



Verslag digitale H2 Platform workshop 'openbare afrekening waterstof bij het tankstation'

10 september 2021, aanwezigen op alfabetische volgorde van achternaam:

1. Jeroen van Blanken	NMi
2. Dennis Boer	Air Products
3. Peter Bout	Air Products
4. Francoise van den Brink	H2 Platform, kernteamlid
5. George Cliffe	Shell
6. Robert Dencher	H2 Platform, voorzitter
7. Rick Duursma	Ekinetix
8. Daan Geerdink	Hygro
9. Lianne Henneveld	BETA
10. Ramesh Kaushik	Maverick Law
11. Erik van der Meijde	Orange Gas
12. Lisa Montanari	Shell
13. Stefan Neis	Waterstofnet
14. Vincent Noordijk	Agentschap Telecom
15. Querine van Osch	Bol van Staveren
16. Jean-Paul de Poorter	H2 Platform, secretaris (verslag)
17. Jaco Reijerkerk	H2 Platform, kernteamlid
18. Bert Rodermond	Resato
19. Wim Sinjou	Total
20. Nynke van der Veen	Orange Gas
21. Twan Verwey	Huygens Engineers
22. Gert Zuidgeest	NMi

1. Opening en vaststelling agenda

Robert Dencher heet iedereen welkom in de digitale vergadering. Hij licht toe dat deze workshop in de kern is gericht op het verkennen van opties en het waar mogelijk maken van afspraken om het proces van certificering van waterstoftankstations te optimaliseren en versnellen. Dit om te bereiken dat gebruikers van waterstofauto's zo snel mogelijk bij in principe alle waterstoftankstations op dezelfde manier kunnen afrekenen met hun creditcard of pinpas waardoor het voor iedereen openbare tankstations zijn.

Robert Dencher wijst alle aanwezigen op de mededingingswetgeving die verbiedt om concurrentiegevoelige informatie uit te wisselen. Om de naleving hiervan te bewaken is Ramesh Kaushik aanwezig bij deze workshop en wordt er een verslag opgesteld.

2. Voorstelronde deelnemers

Alle aanwezigen stellen zich kort voor en vertellen kort welke organisatie zij vertegenwoordigen.

3. Motivatie en doelstelling van de workshop

Robert Dencher en Francoise van den Brink geven aan de hand van de bijgevoegde Powerpoint een toelichting op de motivatie en doelstelling van de workshop.

- Eind 2021 zijn naar verwachting 12 tot 13 waterstoftankstations operationeel; eind 2022 zullen dat er naar verwachting 20 tot 25 zijn.
- H2 Platform en het ministerie van IenW hebben de in het Klimaatakkoord opgenomen ambitie dat er in 2025 50 waterstoftankstations zijn; eind dit jaar is daarvoor een actieplan vanuit de overheid gereed.
- Een praktisch maar belangrijk issue voor gebruikers is het afrekenen: zoals gebruikelijk simpel afrekenen met je creditcard of pinpas moet in de plaats komen van de diverse specifieke pasjes die gebruikers nu nodig hebben om bij de verschillende vulpunten waterstof te kunnen tanken.
- Hiervoor moeten waterstoftankstations gecertificeerd worden en kern van die procedure is het ijken van de vulpunten, opdat vaststaat dat gebruikers krijgen waar zij voor betalen. Dit certificerings- en ijkingsproces kent haken en ogen en optimalisatie en versnelling van dit proces is noodzakelijk. Het doel van de workshop is te inventariseren welke haken en ogen het proces kent en wat oplossingen zouden kunnen zijn om tot optimalisatie en versnelling te komen. Op basis daarvan kan H2 Platform vervolgens een door alle betrokkenen gedragen plan van aanpak c.q. workshopagreement ontwikkelen, deze gedurende een bepaalde periode ter consultatie voorleggen via de website van het platform, waarna het plan van aanpak c.q. het agreement definitief kan worden ter uitvoering.
- Momenteel is er geen duidelijkheid en/of leven er vragen in de markt over:
 - Proces/tijdlijn om te komen tot certificering;
 - Prijzen/inkoop voor de uitvoering van de certificering;
 - Nieuwe/andere componenten in de installaties wat betekenen die voor (her)certificering en de prijzen;
 - Juridisch kader.
- Op te lossen haken en ogen die op voorhand bekend zijn:
 - Er is in Nederland slechts één, door VSL ontwikkelde, kalibratiefaciliteit beschikbaar.
 - Er is in Nederland slechts één certificerende partij, NMI.
 - Reeds operationele maar nog niet geijkte vulpunten hebben te maken met handhaving op last van het Agentschap Telecom en meerdere operators hebben reeds een last onder dwangsom opgelegd gekregen.
 - Tankstation-operators willen door voorgaande punten duidelijkheid van het NMI over:
 - het proces (welke stappen?);
 - de planning (doorlooptijd) van kalibreren en de tijd na akkoord tot kalibratie;
 - de opstelling van het Agentschap Telecom (gebruikers moeten kunnen tanken, terwijl de kalibratie van vulpunten doorlooptijd kost, omdat er maar één kalibratiefaciliteit beschikbaar is); alsmede over
 - de relatief hoge kalibratiekosten – circa 4 x meer dan bij LNG.

Voorafgaand aan de workshop is een concept plan van aanpak of workshopagreement toegestuurd waarin de te maken afspraken kunnen worden vastgelegd.

4. Discussie met de deelnemers om te komen tot afspraken

In de discussie brengen de operators de volgende knelpunten die zij ervaren naar voren:

- Er is slechts één kalibratiefaciliteit beschikbaar. Op dit moment is deze faciliteit tijdelijk buiten gebruik, wat de kwetsbaarheid van slechts één testfaciliteit onderstreept.
- Het ijken duurt enkele dagen, wat komt doordat meerdere tests zorgvuldig en dus zonder haast, mede in het kader van veiligheid, moeten worden uitgevoerd en de buffertanks tussen deze tests uit veiligheidsoogpunt gecontroleerd moeten worden geleegd/afgeblazen. De tanks moeten zo langzaam worden geleegd (via de ventstack) om meerdere (veiligheid)technische redenen. Bij snel ledigen koelt de tank af en krijg je condensatie van de lucht op de tank die tot een foutieve meting zal leiden. Zou je de tank (te) snel ontspannen, kan ook de liner aan de binnenzijde loslaten. Bij grote hoeveelheid uitstromen is ook de ATEX zone om de ventstack beduidend

groter. Zeker wanneer er gewerkt wordt met een tijdelijke vent op straatniveau. Bovendien kunnen grote uitstroomhoeveelheden gepaard gaan met geluidsoverlast, dit zou de omgeving onterecht op een incident kunnen alarmeren.

- Het ijkproces van enkele dagen moet op locatie plaatsvinden – met een 10 meter afbakeningszone – en heeft daar niet alleen impact op het waterstofvulpunt: de apparatuur neemt ter plekke ruimte in beslag en uit veiligheidsoogpunt moeten ter plekke bepaalde afstandsgrenzen worden gehanteerd, waardoor op multifuel tankstations ook andere vulpunten voor andere brandstoffen gedurende meerdere dagen niet beschikbaar zijn. Dit geeft potentiële veiligheidsissues, overlast en extra omzetverlies.
- Meerdere te ijken tankstations en de doorlooptijd per tankstation maken bij het beschikbaar zijn van slechts één kalibratiefaciliteit – die nu bovendien tijdelijk buiten gebruik is – dat het een poos – maanden – duurt vooraleer alle tankstations geijkt zijn. In de tussentijd moeten de stations voor gebruikers wel beschikbaar zijn, maar liggen last onder dwangsommen van het (sanctiebureau van het) Agentschap Telecom op de loer.
- Sommige operators hebben reeds te maken met een zich herhalend proces van opgelegde last onder dwangsommen en daar tegen ingebrachte bezwaarschriften, terwijl de onmogelijkheid van het vraagstuk voor de operator bij de toezichthouder bekend is. Voor zowel operator als toezichthouder is dit zonde van de tijd en energie.
- Het legen van de buffertanks tussen de tests door gebeurt nu in de atmosfeer. Dat wil je eigenlijk niet, vanwege de commerciële waarde van de waterstof. Onderkend wordt dat de voorgaande punten vooralsnog zwaarder wegen dan dit punt. Met ander woorden: dit is 'nice to have' en de voorgaande punten 'need to have'.

Vincent Noordijk geeft een toelichting op de positie van het Agentschap Telecom. Dat een openbaar vulpunt geijkt moet zijn is uit het oogpunt van consumentenbescherming wettelijk vereist. Operators van een niet geijkt vulpunt leven derhalve de wet niet na. Agentschap Telecom heeft de wettelijke plicht hier tegen op te treden en vrijstellingen bestaan niet; de daadwerkelijke handhaving gebeurt onafhankelijk door het sanctiebureau. Agentschap Telecom kent uiteraard de marktontwikkelingen rondom waterstofmobiliteit – zoals de beperkte beschikbaarheid van tankstations waar consumenten met een waterstofauto wel van afhankelijk zijn, de doorlooptijd die het kost om alle beschikbare waterstoftankstations te ijken vanwege de beperkte testcapaciteit en het thans buiten gebruik zijn van de enige Nederlandse testfaciliteit – en is bereid die mee te wegen in de planning van toezicht en handhaving en in de reactie op bezwaarschriften van operators naar aanleiding van sancties.

Jeroen van Blanken geeft een toelichting op het proces en de visie van het NMI op mogelijke optimalisaties hierin. Voorafgaand aan de keuring op locatie heeft het NMI tijd nodig om op basis van de deelcomponenten een soort van certificering vooraf te verrichten. Dit kost 4 tot 6 weken, maar kan bij een zekere af te spreken standaardisering wellicht sneller. Over de keuring op locatie maakt het NMI graag afspraken met de betreffende operator over de precieze activiteiten, de werktijden en de optimalisaties die mogelijk zijn. Hierdoor is het al gelukt om de procedure van 5 dagen terug te brengen naar 3 tot 3,5 dagen. In verband met de noodzaak om de buffertanks tussen de tests door gecontroleerd te legen is het naar verwachting lastig om onder deze 3 tot 3,5 dagen te komen, want voor een 700 bar station zijn 9 tests voorgeschreven (3 x een volledige vulling, 3 x een halve vulling en 3 x een minimale vulling) en het gecontroleerd legen van de tanks tussen deze tests kost elke keer circa 2,5 uur wat uit veiligheidsoogpunt niet sneller kan. Een interessante optimalisatie hier zou mogelijk gecascadeerd vullen kunnen zijn, waarbij gebruik wordt gemaakt van een (nog te ontwikkelen) kalibratiefaciliteit met 9 cilinders – voor ieder van de 9 tests één cilinder – zodat legen na iedere test niet nodig is. Het ontwikkelen van zo'n faciliteit met meer cilinders komt op de agenda van het MT van het NMI, maar vergt doorlooptijd – naar verwachting tot een jaar om operationeel te zijn – en is dus geen korte termijn oplossing. In de tussentijd moet het NMI het doen met de beschikbare VSL faciliteit met de meettijden die daaraan vastzitten.

Robert Dencher bedankt Vincent en Jeroen voor hun toelichting en vraagt hen om bij hun MT's het belang van het snel oppakken van de geschetste problematiek – en vooral ook wat Agentschap Telecom en NMI daaraan oplossingsgericht kunnen bijdragen – te benadrukken.

In de discussie komt de vraag naar voren of Duitse testapparatuur in Nederland kan worden ingezet. H2 Platform is in gesprek met H2Mobility Duitsland en zal deze vraag daar – ook in overleg met het NMI – bij betrekken. Jeroen van Blanken zegt dat er in principe geen beletselen zijn dat Duitse partijen in Nederland keuren zolang er aan de keuringsvereisten wordt voldaan.

In de discussie wordt vervolgens ingegaan op de kalibratiekosten. Voor de afzonderlijke operators zijn de kalibratiekosten van een vulpunt hoog en daar bovenop komen nog de overlast op de locatie en het omzetverlies van andere pompen die om veiligheidsredenen ook enkele dagen moeten worden afgesloten. Wat is hier mogelijk? Hierover is advies ingewonnen bij Maverick advocaten en zij kwamen voorshands met de volgende opties: (1) een maximale vaste prijs op basis van een uitrolprogramma die operators duidelijkheid biedt, (2) een vaste maximum prijs die naar beneden onderhandelbaar is voor operators op basis van bijvoorbeeld het aantal tests dat een operator in zijn totaliteit afneemt of (3) een inkoopconsortium gekoppeld aan een testprogramma voor een bepaald totaal aantal vulpunten.

5. Conclusies, acties, next steps

Na een korte pauze voorafgaand aan dit agendapunt zegt Robert Dencher dat H2 Platform een initiatief zou willen starten en faciliteren met de volgende kenmerken:

- Het in één project verzamelen van de eerste 8 tot 10 te ijken en certificeren openbare – dat wil zeggen op consumenten met een creditcard/pinpas gerichte – waterstofvulpunten,
- op een manier die voor het NMI en VSL – en wellicht andere spelers – aantrekkelijk en qua mededingingswetgeving toegestaan is om prijstechnisch op in te spelen,
- als leercurve voor de grotere uitrol nadien - verbeter- en efficiencylagen op basis van de eerste tien vulpunten voor (een programma van) de daaropvolgende vulpunten,
- waarbij Agentschap Telecom steeds wordt meegenomen en op transparante wijze inzicht heeft in de vorderingen van de ijking/certificering,
- en waarbij geleerd wordt van ervaringen elders, in ieder geval Duitsland.

Uit de reacties blijkt dat een dergelijk initiatief van H2 Platform draagvlak heeft. Specifieke en aanvullende punten uit de reacties zijn de volgende:

- Ervaringen delen met de rest van Europa om een zekere harmonisatie te bewerkstelligen.
- Inzicht voor operators in (ontwikkel- en afschrijvings) kosten testapparatuur inbouwen in het initiatief, om te waarborgen dat zij niet teveel betalen.

6. Wvttk

Gevraagd wordt naar de in een waterstoftankstation toe te passen flowmeters. Geantwoord wordt dat componenten die je toepast in een waterstoftankstation afzonderlijk gecertificeerd moeten zijn, om een latere systeemcertificatie mogelijk te maken. Op dit moment is dit geen grote horde: de noodzakelijke componenten zijn te koop.

Vervolgens wordt gevraagd wat er gebeurt als er een component vervangen moet worden. Vervalt dan de certificering van het vulpunt? Jeroen van Blanken van het NMI antwoordt dat geteste installaties worden verzegeld. Bij vervanging van componenten zijn drie scenario's denkbaar:

- Het betreft de vervanging van een niet metrologische component, waarbij de verzegeling intact kan blijven en de certificering idem dito.

- Het betreft de vervanging van een metrologisch relevante component of aanpassing van software met invloed op de output van het vulpunt. In dit geval is een herkeuring nodig, waarbij het streven moet zijn om die met zo min mogelijk testen uit te voeren. Dit is een leerproces.
- Het betreft het compleet vervangen van de installatie. In dat geval is een volledige nieuwe keuring noodzakelijk.

Gevraagd wordt wanneer de tijdelijk onbruikbare testfaciliteit van VSL weer beschikbaar is.

Geantwoord wordt dat de testfaciliteit in het beste scenario naar verwachting eind november 2021 weer operationeel is om waterstofvulpunten te ijken.

Gevraagd wordt of mobiele tanksystemen ook ijk- en certificeerbaar zijn. Geantwoord wordt dat dit kan, mits het tanksysteem als zelfstandige opstelling c.q. als eigenstandig systeem traceerbaar is.

Gevraagd wordt of H2 Platform betrokken mag zijn bij het formuleren van bezwaarschriften in het geval van handhavingsacties en sancties. Ramesh Kaushik antwoordt dat daar mededingingswettelijk geen bezwaren tegen zijn.

7. Afsluiting

Iedereen deelt het belang van een vervolg workshop. Op voorstel van Robert Dencher wordt deze gepland op 26 oktober van 10:00 - 12:00 uur. De uitnodiging voor deze vervolg workshop zal wederom breed worden uitgezet zodat iedereen die dat wil en hier belang bij heeft in de gelegenheid is om deel te nemen.

Robert Dencher sluit de workshop af en dankt alle aanwezigen voor hun actieve inbreng. Robert zegt afsluitend dat hij een groot draagvlak voor een gezamenlijke aanpak heeft ervaren. H2 Platform gaat daarmee als facilitator aan de slag, ten eerste gericht op de zojuist geplande vervolg workshop van 26 oktober.