

Vergaderjaar 2020–2021

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 225

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2020

Op 28 januari van dit jaar heb ik u mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat geïnformeerd over de strategische aanpak batterijen¹. Deze aanpak is erop gericht om de toename van het gebruik van batterijen in de samenleving – in transport, energieopslag en consumentenproducten – verantwoord te laten verlopen en de kansen ervan slim te benutten.

Sinds begin dit jaar zijn verschillende stappen gezet en acties gestart. Zo is voor de zomer een Circulaire gepubliceerd met richtlijnen voor een veilige opslag van lithium-ion batterijen, en is meer inzicht verkregen in de mogelijkheden voor een betere en effectievere invulling van inzamel-doelstellingen voor zwaardere lithium-ion batterijen. Daarnaast bundelt de batterijensector in verschillende regio's haar krachten op thema's als de nieuwe generatie batterijen en toepassing van batterijen in zwaardere voertuigen. Een ander mooi voorbeeld is dat met hulp van de overheid wordt geïnvesteerd in elektrisch varen.

We zijn er echter nog niet. Goede samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen is noodzakelijk om internationaal een goede concurrentiepositie op te bouwen en strategisch te kunnen sturen in Europese trajecten en financieringsmogelijkheden. Ik moedig de sector aan om waar mogelijk regionale initiatieven te verknopen en tot een breed gedragen, nationale invulling te komen. Hierbij verwijs ik ook naar de recent gelanceerde kabinetsstrategie *Versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen*², die de randvoorwaarden voor succesvolle ecosystemen inzichtelijk maakt. Tegelijkertijd is het van belang te blijven werken aan verantwoorde en veilige ontwikkeling, gebruik en verwerking

¹ Kamerstuk 31 209, nr. 223.

² Kamerstuk 33 009, nr. 96.

van batterijen. Hierbij moet tijdig geanticipeerd worden op de toename van batterijen in de samenleving. Ik zal mij samen met de collega's van de betrokken ministeries hiervoor blijven inzetten. Dit kunnen we echter niet alleen, ook de kracht en inzet vanuit de sector en andere partijen in de samenleving is vereist.

Zoals toegezegd³ informeer ik u in deze brief, mede namens de eerdergenoemde, over de stappen die sinds begin dit jaar zijn gezet. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste acties en de verantwoordelijke ministeries genoemd. Achtereenvolgens ga ik in op *Herkomst grondstoffen*, *Inzameling en hergebruik*, *Veiligheid*, *Economische perspectieven* en *Energiediensten*. Binnen dit laatste onderwerp licht ik een extra actie toe met betrekking tot dubbele heffing van energiebelasting. Vanwege dit onderwerp is ook het Ministerie van Financiën bij de strategische aanpak betrokken.

Onderwerp	Actie	Wie
Grondstoffen	1. Bijdragen aan internationale initiatieven	BHOS
Inzameling en hergebruik	2. Actief inzetten op herziening EU Batterijenrichtlijn 3. Verkennen verbeterde inzameling	lenW lenW
Veiligheid	4. Verkennen dekking en samenhang regels 5. Opstellen richtsnoeren voor opslag 6. Actualisatie factsheet veiligheid en elektrische voertuigen 7. Actualiseren Bouwbesluit voor parkeergarages	lenW en JenV lenW lenW BZK
Economische perspectieven	8. Bevorderen uitwisseling in batterij-sector 9. Stimuleren innovatie 10. Stimuleren NL participatie in EU-programmas 11. Verkennen bilaterale samenwerking 12. Inzetten op EU regelgeving datadeling	EZK EZK en lenW EZK BHOS, EZK, lenW lenW en EZK
Energiediensten	13. Stimuleren innovatie energiediensten 14. Verkennen systeem hergebruik in netwerk 15. Dubbele heffing energiebelasting bij batterijopslag	BZK en EZK lenW, EZK en BZK FIN

Herkomst grondstoffen

Een significant deel van de winning van voor batterijen benodigde metalen vindt plaats in ontwikkelende landen en wordt regelmatig geassocieerd met misstanden als mensenrechtenschendingen, conflicten en/of milieuschade. De groeiende vraag naar dergelijke metalen maakt transparante en verantwoorde winning des te belangrijker. De Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking werkt op verschillende manieren aan meer verantwoorde winning, handel en verwerking van metalen – voor gebruik in onder andere batterijen. Een goed voorbeeld hiervan is de betrokkenheid van Nederland bij het Wereldbankinitiatief *Climate Smart Mining Facility*⁴. Dit initiatief steunt duurzame winning en verwerking van mineralen en metalen met het oog op de energietransitie door middel van technische assistentie aan overheden en investeringen in grondstoffenrijke ontwikkelingslanden. Daarnaast moedigt de overheid bedrijven aan om risico's in kaart te brengen die verbonden zijn aan de winning van metalen in hun internationale handelsketen en deze risico's aan te pakken aan de hand van de OESO Richtsnoeren voor passende zorgvuldigheid⁵. Dit gebeurt bijvoorbeeld middels het metaalconvenant.

³ Kamerstuk 32 813, nr. 572.

⁴ <https://www.worldbank.org/en/topic/extractiveindustries/brief/climate-smart-mining-minerals-for-climate-action>.

⁵ Volledige titel: *OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas*.

Naast aandacht voor verantwoorde winning is er in Nederland en op EU-niveau toenemende aandacht voor de toelevering van kritieke grondstoffen uit niet-EU landen. In september 2020 heeft de Europese Commissie de lijst met kritieke grondstoffen voor de Europese industrie geactualiseerd, waarbij lithium is toegevoegd. Onder andere via de aangekondigde oprichting van de European Raw Materials Alliance (ERMA) zal hier actie op worden ondernomen, startend met de zeldzame aardmetalen en magneten. Tevens heeft de EU in de afgelopen periode het rapport «*Critical Raw Materials for Strategic Technologies and Sectors in the EU*»⁶ uitgebracht, inclusief aandacht voor de kritieke grondstoffen voor specifiek batterijen.

Inzameling en hergebruik

In de strategische aanpak batterijen is aangekondigd dat in 2020 verkend zal worden wat in Nederland gedaan kan worden om tot een hogere inzamelprestatie te komen van lithium-ion batterijen. Als bijlage bij deze brief deel ik het rapport met de uitkomsten van deze verkenning met u⁷.

Uit het rapport blijkt dat het gewicht van op de markt gebrachte lithium-ion batterijen tussen 2015 en 2019 bijna is verdubbeld. De komende jaren zullen dus steeds meer lithium-ion batterijen gescheiden ingezameld en gerecycled moeten worden. Afdanken van dergelijke batterijen bij het restafval leidt tot een verlies aan schaarse grondstoffen en brandgevaar in de afvalverwerkingsketen. Hoewel in Nederland meer van deze batterijen worden ingezameld dan in de meeste andere EU-landen, komen te veel batterijen nog niet in het correcte inzamelkanaal terecht. De hoeveelheid lithium-ion batterijen in het huishoudelijk restafval wordt voor 2019 geschat tussen de 211 en 605 ton. Om hier een beter inzicht in te krijgen zal ik lithium-ion batterijen mee laten nemen in de jaarlijkse monitoring van de samenstelling van het Nederlands restafval.

In het rapport worden diverse instrumenten aangedragen waarmee de inzamelprestatie verhoogd zou kunnen worden, bijvoorbeeld met campagnes richting eindgebruikers of door middel van retourpremiestystemen. Voor de inzameling van zowel batterijen als elektronische apparatuur gelden regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek ga ik met relevante producentenorganisaties en andere belanghebbenden in de afvalketen in gesprek om tot afspraken te komen voor een hogere inzamelprestatie van lithium-ion batterijen en voor reductie van brandgevaar door batterijen in de afvalketen. Ook zal ik de uitkomsten benutten voor het bepalen van een Nederlands standpunt in relatie tot het voorstel voor de nieuwe Batterijverordening⁸ door de Europese Commissie. In dit kader zal ik onder meer pleiten voor specifieke doelstellingen voor lithium-ion batterijen, onder meer op het gebied van materialengebruik, inzameling en recycling. Hierover zal ik u met een BNC-fiche nader informeren.

⁶ Critical Raw Materials for Strategic Technologies and Sectors in the EU, Europese Commissie, september 2020, https://rmis.jrc.ec.europa.eu/uploads/CRMs_for_Strategic_Technologies_and_Sectors_in_the_EU_2020.pdf.

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁸ Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council concerning batteries and waste batteries, Europese Commissie, 10 december 2020, https://ec.europa.eu/environment/waste/batteries/pdf/Proposal_for_a_Regulation_on_batteries_and_waste_batteries.pdf.

Veiligheid

Voor een veilige toepassing van batterijen is het van belang dat er een consistent en kenbaar stelsel van regels is dat bovendien in de praktijk goed toepasbaar is. Hierin worden nieuwe ontwikkelingen, kennis en ervaring van betrokken partijen meegenomen. Een van deze partijen betreft de brandweer. Deze heeft immers naast een adviserende taak richting het bevoegd gezag in het kader van preventie en risicobeheersing een wettelijk taak in het kader van incidentbestrijding. Om te kunnen beoordelen of, en zo nodig te kunnen bevorderen dat een dekkend en consistent stelsel van veiligheidsregels van toepassing is op batterijen, zet ik samen met onder meer mijn collega van Justitie en Veiligheid een verkenning uit naar veiligheidsregimes voor batterijen. Bij de verkenning wordt ook gekeken naar internationale wet- en regelgeving voor zover relevant voor de veiligheid van batterijen in Nederland. De resultaten van de verkenning verwacht ik in de loop van 2021.

Stellen richtsnoeren voor opslag

Op 1 juli 2020 is de Circulaire risicobeheersing lithium-ion energiedragers gepubliceerd⁹. Deze circulaire bevat richtsnoeren met een adviserend karakter inzake onder meer een veilige opslag van lithium-ion batterijen. De circulaire is tot stand gekomen in onderlinge samenwerking tussen vertegenwoordigers van het RIVM, van Omgevingsdiensten, de brandweer, de brancheverenigingen BOVAG, de RAI Vereniging, FME en Energy Storage NL alsmede de gemeente Nunspeet. Door middel van een internetconsultatie is eenieder in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op een concept van deze circulaire. Met de publicatie van de circulaire is een veiligheidsaanpak beschikbaar waarvan overheden en bedrijfsleven gebruik kunnen maken. De publicatie loopt vooruit op een aflevering uit de Publicatiereeks gevaarlijke stoffen (PGS) die onder andere betrekking heeft op de opslag van lithium-ion batterijen. Ik verwacht de publicatie van de PGS in 2021 of 2022. Deze kan vervolgens status krijgen door middel van een verwijzing in het Besluit activiteiten leefomgeving. Zodra de PGS is vastgesteld en gepubliceerd, kan de circulaire worden ingetrokken.

Actualisatie factsheet veiligheid en elektrische voertuigen

In november heeft CE Delft hun onderzoeksrapport over veiligheid en elektrische voertuigen uitgebracht¹⁰. Het betreft een actualisatie en uitbreiding van de «factsheet feitenmateriaal elektrische voertuigen en veiligheid» van TNO uit 2014. Het nieuwe rapport geeft inzicht in de actuele kennis, feiten en wet- en regelgeving over de veiligheid van elektrische personenauto's en oplaadpunten. Het onderzoeksrapport is het resultaat van uitgebreide literatuurstudie, aangevuld met informatie uit interviews met meer dan 25 experts. Het rapport geeft een goed beeld van belangrijke veiligheidsaspecten zoals voertuigveiligheid, brandveiligheid en incidentmanagement. In het rapport wordt geconcludeerd dat over het geheel genomen elektrische auto's geen hoger veiligheidsrisico met zich mee lijken te brengen dan conventionele auto's. Daar waar nog meer kennis nodig is werk ik samen met de betrokken partijen aan verdere kennisontwikkeling en -verspreiding op het gebied van veiligheid van elektrische auto's en van laadinfrastructuur.

⁹ Stcrt. 2020, nr. 34193.

¹⁰ <https://www.ce.nl/publicaties/download/2994>.

Actualiseren bouwbesluit parkeergarages

Parkeergarages moeten in Nederland voldoen aan het Bouwbesluit 2012. De voorschriften uit het Bouwbesluit 2012 gelden voor bestaande en nieuw te realiseren bouwwerken. In het Bouwbesluit 2012 staan prestatie-eisen voor parkeergarages, bijvoorbeeld met betrekking tot de maximale grootte van brandcompartimenten. Laadinfrastructuur in parkeergarages vallen onder de elektrische voorzieningen in het gebouw. Deze voorzieningen voldoen op grond van het Bouwbesluit 2012 aan de NEN1010, waarin ook eisen voor laadpalen zijn opgenomen. Er zijn in het Bouwbesluit 2012 geen specifieke brandveiligheidseisen opgenomen voor het laden of parkeren van elektrische voertuigen in parkeergarages. In opdracht van het Ministerie van BZK werkt het normalisatieinstituut NEN aan een NEN-norm voor integrale brandveiligheid van parkeergarages. Het Ministerie van BZK beziet aansluitend hierop mogelijke aanpassingen van de bouwregelgeving.

Economische perspectieven

Batterijen worden op een hoog tempo verder ontwikkeld. Zo gaan batterijen langer mee¹¹ en zal de CO₂ uitstoot bij productie naar verwachting verder afnemen.¹² De verdere ontwikkeling van batterijen zorgt er ook voor dat batterijen op steeds meer plekken effectief ingezet kunnen worden, zowel in transport als bij de ondersteuning van het elektriciteitsnet. Tegelijkertijd biedt de ontwikkeling en inzet van batterijen ook kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven, bijvoorbeeld in termen van werkgelegenheid en export¹³. In navolging van de strategische aanpak is dit jaar verder ingezet op het versterken van de uitwisseling in de sector, de verbinding met Europese trajecten, en de inzet op innovatie.

Bevorderen uitwisseling in batterij-sector

Het aantal collectieve batterij-initiatieven neemt toe in Nederland. Ik noem drie belangrijke regionale initiatieven. In regio Oost Nederland werkt de Universiteit Twente aan een batterijpropositie, in samenwerking met bedrijven in de regio en de Duitse collega's van het batterij-instituut MEET (uit Münster). Dit initiatief wordt ondersteund door OostNL. In de Brainport regio Eindhoven is het initiatief «Battery Competence Centre» (BCC) gestart 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. Dit initiatief wordt ondersteund door onder andere Brainport Development. Vanuit de samenwerking tussen MI-team mobiliteit¹⁴ en het programma systeemintegratie van de Topsector Energie is men voornemens om een studie te laten uitvoeren over de kansen en knelpunten van dergelijke batterijen voor zwaar transport vanuit zowel het perspectief van de industrie als de energie-sector. In nauwe samenwerking met IenW zal vanuit EZK het uitvoeringsprogramma circulaire maakindustrie bijdragen aan de programmatische ontwikkeling van de thema's hergebruik en recycling binnen het BCC. Ten derde werken bedrijven en kennisinstellingen in de regio Delft aan een

¹¹ Comparing the lifetime greenhouse gas emissions of electric cars with the emissions of cars using gasoline or diesel, TU Eindhoven, augustus 2020; https://www.oliver-krischer.eu/wp-content/uploads/2020/08/English_Studie.pdf.

¹² How does battery production affect the CO₂ emissions during the life cycle of electric vehicles?, CE Delft, november 2020; <https://www.ce.nl/publicaties/2549/stream-goederenvervoer-2020>.

¹³ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/informatie-over-elektrisch-rijden/voordelen-economie>.

¹⁴ Missieteam Duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsstysteem.

propositie voor de ontwikkeling van nieuwe generatie batterijen. Dit initiatief wordt ondersteund door Innovation Quarter. Deze regionaal gestarte initiatieven kunnen de bouwstenen vormen voor een nationale invulling voor de ontwikkeling van batterijen. Ik moedig partijen aan om in samenhang gerichte proposities uit te werken en te agenderen.

Stimuleren innovatie

Het *Kennis en Innovatieconvenant*, de bundeling van publieke en private middelen, met de onderliggende *Kennis en Innovatie Agenda's* biedt ruimte voor oplossingen rond bijvoorbeeld duurzame mobiliteit of buurtbatterijen in de gebouwde omgeving. Vanuit de PPS-toeslagregeling, die samenwerking tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen stimuleert, zijn tientallen projecten in uitvoering op het gebied van batterijtechnologie. Een voorbeeld is het project Energiekademuur. In dit project onderzoeken de TU Delft, TU Eindhoven en twee private bedrijven hoe de 200km te renoveren kademuuren in Amsterdam straks kunnen worden vervangen door een «energiekademuur»: een kademuur als «batterij» voor de energiehuishouding van de stad. In een ander project ontwikkelt een consortium binnen de onderneming Penvoerder Windopslag 3.0 een vliegwiel-batterij combinatie voor de hybride opslag van wind op land. Een derde voorbeeld betreft de ontwikkeling van «waterbatterijen» als opslagmedium voor zonne-energie in de gebouwde omgeving. Een ander initiatief betreft de gezamenlijke investering in een pilotlijn voor nieuwe 3D solid-state lithium-ion batterijen door de provincie Noord-Brabant, EZK en Holst Centre / TNO. Doel is om straks op grote schaal batterijen te ontwikkelen met een hogere opslagcapaciteit, langere levensduur, kortere oplaadtijd – tegen lagere kosten. Met betrekking tot de scheepvaart zijn de batterijcontainers in combinatie met elektrische aandrijving van het schip een interessante ontwikkeling. Op 2 juni is het bedrijf Zero Emission Services (ZES) opgericht waarin met steun van de overheid wordt geïnvesteerd in elektrisch varen.

Ondersteunen NLse participatie in EU-programma's

Binnen het nieuwe Europese R&D programma Horizon Europe, dat van start zal gaan in 2021, bestaat ruimte voor batterijgerelateerd onderzoek. Dat kan zowel voor fundamenteel onderzoek als voor meer toegepast publiek-privaat onderzoek. Op dit moment worden de oproepen nog vormgegeven, waarbij zo goed mogelijk de input van Nederlandse partijen wordt meegenomen. Deze oproepen gaan over onderwerpen als recycling, toepassing in mobiliteit, produceren, digitaliseren en veiligheid. Ook is er een publiek-privaat partnerschap voor batterijen in oprichting, waarbij ook de Nederlandse industrie en kennisinstellingen voor worden uitgenodigd deel te nemen. Zodra de oproep er is zal de RVO bij het aanvraagproces een ondersteunende rol spelen.

Met betrekking tot de productie van batterijcellen is er op dit moment geen tot geringe capaciteit in Nederland. Aanwezigheid van productiecapaciteit kan een grote, positieve impuls geven aan het Nederlandse batterijen-ecosysteem. Samen met mijn collega van EZK volg ik daarom nauwlettend de Europese ontwikkelingen op het gebied van batterijproductie.

Verkennen bilaterale samenwerking

Zowel met Duitsland als Frankrijk worden de mogelijkheden voor bilateraal samenwerken verkend. Met EZK zal er een netwerkbijeenkomst worden georganiseerd in Parijs. Doel van de bijeenkomst is het positioneren van de Nederlandse kennis en innovaties in de activiteiten die de

Franses batterijenproducenten ontwikkelen. Met Duitsland vindt overleg plaats op zowel regionaal als federaal niveau. Zoals eerder genoemd heeft de regio Twente nauw contact met het batterij-instituut in Münster. Ook op federaal niveau lopen gesprekken met Duitsland, bijvoorbeeld op het gebied van nieuwe mobiliteit. Ik hoop hierover in de loop van volgend jaar meer duidelijkheid te kunnen geven.

Inzetten op EU regelgeving datadeling

Zoals ik u op 5 oktober 2020 berichtte middels de Kamerbrief Voortgang duurzame mobiliteit¹⁵, heb ik samen met een relevant deel van de sector de Europese Commissie aangeschreven om aandacht te vragen voor uniforme transparantie van data in Europese regelgeving. Ik ben nog in afwachting van een reactie.

Energiediensten

Batterijen kunnen bijdragen om het energiesysteem flexibeler te maken en congestie in het net te beperken, door de piek in verbruik of levering op te vangen. Op deze manier kan vraag en aanbod van elektriciteit beter met elkaar in evenwicht worden gebracht. Op diverse terreinen zijn stappen te zetten, waaronder het stimuleren van innovatie en toepassingsmogelijkheden voor het (her)gebruik van batterijen en het slim laden van de batterijen, maar ook het vrijstellen van energiebelasting in het geval elektriciteitsverbruik enkel wordt afgenomen ten behoeve van batterijopslag.

Omdat het aanbod van wind- en zonne-energie steeds groter wordt, is het de verwachting dat ook de batterijen uit elektrische voertuigen in belangrijke mate zullen bijdragen aan stabilisering van het elektriciteitsnetwerk. Bij een grote toevoer van duurzaam opgewekte energie kunnen batterijen energie opslaan en vervolgens leveren op momenten dat dit nodig is. Dit heet slim laden of «Smart Charging». Slim laden biedt een belangrijk potentieel voor de transitie naar duurzame energie en is geborgd binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur in de werkgroep Smart Charging.¹⁶ Een met betrekking tot batterijen relevante afspraak in de werkgroep is dat in de periode tot 2030 enkel nog laadinfrastructuur voor batterijen wordt uitgerold die gereed is voor slim laden¹⁷.

Stimuleren innovatie energiediensten

Verschillende initiatieven met gebruik van batterijen doen inmiddels hun intrede in Nederland. Dit betreft zowel zogenaamde thuisbatterijen als ook grote mobiele toepassingen bij evenementen en toepassingen bij zon- en windparken. Zo demonstreert het batterijproject GIGA Rhino een technisch en financieel haalbare oplossing en daarmee ook een verdienmodel voor energieopslag bij zon- en windparken. Zij doet dit met innovatieve batterijtechnologie op basis van een grootschalige 12 MW batterij en een zelf ontwikkeld voorspellingsmodel. Het jonge bedrijf Time Shift ontwikkelt second life toepassingen voor gebruikte li-ion batterijen van elektrische voertuigen.

¹⁵ Kamerstuk 32 813, nr. 572.

¹⁶ <https://agendalaadinfrastructuur.pleio.nl/file/download/48251845/opdracht-werkgroep-smart-charging.pdf>.

¹⁷ In samenwerking met alle belanghebbenden is het document Smart Charging Requirements (ofwel Slim Laden vereisten) tot stand gekomen. Met deze Smart Charging Requirements (SCR) wordt een eenduidige definitie gegeven van «smart charging ready».

Daarnaast zijn er innovatieve projecten die leiden tot betere toepassingen en efficiëntere systemen met lagere kosten. Zo is vorig jaar het Pureion project van TNO, TUD en start up LeydenJar Technologies afgerond dat zich richtte op het ontwikkelen van Li-ion batterij cellen met zeer hoge energiedichtheid. Deze ontwikkeling wordt vanuit de Topsector Energie gefaciliteerd met kennisontwikkeling en -verspreiding. Zo helpt de publicatie «Smart Grid Ready Energy Storage»¹⁸ ontwikkelaars van batterijsystemen bij het vormgeven van een goed *Energy Management System* en helpt het marktpartijen om inzicht te krijgen in de spelregels om een batterij goed te kunnen aansturen. Ook heeft de NEN een normontwerp gepubliceerd over de bedrijfsvoering van batterij-energieopslagsystemen. Deze norm geeft eisen voor de veilige bedrijfsvoering van systemen met een capaciteit groter dan 25 kWh¹⁹.

Verkennen systeem hergebruik in netwerk

Batterijen die niet meer geschikt zijn voor mobiliteit kunnen worden hergebruikt als stationaire opslag van energie en zo het elektriciteitsnet ondersteunen. Zoals aangekondigd in het Klimaatakkoord zal het kabinet samen met de sector de mogelijkheden verkennen om hiervoor een systeem te ontwikkelen. Ik heb met de sector afgesproken dat zij onderzoek doen naar de mogelijkheden voor het verkrijgen van inzicht in de restcapaciteit en levensduur van het accupakket van elektrische personenauto's evenals de garantie hierop voor de consument. In opdracht van BOVAG en RAI Vereniging doen TNO en DNV-GL onderzoek naar de technische mogelijkheden van transparantie van batterijdata ten behoeve van een uniforme batterij-check. De oplevering van de eerste fase van dit onderzoek wordt door de BOVAG en RAI Vereniging eind 2020 verwacht, zo hebben BOVAG en RAI Vereniging mij laten weten. Hiermee loopt Nederland voorop in Europa. Een uniforme batterij-check geeft consumenten vertrouwen in de status van de accu en bevordert daarmee de verkoop van gebruikte elektrische auto's. Batterij-checks bevorderen ook hergebruik van batterijen. Zo kan met een batterij-check worden bepaald of een accu, die niet langer geschikt is voor het aandrijven van elektrische auto's, kan worden ingezet als opslagbuffer in het elektriciteitsnet. Nederland loopt ook voorop met het slim benutten van batterijen die nog in auto's zitten. Zo worden met steun van het Rijk tot en met 2021 in totaal 46 «slimme» laadpleinen gerealiseerd waar stroom kan worden geladen én teruggeleverd aan het net. De elektrische auto wordt zo een middel om meer groene stroom op te slaan en te gebruiken.

Dubbele heffing energiebelasting bij batterijopslag

Bij de energiebelasting wordt de levering van elektriciteit via een aansluiting aan de gebruiker belast. Enkele marktpartijen hebben aangekaart dat binnen deze systematiek dubbele heffing van energiebelasting kan optreden bij batterijopslag. Het gaat dan om de levering van elektriciteit via een aansluiting aan de gebruiker die wordt opgeslagen in een batterij met het oogmerk om op een later tijdstip vanuit die batterij weer elektriciteit op het net in te voeden. In het geval dat de exploitant van een batterij de elektriciteit teruglevert aan een energieleverancier die deze elektriciteit vervolgens weer levert aan een eindverbruiker is sprake van tweemaal heffing van energiebelasting in de keten.

¹⁸ <https://www.topsectorenergie.nl/sites/default/files/uploads/Urban%20Energy/publicaties/Rapport%20SmartGridReadyEnergyStorage.pdf>.

¹⁹ <https://www.energystoragenl.nl/norm-bedrijfsvoering-van-batterij-energieopslagsystemen-gepubliceerd-voor-commentaar/4540>.

In reactie op de motie van het Kamerlid Van der Lee²⁰ heeft de vorige Staatssecretaris van Financiën op 5 juli 2019 (Kamerstuk 34 552, nr. 89) in een brief aan uw Kamer aangekondigd dat zal worden onderzocht of een oplossingsrichting denkbaar is waarbij economisch dubbele heffing bij batterijopslag kan worden weggenomen op een manier die uitvoerbaar is voor alle betrokkenen en tevens handhaafbaar is voor de Belastingdienst. Verder is geschetst dat het onderzoek zal meelopen in de evaluatie van de energiebelasting die in 2020 zal plaatsvinden en is het streven uitgesproken om een aanpassing van de energiebelasting met ingang van 2021 in werking te laten treden. Deze zomer is aan uw Kamer medegedeeld dat de evaluatie van de energiebelasting vertraging heeft opgelopen waardoor een maatregel per 2021 niet meer haalbaar is gebleken. Het kabinet blijft zich inzetten op het uitwerken van een oplossing ter uitvoering van deze motie in overleg met de branche. Daaropvolgend is een tweede motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht om een aanpassing van de Richtlijn Energiebelastingen niet af te wachten en deze maatregel na afloop van de evaluatie van de energiebelasting op te nemen in het Belastingplan 2022. De regering neemt het verzoek uit deze motie mee in de verdere uitwerking.

Tot slot

Dit jaar is een start gemaakt met de batterijenstrategie en is er al een aantal concrete resultaten bereikt. Tegelijk geldt dat in de komende jaren batterijen verder worden ontwikkeld en de toepassing ervan breder en op grotere schaal zal plaatsvinden. Hierbij is het van belang om batterijen op een verantwoorde en veilige wijze te ontwikkelen en toe te passen, om zo ook bij te dragen aan het behalen van de afspraken uit het Klimaatakkoord. Daarom zullen wij ons blijven inzetten op deze strategische aanpak. Graag informeer ik u eind 2021 over de ontwikkeling van het dossier en de uitvoering van de acties.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

²⁰ Kamerstuk 35 000 XIII, nr. 27.