



Besluit

Besluit van de Autoriteit Consument en Markt op de aanvraag van Train Charter Services B.V. om op grond van artikel 71, eerste lid, van de Spoorwegwet een onderzoek te doen naar de handelwijze van ProRail B.V. met betrekking tot het toegangsbeheer voor emplacementen.

Ons kenmerk : ACM/UIT/635909
Zaaknummer : ACM/24/189776
Datum : 11 november 2024

1. Inleiding

1. Dit is een besluit van de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) op grond van artikel 71, tweede lid, van de Spoorwegwet (hierna: de Sw). Aanleiding voor dit besluit is een aanvraag tot het doen van een onderzoek (hierna: klacht), die door Train Charter Services B.V. (hierna: TCS) is ingediend op grond van artikel 71, eerste lid, van de Sw.¹ De klacht gaat over het handelen van ProRail B.V. (hierna: ProRail) met betrekking tot de toegang tot de emplacementen Watergraafsmeer, Amsterdam Westhaven en de informatieverstrekking over de toegang tot emplacementen in het algemeen. De klacht richt zich ook tegen het handelen van NS Groep N.V.² (hierna: NS) als uitvoerder van het toegangsbeheer op emplacement Watergraafsmeer. Volgens TCS is er sprake van een oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling in de zin van artikel 71 lid 1 sub a Sw.
2. De emplacementen Watergraafsmeer en Amsterdam Westhaven zijn dienstvoorzieningen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Sw, gelezen in samenhang met artikel 3, onderdeel 11, van Richtlijn 2012/34/EU en Bijlage II, punt 2, onderdelen c en d van die richtlijn, die door ProRail worden beheerd en aangeboden. ProRail heeft als exploitant van de emplacementen onder andere de verplichting om aan spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot het emplacement, op grond van artikel 67, eerste lid, van de Sw en artikel 13 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU.
3. NS is de grootste gebruiker van emplacement Watergraafsmeer. Een deel van het emplacement Watergraafsmeer is eigendom van NS. Een deel van dit emplacement wordt exclusief gebruikt door NS, terwijl een ander deel ook toegankelijk is voor andere partijen dan NS, waaronder TCS.
4. NS voert de beveiliging uit van het emplacement Watergraafsmeer en daarmee ook het toegangsbeheer. Medio oktober 2011 is ProRail daarover een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met NS. NS en ProRail zijn ook een overeenkomst voor datalevering overeengekomen.
5. TCS gebruikt – kort samengevat – de sporen op deze emplacementen ten behoeve van het parkeren van haar treinen. De medewerkers van TCS dienen onbelemmerd toegang te krijgen tot de emplacementen.

¹ Aanvraag van TCS van 6 mei 2024, ACM/IN/869183.

² NS Groep N.V. alsmede de vennootschappen met wie zij in de zin van artikel 2:24b BW organisatorisch is verbonden, waaronder NS Reizigers B.V. en NS Vastgoed B.V. worden in dit besluit zowel gezamenlijk als individueel aangeduid als "NS."

6. De ACM concludeert dat de klacht gegrond is voor zover ProRail de informatievoorziening over de verschillende manieren waarop medewerkers alle emplacementen kan betreden actueel moet houden. Dit heeft ProRail inmiddels voldoende aangepast. Voor het overige is de klacht ongegrond. In lijn met een eerder besluit van de ACM is ProRail niet verplicht de exploitatie van een dienstvoorziening in eigen beheer te houden en is het niet verboden om (een deel van) het beheer door een ander uit te laten voeren.³ Een oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van een benadeling in de zin van artikel 71 lid 1 sub a Sw die het gevolg is van het beheer door een ander is in dit geval ook niet gebleken. Tot slot is de ACM niet bevoegd om het mogelijk onrechtmatig gebruik van persoonsgegevens te onderzoeken. Natuurlijke personen kunnen hierover een klacht indienen bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

2. Zienswijzen van partijen

2.1. TCS

Toegang emplacement Watergraafsmeer

7. ProRail heeft op 1 april 2024 het toegangsbeleid tot emplacement Watergraafsmeer gewijzigd met als doel om de veiligheid op dit emplacement beter te waarborgen. TCS stelt dat ProRail deze wijziging eenzijdig heeft doorgevoerd en TCS hierbij niet heeft geconsulteerd. Voor de wijziging hadden medewerkers van TCS toegang tot het emplacement doormiddel van een anonieme OV-chipkaart. Alle gebruikers van het emplacement konden deze passen via ProRail accountmanagement aanvragen. Sinds de wijziging worden NS-toegangspassen gebruikt. Ook deze passen kunnen alle spoorwegondernemingen die gebruik maken van het emplacement aanvragen via ProRail accountmanagement. Als een spoorwegonderneming geen gebruik wil maken van de NS-toegangspassen kunnen hun medewerkers altijd toegang krijgen als gast via de hoofdingang als zij zijn aangemeld bij de portier.
8. Het bezwaar van TCS tegen de wijziging richt zich in de eerste plaats op de hoeveelheid persoonsgegevens die TCS dient te verstrekken aan NS – haar concurrent – om toegang te krijgen tot het emplacement.⁴ Om een NS-toegangspas te krijgen moet iedere spoorwegonderneming voor iedere medewerker waarvoor hij toegang aanvraagt de voornaam, achternaam, geboortedatum en een pasfoto aanleveren bij ProRail. ProRail deelt deze gegevens vervolgens met NS. TCS vindt dat het de naam van de medewerker en de organisatie waarvoor diegene toegang wenst voldoende zou moeten zijn om toegang te krijgen.⁵
9. Het verstrekken van meer informatie is volgens TCS concurrentiegevoelig en ProRail heeft niet duidelijk onderbouwd waarom dit noodzakelijk is in het kader van de beveiliging. Een groot deel van de medewerkers van TCS is ook werkzaam bij NS. Met het nieuwe systeem is het voor NS inzichtelijk wanneer en waar deze medewerkers voor TCS werkzaam zijn. Volgens TCS gebruikt NS deze data voor andere doeleinden dan de veiligheid. TCS vreest dat ook andere medewerkers van NS, die niet toezien op de beveiliging en toegang van emplacement Watergraafsmeer, weten wie wanneer en waar voor TCS werkzaam is. TCS stelt dat er in het verleden incidenten zijn geweest waarbij medewerkers door hun supervisors bij NS werden aangesproken op specifieke werkzaamheden die zij voor TCS deden. TCS geeft ook aan dat zij geen concreet bewijs heeft van deze incidenten en ook niet kan aantonen of supervisors van NS toegang tot de data hebben verkregen.⁶

³ Besluit van de ACM van 1 mei 2020, ACM/UIT/534667, randnummers 55-56.

⁴ Klachtformulier TCS, 6 mei 2024, ACM/IN/869183.

⁵ Klachtformulier TCS, 6 mei 2024, ACM/IN/869183; Vragenbrief ACM aan TCS, 31 mei 2024, ACM/UIT/622147; Antwoorden TCS, 3 juni 2024, ACM/IN/876535.

⁶ Gespreksverslag gesprek ACM met TCS, 14 juni 2024, ACM/UIT/623717156.

10. Daarnaast is TCS ontevreden over de werkwijze om via de portier bij de hoofdingang toegang tot het emplacement te verkrijgen. Afspraken die TCS met ProRail heeft gemaakt, werden eenzijdig door NS gewijzigd. TCS had met ProRail afgesproken dat TCS een lijst met medewerkers kon aanleveren die toegang tot Watergraafsmeer zouden krijgen via de portier bij de hoofdingang. De portier van NS hanteerde vervolgens echter een andere werkwijze. De portier registreerde ID-gegevens van de medewerkers in een elektronisch systeem voordat de medewerkers toegang tot het terrein kregen. Uiteindelijk is toch weer overgegaan op de werkwijze met de lijst van medewerkers die toegang mogen krijgen.⁷
11. TCS begrijpt dat ProRail omwille van de veiligheid wil weten wie er zich op het emplacement bevinden, maar betwijfelt of de NS-toegangspas hiertoe een voldoende nuttig middel is. Het systeem kan namelijk niet vaststellen dat medewerkers het terrein verlaten of binnenkomen als zij per trein in plaats van over de weg komen of vertrekken. Bovendien blijkt uit de graffiti op het terrein dat onbevoegden zich nog steeds gemakkelijk toegang kunnen verschaffen tot het terrein.⁸

Toegang emplacement Amsterdam Westhaven

12. ProRail heeft volgens TCS op 15 april 2024 zonder aankondiging of overleg de toegangssituatie op emplacement Amsterdam Westhaven gewijzigd. Tot 15 april 2024 konden de medewerkers van TCS zelfstandig het terrein betreden doormiddel van een viro-slot. Na 15 april 2024 moesten de medewerkers van TCS aanbellen bij een intercom en hun naam en werkgever doorgeven voordat de poort werd geopend. Eind april zijn volgens TCS de viro-slots weer teruggeplaatst.⁹ TCS heeft bij haar nadere toelichting wederom bevestigd dat de toegangssituatie van emplacement Amsterdam Westhaven naar behoren functioneert.¹⁰

Uniformering toegangsbeleid

13. TCS wijst er op dat de situatie ten aanzien van het toegangsbeleid op Amsterdam - Westhaven desalniettemin exemplarisch is voor de situatie rondom toegang tot emplacementen in heel Nederland. ProRail hanteert verschillende toegangsregimes op verschillende terreinen. Dit komt mede omdat menig emplacement door derden wordt beheerd waaronder door NS. Volgens TCS weigert ProRail tot dusver een uniform toegangsbeleid te hanteren. Het toegangsbeleid op de verschillende emplacementen is hierdoor niet transparant en zorgt voor onnodige administratieve lasten. De informatie die ProRail verstrekt ten aanzien van de toegang tot de emplacementen is verouderd en vaak niet meer actueel. TCS wijst er bijvoorbeeld op dat het document " *Overzicht sluitsystemen toegangspoort emplacementen*," dateert uit 2020 en sinds die tijd niet meer is bijgewerkt.¹¹

2.2. ProRail

Toegang emplacement Watergraafsmeer

14. ProRail bevestigt dat met NS onder andere is afgesproken dat NS de beveiliging en het toegangsbeheer verzorgt voor emplacement Watergraafsmeer.¹² Dit is mede het geval omdat NS delen van het emplacement in haar bezit heeft. De samenwerkingsovereenkomst uit 2011 tussen ProRail en NS vormt de grondslag voor de huidige afspraken over de beveiliging van emplacement Watergraafsmeer.¹³

⁷ Gespreksverslag gesprek ACM met TCS, 14 juni 2024, ACM/UIT/623717156.

⁸ Antwoorden TCS, 3 juni 2024, ACM/IN/876535; Gespreksverslag gesprek ACM met TCS, 14 juni 2024, ACM/UIT/623717156.

⁹ Klachtformulier TCS, 6 mei 2024, ACM/IN/869183 en Antwoorden TCS, 3 juni 2024, ACM/IN/876535.

¹⁰ Toelichting TCS, 1 september 2024, ACM/IN/906287.

¹¹ Klachtformulier TCS, 6 mei 2024, ACM/IN/869183 en Antwoorden TCS, 3 juni 2024, ACM/IN/876535.

¹² Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, ACM/IN/903418, p. 1-2.

¹³ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, ACM/IN/903418, bijlage 1.

Ontvankelijkheid

15. ProRail stelt dat de ACM op grond van artikel 71 Sw niet bevoegd is om te oordelen in hoeverre persoonsgegevens konden worden uitgewisseld tussen ProRail en NS. ProRail verzoekt de ACM om dit onderdeel van de klacht niet in behandeling te nemen.¹⁴ Wel geeft ProRail aan dat zij een dataovereenkomst met NS heeft gesloten omdat voor de NS-toegangspassen persoonsgegevens moeten worden verwerkt.¹⁵ ProRail heeft TCS ook op deze overeenkomst gewezen toen TCS aangaf bezwaar te hebben tegen de wijziging in het toegangsbeheer vanwege het delen van persoonsgegevens.¹⁶

Beheer door een derde

16. ProRail stelt dat zij op grond van artikel 13 van het Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU, de exploitant is van een dienstvoorziening. ProRail is daarom verplicht non-discriminatoir toegang te verlenen tot het emplacement Watergraafsmeer. ProRail stelt bovendien dat zij op grond van de Uitvoeringsverordening spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen (EU 2177/2017) verplicht is om informatie over de dienstvoorziening te publiceren.
17. De wetgeving schrijft volgens ProRail niet voor op welke wijze toegang moet worden verleend tot een dienstvoorziening. Uniformiteit van toegangsverlening is dan ook geen vereiste volgens ProRail. Ook zijn er geen voorschriften over welke partij toegang moet verlenen. ProRail mag met een derde, waaronder NS, overeenkomen om de toegangsverlening en beveiliging van een emplacement uit te voeren.¹⁷ ProRail verwijst hierbij tevens naar een eerder besluit van de ACM waarin de ACM dit ook bevestigt.¹⁸

Wijziging toegangsbeheer

18. ProRail geeft aan dat het systeem van anonieme OV-chipkaarten is vervangen door de NS-toegangspassen omdat het volgens NS te fraudegevoelig was en de NS-toegangspassen een hoger niveau van beveiliging bieden. ProRail heeft op 16 januari 2024 alle gebruikers schriftelijk geïnformeerd over de aanpassing die vanaf 1 april zou gaan gelden. Vanaf toen is de gebruikers ook de mogelijkheid geboden om NS-toegangspassen aan te vragen. In dezelfde brief zijn alle gebruikers geïnformeerd over de mogelijkheid om ten alle tijde zonder pas toegang te krijgen door aan te melden via de portier bij de hoofdingang.¹⁹
19. Toen TCS in maart 2024 nog geen aanvraag voor een NS-toegangspas had ingediend heeft ProRail overleg gevoerd met NS. NS en ProRail zijn toen het systeem van de 'White list' overeengekomen. De white-list biedt regelmatige gebruikers van het emplacement die geen NS-toegangspas wensen aan te vragen, een mogelijkheid om op een eenvoudigere wijze toch toegang te krijgen. De personen op de White list hoeven namelijk niet afzonderlijk te worden aangemeld bij de portier, maar kunnen met een dagpas toegang krijgen tot het terrein. Op 21 maart 2024 is TCS geïnformeerd over de White list-mogelijkheid en TCS heeft hiervan gebruik gemaakt.²⁰
20. ProRail kan het standpunt van TCS dat zij door de wijziging van het toegangsbeheer op Watergraafsmeer door ProRail oneerlijk is behandeld, gediscrimineerd of anderszins is benadeeld dan ook niet volgen. ProRail verzoekt de ACM de klacht op dit punt ongegrond te verklaren.²¹

¹⁴ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, ACM/IN/903418, randnummer 1.4.

¹⁵ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, ACM/IN/903418, bijlage 2.

¹⁶ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, ACM/IN/903418, p. 4.

¹⁷ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, ACM/IN/903418, randnummers 1.1-1.3.

¹⁸ Besluit van de ACM naar aanleiding van de klacht van Railexpert over de toegang tot Watergraafsmeer, 1 mei 2020, zaaknummer: ACM/19/036253.

¹⁹ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, bijlage 3, ACM/IN/903418.

²⁰ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, bijlage 4, ACM/IN/903418, randnummers 2.1-2.7.

²¹ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, bijlage 4, ACM/IN/903418, randnummer 2.8.

Toegang emplacement Amsterdam Westhaven

21. De operationele problemen bij de toegang tot emplacement Amsterdam Westhaven deden zich voor vanaf half april en zijn sinds 17 mei 2024 door ProRail opgelost. ProRail verzoekt de ACM om de klacht van TCS op dit punt ongegrond te verklaren. ProRail legt uit dat er sprake is van een relatief nieuw emplacement wat aanvankelijk alleen door NS zou worden gebruikt. Hierop is het toegangssysteem ontworpen. Toen duidelijk werd dat het ook andere gebruikers gebruik zouden gaan maken van emplacement Amsterdam Westhaven is het ontwerp van het toegangssysteem niet aangepast.
22. Toen op 15 april 2024 het toegangsbeheersysteem in gebruik werd genomen, bleken niet alle gebruikers toegang te kunnen krijgen tot dit emplacement. ProRail heeft dit zo snel mogelijk proberen te verhelpen door op 20 april 2024 een viro-slot te plaatsen. Omdat dit slot op de verkeerde poort werd geplaatst duurde het uiteindelijk tot 17 mei 2024 voordat de toegang voor iedereen mogelijk was.²²

Overzicht sluitsystemen toegangspoort emplacementen

23. ProRail heeft toegezegd het overzicht sluitingsystemen toegangspoorten emplacementen waar nodig voor 1 oktober 2024 aan te passen en actualiseren.²³ ProRail heeft dit ook tijdig gedaan.²⁴

2.3. NS

Belanghebbende

24. NS heeft de ACM verzocht om toegelaten te worden als derde-belanghebbende in deze procedure. Via haar email van 26 augustus 2024 heeft NS dit verzoek gemotiveerd. NS stelt dat zij een zeer groot belang hecht aan het behouden van een hoog beveiligingsniveau [vertrouwelijk]. Daarom betaalt NS ook zelf voor de beveiliging [vertrouwelijk]. Als de klacht van TCS gegrond wordt verklaard, zou dit effect kunnen hebben op de (mate van) beveiliging [vertrouwelijk].²⁵

Daarnaast stelt NS dat zij direct belanghebbende is omdat zij mogelijk moet worden aangemerkt als exploitant van het emplacement Watergraafsmeer. Dat zou betekenen dat dit besluit (mede) aan NS gericht is. NS verwijst hierbij naar een eerder besluit van de ACM waarin de ACM in het midden liet of NS kon worden aangemerkt als exploitant van emplacement Watergraafsmeer.²⁶ NS benadrukt hierbij dat zij zich op het standpunt blijft stellen dat zij geen exploitant is van emplacement Watergraafsmeer.²⁷

Emplacement Watergraafsmeer en de beveiliging daarvan

25. Met een verwijzing naar de zienswijze van ProRail en het voormelde eerdere besluit van de ACM, stelt de NS dat niets haar in de weg staat om het beheer van emplacement Watergraafsmeer op zich te nemen.²⁸

²² Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, ACM/IN/903418, randnummers 3.1-3.3.

²³ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, ACM/IN/903418, blz. 3.

²⁴ Email ProRail, 30 september 2024, ACM/IN/915123.

²⁵ Email NS toelichting derde belanghebbende, 26 augustus 2024, ACM/IN/904582.

²⁶ Besluit van de ACM naar aanleiding van de klacht van Railexpert over de toegang tot Watergraafsmeer, 1 mei 2020, zaaknummer: ACM/19/036253, randnummers 28-31.

²⁷ Email NS toelichting derde belanghebbende, 26 augustus 2024, ACM/IN/904582.

²⁸ Zienswijze NS, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114, par. 3.1.

26. Zoals hierboven benoemd moet het beveiligingsniveau [vertrouwelijk].²⁹
27. De NS-toegangspas biedt volgens de NS meer bescherming dan de OV-chipkaart omdat de chip in de NS-toegangspas moeilijker is te hacken. Ook zijn deze kaarten volgens NS moeilijker te kopiëren. Omwille van deze reden, met het oog op de veiligheidseisen voor emplacement Watergraafsmeer, heeft NS security besloten om voor emplacement Watergraafsmeer het de NS-toegangspaste gebruiken. Desalniettemin blijft het emplacement volgens NS ten allen tijde toegankelijk via legitimatie bij de portier en via het systeem van de White list.³⁰
- NS stelt bovendien dat de extra administratieve lasten die gepaard gaan met de hierboven aangeduide procedures erg gering en noodzakelijk zijn in het licht van de beveiligingsvereisten. NS merkt hier ook bij op dat het vragen van persoonsgegevens niet ongebruikelijk is bij toegangsbeheer.³¹

Datalevering persoonsgegevens

28. Met een verwijzing naar de zienswijze van ProRail stelt NS dat er wordt geborgd dat de datalevering van persoonsgegevens voldoet aan de wet- en regelgeving. NS betwist dat persoonsgegevens worden gedeeld met medewerkers die deze informatie niet nodig hebben.³² NS stelt bovendien dat de ACM niet bevoegd is om te oordelen over de beveiliging van persoonsgegevens of het al dan niet mogen delen van deze gegevens.³³

3. Beoordeling ACM

3.1. Ontvankelijkheid

29. TCS is een spoorwegonderneming in de zin van de Sw.³⁴ TCS heeft ook een toegangsovereenkomst in de zin van artikel 59 Sw. Voor zover de klacht van TCS ziet op oneerlijke behandeling, discriminatie of van benadeling anderszins, is TCS ontvankelijk in haar klacht.
30. Voor zover TCS wenst dat de ACM een uitspraak doet over het gebruik van persoonsgegevens door ProRail of NS in het toegangsbeleid voor emplacementen, ligt dit buiten de bevoegdheden van de ACM. Er zijn geen regels in de Spoorwegwet of lagere regelgeving over het gebruik van persoonsgegevens waar de ACM op toeziet. TCS is daarom niet ontvankelijk voor zover haar klacht ziet op het gebruik van en de mate van bescherming van persoonsgegevens door ProRail of NS. Medewerkers van TCS kunnen desgewenst klachten over het gebruik van hun persoonsgegevens indienen bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

3.2. Belanghebbendheid NS

31. De ACM oordeelt dat NS een (derde) belanghebbende is. NS beveiligt emplacement Watergraafsmeer en beheert als zodanig ook de toegang van personen tot het terrein.³⁵ De ACM heeft in een eerder besluit aangegeven dat het er alle schijn van heeft dat NS (mede) exploitant is van Watergraafsmeer. De ACM heeft dit toen in het midden gelaten omdat de klacht van

²⁹ Zienswijze NS, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114, par. 3.2.

³⁰ Zienswijze NS, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114, par.2.1-2.4 en 4.1- 4.2.

³¹ Zienswijze NS, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114, par. 4.3-4.4.

³² Zienswijze NS, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114, par. 5.1-5.2.

³³ Zienswijze NS, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114, par. 5.3.

³⁴ artikel 71 lid 1 jo. artikel 1 lid 1SW.

³⁵ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, bijlage 1, ACM/IN/903418; Email NS, 26 augustus 2024, ACM/IN/904582.

Railexperts ongegrond werd verklaard.³⁶ Omdat de ACM ook de klacht van TCS ten aanzien van het beheer van emplacement Watergraafsmeer ongegrond verklaart, zal de ACM ook nu in het midden laten of NS (ook) als exploitant van emplacement Watergraafsmeer kan worden beschouwd. Desalniettemin is NS mogelijk (tevens) adressant van dit besluit en is zij daarmee belanghebbende.

3.3. Toegangsbeheer emplacementen door ProRail en NS

NS kan het toegangsbeheer van een emplacement uitvoeren

32. TCS vindt dat de toegang tot emplacement Watergraafsmeer niet door NS zou moeten worden geregeld, maar door ProRail. Hier is geen grond voor in de Spoorwegwet en ook niet in de Richtlijn. Een emplacement wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het opstellen van treinen. Dit is een zogenoemde categorie 2 dienst, die geen onderdeel uitmaakt van het minimumtoegangspakket aan diensten dat de infrastructuurbeheerder (ProRail) moet aanbieden.³⁷ Het verzorgen van toegang tot een emplacement waar treinen worden opgesteld is daarom niet enkel voorbehouden aan ProRail in haar hoedanigheid van infrastructuurbeheerder. De partij die (toegang tot) een emplacement beheert wordt aangemerkt als exploitant van een dienstvoorziening. Daarvoor gelden regels, zoals non-discriminatoire toegang verlenen, maar geen beperkingen met betrekking tot welke partij exploitant kan zijn.
33. In het verlengde hiervan is TCS van mening dat ProRail het toegangsbeheer van alle emplacementen moet uniformeren. Ook hiervoor is geen grond in de Spoorwegwet of de Richtlijn opgenomen. De klacht van TCS is op dit punt ongegrond.

Toegangsprocedures voor emplacementen

34. De ACM stelt bij haar beoordeling voorop dat de klacht van TCS niet ziet op de verlening van toegang tot en capaciteit op het emplacement Watergraafsmeer (en andere emplacementen) voor haar *treinen*. Haar klacht ziet alleen op (de informatievervalsing over) de procedure om haar *medewerkers* toegang te kunnen verschaften tot het betreffende emplacement.
35. De exploitant van een emplacement moet alle spoorwegondernemingen, dus ook TCS, op een niet-discriminerende wijze toegang te verschaften tot een emplacement.³⁸ Dat geldt zowel voor de toegang via het spoor als toegang van medewerkers over de weg. Transparantie over de voorwaarden voor toegang is een voorwaarde om op niet-discriminerende basis toegang te krijgen.³⁹ De exploitant van een dienstvoorziening moet bepaalde informatie daarover beschikbaar stellen. Daaronder valt informatie over de procedure voor het verkrijgen van toegang en de gebruiksvoorwaarden en bescherming van gevoelige of commerciële gegevens van de IT-systemen van de exploitant.⁴⁰
36. Emplacementen zijn afgeschermd gebied, wat betekent dat alleen bepaalde groepen personen toegang hebben tot deze terreinen. Werknemers van spoorwegondernemingen en personen die werkzaamheden uitvoeren in opdracht van een spoorwegonderneming kunnen toegang krijgen.⁴¹ De manier waarop bevoegde personen toegang kunnen krijgen tot emplacementen is te vinden in de gedragsregels op spoorwegterreinen die ProRail als onderdeel van de Netverklaring publiceert.⁴² De ACM stelt vast dat de toegang tot de

³⁶ Besluit van de ACM, 1 mei 2020, zaaknummer: ACM/19/03625, randnummer 55-56.

³⁷ Zie bijlage II, punt 1 en 2 in samenhang met artikel 13, lid 1 en 2 Richtlijn 2012/34/EU.

³⁸ Art. 13 lid 2 Richtlijn 2012/34/EU.

³⁹ Overweging 4, Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.

⁴⁰ Artikel 4, lid 2 sub j Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177.

⁴¹ Artikel 22, lid 1 en onder c en lid 2 en onder d, Sw.

⁴² Beschikbaar via <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/vervoerders/documenten/gerelateerde-documenten/rln00300-v014-definitief-01-10-2024.pdf>.

verschillende emplacementen niet uniform is geregeld en er op verschillende manieren toegang tot verschillende terreinen kan worden verkregen. ProRail heeft in het “Overzicht sluitsystemen (hoofd)toegangspoort emplacementen” als onderdeel van de gedragsregels per emplacement inzichtelijk gemaakt hoe toegang kan worden verkregen.

Toegang tot emplacement Watergraafsmeer

37. De ACM stelt vast dat TCS op de hoogte was van de procedure om toegang te krijgen tot het emplacement Watergraafsmeer. Partijen hebben in februari 2024 hierover ook gecommuniceerd.⁴³ Op 21 maart 2024 stelt ProRail aan TCS de white-list mogelijkheid voor.⁴⁴ Van gebrek aan een duidelijke toegangsprocedure tot het emplacementsterrein is naar het oordeel van de ACM dan ook geen sprake.
38. Voor zover er sprake zou zijn van discriminatoire toegang doordat TCS NS-toegangspassen moet aanvragen via ProRail en NS dit intern administratief kan regelen overweegt de ACM dat TCS niet verplicht is een NS-toegangspas aan te vragen om toegang te krijgen tot het emplacement. Medewerkers van TCS kunnen ook via de hoofdpoot het terrein betreden als hun namen op de white-list bij de portier staan. De ACM verwijst hierbij tevens naar haar besluit in de klacht van Railexperts versus ProRail.⁴⁵

Algemene informatievoorziening over toegangsbeleid emplacementen

39. Uit het door ProRail verstrekte “Overzicht sluitsystemen toegangspoort emplacementen” blijkt dat ProRail voor ieder emplacement inzichtelijk heeft gemaakt op welke wijze het emplacement is afgesloten en hoe personeel toegang kan verkrijgen tot het emplacement. TCS heeft er terecht op gewezen dat het overzicht sinds 2020 niet is aangepast en de informatie niet meer voor alle emplacementen klopt. In haar klachtbrief geeft TCS enkele voorbeelden van emplacementen waar de toegangsprocedure niet overeenkomt met hetgeen wat op dat moment werd gemeld in het “Overzicht sluitsystemen toegangspoort emplacementen.”⁴⁶ ProRail zegt in haar zienswijze toe om het “Overzicht sluitsystemen toegangspoort emplacementen” waar dat nodig is aan te passen.⁴⁷
40. De ACM verklaart de klacht op dit punt gegrond. ProRail heeft op 1 oktober 2024 een geactualiseerde versie van het overzicht gepubliceerd.⁴⁸ Nu de informatievoorziening weer op orde is en de gevolgen voor TCS zeer beperkt waren, verbindt de ACM hier geen verdere gevolgen aan.

Emplacement Amsterdam-Westhaven

TCS heeft haar klacht over emplacement Amsterdam- Watergraafsmeer ingetrokken omdat de aanvankelijke operationele opstartproblemen rondom de toegang met viro-sloten van dit emplacement afdoende zijn geadresseerd door ProRail. Ook tijdens de problemen rondom de viro-sloten heeft TCS toegang tot het emplacement gehad door aan te bellen bij de hoofdpoot en zich daar te identificeren.⁴⁹

Delen persoonsgegevens voor toegang tot emplacementen

41. TCS klaagt er over dat zij nu, om zelfstandig toegang te verkrijgen tot het emplacement Watergraafsmeer, informatie moet verstrekken aan NS die bedrijfsgevoelig zou zijn. De ACM

⁴³ Emailcorrespondentie tussen 6 februari en 14 februari TCS – ProRail, ACM/IN/869183.

⁴⁴ Email ProRail aan TCS, 21 maart 2024, ACM/IN/903418.

⁴⁵ Zie: Besluit van de ACM naar aanleiding van de klacht van Railexpert over de toegang tot Watergraafsmeer, 1 mei 2020, zaaknummer: ACM/19/036253, randnummer 48-50.

⁴⁶ Klachtformulier TCS, 6 mei 2024, ACM/IN/869183.

⁴⁷ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, ACM/IN/903418, blz. 2- 3.

⁴⁸ Email ProRail aan ACM, 30 september 2024, ACM/IN/915123.

⁴⁹ Antwoorden TCS, 3 juni 2024, ACM/IN/876535.

oordeelt dit onderdeel van de klacht van TCS ongegrond, omdat nergens uit blijkt dat hiervan sprake zou zijn.

42. De informatie die nodig is voor zo een aanvraag is ook gegeven. Namelijk: voor- en achternaam, geboortedatum en de omschrijving dat toegang tot emplacement Watergraafsmeer is gewenst. Ook dient er een pasfoto te worden verstrekt.⁵⁰ Het moeten verstrekken van deze informatie is geen benadeling in de zin van de Sw. Deze informatie beoordeelt de ACM namelijk niet als zonder meer een bedrijfsgeheim in de zin van de wet waarvan het zondermeer onrechtmatig zou zijn als deze informatie zou moeten worden gedeeld met NS.^{51,52}
43. De gevraagde informatie is ook niet ongebruikelijk en bovendien kenbaar voor TCS. In de Richtlijn: gedragsregels op spoorwegterreinen RLN00300, die onderdeel is van de Netverklaring, staat namelijk dat eenieder die een spoortrein, waaronder een emplacement betreedt, moet kunnen aantonen dat hij/zij werkzaam is voor een bedrijf wat toegang heeft tot het emplacement. Dit betekent bijvoorbeeld dat een persoon bij het betreden van een emplacement ook moet kunnen aantonen dat hij/zij werkt voor een spoorwegonderneming. Zoals blijkt uit deze richtlijn moet deze persoon zich hierbij ook kunnen identificeren. ProRail committeert zichzelf in haar Netverklaring dat zij gehouden is om alleen data te verwerken voor zover dit in overeenstemming is met relevante wet- en regelgeving.⁵³
44. Uit niets blijkt ook dat NS de afspraken met ProRail uit de dataleveringsovereenkomst of de annex niet zou zijn nagekomen.⁵⁴ Misbruik van de verstrekte gegevens is dan ook niet aangetoond. Zoals al is geoordeeld bij 3.1 is de Autoriteit Persoonsgegevens de aangewezen toezichthouder om te beoordelen in hoeverre de onderhavige gegevensdeling is geoorloofd en in hoeverre er sprake is van een onrechtmatig gebruik van persoonsgegevens.⁵⁵

4. Conclusie

45. De ACM concludeert dat de klacht gegrond is voor zover ProRail de informatievoorziening over de verschillende manieren waarop medewerkers alle emplacementen kunnen betreden actueel moet houden. Dit heeft ProRail inmiddels voldoende aangepast. Voor het overige is de klacht ongegrond. ProRail is niet verplicht de exploitatie van een dienstvoorziening in eigen beheer te houden. Evenmin is het verboden om (een deel van) het beheer door een ander uit te laten voeren.⁵⁶ Een oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van een benadeling in de zin van artikel 71 lid 1 sub a Sw die het gevolg is van het beheer door een ander is in dit geval ook niet gebleken. Tot slot is de ACM niet bevoegd om het mogelijk onrechtmatig gebruik van persoonsgegevens te onderzoeken. Natuurlijke personen kunnen hierover een klacht indienen bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

5. Besluit

- I. De ACM verklaart de klacht van TCS met betrekking tot het gebruik van persoonsgegevens voor andere doeleinden dan waarvoor die zijn verkregen door NS niet ontvankelijk.
- II. De ACM verklaart de klacht van TCS gegrond voor zover ProRail de informatie over de te volgen procedure voor het verkrijgen van toegang tot emplacementen actueel moet houden.

⁵⁰ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, bijlage 3, ACM/IN/903418.

⁵¹ Hiermee is niet uitgesloten dat het delen van deze gegevens onrechtmatig is in de zin van de AVG.

⁵² Artikel 1 lid 1 Wet bescherming bedrijfsgeheimen.

⁵³ Paragraaf 2.3, jo 2.1 en 2.4. Richtlijn: gedragsregels op spoorwegterreinen RLN00300 en artikel 5 Bijlage 5 bij Netverklaring 2024.

⁵⁴ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, bijlage 2, ACM/IN/903418.

In artikel 4 staat dat NS de gegevens niet mag gebruiken behalve voor de in bijlage 2 genoemde doelen.

⁵⁵ Randnummers 29-30 bij dit besluit.

⁵⁶ Besluit van de ACM van 1 mei 2020, ACM/UIT/534667, randnummers 55-56.

III. Voor het overige verklaart de ACM de klacht van TCS ongegrond.

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze,

w.g.
A.J. de Goei
Teammanager Directie Telecom Vervoer en Post

5.1. Beroep

Als u belanghebbende bent, kunt u beroep instellen tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde beroepschrift naar het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage . Dit moet u doen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt. Meer informatie over de beroepsprocedure vindt u op www.rechtspraak.nl.

Bijlage 1 – juridisch kader

1.1 Richtlijn 2012/34/EU

- Artikel 3 van Richtlijn 2012/34/EU definieert enkele begrippen, waaronder:

- 11) *Dienstvoorziening: de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;*
- 12) *Exploitant van een dienstvoorziening: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;*

Artikel 13 van Richtlijn 2012/34/EU bepaalt, voor zover hier van belang, de voorwaarden voor de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen:

[...]

2. *Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.*

[...]

17 Artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU bepaalt, voor zover hier van belang:

1. *Onverminderd artikel 46, lid 6, kan een aanvrager wanneer hij van mening is dat hij oneerlijk behandeld, gediscrimineerd of op enigerlei andere wijze benadeeld is, zich tot de toezichthoudende instantie wenden, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening, ten aanzien van:*

[...]

g) *de toegang tot en de heffingen voor het gebruik van diensten overeenkomstig artikel 13;*

18. *Bijlage II van Richtlijn 2012/34/EU luidt, voor zover hier van belang, als volgt:*

Bijlage II

AAN DE SPOORWEGONDERNEMING TE VERLENEN DIENSTEN
(als bedoeld in artikel 13)

[...]

2. *Er wordt toegang verleend, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de hiernavolgende dienstvoorzieningen, indien deze bestaan, en tot de diensten verleend in die voorzieningen:*

[...]

c) *rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen;*

d) *remisestations;*

1.2 Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU

In overweging 4 bij Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU staat:

Transparantie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten en informatie over tarieven is een voorwaarde om ervoor te zorgen dat alle aanvragers op niet-discriminerende basis toegang krijgen tot dienstvoorzieningen en diensten. Geheime kortingen waarover met elke individuele aanvrager afzonderlijk wordt onderhandeld zonder dezelfde beginselen toe te passen, ondermijnen het beginsel van de niet-discriminerende toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten. Bij het verstrekken van informatie over de beginselen van kortingsregelingen in de beschrijving van de dienstvoorziening moet echter rekening worden gehouden met de eisen inzake commerciële vertrouwelijkheid.

In artikel 4 lid 2 van Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU staat voor zover relevant:

De beschrijving van de dienstvoorziening omvat minstens de volgende informatie, voor zover die op grond van deze verordening verplicht is:

[..]

indien relevant, en indien de aanvrager die systemen dient te gebruiken, informatie over de gebruiksvoorwaarden van de IT-systemen van de exploitant en de regels inzake de bescherming van gevoelige of commerciële gegevens;

1.3 Spoorwegwet

Artikel 1 van de Spoorwegwet bepaalt, voor zover hier van belang:

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

[...]

dienstvoorziening: dienstvoorziening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 11, van richtlijn 2012/34/EU;

exploitant van een dienstvoorziening: exploitant van een dienstvoorziening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 12, van richtlijn 2012/34/EU;

Artikel 22 lid 1 van de Spoorwegwet bepaalt voor zover van belang

Het is verboden:

[..]

c. zich op of langs gedeelten van een hoofdspoorweg, met uitzondering van een perron, die niet zijn gelegen in een gelijkvloerse kruising met een weg of in een voor het openbaar verkeer openstaande weg, te bevinden of daarop of daarlangs dieren te drijven of te laten lopen;

en lid 2:

Het eerste lid is niet van toepassing op:

d. het uitvoeren van werkzaamheden in opdracht van een spoorwegonderneming die beschikt over een veiligheidscertificaat verleend door Onze Minister of het Europees Spoorwegbureau;

- Artikel 67 van de Spoorwegwet bepaalt, voor zover hier van belang:

1 Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt geregeld in welke gevallen, onder welke

voorwaarden en volgens welke procedures een spoorwegonderneming recht heeft op:

[...]

Artikel 71 van de Spoorwegwet bepaalt, voor zover hier van belang:

1. Een gerechtigde als bedoeld in artikel 57, een spoorwegonderneming, een partij bij een toegangsovereenkomst of een kaderovereenkomst als bedoeld in hoofdstuk 4 of een andere betrokken partij kan bij de Autoriteit Consument en Markt schriftelijk een aanvraag indienen om te onderzoeken of door een beheerder, een exploitant van een dienstvoorziening, een spoorwegonderneming jegens de aanvrager sprake is van:

a. oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling als bedoeld in artikel 56, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU;

b. gedrag van een wederpartij bij een toegangsovereenkomst of een kaderovereenkomst dat leidt tot oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling;

c. onterechte weigering van toegang tot een dienstvoorziening in geval van een conflict als bedoeld in artikel 13, vijfde lid, van richtlijn 2012/34/EU

2. De Autoriteit Consument en Markt neemt een besluit inzake een aanvraag als bedoeld in het eerste lid.

3. Indien de Autoriteit Consument en Markt besluit dat toegang tot een dienstvoorziening als bedoeld in artikel 13, vijfde lid, van richtlijn 2012/34/EU ten onrechte is geweigerd, neemt zij voor zover nodig maatregelen om ervoor te zorgen dat een passend deel van de beschikbare capaciteit

voor de betreffende dienstvoorziening wordt toegekend aan de desbetreffende

spoorwegonderneming.

[...]

Bijlage 2 – Procesverloop

1. TCS heeft op 6 mei 2024 een klacht ingediend bij de ACM.⁵⁷ Daarop heeft de ACM op 31 mei 2024 vragen gesteld aan TCS.⁵⁸ TCS heeft deze vragen op 3 juni 2024 beantwoord.⁵⁹
2. Vervolgens heeft op 14 juni 2024 een gesprek plaatsgevonden tussen ACM en TCS waarin de ACM heeft toegelicht dat zij over het toegangsbeheer van het emplacement Watergraafsmeer eerder een besluit heeft genomen op basis van een gelijkend feitencomplex. TCS heeft verder toegelicht welke problemen zij ervaart met betrekking tot toegang tot meerdere emplacementen en de informatievoorziening daarover. Ook heeft de ACM aangegeven niet bevoegd te zijn om misbruik van persoonsgegevens te onderzoeken. Van dit gesprek is een verslag opgemaakt.⁶⁰ Naar aanleiding van dit gesprek neemt de ACM contact op met de AP.
3. Op 19 juni 2024 heeft de ACM ProRail de klacht toegestuurd en verzocht om daar een zienswijze op te geven. Ook heeft de ACM enkele aanvullende vragen gesteld aan ProRail.⁶¹ Aanvullend heeft ProRail op 26 juni 2024 ook bovengenoemd gespreksverslag ontvangen.⁶²
4. Op 11 juli 2024 heeft ProRail haar zienswijze gegeven en heeft zij tevens de aanvullende vragen van de ACM beantwoord.⁶³ De ACM heeft daarop ProRail verzocht aan te geven wanneer zij het overzicht sluitsystemen emplacementen heeft geactualiseerd.⁶⁴ In een nadere reactie op 19 juli 2024 heeft ProRail toegezegd dit uiterlijk voor 1 oktober 2024 te doen.⁶⁵
5. Op 22 juli 2024 stuurt de ACM de zienswijze van ProRail aan TCS. Tevens informeert de ACM TCS dat de AP nog niet heeft laten weten of zij de casus van TCS kunnen behandelen. De ACM verzoekt TCS aan te geven of zij naar het doornemen van de reactie van ProRail wil aangeven of zij de klacht wil doorzetten.⁶⁶
6. Op 13 augustus geeft TCS aan de klacht door te willen zetten.⁶⁷ Vervolgens koppelt de ACM op 14 augustus de reactie van de AP terug aan TCS en verzoekt de ACM TCS om te reageren op de zienswijze van ProRail.⁶⁸ TCS stuurt op 1 september 2024 een aanvullende reactie.⁶⁹
7. NS heeft zich op 22 juli 2024 als belanghebbende gemeld.⁷⁰ De ACM heeft NS op 22 augustus 2024 een procesupdate gestuurd en geïnformeerd dat zij rond 6 september 2024 het dossier zou ontvangen.⁷¹ NS heeft op 26 augustus 2024 een aanvullende onderbouwing van haar belanghebbendheid gegeven.⁷² De ACM heeft vervolgens op 6 september 2024 het dossier aan NS gestuurd.⁷³ Op 19 september 2024 heeft de ACM een ontbrekende bijlage toegevoegd.⁷⁴

⁵⁷ Klachtformulier TCS, 6 mei 2024, ACM/IN/869183.

⁵⁸ Brief ACM, 31 mei 2024, ACM/UIT/622147.

⁵⁹ Antwoorden TCS, 3 juni 2024, ACM/IN/876535.

⁶⁰ Gespreksverslag ACM – TCS, 14 juni 2024, ACM/UIT/623157.

⁶¹ Toesturen klacht aan ProRail en vragen ACM, 19 juni 2024, ACM/UIT/627723

⁶² Email ACM aan ProRail, 26 juni 2024, ACM/UIT/633649.

⁶³ Zienswijze ProRail, 11 juli 2024, 2024, ACM/IN/903418

⁶⁴ Email ACM aan ProRail, 17 juli 2024, ACM/UIT/625622.

⁶⁵ Email ProRail aan ACM, 19 juli 2024, ACM/IN/891138.

⁶⁶ Brief ACM aan TCS, 22 juli 2024, ACM/UIT/625626.

⁶⁷ Email TCS aan ACM, 13 augustus 2024, ACM/IN/899807.

⁶⁸ Email ACM aan TCS, 14 augustus 2024, ACM/UIT/627246

⁶⁹ Email TCS aan ACM, 1 september 2024, ACM/IN/906287.

⁷⁰ Email NS aan ACM, 22 juli 2024, ACM/IN/901669.

⁷¹ Email ACM aan NS, 22 augustus 2024, ACM/UIT/627745.

⁷² Email NS aan ACM, 26 augustus 2024, ACM/IN/904582.

⁷³ Brief ACM aan NS, 6 september 2024, ACM/UIT/627717.

⁷⁴ Email ACM aan NS, 19 september 2024, ACM/UIT/630007.

8. Op 6 september 2024 heeft de ACM de reactie van TCS van 1 september 2024 ook aan ProRail gestuurd.⁷⁵ Op 18 september 2024 meldt ProRail aan de ACM dat zij afziet van een reactie op de tweede zienswijze van TCS.⁷⁶ Deze stukken heeft de ACM op 26 september met TCS gedeeld.⁷⁷
9. Op 30 september 2024 meldt ProRail dat zij het overzicht sluitsystemen heeft aangepast en dat deze door partijen vanaf 1 oktober zal zijn te raadplegen via haar website en een link in de netverklaring.⁷⁸
10. NS stuurt haar zienswijze op 1 oktober 2024 aan de ACM.⁷⁹ De ACM stuurt deze reactie op 3 oktober 2024 door aan ProRail en TCS.⁸⁰ ProRail ziet af van het geven van een reactie op de zienswijze van NS.⁸¹ TCS stuurt op 9 oktober 2024 wel een korte reactie.⁸² De ACM stuurt een afschrift van deze correspondentie op 14 oktober aan NS.⁸³ Ook ProRail ontvangt de reactie van TCS op 14 oktober 2024.⁸⁴

⁷⁵ Brief ACM aan ProRail, 6 september 2024, ACM/UIT/627747.

⁷⁶ Email ProRail aan ACM, 18 september 2024, ACM/IN/913435.

⁷⁷ Email ACM aan TCS, 26 september 2024, ACM/UIT/630404.

⁷⁸ Email ProRail aan ACM, 30 september 2024, ACM/IN/915123.

⁷⁹ Brief NS aan ACM, 1 oktober 2024, ACM/IN/915114.

⁸⁰ Email ACM aan TCS, 3 oktober 2024, ACM/UIT/633656; Email ACM aan ProRail, 3 oktober 2024, ACM/UIT/633657.

⁸¹ Email ProRail aan ACM, 9 oktober 2024, ACM/IN/917813.

⁸² Email TCS aan ACM, 9 oktober 2024, ACM/IN/917815.

⁸³ Email ACM aan NS, 14 oktober 2024, ACM/UIT/631527.

⁸⁴ Email ACM aan ProRail, 14 oktober 2024, ACM/UIT/631525.