

De vraag naar oplaadbare batterijen die grote hoeveelheden energie kunnen opslaan, groeit erg snel. Deze lithiumionbatterijen kennen verschillende toepassingen in consumentenelektronica, energieopslagsystemen, robotica en uiteraard ook elektrische auto's. Deze laatste categorie is momenteel voor beleggers extra interessant.



DREIGENDE SCHAARSTE AAN MATERIALEN VOOR BATTERIJEN

Batterijen zijn een cruciaal onderdeel van elektrische voertuigen EV's, omdat ze een groot deel van de productiekosten uitmaken (naargelang het model tussen een derde en de helft) en bepalend zijn voor het rijbereik en de laadsnelheid.

De markt van batterijen voor EV's is in handen van vier spelers die samen met hun lokale partners meer dan 80 procent van de markt controleren. Het gaat om CATL (China), Panasonic (Japan) en LG Chem en Samsung uit Zuid-Korea. De markt groeit zo snel dat LG Chem besliste om vanaf december de batterijactiviteiten af te splitsen in een aparte entiteit die LG Energy Solutions zal heten.

Het Amerikaanse Tesla assembleert zelf batterijmodules die

het in kleinere pakketten koopt bij onder meer Panasonic en LG Chem. Ook de Amerikanen zijn dus afhankelijk van de grote Aziatische producenten. Dit is ook zo in Europa, dat voor minder dan 5 procent van de wereldwijde batterijproductie van EV's tekent. Tijdens de coronacrisis werd de strategische kwetsbaarheid van Europa pijnlijk blootgelegd toen de logistieke aanvoerlijnen tijdelijk onderbroken werden en er geen nieuwe aanvoer meer was.

Onder impuls van Frankrijk en Duitsland werd de European Battery Alliance opgericht, een samenwerkingsverband tussen Europese topbedrijven die op de batterijmarkt actief zijn. Bedoeling is het stimuleren van innovatie en de zoektocht naar duurzame technologieën voor de bouw van

**DE BEHOEFTE
AAN LITHIUM IN
DE EUROPESE
UNIE ZAL
TEGEN 2030
MET EEN
FACTOR 18
TOENEMEN**

lithiumionbatterijen. Op dit moment werken 35 Franse en Duitse bedrijven samen om batterijen te produceren. Daartoe komen er twee fabrieken in Frankrijk en Duitsland, goed voor een investering van 5 tot 6 miljard dollar.

Tesla bouwt In de buurt van Berlijn ook een batterijfabriek, maar die is voor eigen gebruik en draagt dus niets bij aan de onafhankelijkheid van Europa op dat vlak. Intussen blijven ook de Chinezen niet stil zitten. Zo poot CATL in het Duitse Erfurt een nieuwe batterijfabriek neer die voor 4 miljard dollar per jaar zal gaan leveren aan BMW.

SCHAARSE GRONDSTOFFEN

Batterijfabrieken neerzetten is één ding maar de nodige grondstoffen ervoor vinden is iets anders. Toen Tesla zijn Gigafactory opende in