

BMWT is de belangenbehartiger van leveranciers van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegenbouwmachines en transportmaterieel. BMWT levert toegevoegde waarde voor de leden en hun klanten op het gebied van veilig, deskundig en duurzaam werken met werkmaterieel en arbeidsmiddelen. De ruim 100 BMWT-bedrijven helpen hun klanten dagelijks werkmaterieel op een veilige en duurzame manier in te zetten in de bedrijfsprocessen.

Conclusie: BMWT steunt de verdere ontwikkeling van duidelijke wetgeving en veiligheidsrichtlijnen met betrekking tot lithium. In de voorliggende circulaire zijn belangrijke zaken (nog) niet opgenomen in het toepassingsgebied. Daarnaast mist BMWT op onderdelen voldoende duidelijkheid of zijn aanvullingen gewenst.

Gewichten en drempelwaarde

Vanuit BMWT zijn er zorgen over de drempelwaarden. Dit betreft een tweetal verschillende zaken: Bij bouwmaterieel, maar ook bij heftrucks zijn accupakketten steeds vaker voorzien van een geïntegreerd ballastsysteem. Dit ten behoeven van de stabiliteit van het voertuig en daarmee de veiligheid in zijn algemeenheid. Hiermee is het gewicht van de “accu” set verhoogd. Met een naar verhouding kleine hoeveelheid lithium en daarom een gevaarstelling die niet verhouding is met het gewicht van een batterij.

Experts van de BMWT hebben het gevoel dat de circulaire te veel geschreven is voor consumenten lithium accu's en niet voor industriële accu's. De BMWT pleit voor gewichtsklasse op daadwerkelijke lithium gewicht. Wij zouden kunnen voorstellen dat fabrikanten in de accusets aanduiden wat het ballastgewicht is en wat “accu” gewicht is.

Als een dealer of importeur van elektrische heftrucks of mini-shovels een of enkele batterijen op voorraad heeft, dan zit deze al direct boven de drempelwaarden van deze circulaire.

BMWT heeft de indruk dat de circulaire primair geschreven is voor fabrikanten van consumenten lithium accu's en niet voor industriële lithium accu's. *BMWT adviseert dan ook om industriële lithium als aparte voorwaarde mee te nemen, bij de drempelwaarden tabel.*

BMWT maakt zich zorgen over de hoge investeringen die deze importeurs, groothandels en dealer organisaties (zonder showroom) moeten nemen, voor de relatieve lage voorraad. Wij vermoeden dan ook een trend dat deze producten niet meer in lokaal worden opgeslagen met langere levertijden tot gevolg. Dit zou een argument kunnen zijn wat elektrificeren in de bouw vertraagd. Met negatieve gevolgen voor CO2 en stikstof uitstoot tot gevolg.

BMWT stelt voor om net als voor om kleinschalige opslag van importeurs / dealers zonder showroom, onder bepaalde condities gelijk te trekken aan “winkels”.

Grootschalige opslag bij bestaande activiteiten

In deze circulaire is het opslaan van een lithium accu al een melding plichtige activiteit en per definitie een gevaarlijke activiteit. In de circulaire worden eisen gesteld (bijvoorbeeld middels brandcompartimenten) welke een grote investering vergen. Terwijl de circulaire tijdelijk is, en de opvolger PGS 37 nog onduidelijk is. Grote investeringen zouden zijn te rechtvaardigen indien dit een gelijk speelveld heeft binnen Europa, niet tijdelijk is en gehandhaafd wordt door de geldende instanties. Zodat eerlijke ondernemers niet de dupe worden van cowboys in de markt.

BMWT pleit voor een borging van een gelijk speelveld voor alle spelers in de gehele markt en het voorkomen van nationale verschillen binnen Europa.

Graag verder specificering van het toepassingsgebied van deze circulaire / PGS 37

In de circulaire worden drempelwaardes aangegeven alsmede dat accu's in producten in de gebruikersfase zijn uitgesloten. Dit lijkt tot vragen waarin we graag verduidelijking inzien.

- Hoe zal worden omgegaan met accu's in buitengebruik gestelde producten, bijvoorbeeld om pieken op te vangen of bij voorraad van (ver-)huur materieel? M.a.w. wat zijn de grenzen van de gebruikersfase?

BMWT stelt dat een helder definitie van gebruikersfase noodzakelijk is: wanneer begint deze (in het magazijn van de fabrikant, of nadat de gebruiker deze heeft geïnstalleerd?) Of wanneer deze eindigt? Tevens duidelijk maken of een product kan weer terug kan keren naar gebruikersfase nadat deze "tijdelijk" buitengebruik is gesteld.

- Valt het opladen van wisselbatterijen onder de definitie EOS in deze circulaire? Dus het opladen van batterijen die niet direct in het apparaat zitten om te gaan gebruiken? Of valt dit binnen gebruikersfase?

Het lijkt BMWT wel wenselijk dat grootschalig opladen van wisselbatterijen, als opladen van een specifieke EOS wordt beschouwd. Echter dan wel veiligheidsmaatregelen worden genomen passend bij logistieke vervoersbewegingen/omstandigheden. Graag extra aandacht voor tijdelijke situaties zoals bijvoorbeeld bij bouwplaatsen

- Uitsluiting van producten in gebruikersfase suggereert dat grootschalig opladen van lithiumaccu's in bijvoorbeeld magazijnen of toekomstig op bouwplaatsen niet binnen het toepassingsgebied van de circulaire valt.

Het lijkt BMWT wel wenselijk dat grootschalig opladen van transport middelen / werktuigen als opladen van een specifieke EOS wordt beschouwd. Echter dan wel met veiligheidsmaatregelen passend bij logistieke vervoersbewegingen (heftrucks) / tijdelijke omstandigheden zoals op een bouwplaats. Om eventuele verwarring met elektrische auto's te voorkomen zou gedacht kunnen worden dat het opladen niet geldt voor situaties op de openbare weg.

Lege accu, ook onveilig?

Wat accu-experts van BMWT bevreemdt, is dat een ontladen batterij ook als onveilig wordt beschouwd. Een totaal ontladen Lithium Ion batterij is de meest veilige omdat er geen elektrische energie meer aanwezig is die tot een "thermal runaway" kan leiden. Het enige probleem dat dan nog kan ontstaan, is als er schade komt aan deze batterij (blootstelling elektrolyt aan de buitenlucht). *De suggestie van BMWT is: als een batterij voorzien is van een Batterij Management Systeem (BMS) en aantoonbaar ontladen is, deze te beschouwen als veilig product. Vergelijkbaar hoe de PGS 15 omgaat met lege verfblikken (als de verf is opgedroogd is het afval en geen gevaarlijke stof in verpakking meer).*

Veel industriële accu's zijn voorzien van een BMS die ervoor zorgt dat bij technisch falen van de accu (als deze aan de lader is aangesloten), deze automatisch ontlad.

BMWT pleit ervoor, batterijen in deze situatie, buiten de toepassing van deze circulaire te houden.

Alleen opladen binnen werktijd?

De circulaire is onduidelijk m.b.t. het opladen van de Lithium Ion batterij. Bij bepaalde instanties kan de term “Opladen van energiedrager bij voorkeur onderwerktijd i.v.m. good-house-keeping” leiden tot de interpretatie dat het intern transport materiaal met een Lithium Ion batterij niet buiten werktijd mag gebeuren. Hier zou een duidelijk vermelding gemaakt moeten worden om dit mogelijk te maken gezien dit feit “common practice” is in de logistiek, misschien in combinatie met batterijen/systemen met een BMS en een vastgelegd onderhouds- / inspectie-/ instandhoudingsprogramma aan minder verplichtingen ten dele zouden moeten vallen eventueel gekoppeld aan kalenderlevensduur.

Eén van de argumenten van Lithium Ion batterijen te gebruiken is dat er geen gebruik wordt gemaakt van wisselbatterijen. Opladen buitenwerktijd is dus juist het verkoop argument, omdat de batterijen voldoende capaciteit hebben om een gehele werkdag vol te houden. Effectieve inzet van materieel is een noodzakelijke voorwaarde voor de transitie van fossiele brandstoffen naar een duurzame oplossing.

Grote bedrijfspanden worden steeds vaker voorzien van zonnedaken. Vaak zijn de zonne-uren langer dan de werktijden. Door een EOS niet buiten werktijd te mogen opladen, moet deze zonne-energie direct geconsumeerd worden buiten de EOS om. Er kan er niet optimaal gebruikt worden gemaakt van deze duurzame energie bron om bijvoorbeeld piekbelasting gedurende dag op te vangen. Met negatief effect op de duurzaamheid gehalte van de energievoorziening, oplopende ROI op investeringen, etc.

BMWT pleit er voor de passage over good-house-keeping zodanig aan te passen, dat het heel duidelijk is dat het toegestaan is om buitenwerktijd op te laden van industriële lithium accu's toegestaan is. Bij loodaccu's is het zeer gebruikelijk dat deze buitenwerktijd ('s nachts) opgeladen worden.

Daarnaast zouden wij graag verduidelijking te zien voor de uitsluiting gebruikersfase i.c.m. buitenwerktijd opladen.

Ontladen EOS / Accu bij calamiteiten?

In deze circulaire lijkt ervan uit te gaan dat in noodsituaties een accu of EOS niet ontladen kan worden, als middel om een calamiteit te bestrijden / risico te verkleinen.

BMWT pleit ervoor om te zorgen dat er een optie is voor maatwerk, waarbij het bevoegde gezag de mogelijkheid krijgt om minder strenge eisen op te leggen, als technisch overtuigend kan worden bewezen dat er accu's tijdig (veilig) ontladen kunnen worden om de gevolgen van een calamiteit te beperken. (ontladen van accu's / EOS is dan beheersmaatregel)

Diverse type litium-accu's

Deze circulaire lijkt ervan uit te gaan dat alle lithiums accu's gelijk zijn. Er zijn leveranciers die Lithium IJzer Fosfaat cellen gebruiken, die geen Thermal Runaway kennen. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van afstandshouders en een BMS die iedere cel afzonderlijk bewaakt op temperatuur, lading en ontlading in tegenstelling tot consumentenbatterijen.

BMWT pleit ervoor om onderscheid te maken tussen diverse type lithium technieken en bijhorende eigenschappen. Stem de beheersmaatregelen op de daadwerkelijk risico's, ten einde onnodige, dure beheersmaatregelen te voorkomen.