

Verslag Community of Practice Batterypacks 28 september 2023

Opening

Lector Energie- en transportveiligheid Nils Rosmuller heet deelnemers van harte welkom bij de derde bijeenkomst van de Community of Practice Batterypacks van 2023. Met een deelnemersaantal van circa 35 spreekt hij van alweer een mooie opkomst.

Onderwerp 1: Werkzaamheden Nationale Agenda Laadinfrastructuur werkgroep Veiligheid

Suzan Reitsma van de Rijksdienst van Ondernemend Nederland (RVO) introduceert zichzelf als de voorzitter van de werkgroep Veiligheid van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Vervolgens neemt zij de deelnemers mee in de opzet van de NAL. De NAL, ingesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, bestaat uit meerdere regio's en diverse werkgroepen die als doel hebben de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland te versnellen. De NAL richt zich daarbij niet alleen op personenvoertuigen, maar ook op bijvoorbeeld elektrische trucks en elektrische scheepsvaart. Na introductie van de structuur van de NAL ligt Suzan toe hoe de NAL-regio's werken en waar de verschillende NAL-werkgroepen zich op focussen.

Een van deze werkgroepen, de werkgroep Veiligheid, is tot stand gekomen naar aanleiding van diverse incidenten met elektrische voertuigen die door de media werden uitgelicht. Dit gaf aanleiding om een groep van experts bij elkaar te brengen in een werkgroep om samen kennis te ontwikkelen rondom de fysieke veiligheidsaspecten van elektrische voertuigen. Vervolgens neemt Suzan de deelnemers mee in de zeven thema's waar de werkgroep zich op richt. Jaarlijks worden in de werkgroep de speerpunten binnen deze zeven thema's bepaald.

Daarna vertelt Suzan over de verschillende publicaties die de werkgroep heeft laten maken. Dit zijn onder meer studies naar de veiligheid van elektrische personenauto's, maar ook van elektrische bussen en batterijwisselstations. In de toekomst gaat gewerkt worden aan de veiligheidsaspecten van elektrische trucks en de elektrificatie in de bouw.

Vervolgens presenteert Suzan een viertal thema's en welke werkzaamheden de NAL in deze thema's heeft uitgevoerd. Dit betreft onder meer het thema parkeergarages, waarbij de werkgroep heeft bijgedragen aan de notificatieregeling voor VvE's en de NEN 6067 over de brandveiligheid in parkeergarages. Andere thema's die Suzan toelicht zijn de batterijwisselstations, multi-fuel tankstations en dompelcontainers.

Nils vraagt aan Suzan hoe de NAL is aangehaakt bij de RES-regio's? Hoe is het de NAL gelukt daar voet aan de grond te krijgen?

Suzan antwoordt dat zij niet aan de dagelijkse tafel zitten, maar op landelijk niveau wel contact met elkaar hebben (NP-RES). De NAL heeft bijgedragen door input te leveren aan de netbeheerder over de wens van mobiliteitssector met betrekking tot de stroombehoefte, zodat deze gegevens konden door de netbeheerders kon worden meegenomen in de RES.

Ellen Kilian vraagt aan Suzan wanneer de richtlijn voor batterijwisselstations af is en waar deze dan te vinden is?

Suzan antwoordt dat deze zodra deze af is zal worden gedeeld via de website van de NAL: <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/werkgroepen/werkgroep+fysieke+veiligheid+en+cyber+security/default.aspx>. Daarnaast zal deze worden verspreid naar de veiligheidsregio's en de NAL-regio's. deze zal voor eind oktober gereed en gepubliceerd zijn.

Jan van Hasselt vraagt in hoeverre bestaande parkeergarages zijn meegenomen in de nieuwe regelgeving rondom de brandveiligheid van parkeergarages?

Suzan antwoordt dat bij installatie van laadinfrastructuur in parkeergarages altijd dezelfde regels gelden bij zowel bestaande als nieuwe parkeergarages.

Onderwerp 2: Lessen van dodelijk ongeval met elektrisch voertuig

Nikolai Lieshout is forensisch coördinator bij de Forensische Opsporing Politie Eenheid Zeeland - West-Brabant. Hij introduceert zichzelf en de case die hij met de deelnemers van de CoP wil delen. Op 10 maart heeft er op de A59 bij Waspik een dodelijk ongeval met onder meer een elektrisch voertuig plaats gevonden. Dit voertuig is door het ongeval in brand gevlogen. Vier personen zaten bekneld in dit voertuig, een Hyundai Ioniq, en komen daarbij om het leven.

Nikolai vertelt dat de politie zich bewust is van de risico's die met elektrische voertuigen te maken hebben. Hij vertelt dat de politie de protocollen kent die met deze voertuigen gepaard gaan, zoals het onderdompelen na brand, maar bij deze inzet leverde dit wel het dilemma op: is het ethisch verantwoord om het voertuig onder te dompelen, met daarbij de stoffelijke overschotten nog in het voertuig? Bij dit incident is uiteindelijk in overleg met de brandweer besloten de personen op de plaats incident uit het voertuig te halen. Dilemma was daarbij dat de accu van het voertuig nog wel in thermal runaway was. De brandweer was daarbij bereid om de personen uit het voertuig te bevrijden, maar niet te bergen: dit werd aan de politie over gelaten. Daarbij stond de politie voor een dilemma: de brandweer stond in volledig bluspak en ademlucht, de politie in witte overalls en een mondkapje. Dit verschil leverde geen goed gevoel op bij de betrokken medewerkers van de forensische opsporing.

Dit ongeval heeft aanleiding gegeven voor de politie Eenheid Zeeland - West-Brabant om verschillende scenario's uit te werken over ongevallen met elektrische voertuigen. Daarbij heeft de politie per scenario een handelingsperspectief uitgewerkt over hoe zij veilig op kunnen treden. Deze scenario's en het handelingsperspectief zijn terug te vinden in de slides. Daarnaast brengen dit soort incidenten ook risico's bij vervolgonderzoeken met zich mee, zoals vervolgonderzoek aan het voertuig of aan een stoffelijk overschot. Het handelingsperspectief bij die vervolgonderzoeken heeft nog verdere uitwerking nodig.

Na aanleiding van dit incident is het nieuwe handelingsperspectief nu ingevoerd in de Eenheid Zeeland - West-Brabant. Zij zijn nu bezig dit landelijk uit te dragen via de kwaliteitsnetwerken (werkgroepen) van de politie. Ook worden de risico's die gepaard gaan met incidenten met elektrische voertuigen opgenomen in landelijke opleiding voor de forensische opsporing.

Frank van de Laak vraagt hoe het landelijk zit met de risico-bewustzijn bij de collega's van de forensische opsporing? Wordt dit meegenomen in landelijke les- en leerstof?

Nikolai antwoordt dat het thema aandacht heeft in de landelijke kwaliteitsnetwerken. Ook zit er in de opleiding aandacht voor elektrische voertuigen, maar nog niet door het in de eenheid opgestelde handelingsperspectief.

Nils vraagt of het een landelijk handelingsperspectief is of nog alleen is het al een landelijk protocol of nog alleen voor de Eenheid Zeeland - West-Brabant?

Nikolai antwoordt dat Eenheid Zeeland - West-Brabant degene zijn die met een incident als dit te maken hebben gehad, dus zodoende als eerste gestart zijn er een op te stellen.

Paul Broos vraagt hoe toekomstvast het invliegen van zoveel bijzondere functionarissen is bij dit soort incidenten, met in achtneming dat in de toekomst het aantal incidenten met elektrische voertuigen alleen maar toeneemt (immers, er komen steeds meer elektrische voertuigen in het wagenpark)? Nikolai antwoordt dat zij die vraag zichzelf ook stellen. Voor nu zijn zij er klaar voor, maar in de toekomst kan dit wellicht veranderen bij toename van het BEV-wagenpark.

Niels van Veen geeft aan dat het belangrijk is dat iedere AGS dezelfde meetmiddelen heeft. Zijn suggestie is om dit vanuit het NIPV landelijk uit te werken. Daarnaast vraagt Niels waarom brandweer niet heeft geholpen bij de berging van de slachtoffers? Nikolai antwoordt dit een keuze is geweest van de brandweer.

Teun Payens geeft mee na te denken over de lange termijn. Is een protocol als dit dan nog haalbaar? Daarnaast vraagt Teun aan de aanwezigen: wanneer kunnen wij als AGS'en 'sein veilig' geven? Nikolai geeft daarbij naar eigen zeggen een schot voor de boeg: zij (de AGS-en) zien het als veilig als er geen kans is op herontsteking. Teun geeft als suggestie mee dat het zou de brandweer helpen om aan de voorkant goed de verwachtingen te schetsen wat van een AGS wordt verwacht.

Teun vraagt aan de aanwezigen hoe gebruikelijk is het dat de AGS bij een brandend elektrisch voertuig ter plekke komt? Vanuit meerdere regio's geven AGS'en aan dat dit alleen op verzoek van de eenheid ter plaatse gebeurt. Niet gebruikelijk/standaard dus.

Onderwerp 3: Brandveiligheidsrisico's van batterijen in afval

Jan van Hasselt van Waste2Profit is projectleider van de Taskforce Batterijbranden. Naast zijn projectleiderschap werkt Jan als zelfstandige voor diverse brancheverenigingen en bedrijven uit de afvalsector. Na deze introductie neemt Jan de deelnemers mee in de Taskforce Batterijbranden. Jan introduceert de diverse organisaties en bedrijven welke zijn aangehaakt bij de taskforce.

Aanleiding voor oprichting van de taskforce was het gegeven dat er steeds meer branden door batterijen in de afvalbranche voorkwamen. Na de aanleiding neemt Jan de deelnemers mee in de doelstellingen van de taskforce.

De taskforce ziet beschadiging van batterijen, bijvoorbeeld in een vuilniswagen, als veel voorkomende, en daarmee belangrijke oorzaak van branden in hun branche. Gemiddeld vliegt in Nederland een keer per week een vuilniswagen in brand ten gevolge van batterijen in het afval. Dezelfde kans op brand door beschadiging bestaat bij de afvalverwerkers: daar kunnen beschadigde batterijen in bunkers van verbrandingsinstallaties in brand vliegen, maar ook in de sorteerlijn of in de shredder. Daarnaast zijn er steeds vaker branden in bergen schroot, waar batterijen bijvoorbeeld in apparaten achter blijven.

Jan vertelt vervolgens over het plan van aanpak dat de taskforce geschreven heeft. Dit plan van aanpak van de taskforce zit bijgevoegd bij het verslag. Het plan van aanpak heeft geresulteerd in een achttal actiepunten (welke staan weergegeven in de slides). Een van de actiepunten is onder meer dat er onderzoek wordt gedaan waarbij periodiek wordt gekeken hoeveel lithium-ion batterijen in verschillende afvalstromen zitten.

Binnen het project wordt ook via diverse commercials en campagnes getracht bewustwording te creëren bij burgers rondom het op de juiste wijze inleveren van lithium-ion batterijen. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat de meest voorkomende lithium-ion batterijen in afvalstromen zijn vapes / e-sigaretten, gevolgd door losse accu's van bijvoorbeeld fietsen of gereedschap en op de derde plaats batterijen in kaarten.

Ellen Kilian vraagt wat het voordeel is dat MKB-bedrijven bij de milieustraat terecht kunnen voor hun batterij-afval?

Jan antwoordt dat het MKB nu hun batterijen alleen kunnen laten ophalen. Dat is voor hen vaak commercieel niet rendabel. De milieustraat verlaagt voor deze doelgroep daarom de drempel voor het inleveren van batterijen als zij op de milieustraat terecht kunnen.

Nils Rosmuller vraagt hoe zij meten of een campagne succesvol is?

Jan antwoordt dat diverse mediaspecialisten dit trachten te meten, maar dat het lastig is dit goed te doen.

Bertran Hallink vraagt hoe risicovol een batterij is aan het einde van de levenscyclus?

Jan antwoordt dat hij niet voldoende technische kennis hierover heeft om hier een goed antwoord op te geven. Jan verwacht ook dat de kwaliteit van de batterij hier invloed op zal hebben.

Afsluiting

Nils Rosmuller sluit de vergadering. Hij bedankt de sprekers voor hun bijdrage en de deelnemers voor hun actieve participatie. Onderwerpen voor toekomstige CoP's kunnen worden gemeld bij Tom Hessels (tom.hessels@nipv.nl).