

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1124

van **FREYA PERDAENS**

datum: 6 september 2022

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Recyclagesector - Batterijbranden

De technologische vooruitgang in de maatschappij en ons gewijzigde consumptiepatroon leidt ertoe dat er steeds meer producten met een herlaadbare batterij in omloop zijn. Dat zijn meestal lithium-ionbatterijen, aangezien deze meer efficiënt zijn in gebruik. Ze laden sneller op, gaan langer mee en kunnen meer energie opslaan. Keerzijde van de medaille is het feit dat deze batterijen steeds vaker opduiken in ons afval of papier en daar brand kunnen veroorzaken.

Denuo schreef er dit voorjaar een persbericht over. Daarin kunnen we onder andere het volgende lezen: "Volgens een Europese studie uit 2018 is het aantal door lithium-ionbatterijen veroorzaakte branden in de recyclagesector in tien jaar tijd verdrievoudigd. De niet te verwaarlozen gevolgen komen voor rekening van diezelfde installaties: gevaar voor het personeel, stilstand van de sorteerlijn en verlies van beschadigd materiaal, verzekeringsmaatschappijen die recyclagebedrijven niet langer willen verzekeren, enzovoort. De kosten voor het herstellen van de beschadigde machines of de gebouwen kunnen oplopen tot in de miljoenen euro's."

Op die manier gaat heel wat recycleerbaar materiaal verloren, niet het minst in de batterijen zelf. Bronsortering en het demonteerbaar maken van batterijen kunnen een eerste stap naar een oplossing zijn, aldus Denuo.

1. Hoeveel batterijbranden zijn er geweest bij de recyclagebedrijven in de jaren 2020 en 2021?
2. Kan er een inschatting worden gemaakt van de hoeveelheid recycleerbaar materiaal die daardoor verloren ging?
3. Op welke manier worden mensen gesensibiliseerd over deze problematiek?
4. Worden er ook initiatieven genomen naar de producenten van materialen die dergelijke batterijen bevatten?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 1124 van 6 september 2022

van **FREYA PERDAENS**

1. Het dataregistratiesysteem van de Afdeling Handhaving houdt geen gestructureerde data bij over batterijbranden. Wel wordt data van incidenten geregistreerd, waarbij uit het onderwerpveld kan afgeleid worden of het over een brand bij een recyclagebedrijf gaat (niet gespecificeerd of het om een batterijbrand gaat).

In 2020 is er 1 dergelijk incident geregistreerd in ons systeem. In 2021 waren dat er 2.

En in 2022 zijn dat er tot nu toe 10.

Bij 1 incident uit 2021 wordt specifiek vermeld dat er lithium ion batterijen betrokken waren.

2. Daar heeft de Afdeling Handhaving geen zicht op, deze data wordt niet gestructureerd bijgehouden.
3. De Vlaamse wetgeving (VLAREMA en milieubeleidsovereenkomst) verplicht producenten van batterijen om sensibiliseringscampagnes te voeren. Het beheersorganisme Bebat, dat de producenten van batterijen vertegenwoordigt, voorziet doorlopend sensibiliseringscampagnes voor burgers en bedrijven. De veilige inzameling van batterijen is hierbij een continu aandachtspunt. Enkele voorbeelden van campagnes: [Veiligheid najaar - YouTube](#) (specifieke campagne om erop te wijzen dat batterijen niet thuis horen in andere afvalfracties zoals papier, huisvuil,...), [Veiligheid thuis | Bebat](#), [Tips voor juist gebruik | Bebat](#), [Instructionals: Veilig omgaan met batterijen - YouTube](#), blogartikels die via social mediakanalen worden "gepushed" naar consumenten. De reikwijdte van de campagnes wordt nauwgezet opgevolgd.

Ook het beheersorganisme Febelauto, dat de producenten van batterijen van hybride en elektrische voertuigen vertegenwoordigt, zet in op sensibilisering. Zo heeft Febelauto verschillende webinars gemaakt over regelgeving en verantwoordelijkheden, veiligheid en risico, preventie en noodinterventies: <https://www.youtube.com/watch?v=HsxtnvOODbs&t=38s>, <https://www.youtube.com/watch?v=zPNEoeBdzQY&t=57s>, <https://www.youtube.com/watch?v=NZXi7u4SasI>, <https://www.youtube.com/watch?v=KEubAS-Tsf8&t=32s>.

Eén van de voorstellen voor het werkprogramma BBT-studies 2023 (BBT = best beschikbare techniek) is de herziening van de BBT-studie schrootverwerking en sloperijen. Deze herziening beoogt onder meer een uitbreiding van de huidige BBT-studie met nieuwe en actuele problematieken zoals de opslag en handelingen met lithium batterijen afkomstig van de behandeling van voertuigwrakken en AEEA. De voornaamste focus ligt hier bij de activiteiten die gevat worden door de huidige BBT-studie, nl. sloperijen en schroothandel- en verwerking (incl. shredders), maar het is opportuun om bij deze studie de gehele keten niet uit het oog te verliezen. Het doel van deze studie is het formuleren van concrete aanbevelingen voor maatregelen/voorwaarden ter voorkoming/beperking van de risico's en het beheersen van veiligheidsaspecten (incidenten, branden,...) bij de opslag en handelingen met afgedankte lithium batterijen. Het betreffen aanbevelingen voor bv.:

- aanpassing/aanvulling van de sectorale milieuvorwaarden;

- bijzondere milieuvoorwaarden in de vergunning;
 - opmaak van een code van goede praktijk.
4. De Europese batterijenrichtlijn 2006/66 bepaalt dat fabrikanten apparaten zo moeten ontwerpen dat afgedankte batterijen gemakkelijk eruit kunnen gehaald worden. Apparaten met ingebouwde batterijen moeten vergezeld gaan van een gebruiksaanwijzing waaruit blijkt hoe de batterijen eruit gehaald kunnen worden, en welk type batterijen ingebouwd is. In verband met de uitneembaarheid van batterijen uit apparaten, voorziet de Europese richtlijn wel enkele uitzonderingen, bijvoorbeeld om redenen in verband met de veiligheid, data-integriteit en prestaties.

De Europese batterijenrichtlijn van 2006 wordt momenteel herzien. Hiervoor heeft de Commissie in december 2020 een voorstel van Europese Verordening gelanceerd (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0798>). Dit voorstel heeft o.a. als doel om de Europese wetgeving te actualiseren, rekening houdend met nieuwe evoluties zoals het steeds toenemende gebruik van batterijen, en het op de markt komen van nieuwe types batterijen zoals lithiumhoudende batterijen. Het voorstel bevat maatregelen voor het op de markt brengen van duurzame en veilige batterijen en maatregelen om de materiaalkringloop zoveel mogelijk te sluiten. Bovenvermelde bepaling over de uitneembaarheid van batterijen wordt in het nieuwe voorstel verder aangescherpt, en uitgebreid met bepalingen over de vervangbaarheid van batterijen. Het voorstel voorziet ook een uitbreiding van de informatieverplichtingen voor batterijen via labels en markeringen. Zo zullen alle batterijen voorzien moeten zijn van een QR-code en de grotere batterijen eveneens van een batterijenpaspoort (= unieke identificatie). De labels zullen informatie moeten verstrekken over de verplichte gescheiden inzameling, chemie van de batterij, het te gebruiken brandblusmiddel, rol van de eindgebruikers bij de selectieve inzameling, de veiligheidsinstructies en -risico's voor de behandeling van de afgedankte batterij, duiding van de negatieve gevolgen en risico's in geval van foutieve afdanking van de batterij...

Om de materiaalkringloop maximaal te sluiten bevat het voorstel van Verordening ambitieuze inzameldoelstellingen en specifieke recyclagedoelstellingen voor lithium batterijen. Het voorstel doorloopt de wetgevingsprocedure, en bevindt zich momenteel in de fase van triloog.

Zoals bepaald in de Europese Richtlijn 2012/19 (omgezet in VLAREMA, VLAREM en de aanvaardingsplichtconvenant) moeten afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (= AEEA) selectief ingezameld worden, en moeten onderdelen zoals batterijen afgezonderd worden uit AEEA, zodat deze afgedankte batterijen een specifieke behandeling kunnen krijgen. Het uithalen van batterijen uit AEEA kan door de eindgebruiker zelf gebeuren, of door een verwerker vergund voor de ontmanteling van AEEA. Ook volgens de wetgeving over afgedankte voertuigen (Europese Richtlijn 2000/53, omgezet in VLAREMA, VLAREM en de milieubeleidsovereenkomst) moeten alle batterijen uit afgedankte voertuigen gedemonteerd worden en naar specifieke verwerking afgevoerd worden.

België beschikt over een zeer uitgebreid netwerk van inzamelpunten voor afgedankte batterijen, voert talrijke sensibiliserende campagnes, en behoort met een inzamelcijfer van 59% voor 2021 tot de koplopers binnen Europa.

In uitvoering van de milieubeleidsovereenkomst, dragen producenten van lithiumbatterijen ook bij aan onderzoek en ontwikkeling in verband met de problematiek van lithiumbatterijen in de afvalfase. Dit wordt momenteel volop in praktijk gebracht. Ik vermeld hier enkele voorbeelden. In België is met verschillende stakeholders (Denuo, Fost Plus, Filpap, Bebat, Interafval en Copidec) een specifieke werkgroep opgezet om de problematiek van lithiumbatterijen in de afvalfase te

behandelen. Er zijn in dit kader bedrijfsbezoeken georganiseerd om meer inzicht te krijgen in de problematiek. De bewustmaking van burgers wordt behandeld, maar ook technische oplossingen zoals scanning, detectiesystemen en andere veiligheidsmaatregelen bij de sortering en verwerking. Bebat heeft bijvoorbeeld een studie opgestart met VITO om na te gaan of er een mogelijkheid bestaat om lithiumbatterijen te detecteren in de input van verwerkingsbedrijven van vb. papier en karton. Voor voertuigen heeft Febelauto specifieke opleidingen gevolgd over de verschillende veiligheidsaspecten om op basis hiervan de nodige preventiemaatregelen te treffen, werken ze nauw samen met de voertuigproducenten en voeren ze overleg met de FOD Binnenlandse Zaken om de nodige veiligheidsaspecten verder uit te werken in regelgeving.