meer grensoverschrijdende samenwerking door middel van *Trans-Regional Circularity Hubs*. Bij verschillende deelnemers bestaat echter nog veel onduidelijkheid over hoe de Commissie deze hubs voor zich ziet. Verder benadrukte Nederland in zijn interventie het belang van een tijdige implementatie van de *Single Use Plastic* (SUP)-richtlijn en *end-of-waste* criteria, evenals het belang van het implementeren van artikel 7 van de verpakkingsverordening. Daarnaast heeft Nederland, conform een toezegging aan de Kamer², het belang van een verbetering van REACH, en specifiek het belang van een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu, onder de aandacht gebracht bij de Commissie en de andere deelnemers.

² Kamerstukken II, 2025-2026, 2026Z02369

Non-paper: The Netherlands position on the Commission legislative proposal on CO2 market and infrastructure in the EU

Carbon Capture, Utilization, and Storage (CCUS), or carbon management, is a necessary tool for reducing and compensating for fossil CO₂-emissions from hard-to-abate industry and for generating negative emissions. Carbon dioxide removal is a complement to the options for mitigation of greenhouse gas (GHG) emissions. Modelling results from the impact assessment accompanying the Communication on the EU 2040 Climate Target provide an indication of the quantities of CO₂ needed to be captured and stored to achieve the 2040 and 2050 objectives. In 2040, up to 280 million tonnes of CO₂ per year would need to be captured and permanently stored. By 2050, up to 450 million tonnes of CO₂ per year will have to be captured, (a small) part of which can be utilized through the expected development of CCU, and the remainder of which will need to be permanently stored.

Given the current state of affairs, these projected CCS scale-up levels in Europe are a major challenge. There is now a clear need for a vision and facilitative framework from the Commission on how to reach these carbon management objectives. The Netherlands calls on the Commission to consider the following factors in the proposed impact assessment and development of the required legislative proposal.

1. The need for a clear identification of the obstacles to the development of an integrated CO₂ market in the short and longer term

- a. As the market is currently in a nascent phase, market parties experience uncertainties that prevent them from taking a final investment decision for all components of the CCS value chain. This is something we see clearly in our experiences with projects in the Netherlands, as a front-runner country in CCS. The impact assessment should consider what the primary **obstacles are for investor confidence**, and policy options for **coordinating the derisking of the value chain** in the early phase. In addition to the usual commercial risks, there are several risks associated with nascent markets that hamper projects from taking FID. It should include financial support options at least at EU level, and possibly at Member State level.¹ It should also consider which instruments could mitigate the risks faced by first users that may delay or prevent FID, in particular the utilization risk² in the transport part of the CCS chain and the emitter's exposure to carbon price costs if the transport and storage components are delayed or temporarily unavailable through no fault of the emitter, which could significantly undermine the business case.
- b. The assessment should include **whether there is evidence for the existence of market failure, and where this may occur**. It should also take into account whether a greater degree of regulation for infrastructure is effective and proportionate in stimulating a timely scale-up of a CO₂ market. It should consider the interrelationship with the ETS and a possible role for permanent carbon removals.
- c. In the longer term, when CCS is increasingly needed for carbon dioxide removal, there are concerns about whether **sufficient transport and storage capacity will be developed to meet European needs**. This is notwithstanding the challenge that in the short term there is insufficient demand for transport and storage services. The impact assessment should examine this **tension between short and longer term market development needs**. It should consider what the role should be for regulation in aligning the scaling up of infrastructure and storage capacity with the necessary increase in supply of CO₂. In doing so, it should **consider a phased regulatory approach** that follows the development of the full value chain of the CO₂ market, and define the relationship with the **Net Zero Industry Act**.
- d. The Commission should consider how its proposals affect existing (such as horticulture and industry) and potential (carbon storage through CCU) uses for carbon. It should take into account the interaction between the legislative proposal on CO₂ markets and transport and the upcoming ETS revision.³ Different national and international sectors have specific needs, which may compete with each other. Sectors should not be hindered by regulation.

¹ The input in this non-paper is without prejudice to current MFF negotiations.

² This refers to the risk that there will be insufficient commitment from CO₂ capture installations to ensure enough demand for capacity in the CO₂ transport and storage infrastructure ('volloop' risk).

³ See, Netherlands Non Paper ETS-1. Ref. Ares(2025)5519442. 2025. <https://open.overheid.nl>.

For example, in the Netherlands, CO₂ capture has been carried out for over a decade for use of CO₂ in greenhouses to promote optimal plant growth. Captured CO₂ will also be needed as a feedstock to industry in its transition away from fossil feedstock. CO₂ infrastructure should align with the needs of the carbon market, both in terms of pricing and access. Both existing and potential use cases for carbon require sufficient availability of CO₂ at a competitive price. It remains paramount to ensure environmental integrity and avoid introducing loopholes that could lead to undersurrendering⁴

- e. While the **nascent CO₂ market shares certain characteristics with the hydrogen market, it differs in key aspects**, in particular regarding the level of market maturity. These differences must be taken into account when considering regulatory approaches. Where regulatory mechanisms from the hydrogen market are considered relevant, these should only be applied to CO₂ when they have proven to work.
- f. The Commission should take into account how legislation could stimulate the necessary technology development for CCUS and cooperation with existing R&D initiatives in this field, like [ECCSEL](#) and [ERA roadmap for low-carbon technologies in energy-intensive industries](#).

2. The degree of EU and Member State regulation needed to facilitate the emergence of a competitive, cost-effective CO₂ value chain

The legislative proposal aims to ensure the emergence of a competitive, cost-effective CO₂ value chain. The impact assessment provides insight into the assumptions about the short and longer term CCS market development, taking into account different transport modalities. It should consider the degree of anticipated regulation from the EU and the Member States that is needed to achieve this objective in different phases of market development, including:

- a. The CCS Directive contains the requirement of **transparent and non-discriminatory third party access**, which conditions the negotiations between (potential) users and transport and storage operators.
 - Is this already sufficient to ensure fair and open access to CO₂ infrastructure?
 - If not, which additional measures would be the most effective and proportionate, and what is the appropriate balance between market-based and regulated approaches?
 - What are the advantages and disadvantages of requiring increased transparency on the value chain components of tariffs?
 - b. The Netherlands has concerns about whether it is necessary and desirable to appoint a single **transport system operator**, particularly in light of the societal costs and efficiency. What are the advantages and disadvantages of the various ownership models for CO₂ infrastructure?
 - c. To what extent is it desirable to have **the same market model** within the European Union, **compared to multiple market models**? What are the benefits and risks of each scenario for facilitating the emergence of a cost-effective CO₂ value chain? This should take into account the timely realization of projects already under (early) development as well as cross-border infrastructure projects.
 - d. Regulation involves societal costs and takes time to implement but may correct structural market failures. How does the degree of regulation influence the development of the CCS market in the short and medium term, and **to what extent do the benefits of regulation outweigh the associated (societal) costs**? This should consider the characteristics of the CCS market, notably its limited number of players compared to many other markets.
-

3. Developing CO2 infrastructure and network planning

The impact assessment should address policy options aimed at ensuring an optimal and timely development of CO₂-infrastructure across the EU. This should include the following issues:

- a. More guidance on a **facilitative framework for EU-wide network planning**. The regional plans for Projects of Common Interest (PCI) under the TEN-E Regulation provide a valuable starting point. As the market develops, further coordination by the Commission is needed to ensure that network planning effectively supports the timely development of the CCS market. Network planning should allow flexibility to take into account market development in order to avoid potential oversupply and ensure efficiency.
- b. At the same time, network planning should also enhance market development and competition and support a timely scaling up of supply. **The Commission should consider how it can provide both coordination and better access to financial support preferably at EU level for the timely development of CO₂-infrastructure, including cross-border projects.** This is particularly important for those regions that are home to the core industrial base in the EU, which must be maintained, and requires cost-effective decarbonization solutions.
- c. How should an EU network plan take into account the development of fast-moving CO₂ infrastructure projects in the **EEA and the UK**? How can coordination help ensure that infrastructure capacity is efficiently allocated, avoiding both overcapacity (stranded assets) and undercapacity? What measures are needed to maintain a level playing field regarding derisking measures?
- d. The **impact of European nature and environmental legislation on permitting procedures** should be evaluated (i.e. Environmental Impact Assessment, Natura 2000 protection, risk and safety/health contours), with consideration for time needed, and how this could be made more flexible. This aspect **should be included in the analysis for CO₂-network planning**, in particular implications for the feasibility of infrastructure and storage.
- e. How **permitting procedures** for CCUS infrastructure can be **better aligned** between Member States should also be examined.

4. Impact on existing and new projects

The Commission impact assessment must take into account the impact of the proposed legislation on both existing and new projects, also in the domain of CCUS technology development.

The introduction of new regulation must **not hinder projects** currently being developed. This is necessary for the early development of a CC(U)S-market and for achieving the 2030 climate targets. The timely realization of projects currently under development is also essential for reaching the shared community target of 50 megatons of CO₂-injection capacity in 2030 under the Net Zero Industry Act (NZIA), which is a very ambitious goal.

5. Obstacles for implementation by Member States

The impact assessment must consider implementation by Member States and potential limiting conditions. These include:

- a. The implications of the different regulatory options on the **required capacity** at Member State level, in particular the capacity to undertake the required **permitting procedures**.
- b. Implementation faces **spatial planning constraints**, particularly in light of competing spatial claims and interests on the North Sea, e.g. around Natura 2000 area's (land and sea). In addition **spatial planning procedures are complex** in densely populated areas on land, offshore, and around Natura 2000 areas (land and sea). Both of these factors add to the risk that projects cannot start within the preferred timeframe, or even at all.⁵

⁵ See, Netherlands Non-Paper on Enabling the Energy Transition with Temporary, Small Nitrogen Emissions. 2025. <https://open.overheid.nl>. In general, this process can take up to 3-5 years, with no guarantee for a successful permit.

This impact should be included timely when new projects are proposed, in particular when multiple countries are involved.

6. Removing legal obstacles for cross-border CO2 transport between the EU and the UK

The proposed legislation should address the current legal obstacles to cross border CO2-transport between the EU and the UK. This is important to ensure a proportionate geographical distribution of CO2-transport and -storage capacity within an integrated European CO2 market. It will also provide flexibility and liquidity to the market.

7. Legal basis for the legislative initiative

The call for evidence for the legislative initiative on CO2 transportation infrastructure and markets refers to article 194(2) TFEU on energy as the legal basis for the legislative initiative. As the CCS and ETS Directives are based on article 192 TFEU, the question of whether this legislative initiative should also be based on article 192 TFEU as an additional legal basis, should be considered.



TER BESLISSING

Datum

13 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/27438

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. F

Beslistermijn

19-02-2026

Bijlage(n)

4

Aan

Minister en Staatssecretaris

nota

Verslag informele bijeenkomst Milieuministers 5-6
februari

Aanleiding

Bijgevoegd vindt u het verslag van de informele bijeenkomst van Milieuministers van 5 en 6 februari 2026 te Nicosia, Cyprus. Tijdens de bijeenkomst stond er een drietal onderwerpen geagendeerd: 1) De samenhang tussen klimaatadaptatie en waterweerbaarheid; 2) Internationale klimaatprocessen; en 3) Het circulaire economie winterpakket.

De Kamerbrieven zullen mede worden ondertekend door de Minister van Klimaat en Groene Groei, vanwege het agendapunt over internationale klimaatprocessen. Ook wordt er vanuit KGG een non-paper met het verslag naar de Kamer gestuurd. Daarnaast zullen de brieven mede worden verzonden namens de Minister en de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, vanwege de het agendapunt over de samenhang tussen klimaat-en waterweerbaarheid.

Tevens is tijdens de bijeenkomst, n.a.v. een toezegging¹ aan de Kamer, aandacht gevraagd voor de REACH herziening en het belang van een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu.

De stukken dienen uiterlijk 19 februari naar de Kamer te worden verzonden.

Geadviseerd besluit

U wordt beiden geadviseerd om:

- Akkoord te gaan met de inhoud van het verslag op de voor u relevante passages:
 - Minister: Klimaatadaptatie en waterweerbaarheid (blauw)
 - Staatssecretaris: CE winterpakket (rood)
- Akkoord te gaan met de ondertekening en verzending van de brieven voor de Eerste- en Tweede Kamer.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
------------	------	------------

¹ Kamerstukken II, 2025-2026, 2026Z02369

02	TK-brief verslag informele bijeenkomst van Milieuministers 5 en 6 februari 2026	TK-brief
03	EK-brief verslag informele bijeenkomst van Milieuministers 5 en 6 februari 2026.	EK-brief
04	informele bijeenkomst van milieuministers van 5 en 6 februari.	Het verslag dat als bijlage bij de Eerste- en Tweede Kamerbrief wordt gestuurd.
05	NL Non-paper CO2 infrastructure FINAL	Non-paper CO2 infrastructuur

Datum

13 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/27438

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir.Internationaal
Afd. F

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

4