

Vergaderjaar 2021–2022

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 236

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2021

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Minister van Economische Zaken en Klimaat, over de voortgang van de Nederlandse batterijenstrategie die in 2021 is gemaakt¹. Batterijen zijn essentieel voor de energietransitie, zowel in het energiesysteem als in mobiliteit. Met de batterijenstrategie laten wij de toename van het gebruik van batterijen in de samenleving veilig, verantwoord en duurzaam verlopen en willen wij de kansen ervan slim benutten.

Ontwikkelingen op het gebied van batterijen vinden in een hoog tempo plaats. Dit heeft ertoe geleid dat ik dit jaar de batterijenstrategie verder heb aangescherpt en uitgebouwd. Zo is vanuit het oogpunt van circulaire economie het onderdeel recycling expliciet toegevoegd aan de pijlers van de batterijenstrategie en is de scope van de pijler energiediensten verbreed naar het energiesysteem, zodat die zich ook concreter richt op het ondersteunen van het elektriciteitsnet. Speerpunten van de batterijenstrategie zijn het maximaliseren van de benutting van batterijen over de gehele levensloop en de uiteindelijke recycling, het inzetten op een hoog niveau van veiligheid (inclusief cybersecurity), de batterijwaardeketen in Nederland te optimaliseren en batterijen succesvol en veilig in te zetten in het energiesysteem.

Ook dit jaar is een aantal acties afgerond. Belangrijke stappen die we hebben gezet zijn onder andere het actief meewerken aan het voorstel van

¹ Dit is u toegezegd in de Kamerbrief over de voortgang van de batterijenstrategie in 2020. Kamerstuk 31 209, nr. 225.

de Europese Commissie voor de Batterijenverordening² en het opstarten van een batterijen-expertgroep, om zo de samenwerking van alle betrokken partijen in Nederland verder te versterken. Daarnaast heb ik een verkenning laten uitvoeren naar de dekking en samenhang van regels omtrent veiligheid van batterijen. Tot slot is de vrijstelling van energiebelasting voor elektriciteitsopslag bij grootverbruikers opgenomen in het Belastingplan 2022.

Ik informeer u in deze brief, mede namens de eerdergenoemde bewindspersonen, over de stappen die dit jaar zijn gezet. Daarnaast zien we noodzaak om nieuwe acties op te starten. Ik structureer de voortgang op alle acties op basis van de pijlers van de batterijenstrategie. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste acties (nieuwe acties met *) en de verantwoordelijke ministeries genoemd.

Pijler	Actie	Wie
Grondstoffen Inzaming, hergebruik en recycling	1. Bevorderen verantwoorde winning	BHOS
	2. Actief inzetten op EU Batterijenverordening	lenW
	3. * Uitvoering producentenverantwoordelijkheid	lenW
	4. * Verminderen batterijbranden bij afvalverwerkers	lenW
Veiligheid	5. Verkennen dekking en samenhang regels	lenW en JenV
	6. * PGSen verankeren in Omgevingswet	lenW
	7. * Stimuleren safe-by-design	lenW
	8. Actualiseren Bouwbesluit voor parkeergarages	BZK
	9. * Kenbaarheid veiligheid en regels	lenW
Economische perspectieven	10. Bevorderen uitwisseling in batterij-sector	EZK
	11. Stimuleren innovatie	EZK en lenW
	12. Stimuleren NL participatie in EU-programmas	EZK
	13. Verkennen bilaterale samenwerking	BZ, EZK, lenW
	14. Inzetten op EU regelgeving datadeling	lenW en EZK
	15. * Vaststellen internationale standaarden laadpalen	lenW en EZK
	16. * Opleiden personeel op batterijgebied	SZW, OCW en EZK
Energiesysteem	17. Stimuleren innovatie energiediensten	BZK en EZK
	18. Verkennen systeem hergebruik in netwerk	lenW, EZK en BZK
	19. * Inzetten flexibiliteit in het energiesysteem	EZK, lenW en BZK
	20. Afschaffen dubbele heffing energiebelasting batterijopslag	FIN

Grondstoffen

De International Energy Agency (IEA) stelde in de World Energy Outlook 2021 dat de wereldwijde vraag naar grondstoffen voor *electric vehicles and battery storage* in 2040 tussen 10x en 30x zal toenemen als gevolg van de energietransitie. In gewicht zijn grafiet, koper en nikkel de belangrijkste batterijgrondstoffen in 2040. De snelste groei van de vraag wordt verwacht voor lithium (tot 40x)³. De EU is, net als Nederland⁴, een grote netto-importeur van deze grondstoffen. De EU produceert zelf slechts ca. 1% van de batterijgrondstoffen.

² Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council concerning batteries and waste batteries, Europese Commissie, 10 december 2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0798>.

³ IEA (2021), The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions, IEA, Paris <https://www.iea.org/reports/the-role-of-critical-minerals-in-clean-energy-transitions>.

⁴ Recent onderzoek van TNO naar kritikaliteit van grondstoffen voor Nederland, uitgevoerd onder het uitvoeringsprogramma circulaire economie, onderstreept eveneens groeiende importbehoefte van batterijgrondstoffen. TNO (2021), Kritikaliteit van grondstoffen – ontwikkeling en operationalisatie.

Deze verwachte groei maakt het des te urgenter om stappen te zetten op weg naar verantwoorde winning van (batterij)grondstoffen met een zo klein mogelijke klimaat-voetafdruk. Het kabinet werkt hier doorlopend aan vanuit de agenda voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking. Dit omvat inzet voor ketenverduurzaming en gepaste zorgvuldigheid van bedrijven via o.a. de IMVO-convenanten Goud en Metaal en het door Nederland opgerichte European Partnership for Responsible Minerals. Daarnaast maakt Nederland zich sterk voor klimaat-slimme mijnbouw en verbetering van de governance van de mijnbouwsector met oog voor klimaat en gender, onder meer via de Wereldbank en het Intergovernmental Forum on Mining, Minerals, Metals and Sustainable Development. Via deze programma's worden ook projecten in mijnbouw-gemeenschappen in ontwikkelingslanden ondersteund. Toenemende aandacht is er in het kabinet voor de leveringszekerheid van kritieke grondstoffen. In het BNC-fiche over de EU mededeling over kritieke grondstoffen is de kabinetspositie hierover verder aangegeven.⁵

Inzameling, hergebruik en recycling

Actief inzetten op EU Batterijenverordening

Via het BNC-fiche⁶ heb ik uw Kamer op 5 februari 2021 geïnformeerd over het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake batterijen en afgedankte batterijen. Met het voorstel wil de Commissie geharmoniseerde producteisen voor batterijen realiseren, een goed functionerende markt voor secundaire grondstoffen opzetten en negatieve milieueffecten in de productie, gebruiks- en einde-levensfasen van batterijen reduceren. Het kabinet is positief over de integrale benadering van het voorstel, waarmee onder meer milieu, sociale- en veiligheidsaspecten in de gehele batterijketen van grondstofwinning tot recycling geadresseerd worden. Het kan daarbij gaan specifieke eisen voor een duurzamere productie van batterijen met een langere levensduur, een lagere CO₂-voetafdruk en met toepassing van meer recycleaat, alsmede de toegang tot batterijdata van elektrische voertuigbatterijen. Nederland deelt de visie die uit het voorstel spreekt om een zo hoog mogelijke ambitie te bereiken over de gehele levenscyclus van batterijen met doelen voor duurzaamheid, inzameling en recycling.

De onderhandelingen in de Raad over het voorstel van de Commissie zijn nog gaande, waarbij het onderwerp tussentijds ook al tweemaal in de Milieuraad aan de orde is geweest.⁷ Ik ben over het algemeen positief over de richting van de discussies op dit moment, hoewel het duidelijk is dat de lidstaten niet in alles op één lijn zitten. Naast medestanders voor een hoog ambitieniveau, zijn er ook lidstaten die een wat voorzigtigere aanpak voorstaan. Het Sloveense voorzitterschap spant zich in om voortgang te maken, maar gezien de grote omvang en reikwijdte van het voorstel verwacht ik niet dat op korte termijn overeenstemming tussen de lidstaten zal worden bereikt. Na afronding van de behandeling door de lidstaten zullen de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement aanvangen.

Uitvoering producentenverantwoordelijkheid

Producenten van batterijen zijn verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van afgedankte batterijen. In Nederland is de inzameling en

⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 2936.

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3041.

⁷ Inzet van Nederland is gemeld in Kamerbrieven inzake de Milieuraad: Kamerstuk 21 501-08, nrs. 822 en 831.

verwerking van afgedankte batterijen grotendeels collectief georganiseerd en wordt in de praktijk uitgevoerd door een drietal producentenorganisaties die een groot deel van de markt bedienen. Zo is Stichting Batterijen verantwoordelijk voor de draagbare batterijen, richt Stichting EPAC (Electronically Power Assisted Cycles) zich op batterijen van elektrisch aangedreven fietsen (e-bikes) en is Stichting Auto & Recycling grotendeels verantwoordelijk voor de startaccu's van auto's en de aandrijfbatterijen van elektrische auto's. Deze producentenorganisaties bieden een landelijk dekkende infrastructuur voor de inzameling van automotieve- en draagbare batterijen. Op het vlak van de industriële batterijen zal de infrastructuur voor inzameling zich nog moeten ontwikkelen naar een volledig dekkend systeem.

Het toenemend gebruik van batterijen in elektrische en elektronische apparaten, in transport, industrie en gebouwde omgeving zal op termijn leiden tot meer en meer diverse afvalstromen van batterijen, maar ook tot grotere inspanningen voor hergebruik en revisie van batterijen. Dit biedt duidelijke uitdagingen voor de toekomst waar reeds nu op zou moeten worden geanticipeerd, in het bijzonder vanuit sectoren waarin nog geen organisatie voor de uitvoering van de producentenverantwoordelijkheid actief is. Bovendien zal de bovengenoemde Batterijenverordening een grotere inspanning vragen van de producenten en producentenorganisaties in verband met hogere doelen voor de inzameling, hergebruik en verwerking van batterijen. Een toenemende afvalstroom zal ook vragen om meer recyclingcapaciteit. Ik zal dan ook de partijen uitnodigen een aanpak te ontwikkelen die een doelmatig afvalbeheer van afgedankte batterijen zekerstelt met het oog op het realiseren van de toekomstige doelen voor inzameling en verwerking.

Verder constateer ik dat de recycling van afgedankte batterijen momenteel voornamelijk in het buitenland plaatsvindt en dat Nederland daarin dus niet zelfvoorzienend is. Dit hoeft geen probleem te zijn, maar ik vind het de moeite waard om in overleg met producentenorganisaties en andere belanghebbenden dit vraagstuk nader te bezien en waar mogelijk de kansen die worden gezien om in de EU en wellicht ook in Nederland de recyclingcapaciteit op- of uit te bouwen, te benutten.

Afvalbranden door batterijen bij afvalverwerkers

In mijn vorige brief over de batterijenstrategie heb ik u gemeld dat de hoeveelheid lithium-ion batterijen in het huishoudelijk restafval in 2019 werd geschat tussen de 211 en 605 ton (het gewicht van circa 14 volle betonwagens). De aanwezigheid van lithium-ion batterijen in restafval geeft een verhoogd risico op het ontstaan van een brand in de keten van afvalverwerking. Batterijen worden in het restafval aangetroffen zowel als losse batterijen als in afgedankte elektrische of elektronische apparaten. Allereerst wil ik benadrukken dat batterijen en elektrisch- en elektronisch afval niet thuishoren in het restafval maar correct moeten worden ingeleverd bij de officiële inzamelpunten die onder meer zijn opgesteld bij supermarkten, elektronicawinkels, bouwmarkten en milieustraten. Daarnaast is van belang dat afvalverwerkende bedrijven voldoende rekening houden met de aanwezigheid van batterijen en hun brandpreventieve maatregelen daar ook op afstemmen. Zoals hierboven gemeld, maak ik mij sterk voor ambitieuze inzamel- en recycledoelen in de onderhandelingen over de voorgestelde Batterijenverordening. Deze aanscherping van de wettelijke eisen gaat ook helpen bij het probleem van afvalbranden, maar ik wil dat we ook kijken naar wat in de tussentijd al gedaan kan worden. Er is een Taskforce afvalbranden waarin afvalverwerkers zich verenigd hebben. Ik ben met deze taskforce en de betrokken producentenorganisaties in gesprek over maatregelen, zoals betere

inzameling en betere brandpreventie bij afvalverwerkers. Deze partijen hebben toegezegd op korte termijn een gezamenlijk plan van aanpak op te stellen met acties die het risico op afvalbanden moeten beperken. Ik zal uw Kamer informeren over de voortgang van afspraken en aanpak.

Veiligheid

Verkenning dekking en samenhang regels

Dit jaar is er een verkenning uitgevoerd naar de dekking en samenhang van regels rond veilige toepassing van batterijen in de gehele levenscyclus van een batterij. Het eindrapport van deze verkenning is bijgevoegd bij deze brief⁸. Uit deze verkenning is een aantal conclusies en aanbevelingen naar voren gekomen. Een belangrijke conclusie is dat de regelgeving dekkend is, maar dat er in de regelgeving weinig aandacht is voor integraal veiligheidsdenken, waarbij in zowel de productiefase als in de gebruiksfase nagedacht wordt over de context waarin een batterij wordt gebruikt. Ik ga bezien hoe de aanbevelingen kunnen worden opgevolgd. Een belangrijke aanbeveling is een aanscherping van de voorgestelde Batterijenverordening op het aspect van productveiligheid. Deze aanbeveling is reeds meegenomen in de Nederlandse inbreng bij deze verordening. Daarnaast is een verbetering van informatievoorziening door fabrikanten nodig, waardoor gebruikers verder in de keten batterijen veiliger kunnen toepassen. Met de ontwikkeling van allerlei nieuwe batterijen is er meer inzicht nodig in de veiligheid van deze nieuwe batterijen en het risicoprofiel hiervan. De aanbevelingen op het gebied van safe-by-design en de kenbaarheid van kennis en informatie rondom regels hebben al geleid tot twee nieuwe acties, waar ik later in deze brief op in ga. Tot slot zie ik de aanbeveling met betrekking tot het voortzetten van integrale samenwerking tussen de departementen en inspecties als bevestiging van de koers die we met de batterijenstrategie hebben ingezet.

PGSen verankeren in Omgevingswet

Op 1 juli 2020 is de Circulaire risicobeheersing lithium-ion energiedragers⁹ gepubliceerd. Aanleiding hiervoor was dat er met urgentie behoefte was aan richtsnoeren die de veiligheid van batterijen verhogen. Vooruitlopend op regelgeving en in afwachting van de totstandkoming van twee afleveringen van de Publicatiereeks gevaarlijke stoffen¹⁰ (PGS) bevat deze circulaire adviezen om de veiligheid in de omgeving van de toepassingen van de lithium-ion energiedragers te verhogen. De aankomende richtlijn PGS 37-1 heeft betrekking op zogenoemde Energie Opslag Systemen (EOS), ook wel aangeduid als «buurtbatterijen». De aankomende richtlijn PGS 37-2 heeft betrekking op de bedrijfsmatige opslag van oplaadbare batterijen en accu's. Ik verwacht dat de concept PGS 37-1 in de zomer van 2022 en de concept PGS 37-2 in het najaar van 2022 zal worden aangeboden bij de programmaraad. De definitieve publicatie van zowel PGS 37-1 als PGS 37-2 wordt in de eerste helft van 2023 verwacht. Indien beide publicaties definitief zijn en beide PGSen status hebben gekregen door middel van een verwijzing in het Besluit activiteiten leefomgeving in het kader van de Omgevingswet, dan kan de circulaire worden ingetrokken.

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁹ Stcrt. 1 juli 2020, nr. 34193.

¹⁰ <http://publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl/publicaties/PGS37>.

Stimuleren safe-by-design

Met het opnemen van «safe-by-design» in de batterijenstrategie geef ik de denkwijze waarbij veiligheid in een zo vroeg mogelijk stadium van product- en procesontwikkeling wordt meegewogen een plaats. Het is bedoeld om milieurisico's te voorkomen en een schone, gezonde en veilige leefomgeving te realiseren. Het is daarmee een dwarsdoorsnijdend onderwerp dat in veel van de andere in deze brief genoemde acties terugkomt. Door het toepassen van safe-by-design wordt beoogd om onderzoekers, ontwerpers en bedrijven te stimuleren hun verantwoordelijkheid te nemen om risico's te voorkomen. Omdat een incident nooit volledig kan worden uitgesloten, is het wenselijk dat op voorhand ook expliciet stil wordt gestaan bij de noodzakelijke maatregelen voor de beheersing en bestrijding daarvan. De energietransitie leidt onder meer tot een intensivering van batterijgebruik. Door vanuit het ontwerp al rekening te houden met de veiligheidsrisico's bij gebruik, hergebruik en recycling van batterijen, wordt het risico voor mens en milieu over de hele levenscyclus beperkt. Gelet op de toename van batterijen is aandacht voor safe-by-design essentieel, temeer omdat veel van de opslagtechnieken zich nog in een vroeg stadium van ontwikkeling bevinden. Op dit moment laat ik – mede met het oog hierop – een verkennend onderzoek uitvoeren naar (verdere) beleidsinstrumenten die de toepassing van safe-by-design principes bij de energietransitie kunnen bevorderen. Het resultaat daarvan verwacht ik begin 2022.

Actualiseren bouwbesluit parkeergarages

Het parkeren van elektrische auto's in garages brengt niet meer, maar wel andere risico's met zich mee dan het parkeren van brandstofauto's¹¹. Het goed inrichten van parkeergarages kan de veiligheid verder vergroten. Het Ministerie van BZK heeft een wijziging van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl) gepubliceerd voor internetconsultatie. Het Bbl is de opvolger van het Bouwbesluit onder de Omgevingswet. Bij parkeergarages onder hoge gebouwen waarin wordt geslapen wordt bij nieuwbouw een sprinklerinstallatie verplicht. Verder gaan er nieuwe voorschriften gelden bij in parkeergarages te plaatsen laadpalen. Het Ministerie van BZK is bezig om de binnengekomen reacties te verwerken en het wijzigingsbesluit wordt naar verwachting eind 2021 naar de Tweede Kamer gestuurd ter voorhang. Naast deze wijziging werkt het normalisatieinstituut NEN aan een NEN-norm voor integrale brandveiligheid van parkeergarages.

Kenbaarheid veiligheid en regels

Regelgeving op het gebied van batterijen valt voornamelijk onder te verdelen in productwetgeving, transportwetgeving, omgevingsrecht en de regelgeving over afval, recycling en refurbishment. Met uitzondering van het omgevingsrecht is de wetgeving omtrent batterijen voornamelijk op Europees niveau vastgesteld. Voor zover de wetgeving nog niet is toegesneden op de laatste ontwikkelingen wordt door verschillende partijen, waaronder mijn ministerie, gewerkt om wet- en regelgeving te actualiseren en aan te laten sluiten bij de laatste ontwikkelingen. Het is ook van belang dat deze regels bekend zijn bij de belanghebbenden. Door actief de ontwikkelingen op het gebied van batterijen te volgen, kan adequaat worden ingespeeld op ontwikkelingen, wat duidelijkheid biedt voor commerciële partijen, (de)-centrale overheden (inclusief de veiligheidsregio's) en de eindgebruiker.

¹¹ CE Delft (2020) Veiligheid en elektrische personenauto's. Actualisatie factsheet 2020, <https://ce.nl/publicaties/veiligheid-en-elektrische-personenautos-actualisatie-factsheet-2020/>.

Economische perspectieven

Bevorderen uitwisseling in batterij-sector

Zoals ik in de vorige update over de batterijenstrategie aan uw Kamer aangaf neemt het aantal nationale en internationale initiatieven toe. Ik noemde reeds het «Battery Competence Centre» (BCC) dat zich richt op het gebruik van batterijen voor zwaar transport (bussen, trucks en boten), met directe betrokkenheid van bedrijven als DAF Trucks, VDL en Damen Shipyards en met kennisinstellingen als TU Eindhoven en TNO. Ook coördineren het Ministerie van IenW, EZK en de Topsectoren, samen met een expertgroep van kennisinstellingen en bedrijfsleven, de ontwikkeling van een concreet plan voor het verder versterken van de samenwerking van alle betrokken partijen in Nederland. Hiermee werken wij aan de invulling van de motie (Kamerstuk 32 813, nr. 749). Ik verwacht uw Kamer hier komend jaar over te informeren.

Stimuleren innovatie

Innovatieve batterijprojecten kunnen aanspraak maken op het reguliere innovatie instrumentarium vanuit EZK, bijvoorbeeld instrumenten zoals de PPS-toeslag, de MIT en instrumentarium voortkomend uit het klimaatakkoord. Vanuit het energie-innovatie subsidie instrumentarium zijn er verschillende batterijprojecten gehonoreerd binnen de DEI+ regeling. Binnen de scope van MOOI-SIGOHE regeling is er ruimte voor batterij-opslag gerelateerde projecten. Op dit moment vindt beoordeling van de MOOI-SIGOHE plaats. Om tegemoet te komen aan de gevolgen van de coronacrisis voor de mobiliteitssectoren, heeft het kabinet eenmalig 150 miljoen euro beschikbaar gesteld voor R&D investeringen in onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. De uitslag van deze subsidieregeling is op 29 november 2021 bekend gemaakt. Hierin heeft het project Green Transport Delta – Elektrificatie ruim € 22 miljoen euro subsidie gekregen voor het realiseren van een integrale R&D aanpak in de batterij-waardeketen ten behoeve van een unieke export positie van de Nederlandse mobiliteitssectoren.

Vanuit Invest-NL zijn dit jaar enkele investeringen in het batterijenecosysteem gedaan. Zo wist LeydenJar, dat werkt aan silicium anodes met een revolutionaire energiedichtheid, in augustus mede dankzij Invest-NL een 22 miljoen series A funding ronde af te sluiten. Ook DelftIMP, een bedrijf dat ultradunne coatings op poeders ontwerpt en daarmee de batterijprestatie aanzienlijk kan verbeteren, wist in oktober in twee tranches 10 miljoen series A funding te halen met een participatie van Invest-NL.

Middels de regeling Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport) wordt een breed scala aan projecten ondersteund voor duurzaam vervoer, waarvan de innovatie nog niet of nog maar pas op de markt is. Een voorbeeld van zo'n project is het binnenvaartschip de Alphenaar, wat op 6 september 2021 is gaan varen op basis van verwisselbare batterijcontainers. Dit schip vaart volledig elektrisch, is ontwikkeld door Zero Emission Services Rotterdam (ZES) en heeft een capaciteit van ongeveer 100 vrachtcontainers. Daarmee biedt de binnenvaart een groen alternatief voor bijvoorbeeld vervoer over de weg.

Ondersteunen NLse participatie in EU-programmas

Het BATT4EU partnerschap (Batteries European Partnership) onder Horizon Europe is een zogenoemd co-programmed partnerschap tussen private partijen aan de ene zijde en de EC aan de andere zijde. Het

partnerschap is sinds kort officieel begonnen. Een aantal Nederlandse partijen is lid geworden van het partnerschap. Er wordt op dit moment gewerkt aan de opzet van een board voor lidstaten in dit partnerschap. De rol van deze board is nog niet uitgekristalliseerd. Ondertussen zijn er uit dit partnerschap voor 2021 en 2022 calls voortgekomen die worden uitgevoerd door de EC. Voor 2023 en 2024 zal het partnerschap weer een belangrijke rol spelen om invulling te geven aan de R&D batterij-calls.

Verkennen bilaterale samenwerking

Met meerdere landen voeren we verkennende gesprekken om project samenwerkingen te starten. Met Duitsland werken we nauw samen met het federale adviesorgaan «Nationale Plattform Zukunft der Mobilität¹² (NPM). Een mooi voorbeeld van de samenwerking vindt plaats in Utrecht. Het Duitse automotieve bedrijf Sono Motors levert 100 Sion elektrische auto's met geïntegreerde zonnepanelen om via We drive solar in de stad Utrecht bi-directioneel laden verder op te schalen. Verder verkennen we bijvoorbeeld de samenwerking op het Europese dataspace mobility initiatief.¹³ Daar kijken we onder andere naar de ICT architectuur en datadeel principes dat slim (ont)laden van batterijen kan versnellen volgens Europese maatstaven.

Inzetten op EU regelgeving datadeling

Het is belangrijk dat voldoende informatie over batterijen beschikbaar is. Voor gebruikers van batterijen is het in het bijzonder van belang dat er duidelijkheid bestaat over de gezondheidsstatus (state of health) van de batterij. Voor de werking van de markt voor gebruikte elektrische voertuigen (EV's) is het nodig dat een betrouwbare en laagdrempelige accucheck beschikbaar is. Onderzoek van TNO en DNV¹⁴ heeft uitgewezen dat voor veel EV's de gezondheidsstatus betrouwbaar te bepalen is, maar dat deze nog niet uniform voor alle EV's bestaat. Een belangrijke route om de benodigde informatie over de batterij beschikbaar te krijgen is de EU Batterijenverordening. Via deze verordening kan inzicht voor de gebruiker in de gezondheidsstatus worden verplicht. In het huidige voorstel is deze verplichting voor EV's opgenomen per 1 januari 2026. Vanwege deze datum van inwerkingtreding en de tijd die het zal duren voordat alle modellen op de tweedehandsmarkt hiermee zijn voorzien, wil ik onder andere via het opzetten van een nationale EV batterijcheck in overleg met marktpartijen een uniforme accucheck in Nederland eerder mogelijk maken. Ik blijf mij inzetten om zo spoedig mogelijk een uniforme batterijcheck in te voeren, mede ter uitvoering van motie 32 813, nr. 759.

Vaststellen internationale standaarden laadpalen

Batterijen van elektrische voertuigen kunnen het energiesysteem ondersteunen door slim te laden en door opgeslagen elektriciteit weer in te voeden op het net (ook wel: *vehicle to grid*). Dit (ont)laden gaat via laadpalen, waarvoor internationale standaarden en open standaarden nodig zijn. Nog niet alle automerken en laadpalen zijn hier geschikt voor, maar de markt is in beweging en er wordt steeds meer mogelijk. Ook vanuit het batterij management systeem (BMS) kunnen de mogelijkheden voor vehicle to grid verder worden vergroot, bijvoorbeeld door het

¹² Zie www.plattform-zukunft-mobilitaet.de.

¹³ Mobility Data Space – secure marketplace for mobility data (www.mobility-dataspace.eu).

¹⁴ TNO en DNV (2021) Haalbaarheid van de bepaling van de restcapaciteit en de restlevensduur van de batterij van een gebruikt elektrisch voertuig, <https://mijn.bovag.nl/downloads/onderzoek-cijfers/haalbaarheid-van-de-bepaling-van-de-restcapaciteit/tno-2021-r10550-ivdm-rapport-batterijcheck-eindrap>.

bewaken en optimaliseren van de batterijprestaties. Gezien het belang van vehicle to grid en de rol die laadpalen daarbij spelen volg ik nauwlettend Europese wetgeving over standaarden voor laadpalen.

Opleiden personeel op batterijgebied

Al geruime tijd zijn er tekorten aan technisch geschoold personeel. Met de toename van batterijgebruik zal ook meer specifiek geschoold personeel op batterijgebied nodig zijn. Voorbeelden zijn mensen die werken met elektrische voertuigen of installateurs van stationaire batterijen. Bij het oplossen van krapte is de werkgever als eerste aan zet. De werkgever kan het best bepalen welke oplossingsrichtingen voor zijn of haar bedrijf het meest passend is om personeel te werven, te selecteren en te behouden. Werkgevers kunnen daarbij gebruikmaken van de dienstverlening in de 35 arbeidsmarktregio's via de werkgeversservicepunten en/of via de regionale leerwerkloketten. Werkzoekenden hebben daarnaast ook zelf de verantwoordelijkheid om te anticiperen en te reageren op arbeidsmarktontwikkelingen. Werkzoekenden kunnen hierbij dienstverlening ontvangen van UWV en gemeenten, al dan niet aangevuld vanuit de Regionale Mobiliteitsteams. Daar bovenop zet het kabinet extra in op Leven Lang Ontwikkelen (LLO) om mensen in staat te stellen om zich aan te passen aan de veranderende arbeidsmarkt. Het kabinetsbeleid op het gebied van LLO is gericht op het creëren van een sterke leercultuur en het stimuleren van eigen regie bij individuen. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het STAP-budget waarmee burgers vanaf 1 maart 2022 tot € 1.000 subsidie kunnen krijgen voor het volgen van scholing. Ook kunnen werkgevers via de nieuwe subsidieregeling «omscholing naar kansrijke beroepen in de ICT en techniek» subsidie aanvragen om een (nieuwe) werknemer om te scholen naar een beroep in de ICT of techniek waar hij of zij nog niet werkzaam in was. Verder zijn er initiatieven en maatregelen om de instroom in technische opleidingen te vergroten en de aansluiting tussen technisch onderwijs en de arbeidsmarkt te verbeteren. Dit zijn bijvoorbeeld het Techniekpact en het sectorplan Onderwijs Bètatechniek. Komend jaar gaan wij tevens in gesprek met het onderwijsveld en het bedrijfsleven om te kijken of er aanvullingen in onderwijsprogramma's nodig zijn.

Energiesysteem

Stimuleren innovatie gebouwde omgeving

In de gebouwde omgeving komen initiatieven voor batterijgebruik in een stroomversnelling door de toenemende congestieproblematiek op het elektriciteitsnet. Wanneer zonnedaken of -parken door de netcongestie niet op reguliere wijze kunnen worden aangesloten kan een batterijsysteem een oplossing bieden. Batterijsystemen vinden nu vaker een weg naar de markt via demonstratieprojecten en commerciële uitrol. Daarin spelen zowel startups als ook het bestaande grootbedrijf een rol. Het vorig jaar genoemde project RHINO met een capaciteit van 12 MW wordt verder uitgebreid met een 24 MW systeem. Daarnaast is de batterij in opkomst als alternatief voor dieselaggregaten, bijvoorbeeld als toepassing in de bouw en voor festivals.

Verkennen systeem hergebruik in netwerk

Veelal neemt bij het gebruik van batterijen de capaciteit langzaam af. Het kan daarom voorkomen dat een batterij niet meer geschikt is voor toepassing in elektrisch vervoer, maar dat deze nog wel in te zetten is als stationaire batterij ter ondersteuning van het energiesysteem. Op dit

moment laat het Formule E-Team (FET) een onderzoek uitvoeren naar de kansen en barrières voor het hergebruik van batterijen.

Inzet flexibiliteit in het energiesysteem

Door het realiseren en opnemen van meer duurzame opgewekte energie in het energiesysteem groeit ook de behoefte aan flexibiliteit, waaronder batterijen. Dit is van belang voor enerzijds het afstemmen van de vraag naar en aanbod van elektriciteit en anderzijds het verminderen en voorkomen van congestie in het elektriciteitsnet. Op dit moment wordt de potentie van flexibiliteit nog niet benut. Ik streef ernaar het toepassen, aanbieden of inkopen van flexibiliteit te bevorderen. Met name bij kleinverbruikers is sprake van een groeiend potentieel aan flexibiliteit waarvan geborgd moet worden dat deze ingezet en aangeboden kan worden aan bijvoorbeeld energieleveranciers of netbeheerders.

Afschaffen dubbele heffing energiebelasting bij batterijopslag

Naar aanleiding van een motie van het lid Van der Lee¹⁵ heeft het kabinet in het Belastingplan 2022 een oplossing voorgesteld voor de dubbele heffing van energiebelasting bij batterijopslag voor exploitanten met een grootgebruikersaansluiting. Als het Belastingplan wordt aangenomen, dan ervaren deze exploitanten geen fiscaal nadeel meer van het exploiteren van een energieopslagfaciliteit. Voor kleinverbruikers is momenteel geen sprake van dubbele belastingheffing vanwege de werking van de salderingsregeling. Het kabinet heeft aandacht voor de fiscale positie van batterijgebruik bij verder onderzoek naar de energiebelasting. Zo wordt momenteel onder andere onderzocht wat de technische mogelijkheden zijn van bi-directioneel laden van elektrische voertuigen en hoe de fiscaliteit daar op inwerkt.

Tot slot

Dit jaar hebben we belangrijke stappen gezet op batterijgebied in Nederland. Door de snelle ontwikkelingen is het tegelijk nodig om een aantal nieuwe acties in gang te zetten. Mijn verwachting is dat een ophoging van de te behalen afspraken uit het Klimaatakkoord hand in hand gaat met een verhoogd gebruik van batterijen. Zoals ook de verkenning van de dekking en samenhang van regels rond veilige toepassing van batterijen aangeeft, onderstreept dit de noodzaak van een gecoördineerde aanpak. Graag informeer ik u eind 2022 over de ontwikkeling van dit interdepartementale dossier en de uitvoering van de acties.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg

¹⁵ Kamerstuk 35 000 XIII, nr. 27.