

19E INTERNATIONALE CONGRES OVER BATTERY RECYCLING

Batterijen sector blijft vragen oproepen

Statistieken kunnen verwarring voorkomen maar net zo goed stimuleren, verklaarde Jose Rizo van de Europese Commissie op de 19e Internationale Congres over Battery Recycling in Hamburg, Duitsland. Na zorgvuldig onderzoek van de EU-richtlijn inzake batterijen, bleek deze op het moment 'nog meer relevant' te zijn. Maar hij benadrukte: 'We hebben goede gegevens en transparantie nodig.'

KIRSTIN LINNENKOPER

De EU-richtlijn over batterijen 'is niet langer een juridische kwestie, eerder een uitvoeringskwestie', stelde Jose Rizo tijdens het jaarlijkse Internationale Batterijen Congres (ICBR). Dit toont aan dat de lidstaten 'duidelijk gedaan hun huiswerk hebben gedaan'. Ook waren de regels nog 'relatief up-to-date', vertelde hij de afgevaardigden in Hamburg. 'Het is nauwelijks een geheim dat geen enkele partij graag cijfers rapporteert. Dit geldt voor overheden, landelijke en Europese verenigingen, en het algehele bedrijfsleven,' voegde Rizo toe. Toch is de sector genoodzaakt zich af te vragen wat de waarde is van informatie als deze 'vergezeld gaat van vraagtekens'. Als voorbeeld noemde hij de gegevens van Eurostat over de collectie tarieven voor draagbare batterijen in 2013; hier is Zweden de overduidelijke winnaar met 65%, terwijl België op de vierde plaats met slechts 55%, zei hij. 'En dat terwijl, de gegevens verstrekt door de industrie suggereren België is de winnaar met een inzamelingstotaal van 71% terwijl dat van Zweden slechts 46% bedraagt. Dit vertelt ons een ding: we moeten de doorstroming van informatie te verbeteren,' concludeerde Rizo.

Bewaar trend

Het gemiddelde aantal batterijen dat bij consumenten thuis te vinden (zowel gebruikte als ongebruikte batterijen), staat in Amerika op 21 per persoon per jaar in een huishouden van vier mensen, stelde Carl Smith, president van het batterijen inzamelinginitiatief Call2Recycle.

Als België in beeld komt, ligt dit gemiddelde nog hoger – en stijgt bovendien. 'Het zogenaamde "hamsteren" door Belgische huishoudens heeft de teller op 115 batterijen gebracht in 2012. Dit tegenover enkel 107 batterijen per huishouden in 2010,' vertelde Peter Coonen, algemeen directeur van Bebat. Een bemoedigende statistiek is dat 'slechts 13%' van de draagbare batterijen in het huishoudelijk afval belanden, verklaarde hij. Wetende dat de 'bewaar trend' zich in de toekomst hoogstwaarschijnlijk zal voortzetten, zette Bebat een extra researchproject op om erachter te komen of de EU doelstelling voor het inzamelen van batterijen überhaupt wel realistisch is. 'We hebben kritisch gekeken naar de levenscyclus van verschillende types batterijen. De steekproef besloeg 30 000 batterijen met een totaal gewicht van 3,9 ton. Ons team was in staat om de productie datum terug te vinden voor 17 000 batterijen,' zei Coonen. Dit leverde op zijn beurt een goede inschatting op van hoe lang het gemiddeld duurt voor een batterij weggegooid wordt. Het bleek dat alkalinebatterijen gemiddeld 5,6 jaar bewaard bleven, terwijl het minstens acht jaar zou duren voordat 80% van deze ingezameld kunnen worden door Belgische partijen. De cijfers voor lithiumbatterijen gaven aan dat ze ruim 10 jaar op de plank bleven liggen, en voor nikkel-cadmium batterijen was dit zelfs meer dan 15 jaar.

'Gat' in de wetgeving

Een andere trend betreft het gevaarlijke karakter van batterijen, voornamelijk lithium batterijen. 'In het geval van een brand,

gaan de mensen er altijd vanuit: "Nou, iemand zal wel hebben een fout gemaakt" - maar in werkelijkheid zien we dat elke speler in de keten precies heeft gehandeld volgens de wet,' sprak Katrin Beisswenger van het Duitse bedrijf 1cc Compliance Consulting. 'Hoe komt het dan dat er nog steeds dingen fout gaan? De incidenten zijn eigenlijk niet zo verwonderlijk, omdat geen van de wettelijke eisen in de EU-richtlijn direct ingaan op de veiligheidsproblematiek,' benadrukte ze. Ondanks de overvloed aan doelen en normen die er zijn, zijn zorgen wat betreft veiligheid niet onderworpen aan de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Beisswenger noemt het een 'gat in de wetgeving,' een dat bestond tijdens het



Peter Coonen



Rechts op de foto Katrin Beisswenger

batterijen congres van vorig jaar in Dubrovnik, en dat tot de dag van vandaag niet gedicht is. Haar prognose is dat de situatie er volgend jaar niet veel beter voor staat. 'Bovendien kost het dan nog tijd om de wetgeving te handhaven.'

Per risicoklasse

Michael Green van het Britse bedrijf G&P Batteries kan helaas mee vertellen over de enorme schade die batterijen aan kunnen richten. 'Opbouw van voornamelijk lithium-ion accu's veroorzaakten bij ons dit jaar al twee branden in slechts drie weken,' klaagde hij. 'Het eerste incident vond plaats in januari, waarin we 100 bakken van ingezamelde batterijen verloren. In februari, hadden we minder geluk en raakte ons pand ernstig beschadigd. Het frustrerende is, we waren er zeker van dat we alles in het werk hadden gesteld om een brand te voorkomen,' zei Green. Tegenwoordig classificeert G&P de batterijen niet meer volgens type, maar op basis van risico. In dit geval, zet het team de batterijen apart per 'laag' risico (bevat minder dan 5% lithium), 'gemiddeld' risico (bevat tot 5% lithium) of 'hoog' risico (bevat meer dan 5% lithium). 'Deze voorzorgsmaatregel gaat boven en voorbij aan wat wettelijk verplicht is, maar we hebben onze les wel geleerd,' stelde Green. Deze maatregel wordt ook wel de 'douane inspectie' genoemd. 'Indien we ontdekken dat de lading hoge risico batterijen bevat, treden we binnen 24 uur op. Deze zetten we dan apart in een speciaal daarvoor gebouwde noodopslagruimte, terwijl we ervoor waken dat er niet teveel lithium-ion batterijen op onze locatie ge-

parkeerd staan,' vertelde Green in Hamburg.

In de vuurlinie

Met 26 jaar ervaring als brandweerman, heeft Kurt Vollmacher met eigen ogen vele branden van dichtbij gezien. Een incident dat hij nog steeds moeilijk van zich af kan schudden is een desastreuze brand nadat een elektrisch voertuig van Tesla in de vangrail belandde. Naar zijn mening is het dan ook uiterst belangrijk dat fabrikanten van auto's en batterijen een partnerschap aangaan. 'Helaas heb ik gemerkt dat het zeldzaam is dat ze dezelfde taal spreken,' stelde Vollmacher. Het beste advies zou zijn om samen te werken aan de noodzakelijke symbolen en handleidingen, voegde hij toe. Daarnaast kondigde Vollmacher een in zijn ogen 'veelbelovende ontwikkeling' aan. 'Renault heeft ingezien dat de metalen behuizing van een auto batterij voorkomt dat wij de brand kunnen blussen – het water gaat er immers niet

doorheen. De fabrikant heeft nu een variant ontworpen met een plastic klepje dat zal smelten bij hoge temperaturen,' legde de brandweerman uit. Vollmacher prees dit als een oproep tot actie voor andere fabrikanten.

'Vloeibaar zand'

Een andere innovatieve ontdekking stamt van Nederlandse bodem. De ondernemer Johan van Peperzeel was geïnspireerd door een bewezen methode, namelijk zand. Zijn antwoord op de veiligheidsproblematiek is dan ook 'vloeibaar zand'. Wetenschappelijk staat dit bekend als natriumsilicaat en draagt nu de merknaam Li-Si. Deze stof dient om water te vervangen in brandblussers indien men in de werkplaats, in het verkeer of waar dan ook geconfronteerd wordt met vlamme batterijen. Recente testen in samenwerking met de Amsterdamse brandweerbrigade en auto recycling voorloper ARN heeft reeds aangetoond dat er 'uitstekende' resultaten te behalen zijn met Li-Si. ■

