

Marktconsultatie ProRail

Wijziging inkoop tractie-energie bij invoering vrije leverancierskeuze voor spoorvervoerders

TN428400

Referentie	TN428400
Versie	D001
Datum	20 november 2023

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
	Algemeen	3
	ProRail	3
	Contracteringsbeleid	3
	Doel van de marktconsultatie	4
2	Procedure	5
	De procedure voor deze marktconsultatie	5
	Vertrouwelijkheid van de informatie	5
	Kostenvergoeding	5
	Voorlopige planning	5
3	Huidige situatie en probleemstelling	7
	Huidige situatie	7
	Het tractie-energievoorzieningsnet (TEV-net) van ProRail	7
	Verrekening van tractie-energie in de huidige situatie	7
	Probleemstelling	7
4	Gewenste situatie	8
	Keuzes voor de invulling van vrije leverancierskeuze	8
	Beschrijving van het ProRail GDS na invoering van VLK	8
	Meten en berekenen van verbruiken en communicatie met de elektriciteitsmarkt	9
	Verschillen tussen spoor- en energiewereld m.b.t. meters en meetverantwoordelijkheid	11
5	Vraagstelling voor deze marktconsultatie	13
	Specifieke vragen	13
	Overig	13
6	Bijlage 1: Lijst van afkortingen en verklaringen	14

1 Inleiding

1.1 Algemeen

ProRail is beheerder van het spoorweganet en het tractie-energievoorzieningsnet (TEV-net); dit TEV-net zorgt voor het elektriciteitstransport naar treinen. Het TEV-net is een gesloten distributiesysteem (GDS) met een ontheffing van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) voor het aanwijzen van een openbare netbeheerder.

Conform de GDS ontheffing is ProRail verplicht om vrije leverancierskeuze (VLK) te faciliteren. Dit houdt in dat vervoerders die gebruikmaken van het spoor, hun eigen energieleverancier voor tractie-elektriciteit moeten kunnen kiezen. Volgens de huidige planning wordt vrije leverancierskeuze per 1-1-2028 gerealiseerd. In welke mate vervoerders hiervan gebruik gaan maken is nog onzeker, maar het betekent wel dat de levering van het totale volume aan tractie-elektriciteit (circa 1400 GWh per jaar) anders wordt aanbesteed. Met VLK kopen de individuele vervoerders elk hun gemeten verbruik in. Hoewel het totaal aan tractievolume comptabel (conform de Meetcode Elektriciteit) wordt vastgesteld, wordt de meetdata van het gemeten verbruik van de spoorvervoerders niet in lijn met die van meetdata van vaste aansluitingen vastgesteld.

ProRail wil in deze marktconsultatie betrokken marktpartijen, leveranciers (LV's) en balansverantwoordelijke partijen (BRP's) informeren over de invoering van VLK en terugkoppeling ontvangen hoe de LV's en BRP's tegen de invoering van VLK aan kijken en dan met name de wijze waarop de meetdata van de deelvolumes zijn vastgesteld.

1.2 ProRail

ProRail B.V. (hierna: ProRail) is verantwoordelijk voor het spoorweganet van Nederland Elke dag, 24/7, komen 1.200.000 reizigers en 100.000 ton goederen op hun plaats van bestemming met 6.550 treinen over ruim 7.000 kilometer spoor. Het spoorweganet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland.

ProRail werkt aan de bereikbaarheid van Nederland door te zorgen voor een optimaal spoornetwerk. We verdelen de capaciteit op het spoor, regelen alle treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuw spoor aan. Tevens onderhoudt ProRail bestaande infrastructuur zoals spoor, wissels, seinen en overwegen.

ProRail levert een belangrijke bijdrage aan het toegankelijk houden van Nederland. Daarvoor wordt samen gewerkt met personen- en goederenvervoerders, waarbij we de belangen van hun klanten niet uit het oog verliezen. Samen met gemeenten en provincies wordt gekeken op welke wijze het beste aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kan worden voldaan.

De mobiliteitsbehoefte groeit. We moeten de capaciteit van ons al druk bereden netwerk daarom nog verder uitbreiden. Doen we dat niet? Dan komt Nederland vast te staan. Nieuwe technologieën bieden daarbij nieuwe kansen. Denk aan zelfsturende technologie, sensortechniek en big data. Andere vervoersvormen zoals de auto en bus ontwikkelen zich hierdoor in rap tempo. Het spoor kan daar niet bij achterblijven. Ook wij gaan deze kansen grijpen om meer treinen, frequenter en efficiënter en met minder hinder te laten rijden. Daarnaast wordt duurzaamheid alsmaar belangrijker. Voor de wereld, voor Nederland en dus ook voor ons. Om op onze toekomst voorbereid te zijn, geven wij als ProRail een antwoord op deze ontwikkelingen. Dit doen wij door ons te richten op drie ambities:

- ProRail verbindt: meer mobiliteit;
- ProRail verbetert: betrouwbaardere mobiliteit;
- ProRail verduurzaamt: duurzamere mobiliteit.

1.3 Contracteringsbeleid

ProRail besteedt werkzaamheden uit die marktpartijen kunnen uitvoeren. De aandacht van ProRail is gericht op het specificeren, het in concurrentie brengen en het in onderling verband managen van contracten. ProRail heeft daartoe contracteringsbeleid vastgesteld. Het contracteringsbeleid is te vinden op <http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden>.

Integriteit is het grootste goed van ProRail. En in het bijzonder daar waar het gaat om relaties tussen ProRail en marktpartijen. Met dit uitgangspunt streeft de directie van ProRail naar een zorgvuldige contractering, met de kernbegrippen:

- Objectiviteit;
- Non-discriminatie;
- Transparantie;
- Rechtmatigheid.

De contractering dient gericht te zijn op het behalen van kosteneffectieve resultaten. Voor nieuwbouw, instandhouding, bij levering van producten en diensten streeft ProRail naar kwaliteit en functionaliteit tegen een reële prijs, een zo hoog mogelijk rendement op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van het spoor. ProRail streeft tegelijkertijd naar zo min mogelijk overlast voor vervoerder en omgeving.

Tot slot beoogt ProRail optimaal gebruik te maken van het innovatieve vermogen van de markt waarbij ProRail een continue ontwikkeling nastreeft waarin wordt gezocht naar betere samenwerkingsvormen met marktpartijen.

1.4 Doel van de marktconsultatie

Deze marktconsultatie heeft een tweeledig doel:

1. Leveranciers (LV's) en balansverantwoordelijke partijen (BRP's) informeren over de op handen zijnde wijzigingen voor de inkoop van tractie-energie i.v.m. de invoering van vrije leverancierskeuze.
2. Een beeld krijgen hoe de LV's en BRP's aankijken tegen de invoering van VLK en tegen de wijze waarop meetdata van de verbruik wordt vastgesteld, welke risico's zij daarbij zien en welke invloed dit heeft op hun bereidheid om leverancier/BRP te worden.

2 Procedure

2.1 De procedure voor deze marktconsultatie

De procedure die in deze marktconsultatie gevolgd wordt is:

- De marktconsultatie wordt gepubliceerd op www.tenderned.nl en op Tenders Electronical Daily (TED);
- Bij het downloaden wordt geregistreerd welke partijen het document hebben;
- ProRail treedt graag in gesprek met geïnteresseerde partijen. Hiervoor hebben wij een aantal dagen ([dinsdag 9, woensdag 10 en donderdag 11 januari 2024](#)) gereserveerd om individueel de dialoog met elkaar aan te gaan. Deze individuele informatiebijeenkomsten duren maximaal 1½ uur. Tijdens de dialoog zullen wij de implementatie van VLK nader toelichten, horen wij graag uw reactie op de specifieke vragen (zie paragraaf 5.1) en gaan wij graag hierover met u in gesprek. Tevens kunt u vragen stellen over de invoering van VLK.
- Graag ontvangt ProRail uw aanmelding voor deze individuele dialoog via bart-jan.debeer@prorail.nl, uiterlijk [donderdag 14 december 2023 13.00 uur](#);
- Indien u na het downloaden van dit document besluit om niet deel te nemen, waardeert ProRail het ten eerste dat teruggekoppeld wordt waarom u niet deelneemt;
- Als verdere informatie gewenst is, kunt u met ProRail contact opnemen via bart-jan.debeer@prorail.nl

2.2 Vertrouwelijkheid van de informatie

Deelnemen aan de marktconsultatie is geheel vrijwillig en zal niet leiden tot enige voorrechten of voor-/nadelen in een eventuele aanbestedingsprocedure. Evenzo zal niet deelnemen aan de marktconsultatie niet leiden tot uitsluiting van een eventueel vervolgtraject/-procedure.

De door u verstrekte informatie zal door ProRail niet worden verstrekt aan derden en wordt uitsluitend gebruikt voor de beeldvorming van ProRail. **Er wordt daarom geen algemeen marktconsultatierapport opgesteld en gepubliceerd op TN.** Wel wordt er per individueel gesprek een verslag gemaakt.

Door u eventueel verstrekte commerciële informatie zal door ProRail vertrouwelijk worden behandeld en bindt zowel u als ProRail niet bij een eventuele aanbesteding.

De inkoopcoöperatie Vivens heeft aangegeven ook geïnteresseerd te zijn in uw visie op de invoering van vrije leverancierskeuze. Indien u daartegen geen bezwaar heeft, zullen wij een delegatie van twee personen van Vivens uitnodigen om de individuele dialoog met u bij te wonen. Uiteraard onder de voorwaarde dat eventueel verstrekte commerciële informatie vertrouwelijk behandeld wordt. **Wij verzoeken u om bij aanmelding voor de individuele dialoog aan te geven of u wel of geen bezwaar heeft tegen aanwezigheid van een delegatie van Vivens.**

2.3 Kostenvergoeding

ProRail verstrekt aan de deelnemende marktpartijen geen tegemoetkoming in eventueel gemaakte kosten.

2.4 Voorlopige planning

Omschrijving	Periode	Actie
Publicatie marktconsultatie	Maandag 20 november 2023	ProRail
Aanmelden individuele dialogen	Donderdag 14 december voor 13 uur	Marktpartijen

Individuele dialogen	Dinsdag 9 januari 2024 Woensdag 10 januari 2024 Donderdag 11 januari 2024	Utrecht
Versturen gespreksverslagen individuele dialogen	Donderdag 18 januari 2024	ProRail

3 Huidige situatie en probleemstelling

3.1 Huidige situatie

3.1.1 Het tractie-energievoorzieningsnet (TEV-net) van ProRail

Het tractie-energievoorzieningsnet ofwel TEV-net bestaat in grote lijnen uit:

- Circa 200 10kV-aansluitingen op de netwerken van regionale netbeheerders (RNB's) en 9 150kV-aansluitingen (voor HSL en Betuweroute) op het netwerk van TenneT. De aansluitingen bevinden zich meestal in de onderstations van het netbeheerders;
- Verbindingen naar de onderstations van ProRail langs het spoor;
- Transformatoren en gelijkrichters;
- Bovenleidingen en retourleidingen om de elektriciteit uiteindelijk bij de treinen te brengen;
- Tussenmeters om het eigen verbruik van ProRail (wissels, wisselverwarming, seinen, tunnel-technische installaties en dergelijke) te meten.

Alle aansluitingen van het ProRail net op het openbare net worden ook wel de “harde ring” genoemd. Deze harde ring wordt comptabel bemeten en het totaal volume aan tractie-energie, inclusief netverlies wordt daarmee comptabel vastgesteld.

3.1.2 Verrekening van tractie-energie in de huidige situatie

Vervoerders kopen in de huidige situatie hun tractie-energie gezamenlijk in, via inkoopvereniging Vivens¹. Ook ProRail is deel van dit collectief voor het eigen verbruik. Vivens heeft een contract met één leverancier voor het volledige verbruik van het TEV-net, inclusief netverlies. Via een verdeelsleutel voor het tractieverbruik die deels is gebaseerd op meetwaarden uit meters op treinen en deels op modellering op basis van ritgegevens van treinen, wordt het tractieverbruik maandelijks per vervoerder door de collectieve leverancier gefactureerd. ProRail krijgt een factuur voor het eigen verbruik. Dit is een klein percentage (2-3%) van het totale tractieverbruik.

Belangrijk om hierbij op te merken: de onderlinge verdeling van het verbruik onder de vervoerders en de verrekening van de kosten vinden geheel plaats tussen Vivens, haar leverancier en de leden van Vivens. Andere partijen in de energiemarkt spelen hierin geen enkele rol.

3.2 Probleemstelling

In de huidige situatie is een vervoerder verplicht om zijn tractie-elektriciteit in te kopen via de inkoopcoöperatie en daarmee bij de leverancier van de coöperatie. Er is geen vrije leverancierskeuze. Om vrije leverancierskeuze mogelijk te maken zal het tractievolume anders, in deelvolumes, worden vastgesteld en gaat ProRail als GDS-beheerder gebruik maken van het elektronisch berichtenverkeer om deze volumes separaat op de markt te zetten. De huidige situatie is dus niet werkbaar in een situatie met vrije leverancierskeuze.

¹ Ook goederenvervoerders, die voorheen inkochten via inkooporganisatie CIEBR, kopen per 1-1-2025 gezamenlijk met de overige vervoerders in via Vivens.

4 Gewenste situatie

4.1 Keuzes voor de invulling van vrije leverancierskeuze

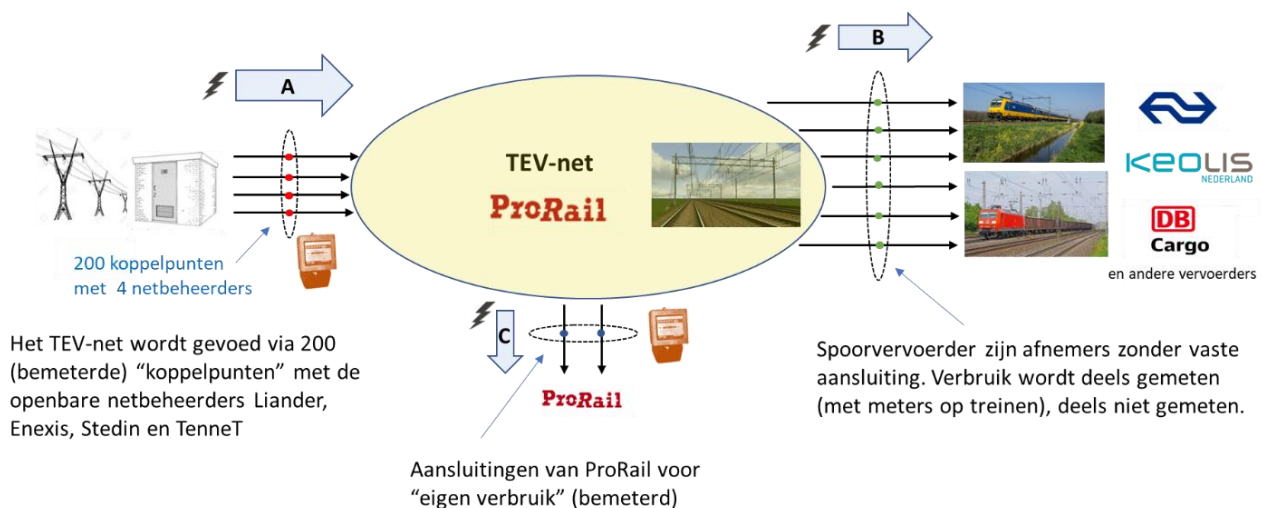
ProRail heeft voor de invulling van VLK een aantal belangrijke keuzes gemaakt:

1. ProRail gaat VLK faciliteren op basis van elektronisch berichtenverkeer zoals dit wordt toegepast in de elektriciteitsmarkt.
2. ProRail gaat VLK alleen faciliteren voor gemeten verbruik (treinen met meters). Dit uitgangspunt is in lijn met de elektriciteitsmarkt waar het verbruik van grootverbruikersaansluitingen altijd gemeten moet worden.
3. ProRail stelt het netverlies per spoornetgebied vast op basis van een forfaitair percentage van de totale invoeding in dat netgebied.
4. Voor ongemeten verbruik en verbruik dat gemeten is maar niet kan worden toegewezen aan een vervoerder, wordt een collectieve leverancier gecontracteerd. De organisatie van dit collectief ligt bij de vervoerders.
5. ProRail neemt voorsnog geen verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en tijdigheid van de meetdata van treinen. Dat wil zeggen dat ProRail geen meters gaat leveren of leasen, geen meetdata gaat uitlezen en geen reparatie uitvoert van niet-toe-te-wijzen, ontbrekende, te laat geleverde of foutieve meetdata. Dit volume komt in het collectief.

4.2 Beschrijving van het ProRail GDS na invoering van VLK

Onderstaande figuur geeft in grote lijnen het ProRail GDS na invoering van VLK weer:

- De huidige aansluitingen van het TEV-net worden koppelpunten van het GDS met de openbare netbeheerders. De totale invoeding van het GDS is volume A.
- Individuele vervoerders krijgen elk een EAN-code voor hun gemeten verbruik. Voor het ongemeten verbruik komt er een EAN-code, waarvoor het collectief verantwoordelijk is. Totaal volume van alle vervoerders samen (gemeten en niet-gemeten) is volume B.
- Voor het eigen verbruik van ProRail komen er aansluitingen, elk met een EAN-code en een comptabele meter. Totaal volume eigen verbruik is volume C.

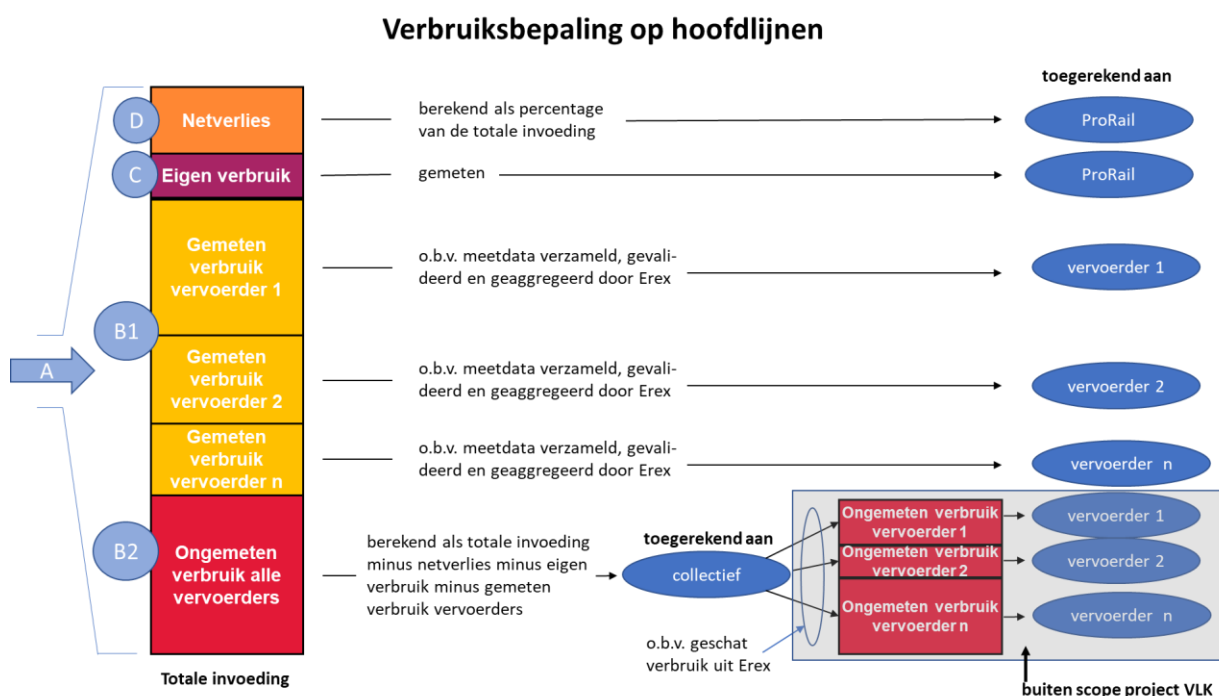


Figuur 1 ProRail als beheerder van het TEV-net met invoeding en afnemers.

Het totaal comptabel bemeten verbruik (volume A) wordt opgesplitst in een aantal deelvolumes:

- Volume B1: het gemeten verbruik van vervoerders, gemeten conform de spoorwegwetgeving en gangbare processen in de spoorwereld. Dit kan dus uit meerdere volumes bestaan voor meerdere vervoerders.
- Volume B2: ongemeten verbruik van vervoerders, dit is de restpost die zorgt dat het totaal aan deelvolumes gelijk is aan het volume gemeten op de harde ring (volume A).
- Volume C: het eigenverbruik van ProRail. Dit wordt comptabel gemeten.
- Volume D: het netverlies: dit wordt berekend als een vast percentage van de totale invoeding (volume A), die comptabel wordt vastgesteld.

Onderstaande Figuur geeft verder detaillering hoe verbruiken bepaald worden in de gekozen oplossingsrichting.



Figuur 2 Schema toedeling verbruiksvolumes tractie-energie in de nieuwe situatie.

4.3 Meten en berekenen van verbruiken en communicatie met de elektriciteitsmarkt

Figuur 3 toont hoe meetdata uit treinen verwerkt worden, hoe netverlies (volume D) en restvolume (niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders, volume B2) en hoe volumes worden gecommuniceerd met de elektriciteitsmarkt. Belangrijke stappen zijn:

- Meetdata uit treinen komen via Data Collection Systemen in het Erex-systeem (een systeem van gezamenlijke spoorinfrabeheerders in Europa).
- Het Erex-systeem koppelt ontvangen meetdata aan vervoerders en voert bepaalde validaties uit, waaronder een plausibiliteitscheck. Indien de ontvangen meetdata niet gekoppeld kan worden of niet door de validatie komt, wordt het verbruik als niet gemeten beschouwd. Vervolgens worden goedgekeurde meetdata per vervoerder per kwartier geaggregeerd. Het Erex-systeem zendt de kwartierwaarden naar de RMV. De waarden van alle vervoerders samen vormen volume B1.
- Een door ProRail te contracteren "RailMeetverantwoordelijke" (RMV) ontvangt de meetdata uit Erex en maakt ze geschikt voor gebruik in het elektronisch berichtenverkeer. Deze RMV voert daarnaast

D. Een door ProRail te contracteren Facilitair Netbeheerder (FNB) voert de activiteiten uit die een FNB normaliter voor een GDS-beheerder uitvoert, met een aantal ProRail-specifieke aanpassingen. De FNB berekent ook het netverlies (volume D) en het restvolume (volume B2). De FNB berekent het restvolume op kwartierbasis op de volgende manier: $B2 = A \text{ minus } D \text{ minus } C \text{ minus } B1$.



De kwartierwaarden van de gemeten volumes van vervoerders (volume B1) en van het collectief (restvolume B2) komen niet op gebruikelijke wijze tot stand. De processen kosten meer tijd. De kwartierwaarden komen naar verwachting volgens de volgende tijdlijn beschikbaar.

- Op dag d+1: geschat en verzonden door de RMV o.b.v. historische verbruiksgegevens
- Op dag n+5: voorlopige kwartierwaarden, verzonden door de RMV, gebaseerd op voorlopige verwerking door Erex
- Op dag n+8: rond 09:00 uur, definitieve kwartierwaarden, verzonden door de RMV

- Op dag d+1: berekend en gealloceerd door de FNB; berekend o.b.v. de schatting van de RMV
- Op dag n+5: berekend en gealloceerd door de FNB (N-5 allocatie), berekend o.b.v. voorlopige kwartierwaarden uit Erex.
- Op dag n+10 (of eerder, indien allocatie afgerond): N-10 allocatie.

De manier waarop de volumes B1 en B2 bepaald worden wijkt af van gangbare processen in de elektriciteitsmarkt. Ook eisen aan meters en invulling van meetverantwoordelijkheid zijn anders in de spoorwereld (zie volgende paragraaf). ProRail heeft hierover diverse gesprekken met het Ministerie van EZK gevoerd. Uit deze gesprekken volgt dat EZK voornemens is om in de nieuwe Energiewet een uitzondering voor de spoorwereld op te nemen. Hierdoor is de in dit document beschreven implementatie van VLK qua wet- en regelgeving mogelijk. ProRail wil echter ook weten hoe *de markt* aankijkt tegen de afwijkende manier waarop meetdata tot stand komt; welke bezwaren en risico's ziet men daar? Paragraaf 4.4 en vraag 4 in paragraaf 5.1 gaan nader in op de verschillen tussen spoor- en elektriciteitswereld.

4.4 Verschillen tussen spoor- en energiewereld m.b.t. meters en meetverantwoordelijkheid

In de spoorwereld gelden andere regels en eisen t.a.v. meters en meetverantwoordelijkheid dan in de energiewereld. In de spoorwereld zijn TSI's (Technical Specifications for Interoperability) en aanverwante standaarden leidend; in de Nederlandse energiemarkt zijn de codes (m.n. Meetcode en Informatiecode) leidend.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste verschillen en wat dat in de praktijk van de spoorwereld gaat betekenen als de vrije leverancierskeuze wordt ingevoerd. Het overzicht is georganiseerd rond een aantal belangrijke eisen uit de Nederlandse Meetcode en Informatiecode.

1. Zekerstellen dat de meetinrichting te allen tijde voldoet aan de eisen van de Meetcode

- a) Eisen aan de meters zijn in de spoorwereld deels anders. Wat betreft nauwkeurigheid zijn de eisen vergelijkbaar. Belangrijk verschil: in de spoorwereld is er geen controlemeter.
- b) Eisen aan overige componenten (transformatoren, sensoren, zekeringen, bedrading, enz) zijn in essentie vergelijkbaar.
- c) Ontwerp van de meetinrichting wordt geverifieerd door een NoBo ("notified body").
- d) Plaatsing van de meetinrichting wordt gedaan door een gecertificeerd bedrijf (certificering door NoBo) of door de fabrikant van het voertuig.
- e) CP Admin² controleert de documentatie van de fabrikant van de meter, installatiebedrijf en NoBo. Zonder goedkeuring van de CP Admin worden de meetdata uit de meter niet geaccepteerd door het Erex-systeem en komen de meetdata niet in de uiteindelijke kwartierwaarden van de vervoerder.
- f) Onderhoud van de meetinrichting is primair de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het voertuig, niet van een onafhankelijke derde partij (zoals een MV). Zie ook punt 3 en 4.
- g) Onderhoudsplannen van veel voertuigen eisen vervanging van meters alsmede vervanging of kalibratie van sensoren/transformatoren/DC-omzetters tijdens groot onderhoud van het voertuig. Er is geen toezicht door een onafhankelijke partij bij vervanging en/of kalibratie.
- h) Het is niet mogelijk om op afstand te bepalen of de meetinrichting is vervangen of veranderd.

2. Verzegeling van de meter door een onafhankelijke Meetverantwoordelijke

- a) Fysieke verzegeling van meters en sensoren is doorgaans mogelijk, maar niet verplicht. In de praktijk gebeurt verzegeling niet standaard. Er is geen regelmatige inspectie van de verzegeling door een onafhankelijke partij en er zijn geen procedures voor het geval het zegel verbroken is.
- b) Softwarematige toegang tot de meetdata en instellingen kan beveiligd worden middels een password, maar het "eigenaarschap" van het password is niet geregeld.
- c) Het is nog onduidelijk of softwarematige verandering van het metrologische deel van de meter mogelijk is.

3. Periodieke inspectie van de meetinrichting door een onafhankelijke Meetverantwoordelijke

- a) Er is geen verplichte periodieke inspectie door een onafhankelijke Meetverantwoordelijke.
- b) Volgens de TSI-eisen moet de fabrikant van de meter een periodieke controleprocedure opnemen in de documentatie, maar in de praktijk schrijven fabrikanten vervanging of kalibratie tijdens groot onderhoud van het voertuig voor. Hierop is geen onafhankelijk toezicht.

4. Melden en tijdig herstellen van defecten aan de meetinrichting

- a) Er is geen verplichting in de spoorwereld om defecten te melden of binnen een bepaalde tijd te herstellen.

5. Dagelijks uitlezen van de meetinrichting door een onafhankelijke Meetverantwoordelijke

- a) Er is geen verplichting om de meter dagelijks door een MV te laten uitlezen. De spoorwegbeheerder moet in staat zijn om meetdata te ontvangen (hiervoor dienen de DCS-systemen).

² CP Admin = Consumption Point Administrator; dit is een functie die door of in opdracht van ProRail wordt uitgevoerd

- b) Er is geen *verplichting* om de meetdata binnen een bepaalde termijn te verzenden. Echter, de IRS90930 richtlijn³ stelt dat de meetdata binnen 8 uur (en uiterlijk 48 uur) bij Erex binnen moeten zijn onder normale bedrijfsomstandigheden.
- c) In de praktijk zijn meetsystemen zodanig geprogrammeerd, dat zij meerdere keren per uur meetdata naar de DCS sturen en wanneer de elektrische installatie van het voertuig volledig afgeschakeld wordt.

6. Valideren van de meetgegevens (m.n. volledigheid en juistheid)

- a) In de praktijk controleert het Erex-systeem de volledigheid van meetdata in relatie tot ritgegevens; er kan geen check op volledigheid gedaan worden als er geen ritgegevens zijn, bijv. in geval van rangeren en opstellen.
- b) In de praktijk controleert het Erex-systeem de juistheid van de meetdata d.m.v. vergelijking met het geschatte verbruik van een treinrit (plausibiliteitscontrole). Indien het Erex-systeem de meetdata afkeurt, komt het verbruik niet in de kwartierwaarden van de vervoerder.
- c) De RMV zal een controle doen op de volledigheid van de geaggregeerde kwartierwaarden van de vervoerder. Controle op de juistheid door de RMV zal zeer beperkt zijn.

7. Reclameren en repareren van meetgegevens

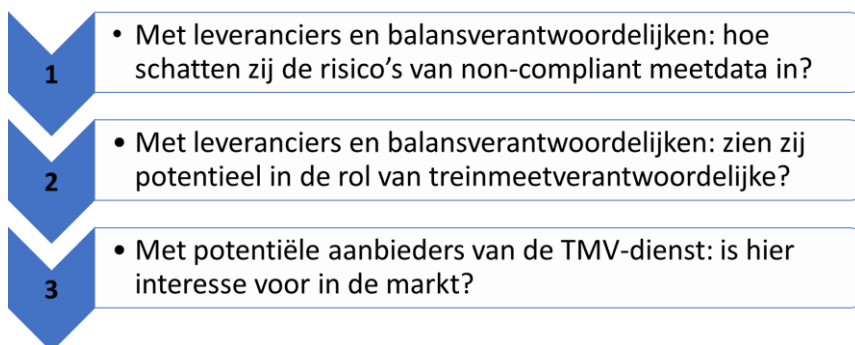
- a) Er zijn geen officiële eisen t.a.v. reclameren en repareren bij ons bekend.
- b) In de praktijk worden sommige reclamaties van vervoerders behandeld door de Settlement Responsible (een functie die door ProRail wordt ingevuld). In de meeste gevallen worden foute meetdata vervangen door het geschatte verbruik. Na invoering van VLK betekent dat het verbruik niet in de kwartierwaarden van de vervoerder wordt opgenomen.

8. Dagelijkse verzending van meetgegevens via het elektronisch berichtenverkeer

- a) De door Erex geaggregeerde kwartierwaarden per vervoerders zullen dagelijks via het elektronisch berichtenverkeer verzonden worden, maar met een afwijkende tijdlijn. Deze is beschreven in paragraaf 4.3.

ProRail is zich ervan bewust, dat sommige van de hierboven beschreven verschillen in de elektriciteitsmarkt mogelijk als risicofactor worden gezien. ProRail wil graag inzicht hebben hoe de elektriciteitsmarkt de verschillen beoordeelt. Met name vraag 4 in paragraaf 5.1 gaat hierover. Afhankelijk van de antwoorden op deze vraag wil ProRail onderzoeken hoe de risico's verminderd kunnen worden. Een mogelijkheid is het inschakelen van een onafhankelijke derde partij (een soort "TreinMeetverantwoordelijke"), die bepaalde werkzaamheden uitvoert, die in de elektriciteitsmarkt gedaan worden door de MV. Een voorbeeld zou kunnen zijn een onafhankelijke, periodieke inspectie van de meetinrichtingen.

Indien uit de antwoorden blijkt dat er behoefte is aan het verminderen van bepaalde verschillen, dan zal ProRail in een tweede fase van deze marktconsultatie in samenspraak met marktpartijen de mogelijkheden verder uitwerken (stap 2 in onderstaand stappenplan).



³ Richtlijn in de spoorwereld, die o.a. verwerking van meetdata beschrijft

5 Vraagstelling voor deze marktconsultatie

5.1 Specifieke vragen

1. In de huidige situatie wordt het totale volume van het gehele tractie-netwerk in één contract ingekocht. In de nieuwe situatie kopen individuele vervoerders elk hun gemeten verbruik in, het collectief koopt het ongemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders in en ProRail koopt het eigen verbruik en het netverlies in.
 - a) Wordt het voor u in de nieuwe situatie aantrekkelijker of minder aantrekkelijk om leverancier/BRP voor (een deel van) het verbruik te worden?
 - b) Welke factoren maken het voor u aantrekkelijker of minder aantrekkelijk (in vergelijking met de huidige situatie)?
2. In de nieuwe situatie kopen de vervoerders elk hun gemeten verbruik in (volume B1 in figuur 2). In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe het verbruik van iedere vervoerder op kwartierbasis wordt bepaald.
 - a) Is het voor u commercieel interessant om leverancier/BRP van een vervoerder te worden?
 - b) Welke factoren maken het voor u interessant en welke factoren of risico's maken het minder interessant?
 - c) Indien u risico's ziet, welke zijn acceptabel, dan wel in te prijzen of onacceptabel (reden om geen leverancier/BRP te worden)?
3. In de nieuwe situatie koopt het collectief het ongemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders in (volume B2 in figuur 2). Ook verbruik waarvan de meetdata is afgekeurd wordt als ongemeten verbruik beschouwd. In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe het verbruik van het collectief (= het restvolume) op kwartierbasis wordt bepaald.
 - a) Is het voor u commercieel interessant om leverancier/BRP van het collectief te worden?
 - b) Welke factoren maken het voor u interessant en welke factoren of risico's maken het minder interessant?
 - c) Indien u risico's ziet, welke zijn acceptabel, dan wel in te prijzen of onacceptabel (reden om geen leverancier/BRP te worden)?
4. In paragraaf 4.4 worden de verschillen tussen spoor- en energiewereld t.a.v. meters en meetverantwoordelijkheid beschreven. Ziet u deze verschillen als een risico voor leveranciers/BRP's?
 - a) Zo ja, welke punten zoals beschreven in paragraaf 4.4 vormen naar uw mening het grootste risico?
 - b) Indien u de verschillen als een risico ziet, welke verschillen zijn acceptabel, dan wel in te prijzen of onacceptabel (reden om geen leverancier/BRP te worden)
 - c) Indien u het risico van de verschillen een in te prijzen risico vindt, zou u dan een inschatting kunnen maken van de risico-opslag (bijv. in €/MWh), die u hiervoor in rekening zou brengen (in vergelijking met een situatie met comptabele meting)? (De reden dat wij dit vragen is om in te schatten of de kosten om de verschillen te verkleinen opwegen tegen de risico-opslag).
5. In paragraaf 4.3 wordt aangegeven dat de definitieve kwartierwaarden van individuele vervoerders en collectief later worden aangeleverd dan gebruikelijk volgens tijdlijn van de Meetcode.
 - a) Ziet u de latere aanlevering als een risico voor leveranciers/BRP's?
 - b) Zo ja, zou u dan een inschatting kunnen maken van de risico-opslag (bijv. in €/MWh), die u hiervoor in rekening zou brengen (in vergelijking met aanlevering volgens tijdlijn van de Meetcode)?
6. Zijn er nog andere opmerkingen die u naar aanleiding van deze marktconsultatie wilt maken?

5.2 Overig

Indien er op grond van deze marktconsultatie op basis van dit document nog vragen zijn die voor uw antwoord essentieel zijn: kunt u deze, kort en bondig, puntsgewijs weergeven? Hierbij niet alleen de vraag, maar tevens een toelichting waaruit blijkt dat de vraag noodzakelijk is voor uw beantwoording.

6 Bijlage 1: Lijst van afkortingen en verklaringen

Afkorting	Omschrijving
BRP	Balance Responsible Party = PV = Programmaverantwoordelijke
Erex	Systeem voor de verbruiksbeoordeling per vervoerder onder de verantwoording van Eress, een samenwerkingsverband van Europese inframanagers
FNB	Faciliterend Netbeheerder
GDS	Gesloten Distributiesysteem
LV	Leverancier
MV	Meetverantwoordelijke
PV	Programmaverantwoordelijke
RMV	Railmeetverantwoordelijke
RU	Railway Undertaking = spoorvervoerder
TEV	Tractie-Energievoorziening
TMV	Treinmeetverantwoordelijke
VLK	Vrije Leverancierskeuze