

Algemene vragenlijst



Project: Marktconsultatie Laadinfrastructuur
Datum: 11-6-2024
Versie: 1

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	Marktconsultatie Laadinfrastructuur 2024-04-08	Blz. 3	Uitgangspunt van de marktconsultatie is dat ProRail haar elektriciteitsnet uitsluitend voor 1 specifieke doelgroep openstelt: aannemers die aan het spoor werken. Bovendien wordt dit slechts aan deze specifieke doelgroep toegestaan onder de voorwaarde dat laadoplossingen zonder gebruikmaking van het ProRail-elektriciteitsnet onacceptabele kosten met zich meebrengen. In de brief aan de informateurs 'De toekomst van duurzame mobiliteit in Nederland – aanbod aan de formatie' stelt ProRail dat het een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de netcongestie: (citaat) "We zoeken dat in een gezamenlijk actieplan, waarbij mobiliteitsaanbieders, bedrijfsleven en netbeheerders onder regie van het Rijk werken aan het beperken van netcongestie. Het spoor kan daar een grote rol in spelen. Denk daarbij aan de mogelijkheden voor bijvoorbeeld de opslag van energie in accu's bij voedingspunten langs het spoor." (einde citaat). Hoe verhoudt de beperkte rol van ProRail rond het openstellen van het elektriciteitsnet van ProRail ikv Emissieloos bouwen zich tot het aanbod dat ProRail doet aan de formatie om de netcongestie te helpen verminderen door inzet van datzelfde elektriciteitsnet?	De door vrager vermelde brief van ProRail aan de informateurs en deze marktconsultatie staan los van elkaar. De energiemarkt is volop in beweging en er zijn meerdere ontwikkelingen tegelijk. Uiteraard zorgen we binnen ProRail voor afstemming indien nodig.	
2	Marktconsultatie Laadinfrastructuur 2024-04-08	Blz. 3	Het uitgangspunt is "markt tenzij": aannemers regelen laadoplossingen in principe zelf, daar waar dat tegen acceptabele kosten kan, staat in de marktconsultatie. Wat zijn de criteria om te bepalen of kosten acceptabel of niet acceptabel zijn? En hoe en door welke partij(en) wordt het besluit genomen of kosten al of niet acceptabel zijn?	Een 'hard' antwoord op deze vraag is niet te geven. De markt voor laadinfra-oplossingen is volop in ontwikkeling. Voor 'acceptabele kosten' zullen we dan ook de markt in de gaten houden. Meerkosten zullen zichtbaar worden in de aanbiedingen bij aanbestedingen van (deels) emissieloze projecten. Uiteindelijk zal ProRail als opdrachtgever zich een oordeel moeten vormen wat acceptabel is. Enkele voorbeelden (niet uitputtend) om de uitersten te illustreren: wanneer meerkosten vergelijkbaar zijn met een bestaande externe snellaadprovider of bestaande tarieven in de markt, dan zullen deze al snel acceptabel zijn. Voor een klein project kan het acceptabel zijn om een mobiele (accu) oplossing te gebruiken. Voor een groot project wat ver weg ligt van bestaande energieinfrastructuur, waarbij grootschalig en veelvuldig accucontainers heen en weer moeten worden gereden, zou dit wel eens tot onacceptabele kosten kunnen leiden. In dat geval ligt het voor de hand te onderzoeken of er een oplossing mogelijk is waarbij gebruik wordt gemaakt van het ProRail-netwerk.	