

Vraagspecificatie FNB/RMV – Annex 3A Specificatie FNB-diensten

TN408877

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Overzicht van de FNB-diensten	4
3. ProRail-netgebieden	6
4. Beschrijving van de FNB-processen	7
4.1 Processen m.b.t. de netkoppelpunten.....	7
4.1.1 Algemeen	7
4.1.2 Processen die de FNB uitvoert	7
4.2 Processen m.b.t. het eigen verbruik van ProRail.....	8
4.2.1 Algemeen	8
4.2.2 Processen die de FNB uitvoert	8
4.3 Processen m.b.t. het gemeten verbruik van vervoerders	9
4.3.1 Algemeen	9
4.3.2 Processen die de FNB uitvoert	9
4.4 Processen m.b.t. het netverlies.....	11
4.4.1 Algemeen	11
4.4.2 Processen die de FNB uitvoert	11
4.5 Processen m.b.t. het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (collectief)	13
4.5.1 Algemeen	13
4.5.2 Processen die de FNB uitvoert	13
4.6 Processen m.b.t. allocatie	15
4.6.1 Algemeen	15
4.6.2 Processen die de FNB uitvoert	15
4.7 Processen m.b.t. meetdataberichten (maandmeetberichten)	17
4.7.1 Algemeen	17
4.7.2 Processen die de FNB uitvoert	17
4.8 Processen m.b.t. reconciliatie (IC257).....	18
4.8.1 Algemeen	18
4.8.2 Processen die de FNB uitvoert	18
4.9 Processen m.b.t. het aansluitingenregister en het meterregister	20
4.9.1 Algemeen	20
4.9.2 Netkoppelpunten.....	20
4.9.3 Aansluitingen voor eigen verbruik van ProRail	21

4.9.4 Aansluitingen voor gemeten verbruik van vervoerders.....	21
4.9.5 EAN-codes voor netverlies	22
4.9.6 EAN codes voor niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders.....	22
4.9.7 Het meterregister	23
4.10 Processen m.b.t. GLDPM-berichten	24
4.10.1 Algemeen	24
4.10.2 Processen die de FNB uitvoert	24
4.11 Overige processen	26
4.11.1 Opvragen historische gegevens	26
4.11.2 Verstrekken van informatie aan ProRail.....	26
4.11.3 Versturen van meetcorrectierapporten naar het collectief.....	26
4.11.4 Overige processen die de FNB uitvoert.....	27

1. Inleiding

Dit document beschrijft de FNB-diensten zoals ProRail die van Opdrachtnemer verwacht in de beheerfase van VLK (dus naar verwachting vanaf 1 januari 2028). In eerdere fasen, bijvoorbeeld acceptatie, integratietest en schaduwdraaien, worden bepaalde processen niet gevraagd of worden deze “gesimuleerd” in een testomgeving. Dat is dan aangegeven in Vraagspecificatie – Annex 2. Deze Annex 3A is een integraal onderdeel van de vraagspecificatie.

Ten tijde van het schrijven van dit document was niet duidelijk wanneer de nieuwe energiewet van kracht wordt, wat de exacte wijzigingen in de nieuwe wet worden en wat de precieze consequenties daarvan zijn. Daarnaast worden tot de verwachte ingangsdatum van VLK veranderingen doorgevoerd in de processen en systemen van de marktpartijen in het kader van Allocatie 2.0. In dit document wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de wijzigingen, die bij het schrijven (april 2023) van dit document bekend waren.

In dit document wordt op sommige plaatsen ook verwezen naar de Meet- en Informatiecode, geldig ten tijde van het schrijven van de vraagspecificatie (april 2023). Van Opdrachtnemer wordt verwacht dat hij:

- Na wijzigingen in wet- en regelgeving de gelijkwaardige nieuwe bepalingen volgt, bijvoorbeeld bepalingen in ministeriële regelingen in plaats van in Meet- en Informatiecode.
- Zijn dienstverlening aanpast indien dat naar aanleiding van gewijzigde wet- en regelgeving en/of afspraken tussen marktpartijen noodzakelijk is.
- Met ProRail in overleg treedt als bovengenoemde wijzigingen invloed kunnen hebben op het resultaat van de dienstverlening; in zulke gevallen zullen ProRail en Opdrachtnemer in goed overleg tot een passende oplossing proberen te komen.

Op diverse plaatsen in dit document wordt aangegeven, dat bepaalde details in overleg met ProRail en/of Eress nader uitgewerkt zullen worden. Tenzij anders aangegeven zal dit gebeuren in projectfase 1, na gunning, zoals beschreven in Vraagspecificatie Annex 2.

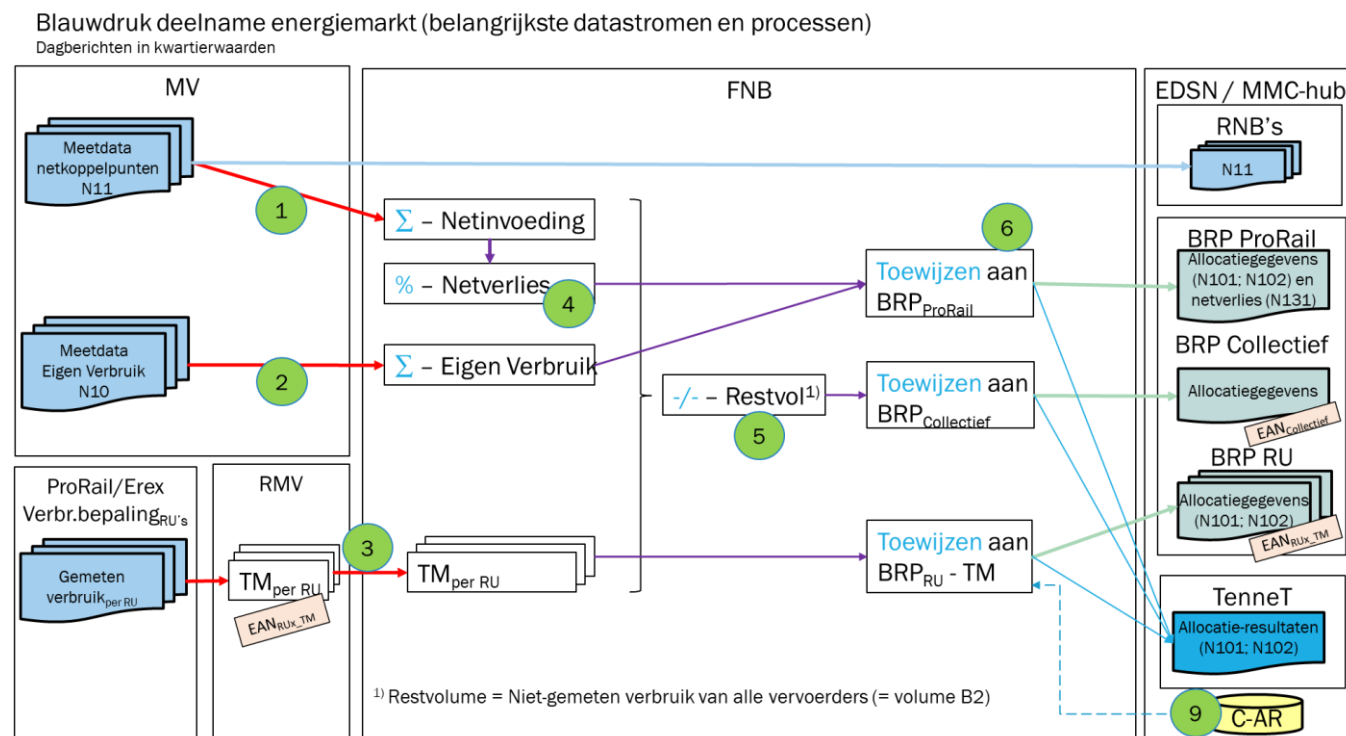
2. Overzicht van de FNB-diensten

De FNB voert namens ProRail een groot deel van de taken uit waarvoor ProRail als beheerder van een GDS verantwoordelijk is. Het grootste deel van de taken betreft “standaardtaken” van een Facilitair Netbeheerder, zoals het ontvangen van berichten van de MV, het alloceren van volumes, het verzenden van berichten naar LNB en BRP's en het beheren van het aansluitingenregister.

Zoals in Vraagspecificatie – Opdrachtoomschrijving is beschreven, kent de situatie van het ProRail GDS een aantal specifieke punten, die afwijken van een “gebruikelijke GDS-situatie”. De gevolgen van sommige van die specifieke punten worden opgevangen door de RMV-diensten, die beschreven worden in Annex 3B. Een aantal specifieke punten heeft echter invloed op de specificatie van de FNB-diensten; de belangrijkste zijn:

- Gemeten verbruik van vervoerders: wordt niet gemeten door meters die comptabel zijn volgens de Meetcode en wordt niet uitgelezen door een erkende MV; in plaats daarvan worden de meetgegevens aan de FNB aangeleverd door de RMV (een functie die door de FNB zelf wordt ingevuld).
- De FNB berekent het netverlies van het ProRail GDS als een vast percentage van de invoeding van het GDS, gemeten op de netkoppelpunten.
- De FNB berekent het totale ongemeten verbruik van de vervoerders.

Figuur 1 toont in grote lijnen de rol van de FNB-diensten in de processen in de energiemarkt. De nummers in figuur 1 verwijzen naar de processen, die in dit document worden gespecificeerd. Bovengenoemde specifieke punten van de ProRail-situatie betreffen vooral de processen die in figuur 1 zijn aangeduid met de nummers 3, 4 en 5. Maar ook in andere processen kan de specifieke situatie van ProRail tot bepaalde, kleinere afwijkingen in de specificatie leiden.



Figuur 1 Blauwdruk deelname energiemarkt. De groene nummers verwijzen naar de procesgroepen in hoofdstuk 4. Figuur geeft alleen de belangrijkste datastromen, processen en berichten weer.

ProRail heeft de FNB-diensten die van Opdrachtnemer worden verwacht gespecificeerd in de volgende (groepen van) processen:

1. Processen m.b.t. de netkoppelpunten
2. Processen m.b.t. het eigen verbruik
3. Processen m.b.t. het gemeten verbruik van vervoerders
4. Processen m.b.t. het netverlies
5. Processen m.b.t. het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (collectief)
6. Processen m.b.t. de allocatie
7. Processen m.b.t. de meetdataberichten (maandmeetberichten)
8. Processen m.b.t. reconciliatie (IC257)
9. Processen m.b.t. het aansluitingenregister en het meterregister
10. Processen m.b.t. GLDPM-berichten
11. Overige processen.

De processen worden gespecificeerd in hoofdstuk 4.

3. ProRail-netgebieden

Zoals in Vraagspecificatie – Opdrachtschrijving is vermeld, zal het ProRail GDS vier netgebieden kennen, te weten:

- Het hoofdnet, met ca. 195 netkoppelpunten met Liander, Enexis en Stedin
- De HSL, met 3 netkoppelpunten met TenneT
- De Havenspoorlijn (Betuweroute), met 2 netkoppelpunten met TenneT
- Het A15-tracé (Betuweroute), met 4 netkoppelpunten met TenneT

Van Opdrachtnemer wordt verwacht, dat hij de beschreven processen inricht en uitvoert alsmede de systemen inricht voor elk van de vier netgebieden.

4. Beschrijving van de FNB-processen

4.1 Processen m.b.t. de netkoppelpunten

4.1.1 Algemeen

De netkoppelpunten van het ProRail GDS hebben op dit moment de status van “aansluitingen van ProRail bij de openbare netbeheerders”, grootverbruik telemetrie, met ProRail als aangeslotene. Bij de overgang naar de nieuwe situatie moet de status van de aansluitingen omgezet worden in netkoppelpunten. In fase 6 van het project (voorbereiden van de transitie) zullen Opdrachtnemer, ProRail, de meetverantwoordelijke en de netbeheerders de “omzetting” voorbereiden, waarbij partijen o.a. ook zullen bepalen hoe de netkoppelpunten exact in het CAR geregistreerd zullen worden (attributen) en afspraken over Source- en Sink-netgebieden in de berichten zullen maken.

Bij de overgang naar de nieuwe situatie zal de partij die op dat moment meetverantwoordelijke partij is voor de aansluitingen de meetverantwoordelijke voor de netkoppelpunten worden. Er zal één meetverantwoordelijke partij zijn die verantwoordelijk is voor alle netkoppelpunten.

4.1.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB ontvangt het bericht met meetgegevens van de MV (Notificatie meetgegevens tijdserie)
2. De FNB stuurt een bevestiging of afwijzing van het bericht
3. De FNB valideert en controleert het ontvangen bericht technisch en inhoudelijk
4. De FNB stuurt, indien nodig, een herzieningsverzoek naar de MV
5. De FNB slaat de gegevens op voor een periode, die in lijn is met wet- en regelgeving.

De FNB voert de processen uit in lijn met de relevante bepalingen van de Meetcode, de Informatiecode en Business Servicebeschrijvingen van EDSN.

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer (en indien nodig, de huidige MV van de ProRail-aansluitingen) nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld.

4.2 Processen m.b.t. het eigen verbruik van ProRail

4.2.1 Algemeen

Een klein gedeelte van het verbruik via het ProRail GDS is eigen verbruik van ProRail. Het gaat hier bijvoorbeeld om verbruik voor de bediening van wissels en seinen, voor wisselverwarming of tunnelventilatie. Voor dit verbruik zijn of worden aparte aansluitingen met een comptabele meter gemaakt.

Tot de overgang naar de nieuwe situatie hebben de meters de status van tussenmeter, die zich achter de aansluitingen van ProRail bij de openbare netbeheerders bevinden. De huidige meetverantwoordelijke leest de tussenmeters uit, maar de meetgegevens worden niet naar andere marktpartijen verzonden.

Bij de overgang naar de nieuwe situatie wordt voor elke tussenmeter een grootverbruik, telemetrie aansluiting opgenomen in het CAR. In fase 6 van het project (voorbereiden van de transitie) zullen Opdrachtnemer, ProRail en de meetverantwoordelijke de “omzetting” van tussenmeter naar aansluiting met comptabele meter voorbereiden, waarbij partijen o.a. zullen bepalen hoe de aansluitingen voor eigen verbruik exact in het CAR geregistreerd zullen worden.

Opmerking: zoals in Vraagspecificatie – Opdrachtschrijving is beschreven, komen aansluitingen voor eigen verbruik alleen voor in het ProRail-netgebied, dat het hoofd railnet omvat.

4.2.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB ontvangt het bericht met meetgegevens van de MV (Notificatie meetgegevens tijdserie)
2. De FNB stuurt een bevestiging of afwijzing van het bericht
3. De FNB valideert en controleert het ontvangen bericht technisch en inhoudelijk
4. De FNB stuurt, indien nodig, een herzieningsverzoek naar de MV
5. De FNB slaat de gegevens op voor een periode, die in lijn is met wet- en regelgeving

De FNB voert de processen uit in lijn met de relevante bepalingen van de Meetcode, de Informatiecode en Business Servicebeschrijvingen van EDSN.

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer (en indien nodig, de huidige MV van de tussenmeters) nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld.

4.3 Processen m.b.t. het gemeten verbruik van vervoerders

4.3.1 Algemeen

Zoals in Vraagspecificatie – Opdrachtingschrijving is beschreven, wordt het gemeten verbruik van de vervoerders niet gemeten met comptabele meters (in de zin van de Meetcode) en worden de meters op de treinen niet door een erkende meetverantwoordelijke uitgelezen. De meters op de treinen voldoen aan de normen van de wet- en regelgeving van de *spoorsector*. De meetgegevens worden verstuurd naar het Erex-systeem. Het Erex-systeem verzamelt de meetgegevens uit treinen, voert bepaalde validaties uit en kent de verbruiken toe aan vervoerders. Het Erex-systeem aggregaat de verbruiken vervolgens op kwartierbasis per vervoerder per ProRail-netgebied.

De kwartierwaarden die het Erex-systeem produceert, moeten “opgenomen” worden in het berichtenverkeer van de elektriciteitsmarkt. Om de processen van de spoorsector zo goed mogelijk te laten aansluiten op de processen van de elektriciteitsmarkt heeft ProRail de RMV-diensten gespecificeerd (zie Annex 3B). De RMV vult een aantal taken in, die normaliter door een erkende meetverantwoordelijke worden uitgevoerd. De FNB ontvangt de verbruiken van de vervoerders dus via de RMV. [Beide diensten worden aan dezelfde partij gegund. In de vraagspecificatie wordt onderscheid gemaakt tussen de RMV-rol en de FNB-rol, om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de processen in de elektriciteitsmarkt.]

Vervoerders hebben geen vaste, fysieke aansluiting, zoals bedoeld in de Elektriciteitswet.

Om de meetgegevens uit de treinen te kunnen verwerken wordt per vervoerder per ProRail-netgebied een “virtuele aansluiting” in het CAR opgenomen. Zie ook paragraaf 4.9.

Zoals in Vraagspecificatie – Opdrachtingschrijving is vermeld kan Erex de kwartierwaarden pas op de 8^e werkdag na verbruik aanleveren aan de RMV. De RMV verzendt het bericht “Notificatie meetgegevens tijdserie” uiterlijk op de 8^e werkdag na verbruik om 09:00 uur aan de FNB. Het is mogelijk dat Erex op de 9^e werkdag na verbruik nog herziene kwartierwaarden naar de RMV stuurt. Indien dat het geval is, zendt de RMV uiterlijk op de 9^e werkdag om 24:00 een nieuw bericht “Notificatie meetgegevens tijdserie” naar de FNB, met een codering waaruit blijkt dat het om herziene verbruiksgegevens gaat.

Op de eerste werkdag na verbruik *berekent* de RMV de kwartierwaarden (zie Annex 3B) en stuurt het bericht “Notificatie meetgegevens tijdserie” naar de FNB met daarin herkomststatus “Berekend”.

4.3.2 Processen die de FNB uitvoert

In principe zijn de processen die de FNB uitvoert voor het gemeten verbruik van vervoerders vergelijkbaar met de processen voor een “gewone aansluiting”:

1. De FNB ontvangt het bericht met meetgegevens van de RMV (Notificatie meetgegevens tijdserie)
2. De FNB verstuurt een bevestiging of afwijzing van het bericht
3. De FNB valideert en controleert het ontvangen bericht technisch en inhoudelijk
4. Indien de FNB een bericht ontvangt voor een “aansluiting”/EAN-code, die de FNB niet kent (of volgens de FNB niet geldig is op de desbetreffende kalenderdag), neemt de FNB onmiddellijk contact op met de RMV. De FNB informeert ProRail onmiddellijk over het ontvangen bericht.
5. De FNB verstuurt, indien nodig, een herzieningsverzoek naar de RMV

6. De FNB slaat de gegevens op voor een periode, die in lijn is met wet- en regelgeving.

Omdat de FNB-processen en de RMV-processen door dezelfde partij worden uitgevoerd, zijn bepaalde processen mogelijk overbodig (bijvoorbeeld het versturen van een bevestiging of afwijzing van het bericht) of kunnen bepaalde processen worden geïntegreerd (bijvoorbeeld bepaalde validaties).

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken, inclusief bovengenoemde mogelijke afwijkingen, zolang de uitkomsten van de processen in lijn zijn met de relevante bepalingen van de Meetcode, de Informatiecode en Business Servicebeschrijvingen van EDSN.

4.4 Processen m.b.t. het netverlies

4.4.1 Algemeen

Het netverlies in het ProRail GDS zal worden bepaald als een percentage van de totale invoeding van het GDS (zie ook hoofdstuk 2). Het netverlies wordt per ProRail-netgebied bepaald.

Het netverlies wordt (per ProRail-netgebied) gealloceerd aan een hiervoor bestemde EAN-code (zie paragraaf 4.6). ProRail contracteert voor het netverlies een leverancier en een BRP.

4.4.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB berekent per kwartier (PTE) de totale invoeding en de totale teruglevering van het ProRail-netgebied door de meetgegevens van alle netkoppelpunten van dat ProRail-netgebied per energierichting per PTE te sommeren.
2. De FNB berekent per PTE het netverlies van het ProRail-netgebied volgens één van de volgende drie mogelijke methoden:
 - a. De FNB trekt de bij punt 1 berekende totale teruglevering af van de bij punt 1 berekende totale invoeding en vermenigvuldigt het saldo met het geldende percentage netverlies. Indien de totale teruglevering groter is dan de totale invoeding (m.a.w. het ProRail-netgebied levert per saldo terug plaats aan de openbare netbeheerder), dan is het netverlies nul. Er is geen negatief netverlies.
 - b. De FNB vermenigvuldigt de bij punt 1 berekende totale invoeding met het geldende percentage netverlies.
 - c. De FNB telt de bij punt 1 berekende totale invoeding en de bij punt 1 berekende totale teruglevering bij elkaar op en vermenigvuldigt de som met het geldende percentage netverlies.
3. Indien de MV van de netkoppelpunten de verbruiken van één of meer netkoppelpunten herzielt/corrigeert, voert de FNB de bij punt 1 en 2 beschreven berekeningen opnieuw uit.
4. De FNB voert de processen van punt 1 en 2 ook uit op dag d+1. Indien op dag d+1 niet van alle netkoppelpunten meetgegevens beschikbaar zijn, berekent de FNB het verbruik zo nodig volgens de bepalingen van de Meetcode (zie ook paragraaf 4.6.2, punt 1).

De berekende verbruiken worden beschikbaar gesteld voor het proces Alloceren.

De boven beschreven processen kunnen alleen uitgevoerd worden als de meetgegevens van alle netkoppelpunten in het ProRail-netgebied beschikbaar zijn. Dit moet dus eerst vastgesteld worden. Dit is beschreven in paragraaf 4.6.2, eerste proces. Het kan dus praktisch zijn om bovengenoemde processen te combineren met die van paragraaf 4.6.2 (en 4.5.2).

De FNB voert de in 4.4.2, 4.5.2 en 4.6.2 beschreven processen altijd uit voordat hij allocatieberichten verzendt.

De processen worden uitgevoerd per ProRail-netgebied.

Bijzonderheden:

- Het percentage netverlies wordt per ProRail-netgebied vastgesteld. Het percentage netverlies kan verschillen per ProRail-netgebied.

- Het percentage netverlies kan door ProRail per ProRail-netgebied jaarlijks worden aangepast. ProRail zal aanpassingen van het percentage netverlies tijdig naar de FNB communiceren.
- Het percentage netverlies wordt met 2 decimalen achter de komma gespecificeerd, bijv. 11,35%.

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld. In projectfase 1 wordt in overleg tussen ProRail en Opdrachtnemer één van de bij punt 2 genoemde methoden gekozen. Opdrachtnemer past de gekozen methode consequent toe.

4.5 Processen m.b.t. het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (collectief)

4.5.1 Algemeen

Zoals in Vraagspecificatie – Opdrachtoomschrijving is vermeld, kan een deel van het verbruik van vervoerders niet gemeten worden (trein heeft geen meter) of niet door Erex worden verwerkt. Al dit verbruik wordt het “niet-gemeten verbruik van de (gezamenlijke) vervoerders” genoemd.

Het niet-gemeten verbruik van vervoerders kan alleen berekend worden volgens de formule:

$$\text{NGVV} = \text{TI} \text{ minus } \text{GVV} \text{ minus-EV} \text{ minus NV}$$

waarbij:

- NGVV = Niet-gemeten verbruik van de (gezamenlijke) vervoerders in het ProRail-netgebied
- TI = Totale invoeding van het ProRail-netgebied (gemeten op de netkoppelpunten, zie paragraaf 4.1)
- EV = Eigen verbruik van ProRail (gemeten op de aansluitingen voor eigen verbruik, zie paragraaf 4.2)
- GVV = Gemeten verbruik van vervoerders in het ProRail-netgebied (zie paragraaf 4.3)
- NV = Berekende netverlies van het ProRail-netgebied (zie paragraaf 4.4)

Het aldus berekende niet-gemeten verbruik wordt (per ProRail-netgebied) gealloceerd aan een hiervoor bestemde EAN-code (zie paragraaf 4.9.6). Een collectief van vervoerders contracteert voor het niet-gemeten verbruik van vervoerders een leverancier en een BRP. [De verdeling van de volumes en de kosten onder de leden van het collectief valt buiten de processen van de energiemarkt].

4.5.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB berekent per PTE per energierichting de totale invoeding van het ProRail-netgebied door de meetgegevens van alle netkoppelpunten van dat ProRail-netgebied per PTE te sommeren.
2. De FNB berekent per PTE per energierichting het totale eigen verbruik van ProRail in het ProRail-netgebied door de meetgegevens van alle aansluitingen voor eigen verbruik in dat ProRail-netgebied te sommeren.
3. De FNB berekent per PTE per energierichting het totale gemeten verbruik van vervoerder in het ProRail-netgebied door de meetgegevens van alle (virtuele) aansluitingen van vervoerders in dat ProRail-netgebied te sommeren.
4. De FNB berekent per PTE het netverlies van het ProRail-netgebied volgens de processen beschreven in paragraaf 4.4
5. De FNB berekent per PTE per energierichting het niet-gemeten verbruik van vervoerders in het ProRail-netgebied volgens de in paragraaf 4.5.1 genoemde formule.
6. Indien de MV van de netkoppelpunten de verbruiken van één of meer netkoppelpunten herziet/corrigeert en/of de MV van de aansluitingen voor eigen verbruik de verbruiken van één of meer aansluitingen herziet/corrigeert en/of de RMV het gemeten verbruik van één of meer vervoerders herziet/corrigeert, voert de FNB de bij punt 1 t/m 5 beschreven berekeningen opnieuw uit.
7. De FNB voert de processen van punt 1 t/m 5 ook uit op dag d+1.

De berekende verbruiken worden beschikbaar gesteld aan het proces Alloceren.

De boven beschreven processen kunnen alleen uitgevoerd worden als de meetgegevens van alle netkoppelpunten in het ProRail-netgebied en alle verbruiken van de aansluitingen voor eigen verbruik en alle verbruiken van aansluitingen voor gemeten verbruik van vervoerders in het ProRail-netgebied beschikbaar zijn. Dit moet dus eerst vastgesteld worden. Dit is beschreven in paragraaf 4.6.2, eerste en tweede proces. Ook moet het berekende netverlies beschikbaar. Dit is beschreven in paragraaf 4.4.2. Het kan dus praktisch zijn om bovengenoemde processen te combineren met die van paragraaf 4.4.2 en 4.6.2.

De FNB voert de in 4.4.2, 4.5.2 en 4.6.2 beschreven processen altijd uit voordat hij allocatieberichten verzendt.

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld.

De berekeningen worden per ProRail-netgebied uitgevoerd.

4.6 Processen m.b.t. allocatie

4.6.1 Algemeen

De meetgegevens van de aansluitingen voor eigen verbruik die zijn aangeleverd door de MV en de gemeten verbruiken per vervoerder die zijn aangeleverd door de RMV worden door de FNB gealloceerd. Het netverlies wordt door de FNB berekend volgens de methode beschreven in paragraaf 4.4 en gealloceerd. Dit wijkt af van gangbare processen bij RNB's en andere GDS-en. Het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders wordt door de FNB berekend volgens de methode beschreven in paragraaf 4.5 en gealloceerd.

De berekening van netverlies (paragraaf 4.4) en niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (paragraaf 4.5) is afhankelijk van de meetgegevens van de netkoppelpunten en de aansluitingen voor eigen verbruik en de door de RMV aangeleverde gemeten verbruiken van de vervoerders.

Het kan daarom voor de FNB praktisch zijn om de berekening van netverlies en niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders te combineren met de allocatieprocessen, die in 4.6.2 beschreven worden.

4.6.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB bepaalt of de meetgegevens van alle netkoppelpunten in het ProRail-netgebied ontvangen zijn. Zo niet, dan neemt de FNB onmiddellijk contact op met de MV van de netkoppelpunten. Voor de berekening van het netverlies op de eerste kalenderdag na verbruik gebruikt de FNB indien nodig verbruiken die hij zelf berekent volgens de bepalingen van de Meetcode.
2. De FNB bepaalt of de meetgegevens van alle aansluitingen voor eigen verbruik en van alle aansluitingen voor gemeten verbruik van vervoerders in het ProRail-netgebied ontvangen zijn. Indien de FNB, ook na reclamatie, geen verbruik voor een aansluiting heeft ontvangen, berekent hij zelf het verbruik volgens de bepalingen van de Meetcode.
3. De FNB alloceert per ProRail-netgebied:
 - De verbruiken op de aansluitingen voor eigen verbruik
 - De verbruiken op de aansluitingen voor gemeten verbruik van vervoerders
 - Het netverlies
 - Het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders.
4. Indien op een aansluiting geen leverancier/BRP is geregistreerd in het CAR, voegt de FNB het verbruik toe aan het netverlies of boekt het verbruik op een speciale EAN-code.¹
5. De FNB stuurt berichten (Notificatie Uitwisselen allocatiegegevens en Notificatie Uitwisselen geaggregeerde allocatiegegevens) tijdig naar de LNB en de BRP's. Na ontvangst van de verbruiksgegevens van de RMV (op n+8) zendt de FNB de berichten zo spoedig mogelijk naar de LNB en de BRP's.²
6. De FNB behandelt herzieningsverzoeken (indien van toepassing)

¹ In projectfase 1 kunnen ProRail en Opdrachtnemer in overleg bepalen of het gebruik van een speciale EAN-code zinvol is. Indien dat het geval is, moet per ProRail-netgebied een EAN-code voor verbruik op aansluitingen zonder leverancier/BRP aangemaakt worden. De speciale EAN-code dan opnemen in paragraaf 4.9

² Dit laatste is van belang voor de BRP van het collectief. Deze ontvangt de dagelijkse kwartierwaarden niet van een (R)MV.

7. Na elke wijziging in de meetgegevens van de netkoppelpunten en/of de meetgegevens van de aansluitingen voor eigen verbruik en/of de verbruiksgegevens van het gemeten verbruik van vervoerders, die voor de definitieve allocatie wordt ontvangen, berekent de FNB het netverlies en het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders opnieuw voordat de FNB nieuwe allocatieberichten verzendt.
8. De FNB bewaart bovengenoemde allocatievolumes voor een periode van 7 jaar.

De processen worden uitgevoerd per ProRail-netgebied.

De FNB voert de processen uit in lijn met de relevante bepalingen van de Meetcode, de Informatiecode en Business Servicebeschrijvingen van EDSN.

De FNB voert de in 4.4.2, 4.5.2 en 4.6.2 beschreven processen altijd uit voordat hij allocatieberichten verzendt.

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld, inclusief bijvoorbeeld het gebruik van codes in de berichten en het combineren van de processen van de paragrafen 4.4.2, 4.5.2 en 4.6.2. Ook wordt dan de behandeling van verbruik op aansluitingen zonder leverancier/BRP nader ingevuld.

4.7 Processen m.b.t. meetdataberichten (maandmeetberichten)

4.7.1 Algemeen

Het gaat hier om de maandmeetberichten ten behoeve van de maandelijkse facturering.

De FNB zal zelf de maandelijkse volumes van het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (en het netverlies) moeten berekenen, omdat voor deze volumes geen MV verantwoordelijk is.

4.7.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB ontvangt de meetdataberichten van de aansluitingen voor eigen verbruik van de MV
2. De FNB ontvangt de meetdataberichten van de EAN-codes voor gemeten verbruik van vervoerders van de RMV
3. De FNB bewaakt of hij alle meetdataberichten ontvangt en reclameert hierover zo nodig bij de (R)MV.
4. De FNB berekent zelf de maandelijkse volumes van het netverlies en het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (opmerking: voor het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders ontvangt de FNB geen maandmeetberichten, omdat hiervoor geen MV verantwoordelijk is).
5. De FNB valideert en verwerkt de ontvangen meetdataberichten
6. De FNB berekent de SJI en SJA en muteert deze in het CAR.
7. De FNB zendt op de 15^e werkdag van de maand volgend op de maand waarop de gegevens betrekking hebben de verbruiksgegevens naar de leveranciers.
8. Indien de FNB na verzending van de bij punt 7 genoemde gegevens correcties van de gegevens ontvangt, zendt de FNB herziene verbruiksgegevens naar de leverancier(s). Indien nodig berekent de FNB het netverlies en het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders opnieuw alvorens hiervoor herziene verbruiksgegevens naar de betrokken leverancier(s) te sturen.

De processen worden uitgevoerd per ProRail-netgebied.

De FNB voert de processen uit in lijn met de relevante bepalingen van de Netcode, de Informatiecode, de afspraken die gelden tussen de marktpartijen en EDSN Servicebeschrijvingen (indien beschikbaar).

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld.

4.8 Processen m.b.t. reconciliatie (IC257)

4.8.1 Algemeen

De FNB voert de processen uit die nodig zijn ten behoeve van de reconciliatie (IC257).

Bij de reconciliatie speelt de LNB een centrale rol. De FNB ontvangt en valideert informatie die hij ontvangt in de meetdataberichten van de MV (zie ook paragraaf 4.7) en aggregereert de informatie op verschillende manieren ten behoeve van de reconciliatie en verzendt de informatie naar LNB en BRP. De netbeheerder kan ook bezwaren ontvangen van de LNB en de BRP over de aangeleverde informatie.

De FNB zal zelf de maandelijkse volumes van het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (en het netverlies) moeten berekenen, omdat voor deze volumes geen MV verantwoordelijk is (zie ook paragraaf 4.7).

Bij de inrichting van de FNB-processen m.b.t. reconciliatie moet rekening gehouden worden met het feit dat verschillen tussen de maandvolumes ten behoeve van facturering en de maandvolumes in de reconciliatieberichten (volgens IC257) automatisch worden toegerekend aan het netverlies. ProRail hanteert in haar GDS voor het netverlies echter een vast percentage van de totale invoeding. Toerekening van genoemde verschillen aan het netverlies verstoren dit vaste percentage. Eventuele verschillen moeten op grond van de formule in paragraaf 4.5.1 worden toegerekend aan het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders.

ProRail en Opdrachtnemer werken in projectfase 1 hiervoor een oplossing uit. Hierbij kan gedacht worden aan overleg tussen de FNB en ProRail na de voorlopige reconciliatie en ontvangst van eventuele bezwaren. In dat overleg zouden mogelijk de maandvolumes van het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders aangepast kunnen worden om het vaste percentage netverlies te herstellen.

4.8.2 Processen die de FNB uitvoert

1. De FNB zendt op de 6^e werkdag van de tweede en vijfde maand (na de reconciliatiemaand) de geaggregeerde gegevens over de reconciliatiemaand ten behoeve van de reconciliatie naar de LNB en de BRP's. Indien nodig berekent de FNB opnieuw het netverlies en het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders alvorens de geaggregeerde gegevens te verzenden naar de LNB en de BRP's.
2. De FNB ontvangt en behandelt eventueel ontvangen bezwaren tegen de gegevens die hij uiterlijk op de 6^e werkdag van de tweede maand heeft verstuurd.
3. De FNB overlegt in de vierde maand na de reconciliatiemaand met ProRail over de correcties die na de 10^e werkdag van de maand na verbruik zijn doorgevoerd en over eventueel ontvangen bezwaren (zie punt 9). De FNB stelt het volume van het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke volumes bij om de in paragraaf 4.5.1 genoemde berekeningswijze in stand te houden.
4. De FNB ontvangt van de LNB de resultaten van het reconciliatieproces op de 11^e werkdag van de tweede en vijfde maand (na de reconciliatiemaand).
5. De FNB maakt, indien nodig, bezwaar bij de LNB tegen de resultaten van het reconciliatieproces die hij op de 11^e werkdag van de tweede maand heeft ontvangen.

De processen worden uitgevoerd per ProRail-netgebied.

De FNB voert de processen uit in lijn met de relevante bepalingen van de Netcode, de Informatiecode, de afspraken die gelden tussen de marktpartijen en EDSN Servicebeschrijvingen (indien beschikbaar).

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld, waarbij met name aandacht wordt besteed aan het handhaven van het vaste percentage netverlies gedurende het reconciliatieproces (het hierboven genoemde proces 3 of een door ProRail en Opdrachtnemer vast te stellen alternatief).

4.9 Processen m.b.t. het aansluitingenregister en het meterregister

4.9.1 Algemeen

De FNB beheert en controleert namens ProRail alle gegevens van de aansluitingen van het ProRail GDS in het CAR. De FNB registreert nieuwe aansluitingen op het ProRail GDS in het CAR en faciliteert switches van leverancier, BRP en MV, indien van toepassing.

De processen volgen de relevante bepalingen van de Informatiecode.

Voor het ProRail GDS worden in het CAR in ieder geval de volgende aansluitingen/EAN-codes geregistreerd:

- De netkoppelpunten (regie ligt in eerste instantie bij de RNB, die de EAN-code uit geeft)
- De aansluitingen voor eigen verbruik van ProRail
- De aansluitingen voor gemeten verbruik van de vervoerders (één aansluiting per vervoerder en per ProRail-netgebied waarop de vervoerder door ProRail wordt toegelaten)
- De EAN-codes voor netverlies (één EAN-code per ProRail-netgebied)
- De EAN-codes voor niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders (één EAN-code per ProRail-netgebied)

In de paragrafen 4.9.2 t/m 4.9.6 worden de voor de FNB relevante processen en uitzonderingen per categorie aansluitingen/EAN-codes toegelicht.

4.9.2 Netkoppelpunten

Het initiatief voor een nieuw netkoppelpunt komt doorgaans van ProRail Asset Management. Wanneer ProRail Asset Management en de RNB een nieuw koppelpunt gerealiseerd hebben, zal de RNB het nieuwe netkoppelpunt registreren in het CAR en hiervoor een EAN-code uitgeven. Het netkoppelpunt krijgt de status “In Aanleg”.

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB ontvangt de informatie over het nieuwe netkoppelpunt van de RNB
2. De FNB controleert en overlegt zo nodig met de RNB over de registratie van het netkoppelpunt in het CAR
3. De FNB neemt het nieuwe netkoppelpunt op in zijn administratie en processen
4. De FNB ontvangt het verzoek van ProRail om het netkoppelpunt (op een bepaalde datum) in bedrijf te nemen
5. De FNB controleert of de MV zich in het CAR geregistreerd heeft (ProRail contracteert de MV)
6. De FNB stelt in overleg met de RNB het netkoppelpunt (op de gewenste datum) in bedrijf als aan alle voorwaarden is voldaan
7. De FNB ontvangt van de RNB informatie over het administratief beëindigen van het netkoppelpunten of over een wijziging in de gegevens van het netkoppelpunt.
8. De FNB voert de benodigde wijzigingen door in zijn administratie en processen.

4.9.3 Aansluitingen voor eigen verbruik van ProRail

Aansluitingen voor eigen verbruik worden gerealiseerd door ProRail Asset Management. ProRail Asset Management geeft de MV opdracht om een comptabele meetinrichting op een nieuwe aansluiting te installeren en contracteert MV, leverancier/BRP.

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB ontvangt van ProRail Asset Management het verzoek om administratief een nieuwe aansluiting te maken
2. De FNB maakt een aansluiting in het CAR (en geeft de EAN-code uit) en geeft deze de status “In Aanleg”
3. De FNB neemt de nieuwe aansluiting op in zijn administratie en processen
4. De FNB informeert ProRail Asset Management over de nieuwe aansluiting
5. De FNB ontvangt het verzoek van ProRail om de aansluiting (op een bepaalde datum) in bedrijf te nemen
6. De FNB controleert of de MV en de leverancier/BRP zich in het CAR geregistreerd hebben
7. De FNB stelt de aansluiting (op de gewenste datum) in bedrijf als aan alle voorwaarden is voldaan
8. De FNB ontvangt van ProRail Asset Management het verzoek om de aansluiting (op een bepaalde datum) te beëindigen of om gegevens over de aansluiting te wijzigen.
9. De FNB stelt de aansluiting (op de gewenste datum) administratief buiten bedrijf in het CAR cq wijzigt de gegevens in het CAR.
10. De FNB voert alle processen uit die samenhangen met een eventuele switch van MV en leverancier/BRP.
11. De FNB voert de benodigde wijzigingen door in zijn administratie en processen en verzendt de vereiste berichten.

4.9.4 Aansluitingen voor gemeten verbruik van vervoerders

Vervoerders sluiten met ProRail een Toegangsovereenkomst af, die hen in staat stelt om in één of meerdere ProRail-netgebieden te rijden. Indien een vervoerder in een ProRail-netgebied elektrisch wil rijden met treinen, die voorzien zijn van een meter, moet voor die vervoerder en dat netgebied een EAN-code worden aangemaakt. ProRail informeert de FNB over de nieuw aan te maken ("virtuele") aansluiting, met daarbij naam (of identificatie) van de vervoerder, naam van het ProRail-netgebied, ingangsdatum en alle gegevens van de vervoerder die de FNB nodig heeft voor registratie in het CAR. ProRail informeert ook Eress over de nieuwe combinatie vervoerder-netgebied met bijbehorende ingangsdatum.

Het is van groot belang, dat Eress, RMV en FNB te allen tijde dezelfde informatie gebruiken over geldige combinaties vervoerder-netgebied. ProRail informeert Eress en de FNB. De FNB informeert de RMV.

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB ontvangt van ProRail het verzoek om administratief een nieuwe “aansluiting”/EAN-code te maken voor een nieuwe combinatie vervoerder/netgebied. Het verzoek van ProRail bevat alle benodigde informatie en de gewenste ingangsdatum.

2. De FNB maakt een aansluiting in het CAR (en geeft de EAN-code uit) en geeft deze de status “In Aanleg”
3. De FNB neemt de nieuwe aansluiting op in zijn administratie en processen
4. De FNB controleert of de leverancier/BRP zich in het CAR geregistreerd hebben. De FNB informeert ProRail onmiddellijk als zich geen leverancier/BRP geregistreerd hebben. De FNB registreert de RMV als meetverantwoordelijke op de aansluiting (zie ook Annex 3B, paragraaf 4.6).
5. De FNB stelt de aansluiting (op de gewenste datum) in bedrijf als aan alle voorwaarden is voldaan
6. De FNB informeert ProRail als de aansluiting niet op de gewenste datum in bedrijf gesteld kan worden. De FNB doet dit zodra bekend wordt, dat de gewenste datum niet gerealiseerd kan worden.
7. De FNB informeert de RMV onmiddellijk over de nieuwe “aansluiting”/EAN-code, inclusief naam (of andere identificatie) van de vervoerder, naam (of andere identificatie) van het ProRail-netgebied en de ingangsdatum.
8. De FNB informeert ProRail over de nieuwe aansluiting.
9. De FNB informeert ProRail onmiddellijk bij uithuizing van leverancier/BRP op een “aansluiting”/EAN-code (niet in geval van een switch).
10. De FNB ontvangt van ProRail het verzoek om de “aansluiting”/EAN-code (op een bepaalde datum) te beëindigen of om gegevens over de aansluiting te wijzigen.
11. De FNB stelt de aansluiting (op de gewenste datum) administratief buiten bedrijf in het CAR cq wijzigt de gegevens in het CAR.
12. De FNB voert alle processen uit die samenhangen met een eventuele switch van leverancier/BRP.
13. De FNB voert de benodigde wijzigingen door in zijn administratie en processen en verzendt de vereiste berichten.
14. De FNB informeert de RMV onmiddellijk indien de “aansluiting”/EAN-code buiten bedrijf wordt gesteld.

4.9.5 EAN-codes voor netverlies

Per ProRail-netgebied zal een EAN-codes voor netverlies in het CAR worden aangemaakt.

In projectfase 1 zullen ProRail en Opdrachtnemer, indien nodig, overleggen hoe de EAN-codes in het CAR geregistreerd zullen worden.

In projectfase 6 (voorbereiden van de transitie) maakt de FNB de (virtuele) aansluitingen/EAN-codes administratief aan in het CAR met de status “In Aanleg”. De FNB neemt de (virtuele) aansluitingen/EAN-codes op in zijn administratie en processen.

De FNB stelt de (virtuele) aansluitingen in bedrijf (op de dag van de transitie) indien de leverancier/BRP zich in het CAR geregistreerd hebben en aan alle voorwaarden is voldaan. [ProRail contracteert de leverancier/BRP].

4.9.6 EAN codes voor niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerders

Per ProRail-netgebied zal een (virtuele) aansluiting/EAN-code voor het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijke vervoerder in het CAR worden aangemaakt.

In projectfase 1 zullen ProRail en Opdrachtnemer, indien nodig, overleggen hoe de EAN-codes in het CAR geregistreerd zullen worden.

In projectfase 6 (voorbereiden van de transitie) maakt de FNB (virtuele) aansluitingen/EAN-codes administratief aan in het CAR met de status “In Aanleg”. De FNB neemt de (virtuele) aansluitingen/EAN-codes op in zijn administratie en processen.

De FNB stelt de (virtuele) aansluitingen in bedrijf (op de dag van de transitie) indien de leverancier/BRP zich in het CAR geregistreerd hebben en aan alle voorwaarden is voldaan. [Het collectief van vervoerders contracteert de leverancier/BRP].

4.9.7 Het meterregister

De nieuwe Energiewet, zoals die bij het schrijven van deze specificatie in conceptvorm voorligt, bepaalt dat ProRail als beheerder van een gesloten systeem zoals bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet, geen register van meetinrichtingen hoeft bij te houden (art. 4.6 lid 3).

In deze paragraaf gaan we er van uit dat deze bepaling ten tijde van de overgang naar VLK van kracht zal zijn.

Voor de FNB worden op dit gebied op dit moment geen specifieke taken voorzien.

Wat betreft informatie omtrent de meetinrichtingen:

- Netkoppelpunten. Het primaire deel wordt beheerd door de RNB, het secundaire deel door de MV. Indien nodig kan de FNB gegevens over het secundaire deel via bestaande processen opvragen bij de MV; gegevens over het primaire deel kunnen bij de RNB dan wel TenneT opgevraagd worden
- Aansluitingen voor eigen verbruik van ProRail. Het primaire deel wordt beheerd door ProRail, het secundaire deel door de MV. Indien nodig kan de FNB gegevens over het secundaire deel via bestaande processen opvragen bij de MV; gegevens over het primaire deel kunnen bij ProRail opgevraagd worden.
- Meters op treinen. Meetinrichtingen op treinen worden in principe beheerd door de vervoerders. Indien een vervoerder zijn meetgegevens wil gebruiken in de gegevensverwerking via het Exex-systeem (en dus laten opnemen in de kwartierwaarden die Exex aanlevert aan de RMV), dan moet de meetinrichting op de trein hiervoor worden toegelaten. De vervoerder doet volgens de processen in de spoorsector hiervoor een verzoek bij de zogenaamde CP Admin. Deze functie wordt door of in opdracht van ProRail uitgevoerd. In de toelatingsprocedures wordt gekeken of de meetinrichting voldoet aan de eisen die in de spoorsector worden gesteld. Informatie over meters op treinen is alleen via de CP Admin functie (via ProRail) beschikbaar.

4.10 Processen m.b.t. GLDPM-berichten

4.10.1 Algemeen

Op dit moment is nog niet goed vast te stellen hoe ProRail het congestiemanagement zal gaan invullen en wat de gevolgen voor de GLDPM-berichten gaan zijn. Het ProRail GDS heeft een aantal bijzonderheden als het om congestiemanagement gaat. De dienstregeling is leidend en het ProRail GDS (het TEV-net) is hierop berekend. De dienstregeling is, afgezien van incidenten, in het algemeen goed voorspelbaar. Invoeding van het GDS vindt plaats via een groot aantal koppelpunten en het vermogen per koppelpunt is in het algemeen niet zeer groot.

ProRail gaat er op dit moment van uit, dat een dagelijkse prognose op basis van historische meetgegevens per netkoppelpunt voldoende is. Voor het geval, dat ProRail toch andere prognoses wil gaan maken (en hierbij mogelijk de prognoses van de BRP's als input wil gebruiken), wordt van de FNB verwacht dat hij de prognoses van de BRP's kan ontvangen en doorsturen naar ProRail en de door ProRail gemaakte prognoses kan ontvangen en als GLDPM-berichten kan doorsturen naar de LNB of RNB (afhankelijk van het koppelpunt)

4.10.2 Processen die de FNB uitvoert

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB maakt uiterlijk om 15:15 uur van de dag voorafgaand aan een kalenderdag een prognose van de kwartierwaarden voor elk netkoppelpunt. De FNB maakt de prognose volgens één van de hieronder beschreven methodes. De FNB kiest één methode en past die consequent toe.
2. De FNB verzendt de prognoses voor een kalenderdag voor alle netkoppelpunten uiterlijk om 15:15 uur van de dag voorafgaand aan de kalenderdag naar de LNB of RNB.
3. De FNB ontvangt de prognoses die de BRP's voor het ProRail GDS verzenden en zendt deze, indien ProRail dat wenst, door naar ProRail in een door de partijen nader te bepalen formaat.
4. Indien ProRail (naast of in plaats van de bij punt 1 genoemde prognoses) zelf prognoses van kwartierwaarden wil maken, of indien ProRail (intraday) updates van de prognoses wil maken, ontvangt de FNB deze prognoses en/of updates van ProRail in een door de partijen nader te bepalen formaat. De FNB zet de prognoses en/of updates om in GLDPM-berichten en verzendt deze meteen naar de LNB of RNB.
5. De FNB slaat de verzonden prognoses op voor een periode die in lijn is met wet- en regelgeving.

Methode van berekenen van de prognoses. De FNB kiest één van de volgende twee methodes:

1. De FNB berekent voor elk netkoppelpunt voor elk kwartier per energierichting het gemiddelde van de kwartierwaarden, die in de voorafgaande 4 weken voor het vergelijkbare kwartier door de MV van de netkoppelpunten is vastgesteld. "Vergelijkbaar kwartier" houdt in hetzelfde kwartier op dezelfde dag van de week. Voorbeeld: de vergelijkbare kwartieren voor dinsdag 31 januari 2023 10:00-10:15 zijn 24 januari 10:00-10:15, 17 januari 10:00-10:15, 10 januari 10:00-10:15 en 3 januari 10:00-10:15. De FNB verhoogt de gemiddelde waarde met een door ProRail vast te stellen percentage (bijv. 10%).
2. De FNB berekent voor elk netkoppelpunt voor elk kwartier per energierichting de waarde volgens de methode zoals beschreven in paragraaf B5.1 punt a, bijlage 5 van de Meetcode. De methode wordt toegepast op beide energierichtingen. De FNB verhoogt de berekende waarde met een door ProRail vast te stellen percentage (bijv. 10%).

In projectfase 1 worden de details van de processen door ProRail en Opdrachtnemer nader besproken en waar nodig aangepast en/of ingevuld.

4.11 Overige processen

4.11.1 Opvragen historische gegevens

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB faciliteert, indien nodig, het opvragen van historische gegevens volgens de bepalingen van de Informatiecode.

4.11.2 Verstrekken van informatie aan ProRail

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB verstrekt maandelijks (op de 15^e werkdag) aan ProRail de volgende gegevens (o.b.v. de volumes die de FNB over de voorafgaande maand communiceert naar de leveranciers volgens paragraaf 4.7.2 punt 7):
 - a. De totale invoeding per ProRail-netgebied (per energierichting)
 - b. Het totale verbruik van de aansluitingen voor eigen verbruik (per energierichting, peak/off-peak)
 - c. Per "aansluiting"/EAN-code voor gemeten verbruik van vervoerders: verbruik (per energierichting, peak/off-peak), alsmede kWmax (laatstgenoemde o.b.v. de meetdataberichten die op de 10^e werkdag over de voorafgaande maand zijn ontvangen van de RMV).
 - d. Het netverlies per ProRail-netgebied (peak/off-peak)
 - e. Het totale niet-gemeten verbruik van de (gezamenlijke) vervoerders per ProRail-netgebied (per energierichting, peak/off-peak)
2. De FNB verstrekt maandelijks (op de 11^e werkdag), na afloop van de definitieve reconciliatie, aan ProRail de volgende gegevens over de reconciliatiemaand (M-5):
 - a. De totale invoeding per ProRail-netgebied (per energierichting)
 - b. Het totale verbruik van de aansluitingen voor eigen verbruik (per energierichting, peak/off-peak)
 - c. Per "aansluiting"/EAN-code voor gemeten verbruik van vervoerders: verbruik (per energierichting, peak/off-peak)
 - d. Het netverlies per ProRail-netgebied (peak/off-peak)
 - e. Het totale niet-gemeten verbruik van de (gezamenlijke) vervoerders per ProRail-netgebied (per energierichting, peak/off-peak)

De gegevens genoemd bij 2a, 2b, 2c en 2e zijn gebaseerd op de meest recente informatie, waarover de FNB beschikt op de 1e werkdag van de 5e maand na de reconciliatiemaand. De gegevens genoemd bij 2d zijn gebaseerd op de uitkomsten van reconciliatie, uitgevoerd door de LNB.

De gevraagde gegevens worden verstrekt in .csv of .xlsx format.

4.11.3 Versturen van meetcorrectierapporten naar het collectief

Indien de FNB na de 10e werkdag van de maand volgend op de maand waarop de meetdata betrekking hebben correcties ontvangt, die tot gevolg hebben dat het niet-gemeten verbruik van de gezamenlijk vervoerders (van het collectief) gecorrigeerd moet worden, moet het collectief hierover geïnformeerd worden. Er is geen (R)MV die dit kan doen. De FNB is de enige partij die weet, dat het verbruik van het collectief gecorrigeerd is.

In projectfase 1 zoeken ProRail en Opdrachtnemer naar een praktische manier waarop het collectief geïnformeerd kan worden. In sommige gevallen kan overleg met het collectief nodig zijn. Dat kan het geval zijn als het verbruik op een netkoppelpunt of op een aansluiting voor eigen verbruik geschat moet worden.

4.11.4 Overige processen die de FNB uitvoert

Door de FNB uit te voeren processen:

1. De FNB voert alle processen uit, die niet in dit document genoemd worden, maar volgens de op dat moment geldende wet- en regelgeving of afspraken binnen de energiemarkt wel door een FNB uitgevoerd moeten worden.