



Den Drijver. Hij kan zich dan ook vinden in de prognose over vijf jaar. “Dat is zeker haalbaar, mits de geplande vijf modules voor de Duitse fabriek er ook komen.”

De aftrap van de bouw van de eerste Europese lithiumhydroxide-raffinaderij in Duitsland kreeg weinig aandacht, maar is wel betekenisvol. Weinig thema's zijn momenteel zo actueel voor de kwakkelende industrie in Europa als het verkorten van de toevoerketens en het veiligstellen van essentiële grondstoffen, materialen, energie, halfgeleiders én lithium.

“Het is een kleine, maar belangrijke eerste stap”, zegt Daisy Jennings-Gray, een analist van Benchmark Mineral Intelligence in Londen. “Duitsland wordt een belangrijke schakel in de toevoerketen voor de productie van elektrische voertuigen. AMG speelt daar een rol in met zijn eigen lithiummijn, ervaring en expertise en straks met de fabriek.”

AMG wordt in 2023 het eerste bedrijf dat in een Europese fabriek lithium bewerkt, zodat het op Europese bodem via een paar andere schakels zijn weg kan vinden naar de batterijen die in grote hoeveelheden nodig zijn voor e-auto's. Op vijftig kilometer



van de nieuwe fabriek van AMG heeft Volkswagen in Zwickau zijn gemoderniseerde fabriek staan voor e-auto's uit de ID-familie. Met de wagens die uit deze fabriek rollen, proberen de Duitsers te concurreren met Tesla, dat onlangs is gestart met de productie in de nieuwe megafabriek elders in Oost-Duitsland, waar ook batterijen gemaakt gaan worden.

Schimmelbusch denkt een rol te kunnen opeisen. “We zijn op weg om een volwaardig verticaal geïntegreerd lithiumbedrijf te worden, met een sterke technologische basis”, zegt Schimmelbusch. “Met onze eigen mijn in Brazilië zijn we heel zichtbaar en tastbaar. We hebben onze eigen ingenieurs en geologen en een nieuw laboratorium in Frankfurt. De mensen daar zijn summa cum laude afgestudeerd.”

‘SCHIMMELBUSCH IS EEN STERKE PERSOONLIJKEID. AMG IS ZIJN KINDJE’

Analist Henk Veerman van Kempen

CHINA OMZEILEN

Voordat de pandemie toesloeg, in maart 2020, zei Schimmelbusch dat hij met zijn Europese fabriek voor het bewerken van lithiumconcentraat wil bijdragen aan het politieke doel om een Europees ecosysteem voor autobatterijen te bouwen. “Een eigen toeleveringsketen die eindigt in Duitsland is voor autofabrikanten veel minder risicovol dan een keten die loopt via China”, zei hij.

Maar in Bitterfeld laat hij vragen over de geostrategische betekenis van de aanvoerketen aan zich voorbijgaan. Dat komt mogelijk omdat het nog niet zover is met het omzeilen van China.

Lithium wordt vooral in Zuid-Amerika en Australië gedolven. Het gesteente wordt omgezet in spodumeen, een lithiumconcentraat. Dat spul