

Compressor draaiuren.

De verwarring ontstaat hierin dat in de procesbeschrijving alleen het maatgevende scenario (500 kg/dag) beschreven staat en in de QRA beide scenario's beschreven staan. Scenario 1 = 200 kg/dag en scenario 2 = 500 kg/dag.

De 3,88 gaat over het 200 kg/dag scenario en de 9.7 over de 500 kg/dag scenario. Wij hebben in de vergunningsaanvraag alles op het zwaarste aangevraagd. Omdat we met 200 kg per dag starten (en later uitbreiden) heb ik in de QRA dat ook mee laten nemen om aan te tonen dat 200 kg/dag inderdaad minder is dan 500 kg/dag.

Uitleg ESD

PitPoint volgt voor haar individuele producten de betreffende wet- en regelgeving zoals de geldende PGS'en. In deze PGS'en staan de verschillende ESD levels omschreven (soms nog niet met de nummers erbij, maar deze zijn eenvoudig en ondubbelzinnig te herleiden). De ESD-1 en ESD-2 scenario's zijn dan ook volledig in lijn met deze wet- en regelgeving, het separaat omschrijven heeft dan ook geen meerwaarde voor de vergunning of kunnen controleren door het bevoegd gezag na ingebruikname.

De ESD-3 omschrijving die eerder ingebracht is bij de vergunningsaanvraag was algemeen omschreven en wij begrijpen dat u voor deze locatie een specifiekere aanduiding wilt. Wij denken niet specifiek te kunnen zijn, zonder in onnodige detaillering te treden welke tot verwarring kan leiden, dan zoals hieronder omschreven:

Redenen tot activatie van de ESD-3: brandalarm, indrukken noodstop, bevestigde gaslekkage (afhankelijke van locatie, duur en intentietijd verschilt het risico voor de gehele inrichting en daarmee ook het ESD niveau).

Er is een centrale plek waar alle 'triggers' (redenen tot ESD-3) samenkomen en weer verstuurd worden. Deze 'veiligheidscomputer' zal op een veilige locatie geplaatst worden. We verwachten dat dit in een gedeelte van het H2 station zal zijn maar detailengineering en werk in het veld kan er nog toe leiden dat we dit in bijvoorbeeld de besturingsruimte van de CNG-unit plaatsen. Voor de werking van de ESD-3 heeft dit geen enkel effect.

Bij een ESD-3 gaan alle brandstoffen en de besturing daarvan binnen de inrichting naar de veilige modus. Voor deze locatie zijn dat dus Benzine (alle soorten), Diesel (alle soorten), CNG, H2 en de verschillende soorten elektrische laadpalen (indien aanwezig).

Alle veiligheidskleppen worden geschakeld wanneer nodig, pompen en compressoren worden uitgeschakeld en de stroom naar de elektrische laadpalen wordt afgeschakeld.

Omdat de ESD-3 naar alle partners (Berkman en PitPoint) verzonden wordt krijgen deze via hun eigen systeem een melding van de situatie en kunnen zij geschikte maatregelen treffen.

Omdat de systemen middels het ESD-3 systeem verbonden zijn is het niet mogelijk om zomaar een aangesloten brandstof weer te resetten zonder overleg met de partners (Berkman en PitPoint). Hiervoor is door PitPoint een protocol gecreëerd, voor de opening van het 'vernieuwde multifuel tankstation' zal dit getraind worden met de aanwezige medewerker op de locatie. De twee partijen op dit station zijn PitPoint en Berkman. Berkman is de Drijver en PitPoint levert H2 en CNG.

Met vriendelijke groet,



+31304100800

www.pitpointcleanfuels.com



A [disclaimer](#) applies to this e-mail with regard to confidentiality and not making this e-mail available to third parties.

Los van de QRA, moet worden beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de ESD koppeling zoals beschreven in paragraaf 3.2 van het Projectplan en veiligheidsplan.

Met betrekking tot de uren van de compressoren het volgende. In de procesbeschrijving staat in paragraaf 3.4 dat bij een maximaal volume elke compressor 9,7 uur/dag draait. In de QRA staat in paragraaf 2.3.4 dat elke compressor gemiddeld 3.88 uur/dag draait. Waar komen bv. Deze verschillen vandaan?

Ik heb de overige uren niet meer met elkaar vergeleken. Ik weet niet of er dus nog meer verschillen bestaan maar het lijkt me wel goed om dit verschil te verklaren.

Is zo duidelijk wat ik bedoel?

Met vriendelijke groet,

Medewerker vergunningverlening
Team Industrie en MKB

(aanwezig op dinsdag, woensdag en donderdag)

Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
Spoorlaan 181 5038 CB | Postbus 75 5000 AB | Tilburg



zichtbaar samen werken aan een schone, veilige en duurzame leefomgeving

aangesloten bij:



Het rapport betreffende de windmolen-studie hebben wij ook van de gemeente gekregen. Dit onderzoek ging echter over de impact op een oude/vorige locatie van het H2 station.

De nieuwe locatie ligt buiten het geprojecteerde risico gebied. De maximale afstand van een afgeworpen rotorblad (voor deze windturbine) is 132m en de nieuwe locatie van het tankstation is ongeveer 280 meter. Het station ligt duidelijk buiten het invloedsgebied van de windmolen en is daarom niet apart meegenomen in de QRA.

De draaiuren van de compressoren staat beschreven in het document *“Proces beschrijving H2 installatie....”* De hierin beschreven waarden komen overeen met de waarden in de QRA. Alleen de waarden van het maatgevende scenario (500 kg per dag) zijn opgenomen.

Indien ik iets gemist heb of over het hoofd gezien heb hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,
Marnix van Berkum



PitPoint clean fuels

Gelderlandhaven 4, 3433 PG Nieuwegein

PO Box 1388, 3430 BJ Nieuwegein

The Netherlands

+31304100800

www.pitpointcleanfuels.com



A [disclaimer](#) applies to this e-mail with regard to confidentiality and not making this e-mail available to third parties.

Via Richard hebben wij een notitie ontvangen inzake de “Beoordeling invloed windturbine op H2-tankstation”. Ik krijg de indruk dat deze niet in de QRA is verwerkt. In de tekst staat namelijk het volgende: In de omgeving van het plangebied zijn geen (geprojecteerde) windturbines die van invloed zijn op de faalkans van de installatieonderdelen.

Ook wordt niet verwezen naar deze rapportage. Voordat ik de aangepaste notitie doorstuur ter beoordeling wil ik dit graag even gecheckt hebben.

Naast de memo had ik opgemerkt dat in het veiligheidsplan soms ook weer afwijkende tijden voor de compressoren werd gehanteerd. Is hier nog iets mee gedaan?

Ik lees het graag.

Met vriendelijke groet,

Medewerker vergunningverlening
Team Industrie en MKB

(aanwezig op dinsdag, woensdag en donderdag)

Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant

Spoorlaan 181 5038 CB | Postbus 75 5000 AB | Tilburg



zichtbaar samen werken aan een schone, veilige en duurzame leefomgeving

aangesloten bij:



Bij deze vast onderhands de herzien QRA waarin het gegeven commentaar is verwerkt.

Hieronder reageer ik op elk punt van de memo:

1. De memo risico- en effectafstanden waterstoftankstations heeft als doel het oordelen of een aparte rekenmethodiek nodig is voor waterstoftankstations, of dat kan worden volstaan met specifieke afstanden. Het doel van de memo is niet het voorschrijven van specifieke scenario's voor het bepalen van het externe veiligheidsrisico van waterstoftankstations. Er is daarom gekozen gebruik te maken van scenario's voor een cilinderpakket (pagina 150, module C, HRB). Deze komt qua opzet het meest overeen met een tubetrailer. Het instantaan falen (of BLEVE) waarbij de gehele inhoud van de tubetrailer (14 of 155 cilinders) in één keer vrijkomt is, gezien de opzet van een tubetrailer, zeer onwaarschijnlijk.
2. Aangepast in het rapport.
3. In overeenstemming met de HRB zijn de leidingsecties toegevoegd. Zoals eerder beschreven blijken deze geen invloed te hebben op het risico.
4. Aangepast in het rapport.
5. Aangepast in het rapport.
6. Aangepast in het rapport.
7. Aangepast in het rapport.
8. Aangepast in het rapport.
9. Aangepast in het rapport.
10. Aangepast in het rapport.

Tevens in de bijlage de aangepaste PSU-bestanden.

Met vriendelijke groet,