

# Reactie op “CIRCULAIRE RISICOBEBEERSING LITHIUM-ION ENERGIEDRAGERS”

Versie: Internetconsultatie

Auteur: Jasper Baltus (EcarACCU bv, Zwaag)

Laatst bewerkt: 8 april 2020

Contact: jasper@ecaraccu.nl

Deze reactie is geschreven vanuit het mijn ervaring bij EcarACCU bv te Zwaag. De expertise ligt in de **productgroep** “Hoog Voltage Batterijen uit elektrische auto’s (HV-EV-batterij)”, “onderdelen uit HV-EV-batterij” en “EOS-systemen”. EcarACCU heeft **werkzaamheden** als “ACCU-repair”, “ACCU-demontage”, ACCU-controle”. EcarACCU heeft diverse **werkruimtes**: “HV-EV-opslag”, “werkruimte”, “Accu-opslag” en “kantoor”.

Kort samengevat: Deze Circulaire heeft geprobeerd de adviezen van het ADR op te volgen. Dit is niet juist geïnterpreteerd, waardoor dure en niet nodige voorschriften zijn ontstaan. Voor bedrijven die werken met batterijen is dit niet gunstig voor het businessmodel en haar huidige inrichting. Ik mis de eisen omtrent de status van de batterij, welke zijn: nieuw, defect, recycling.

Ik ben van mening dat batterijen die nieuw zijn, of voor recycling, niet perse in een brandcompartiment hoeven. Wel dient ALTIJD de juiste verpakkingsinstructie gevolgd te worden. Alleen batterijen die defect of beschadigd zijn, hebben een verhoogd risico, en adviseer ik in een brandcompartiment op te slaan.

## RUIMTES

### *1. Kritiek op tabel 1*

Verwijder het onderscheid tussen cellen en batterijen. Ik kan geen reden bedenken waarom het minimum per cel gebaseerd is op 20wh, en een batterij op 100wh. Het gaat hier over opslag, wat betekent dat beide in een stabiele ongebruikte status zijn.

### *2. Kritiek op tabel 1*

In de tabel wordt gesproken over gewichten in kolom 3. Is dit het gewicht per cel/batterij, of de totaal som val “alle gevaarlijke stoffen”, net zoals de 1000 punten regeling, waar het ADR rekening mee houdt?

Als dat zo geldt, is het enige verschil bij overschrijding van de 1000 punten, een opgeleide chauffeur. Bij lagere aantallen, dient alleen een juiste verpakking, documentatie en brandblusser. Maak dit dus **ALTIJD** verplicht.

Echter is de vrachtwagen op zichzelf, met lage of hogere punten, niet extra beveiligd. De vrachtwagen is wel voorzien van waarschuwborden en mag bepaalde tunnels niet in. Dit geeft aan dat voor een inrichting het verstandig is risicovolle omgevingen te mijden, het informeren van hulpdiensten en waarschuwborden te plaatsen alvorens alle entrees van de inrichting en opslaglocaties.

Als we de lijn van ADR verder doortrekken, zouden alleen batterijen met defect- beschadigde batterijen in een extra beveiligde verpakking moeten liggen, OF minimaal in een speciaal brand compartiment worden opgeslagen.

## **EOS ONDERGRENS**

### *3. Kritiek op 5.2*

Waarom is er een verschil tussen een EOS op zichzelf en een EOS in een voertuig? De technologie is exact hetzelfde. *“Dit soort ontwikkelingen vindt veelal nog op experimentele basis plaats en er zou verwarring kunnen ontstaan met voertuigveiligheidsvereisten.”* De EOS systemen zijn ook nog in ontwikkeling....

## **Batterij onveilig**

### *4. Kritiek op H6, al.1*

Er wordt beweerd dat veroudering of diepteontlading tot falen van de batterij kan leiden en vervolgens ontbranding. Een juist BMS systeem zou het systeem moeten afsluiten zodra een cel onder zijn minimum komt. Laden, als ontladen, is dan niet meer mogelijk.

### *5. Kritiek op H6, al.1*

Er wordt beweerd dat er “onderhoud” plaats vindt op een BMS. Dit gebeurt niet. Iemand die dit wel zou doen is een expert. Iemand die geen kennis heeft van een batterij zou niet aan een batterij moeten werken. De oplossing wordt nu gezocht in het beveiligen van batterijen die zijn gemaakt door onervaren personen. Ik stel voor dat alleen geautoriseerde mensen onderhoud mogen uitvoeren op de batterij. Op de batterij staat altijd de producent, waardoor de juiste persoon gevonden kan worden.

## **Concept maatregelen opslag ongedefinieerd**

### *6. Kritiek op tabel 2*

In tabel 2, rij 2, staan maatregelen voor een opslag en een EOS. Hierin wordt er geen onderscheid gemaakt in batterijen die Nieuw, defect of voor recycling zijn. Hierdoor worden ze alle drie even zwaar aangepakt, wat niet nodig blijkt.

Ik ben van mening van brandveilige opslag van nieuwe batterijen niet in brandcompartiment hoeft, maar dezelfde regels dient te volgen als die van de EOS.

### *7. Kritiek op 7.1.2*

Er wordt onderscheid gemaakt tussen groot, middelgroot, middel en klein.

Ik mis de eisen omtrent de status van de batterij, welke zijn: nieuw, defect, recycling.

Zoals eerder uitgelegd dienen batterijen die nieuw zijn, of voor recycling, niet perse in een brandcompartiment.

8. *Kritiek op 7.1.2 verantwoordelijk stapelen*

Ik adviseer om tussen pallets ook 0,5 meter ruimte te houden aan beide zijdes.  
Daarnaast zou ik het verplichten dat onderdelen op de pallet niet kunnen bewegen, en doormiddel van een rekje of krimpfolie wordt verbonden aan de pallet.