



En waar laten we de accu's?

Autofabrikanten presenteren ruim veertig elektrische modellen tussen 2009 en 2012. Wat gebeurt er met de accu's na gebruik? Dave Bebelaar, CEO van Auto Recycling Nederland (ARN) doet er onderzoek naar.

TEKST MAARTJE SMEETS

Kostbare zaak

Een accu kost tussen de 8.000 en 10.000 euro. Een accu smelten om waardevolle stoffen als lithium, Rare Earth Elements (REE), koper, nikkel, aluminium en kobalt terug te winnen kost 2 a 3 euro per kilo. Autodemontage- en garagebedrijven moeten worden opgeleid om de accu's veilig te verwijderen. Hergebruik van accu's als opslagcapaciteit in het elektriciteitsnet is een andere mogelijkheid. Met NGO's vinden gesprekken plaats over toepassingen van tweedehandsaccu's in derdewereldlanden.

“Nederland zet op tal van projecten in, maar er wordt niet gekozen voor speerpunten zodat we daar in kunnen uitblinken.”

“Wie verantwoordelijk is voor de accu's is een belangrijke vraag gezien de introductie van elektrisch vervoer. Volgens Europese wetgeving is het nu zo dat autoproducenten de zorg dragen voor het opruimen van het materiaal als een auto niet meer bruikbaar is, dus ook voor de accu's. Voor accu's die los verkocht worden is degene die ze produceerde verantwoordelijk. Mogelijk dat dit voor de accu's uit elektrische voertuigen ook zo gaat werken”, stelt Dave Bebelaar.

Wie draait op voor de verwerking?

“De hamvraag is wie eigenaar wordt van de accu, de consument of de fabrikant die de accu bijvoorbeeld aan de klant leest? De kosten van het recylen van accu's kunnen behoorlijk oplopen (zie box). ARN werkt momenteel aan een inzamelingsstructuur. De batterijen worden getest en op basis van de restcapaciteit wordt een hergebruikdoel bepaald. De batterijen kunnen vervolgens

in andere toepassingen worden verwerkt. Is er geen andere toepassing mogelijk dan wordt de accu gerecycled om de herbruikbare materialen terug te winnen.

Kan Nederland een voortrekkersrol spelen?

“Nederland kan, met zijn expertise op gebied van recycling, internationaal de toon zetten als het gaat om 'battery-management'. We hebben door onze strenge regelgeving veel expertise op het gebied van hergebruik van materialen. Maar wil Nederland in elektrisch vervoer een voor-aanstaande rol spelen, dan is focus nodig. Recycling kan zo'n focal point zijn. De politiek tot nu toe is op dit vlak ontoereikend. Ik heb goede hoop dat het besef van noodzaak voor focus breder begint door te dringen. Dat merk je bij de industrie, bij lobbyclubs, bij expertisebureau's maar ook bij universitaire opleidingen- overal ziet men in dat het tijd is om keuzes te maken. Voor het Formule E-team is recycling een van de speerpunten. Ook de oprichting van de stichting Durab (Duurzame recycling van accu's en batterijen) is een belangrijke stap. Hierin doen partijen als ARN, KEMA, TU-Eindhoven en Verwerkingsbedrijf Van Peperzeel gezamenlijk onderzoek. Zo kan Nederland het voortouw nemen en bouwen we de kennis op die we over acht jaar, als de eerste accu's aan recycling toe zijn, nodig hebben.” ■

In het septembernummer van Change Magazine meer over het onderzoek en de visie van ARN, technieken en manieren om accu's te hergebruiken, het thermisch recylen en de stichting Durab.



ARN