



Besluit

Goedkeuring onder voorwaarden van de concentratie tussen NS Groep, Transdev en Rivier



Goedkeuring onder voorwaarden van de concentratie tussen NS Groep, Transdev en Rivier

Kenmerk : ACM/UIT/675390
Zaaknummer : ACM/25/195993
Datum : 8 april 2026
Aantal pagina's: 16 (exclusief bijlagen)

Inhoudsopgave

1	Samenvatting en leeswijzer	4
2	Melding	4
3	Partijen	5
4	De gemelde operatie	5
5	Toepasselijkheid van het concentratietoezicht	6
6	Beoordeling concentratie	6
6.1	Relevante markten en de activiteiten van Partijen	6
6.2	Schadehypothesen	8
6.2.1	Horizontaal	8
6.2.2	Niet-horizontaal	9
6.3	Beoordeling door de ACM	9
6.3.1	Schadehypothese 1: Bundeling door OV-bedrijven	9
6.3.2	Schadehypothese 2: Toegang tot Rivier door MaaS-aanbieders	10
6.3.3	Schadehypothese 3: Toegang tot Rivier door mobiliteitsaanbieders	12
6.3.4	Schadehypothese 4: Concurrentiegevoelige informatie	12
6.4	Conclusie	13
7	Voorstellen voor goedkeuring onder voorwaarden	13
7.1	Voorstellen in de huidige zaak	14
7.1.1	Aanpassingen die de wijziging in de zeggenschap in Rivier als gevolg van de voorgenomen concentratie in de toezeggingen verwerken	14
7.1.2	Aanpassingen t.b.v de proportionaliteit van het toezicht op de naleving van de toezeggingen	14
7.2	Opvattingen van marktpartijen in het marktonderzoek van de ACM	14
7.3	Beoordeling voorwaarden door de ACM	15
8	Conclusie	16

1 Samenvatting en leeswijzer

1. Op 9 juli 2020 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) voorwaardelijke goedkeuring gegeven aan de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming, genaamd Rivier, door de openbaarvervoersbedrijven Nederlandse Spoorwegen Groep NV (NS), GVB Holding (GVB), Rotterdamse Electricische Tram NV (RET) en HTM Personenvervoer NV (HTM).¹ Rivier houdt zich bezig met “Mobility as a Service” (MaaS) op wholesale-niveau, dat wil zeggen met het mogelijk maken van koppelingen tussen aanbieders van mobiliteitsdiensten (zoals OV-bedrijven en aanbieders van deelmobiliteit) en aanbieders van onder meer websites, apps, en passen waarmee reizigers hun reis kunnen plannen, ervoor kunnen betalen. Deze dienstverleners noemt de ACM in dit besluit ‘retail-MaaS’.
2. In 2021 heeft GVB zich uit Rivier teruggetrokken.² In 2025 hebben de overgebleven aandeelhouders besloten om Rivier over te dragen aan de Reisinformatiegroep (RIG). Dit voornemen is op 16 januari 2026 bij de ACM gemeld.³ Tegelijkertijd hebben de aandeelhouders, samen met RIG, gevraagd of de remedies die in het kader van het besluit uit 2020 zijn afgesproken zouden kunnen worden gewijzigd. De voorgestelde wijzigingen zien op de gedeeltelijke integratie van Rivier in RIG zoals Partijen die hebben voorgesteld, maar ook op een verlichting van het toezicht op de remedies om te waarborgen dat de kosten die het toezichtsregime veroorzaakt voor Rivier niet disproportioneel zijn.
3. Op basis van het onderzoek concludeert de ACM dat de mededingingsrisico’s die in het besluit uit 2020 zijn geïdentificeerd ook na de voorgenomen concentratie nog steeds zullen bestaan, en dat het dus niet mogelijk is om de voorgenomen concentratie onvoorwaardelijk goed te keuren. De remedies zoals Partijen die in deze procedure hebben voorgesteld bieden naar het oordeel van de ACM echter voldoende waarborgen om deze mededingingsrisico’s weg te nemen. Ook constateert de ACM dat het voorstel uitvoerbaar en handhaafbaar is en dat de toezichtlasten voor de ACM beperkt zijn.
4. De ACM concludeert daarom dat partijen onder deze voorwaarden geen vergunning nodig hebben voor het tot stand brengen van deze voorgenomen concentratie.
5. In dit besluit bespreekt de ACM eerst de gevolgde procedure en de bij de concentratie betrokken partijen (hoofdstuk 2-4). Hierna gaat de ACM in op de toepasselijkheid van het concentratietoezicht (hoofdstuk 5), gevolgd door de mededingingsrechtelijke beoordeling van die transactie (hoofdstuk 6). Daarna bespreekt de ACM de remedies die partijen hebben voorgesteld om de mededingingsbezwaren weg te nemen (hoofdstuk 7). Het besluit eindigt met een conclusie (hoofdstuk 8).

2 Melding

6. Op 16 januari 2026 heeft de ACM een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie.⁴ NS en Transdev hebben gemeld dat zijn van plan zijn om via hun gemeenschappelijke onderneming RIG zeggenschap te verkrijgen over Rivier.
7. Partijen hebben in de melding ook een aantal remedies voorgesteld. Voor zover de ACM de voorgestelde remedies accepteert zijn het voorwaarden in de zin van art. 37 lid 4 Mw. Het remedievoorstel komt overeen met de remedies die in het besluit uit 2020 zijn opgenomen, behalve voor zover wijzigingen nodig zijn omdat na de voorgenomen concentratie RIG eigenaar van Rivier

¹ Zie besluit van de ACM van 9 juli 2020 in zaak ACM/20/039644 ([GVB, HTM, NS en RET mogen samen onder voorwaarden een nieuwe onderneming starten \(concentratiebesluit\)](#)). Naar dit besluit wordt hierna verwezen als “het besluit uit 2020”.

² ACM/IN/666849.

³ ACM/IN/1072051, zie ook: [NS en Transdev willen via RIG \(9292.nl\) gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over Rivier \(concentratiemelding\) | ACM](#).

⁴ Op grond van artikel 34 van de Mededingingswet.

zal zijn, en Rivier gedeeltelijk in RIG geïntegreerd zal worden. Ook stellen Partijen voor om het toezicht op de nakoming van de remedies anders vorm te geven.

8. De melding is gepubliceerd in Staatscourant 1907 van 21 januari 2026. De ACM heeft een zienswijze ontvangen namens een aantal MaaS-aanbieders.⁵ Deze zienswijze behandelt de ACM in dit besluit waar ze relevant is voor de beoordeling. De ACM heeft schriftelijk vragen gesteld aan en gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen.

3 Partijen

9. Transdev Nederland is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. Zij is de dochtermaatschappij van de Transdev Groep (hierna samen: Transdev). De uiteindelijke zeggenschap over Transdev ligt bij de Rethmann Groep.⁶ Transdev is in Nederland actief op het gebied van openbaar vervoer, taxi's en ambulances middels haar dochterondernemingen ConeXXion, Hermes en Witte Kruis. Transdev houdt op het moment een aantal regionale openbaar vervoersconcessies, en heeft nog drie concessies verkregen die nog niet zijn ingegaan.⁷
10. NS is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht en is eigendom van de Nederlandse staat. Zij is actief op het gebied van treinvervoer en verwante activiteiten. NS houdt op het moment de Hoofdrailconcessie in Nederland (HRN) en de concessie voor de Treindienst Alphen aan den Rijn-Gouda (TAG). Daarnaast biedt NS internationale treindiensten aan. NS is samen met Pon via hun gemeenschappelijke onderneming Hely (zakelijk deelvervoer) ook een aanbieder van MaaS.⁸ NS is, zoals uit het onderstaande blijkt, (indirecte) houder van zeggenschap in zowel RIG als Rivier.
11. Reisinformatiegroep ("RIG", ook bekend als 9292 of 9292.nl) is een gemeenschappelijke onderneming van Transdev, NS en de Vereniging van Stedelijke Openbaarvervoerbedrijven (VSV), waarvan Transdev ook lid is. RIG is een MaaS-aanbieder en voorziet reizigers van reisadvies via haar reisplanner (en zakelijke klanten via een API-portaal) van reisadvies, locaties & faciliteiten, prijsadviezen, berichten, vertrektijden, dienstregelingen & voertuiggegevens, routes en maps (de laatste twee zijn nog in ontwikkeling). NS en Transdev hebben gezamenlijke zeggenschap over RIG.⁹
12. Rivier is een gemeenschappelijke onderneming van de mobiliteitsaanbieders RET, HTM en NS. Rivier is actief als aanbieder van interconnectiedienstverlening ten behoeve van MaaS. In dit kader biedt zij een platform aan dat MaaS-aanbieders en mobiliteitsaanbieders met elkaar verbindt door technische koppelingdiensten (een zogenaamde 'stekkerdoos functie'). Rivier is zelf niet betrokken bij de contracten tussen de MaaS-aanbieders en mobiliteitsaanbieders. Daarnaast biedt Rivier ter verkoop een *white label* app en een reisplanner aan.¹⁰

4 De gemelde operatie

13. Partijen zijn van plan om de volgende transacties uit te voeren: de huidige aandeelhouders van Rivier (RET, HTM en NS) zullen 100% van de aandelen in Rivier overdragen aan RIG. Deze voorgenomen transactie blijkt uit de intentieverklaring die RIG en de huidige aandeelhouders van

⁵ ACM/IN/1076320.

⁶ Beschikking van de Commissie in zaak M.11893 – Rethmann/Transdev.

⁷ Rn. 134-135 van de melding.

⁸ MaaS is een verzamelnaam voor diensten die het makkelijker maken voor reizigers om gebruik te maken van verschillende vervoers- en deelmobiliteitsdiensten. Met MaaS kan een reiziger door middel van een digitaal platform (doorgaans een mobiele applicatie) een volledige reis met verschillende vervoers-modaliteiten plannen, boeken en betalen, op basis van persoonlijke voorkeuren en real-time reisinformatie. Zie randnummer 3 van het besluit van 9 juli 2020 in zaak ACM/20/039644.

⁹ De VSV heeft vanwege haar beperkte aandelenbelang [20-30]% geen beslissende invloed en dus geen zeggenschap.

¹⁰ Een white label app is een app waar een retail MaaS-aanbieder zijn of haar merk en huisstijl aan kan toevoegen, en dan als een eigen app aan de consument kan aanbieden.

Rivier op 4 juni 2024 hebben ondertekend, en die op 28 november 2024 en op 30 december 2025 is verlengd.

14. Na de overdracht van de aandelen in Rivier aan RIG zullen NS en Transdev Nederland gezamenlijke zeggenschap hebben over Rivier. Omdat NS voor de overdracht van de aandelen ook al gezamenlijke zeggenschap heeft over Rivier, behelst de gemelde operatie de verkrijging van gezamenlijke zeggenschap in Rivier door Transdev.

5 Toepasselijkheid van het concentratietoezicht

15. De gemelde transactie is een concentratie in de zin van artikel 27 van de Mededingingswet (Mw). Het gevolg van de transactie is een wijziging in gezamenlijk zeggenschap, waarbij Transdev via haar deelneming in RIG gezamenlijk met NS zeggenschap in Rivier verkrijgt in de zin van artikel 27, lid 2 jo. lid 1 sub b Mw.
16. De ACM stelt op basis van de omzetgegevens uit de melding vast dat de gemelde concentratie onder het in hoofdstuk 5 Mw geregelde concentratietoezicht valt. Verder vat de ACM de melding van Partijen ook op als een herzieningsverzoek in de zin van onderdeel D van de remedies die de ACM verbindend heeft verklaard in het kader van het besluit uit 2020.

6 Beoordeling concentratie

17. In dit hoofdstuk beoordeelt de ACM de voorgenomen concentratie. Deze beoordeling volgt grotendeels de benadering van het besluit uit 2020, maar is aangepast op basis van de ontwikkelingen sinds dat besluit is genomen. Zo heeft in de tussentijd de Corona-pandemie plaatsgevonden, zijn nieuwe mobiliteitsverleners en MaaS-aanbieders tot de markt toegetreden, terwijl anderen juist uit de markt zijn verdwenen, en is Rivier gedurende vijf jaar actief geweest op de markt.
18. In paragraaf 6.1 bespreekt de ACM de relevante markten, en geeft ze een overzicht van de activiteiten van Partijen op elk van deze markten. In paragraaf 6.2 staat een overzicht van de relevante schadehypothese, die in paragraaf 6.3 worden beoordeeld. Paragraaf 6.4 bevat de conclusie.

6.1 Relevante markten en de activiteiten van Partijen

19. Schematisch ziet de relatie tussen mobiliteitsdienstverleners, Rivier als platform en MaaS-aanbieder als volgt uit:



Figuur 1 Schematisch overzicht van partijen over de technische koppeling

(i) *De markten voor openbaar personenvervoersdiensten*

20. In haar tussenuitspraak in de zaak tussen een aantal MaaS aanbieders en de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu van 30 juni 2025 heeft het CBb een onderscheid gemaakt tussen concurrentie om de markt en concurrentie in de markt.¹¹ De ACM zal dit onderscheid ook aanhouden in deze zaak.
21. Het CBb heeft in een tussenuitspraak vastgesteld dat NS met haar Hoofdrailconcessie een economische machtspositie heeft op de markt voor vervoer over het hoofdrailnet.¹² De houders van andere concessies zoals Transdev hebben in beginsel een vergelijkbare positie op de lokale markt voor transport met het openbaar vervoer waar zij actief zijn. Daarbij is echter steeds de vraag of reizigers op een specifieke verbinding die door een openbaar vervoersaanbieder wordt bediend ook realistische alternatieven hebben, zoals de fiets, de auto, of een andere vorm van openbaar vervoer.¹³ Dat kan van concessie tot concessie en van vervoersverbinding tot vervoersverbinding verschillen. Als deze alternatieven er zijn, zou de relevante markt breder kunnen zijn dan alleen openbaar vervoer.¹⁴ Omdat er geen sprake is van een betekenisvolle lokale overlap tussen de activiteiten van Partijen zal de ACM de exacte positie van Transdev op verschillende Nederlandse (openbaar) vervoersmarkten in het midden laten.¹⁵
22. Ongeacht de exacte mate van de economische machtspositie van Partijen staat vast dat ze elk een onvermijdelijke leverancier van data zijn voor Rivier, RIG, en vele Nederlandse MaaS-aanbieders.¹⁶ Uit het marktonderzoek blijkt dat hoewel sommige MaaS-aanbieders zich specialiseren in deelmobiliteit, een MaaS-aanbieder die met de MaaS-apps van Partijen wil concurreren koppelingen nodig heeft met de openbaar vervoersdiensten van NS en Transdev.

(ii) *De wholesalemarkt voor het aanbieden van wholesale MaaS-(platform)diensten*

23. Deze dienstverlening bestaat uit het aanbieden van een platform dat MaaS-aanbieders en mobiliteitsaanbieders met elkaar verbindt, met als doel dat deze partijen mobiliteits- en MaaS-diensten kunnen verlenen aan reizigers.¹⁷ Op deze markt zijn verschillende partijen actief, waaronder Google, Apple, Fluidtime, Rivier, Tranzer (waarin Transdev een minderheidsaandeel zonder zeggenschap heeft), Nazza, en Accept. Volgens Partijen is deze markt ten minste nationaal. De ACM en de Commissie hebben deze markt in het verleden als ten hoogste nationaal afgebakend.¹⁸

(iii) *De (retail) markt voor het geïntegreerd aanbieden van vervoers- en mobiliteitsdiensten via een app*

24. Het MaaS-concept bestaat uit het geïntegreerd en gebundeld aanbieden van verschillende diensten, waaronder: (openbaar)vervoersdiensten, mobiliteitsdiensten, reisplanners, boekings- en reserveringsdiensten en betaaldiensten. Aanbieders van MaaS-diensten via een app kunnen zelf koppelingen maken met mobiliteitsaanbieders of gebruik maken van een wholesale MaaS-platform

¹¹ Zie uitspraak ECLI:NL:CBB:2025:351, rov 7.1.

¹² De ACM zal in dit besluit niet vooruit lopen op de mogelijke uitspraak van het Europese Hof in zaak C-823/25, Commissie v. Nederland, de zaak die de Europese Commissie aanhangig heeft gemaakt over de gunning van de Hoofdrailconcessie.

¹³ Vgl. de beschikkingspraktijk van de Europese Commissie, zaak M.2446 – Govia/Connex South Central, par. 14 en zaak M.5855 – DB/Arriva, par. 74.

¹⁴ Vgl. de opmerking in rn. 89 van het besluit uit 2020, mbt het HRN: "Uit onderzoek van Europe Economics blijkt dat in reactie op een kleine maar duurzame en significante prijsverhoging slechts een beperkt aantal consumenten van de trein zou overstappen naar andere vervoersmodaliteiten, zoals de auto en busvervoer." Europe Economics, Research Study: Dominant Positions in National Railway Transport Services Markets, 22 september. 2015, onderzoek in opdracht van de ACM.

¹⁵ Vgl. rn. 47 en 83 van het besluit uit 2020 en rn. 14-15 en 22-24 van het verwijzingsbesluit van de Europese Commissie in deze zaak.

¹⁶ Vgl. rn. 60 en 118 van het besluit uit 2020.

¹⁷ Vgl. rn. 56-63 van het besluit uit 2020.

¹⁸ Vgl. rn. 67-68 van het besluit uit 2020 en 25-27 van het verwijzingsbesluit van de Europese Commissie in deze zaak.

om aan te sluiten op haar koppelingen. De toekomstverwachting in 2020 was dat het gezien de dynamiek op de markt aannemelijk was dat er een markt voor het geïntegreerd aanbieden van deze diensten, los van unimodale aanbieders, bestaat.¹⁹ De ACM en de Commissie hebben deze markt nationaal afgebakend.²⁰ Op deze markt zijn o.a. RIG (9292), NS (ns.nl en de NS app), Transdev (transdev.nl en de @transdev app) en Tranzier actief.

(iv) *De markt voor het aanbieden van deelfietsen aan het algemene publiek*

25. Een mogelijk verder onderscheid naar elektronische fiets en tussen fietsen aangeboden vanaf stations en losstaande fietsen is eerder door de ACM in het midden gelaten. NS is actief als aanbieder van elektronische fietsen met Hely, een gemeenschappelijke onderneming van NS en Pon, en als aanbieder van OV-fietsen. De markt is door de ACM afgebakend als tenminste lokaal.²¹

(v) *De markt voor het aanbieden van deelauto's*

26. Deelauto's worden opgehaald en teruggebracht zonder tussenkomst van een medewerker en wordt *on-demand* aangeboden. Het kan hierbij gaan om deelauto's die bij stations staan, losstaande deelauto's en *peer-to-peer* deelauto's (dit zijn individuen die hun auto ter beschikking stellen). NS is actief als aanbieder van deelauto's bij stations via Hely. De afbakening van de geografische markt kan nationaal, regionaal of lokaal zijn, maar voor deze transactie in het midden worden gelaten.

(vi) *Overzicht*

27. De volgende tabel vat samen welke Partijen in welke markten opereren:

Volgens de melding zijn de betrokken ondernemingen actief op de volgende mogelijke markten: Mogelijke markt / activiteit	NS	Transdev Nederland	RIG	Rivier
De markten voor openbaar personenvervoersconcessies.		X		
De markten voor passagiersvervoer.	X	X		
De wholesalem Markt voor het aanbieden van B2B MaaS-(platform)diensten.				X
De markt voor het geïntegreerd aanbieden van vervoers- en mobiliteitsdiensten via een app.	X	X	X	
De markt voor het aanbieden van deelfietsen aan het algemene publiek.	X			
De markt voor het aanbieden van deelauto's	X			

6.2 Schadehypothesen

6.2.1 Horizontaal

28. Er is geen sprake van betekenisvolle horizontale overlap tussen de activiteiten van de aandeelhouders van Rivier op één of meer markten voor OV-diensten.²² NS en Transdev

¹⁹ Vgl. rn. 72-77 van het besluit uit 2020.

²⁰ Vgl. rn. 79-81 van het besluit uit 2020 en 28-30 van het verwijzingsbesluit van de Europese Commissie in deze zaak.

²¹ Vgl. rn. 99 van het besluit uit 2020.

²² In de beperkte omstandigheden waar die er eventueel wel is, bijvoorbeeld op plekken waar reizigers de mogelijkheid hebben om te kiezen tussen een NS-trein en een Transdev-bus, geeft dat geen aanleiding voor mededingingsrisico's als gevolg van deze concentratie, omdat deze concentratie de concurrentie tussen NS en Transdev op die routes niet vermindert.

concurreren ook niet om nieuwe concessies omdat NS niet inschrijft op aanbestedingen voor lokaal openbaar vervoer, en ook niet is gebleken dat NS dat in de komende jaren zal doen.

29. NS, RIG en Transdev zijn al actief op de markt voor het geïntegreerd aanbieden van vervoers- en mobiliteitsdiensten via een app. De mededinging op deze markt verandert niet als gevolg van de voorgenomen concentratie, aangezien Transdev ook nu al aandeelhouder is in RIG.
30. Hieruit volgt dat de voorgenomen concentratie geen aanleiding geeft tot mededingingsrisico's als gevolg van horizontale effecten.

6.2.2 Niet-horizontaal

31. In haar onderzoek naar de oprichting van Rivier in 2020 heeft de ACM vier niet-horizontale schadehypothese geformuleerd, en die aannemelijk bevonden²³:
 - a. Schadehypothese 1: Overheveling en bundeling van de positie die de aandeelhouders van Rivier hebben op het gebied van OV-diensten in combinatie met een aansluiting op het platform van Rivier.
 - b. Schadehypothese 2: Belemmering van de toegang voor MaaS-aanbieders tot het platform van Rivier.
 - c. Schadehypothese 3: Belemmering van de toegang voor mobiliteitsaanbieders, en dan met name aanbieders van deelfietsen en deelauto's, tot het platform van Rivier.
 - d. Schadehypothese 4: Partijen kunnen, via Rivier, toegang krijgen tot commercieel gevoelige informatie van hun concurrenten.
32. De ACM concludeert dat elk van deze schadehypothese nog steeds relevant is voor Rivier zoals het na de voorgenomen concentratie zal bestaan. Ook is elk van deze schadehypothese relevant voor de toetreding van Transdev als indirecte aandeelhouder van Rivier, omdat Transdev net als NS zowel een OV-bedrijf is als een aanbieder van MaaS-diensten, en dus vergelijkbare mogelijkheden en prikkels heeft als NS. De uitzondering hierop is schadehypothese 3, die met name ziet op de activiteiten van NS op de markten voor deelfietsen en deelauto's.
33. Uit het marktonderzoek zijn geen aanwijzingen voortgekomen dat er nog andere schadehypothese zijn die onderzocht moeten worden.²⁴

6.3 Beoordeling door de ACM

34. De ACM zal de hiervoor beschreven schadehypothese nu elk kort beoordelen in het licht van de onderhavige voorgenomen concentratie. Vaak komen de conclusies overeen met die uit het besluit uit 2020 over de oprichting van Rivier. In dat geval wordt de beoordeling hier kort samengevat. Voor een nadere toelichting verwijst de ACM in deze gevallen naar haar besluit uit 2020.

6.3.1 Schadehypothese 1: Bundeling door OV-bedrijven

35. Deze schadehypothese verwijst naar de mogelijkheid dat NS en Transdev na de voorgenomen concentratie Rivier zouden kunnen bevoordelen door MaaS-aanbieders die geen diensten afnemen van Rivier de toegang tot hun koppelingen te ontzeggen, of althans die toegang aanzienlijk te

²³ Zie besluit van de ACM van 9 juli 2020 in zaak ACM/20/039644, randnummer 100-169.

²⁴ De ontvangen zienswijze heeft met name betrekking op schadehypothese 1 en 4. ACM/IN/1076320.

bemoeilijken. In feite zouden partijen toegang tot die koppelingen dus kunnen 'bundelen' met de afname van diensten en data via Rivier.

36. Gegeven hun monopolie-positities op belangrijke onderdelen van het Nederlandse OV zijn zowel NS als Transdev onvermijdelijke handelspartners voor elke MaaS-aanbieder die een product wil aanbieden die (ook) het reguliere OV omvat. Een MaaS-product zonder NS en Transdev kan hooguit betrekking hebben op een beperkt aantal andere vervoersmodaliteiten of een klein gebied waar een ander OV-bedrijf het lokale openbaar vervoer verzorgt. Een dergelijk product zou veel minder aantrekkelijk zijn voor consumenten.
37. Partijen betwisten niet dat ze de mogelijkheid hebben om aan bundeling te doen. Ze stellen echter dat ze geen prikkel hebben om dit te doen, omdat het voor NS en Transdev van groot belang is om juist een zo hoog mogelijke dekkingsgraad te bereiken. Openbaarvervoersbedrijven hebben immers hoge vaste kosten, die ze moeten dekken met relatief hoge brutomarges.²⁵
38. De ACM volgt dit argument niet, om dezelfde redenen die al in rn. 126-127 van het besluit uit 2020 zijn samengevat. Mochten Partijen overgaan tot bundeling dan is het aannemelijk dat vrijwel alle MaaS-aanbieders zouden overstappen naar Rivier, zodat deze strategie niet zou leiden tot significant omzetverlies voor de OV-bedrijven.
39. Partijen betogen ook dat ze niet in staat zijn om tot bronafscherming over te gaan omdat hun concessievoorwaarden dit beletten. Na de bovengenoemde uitspraak van het CBb, en de nakoming daarvan door de staatssecretaris, vereisen zowel de concessie voor het Hoofdrailnet als de lokale openbaarvervoersconcessies dat de concessiehouder haar data deelt met marktpartijen, waaronder MaaS-aanbieders.²⁶ Ook de vorm waarin dit moet gebeuren is in de concessies en andere documenten uitgewerkt.²⁷
40. De ACM volgt dit argument niet. Uit het marktonderzoek is gebleken dat marktpartijen mogelijkheden zien voor Transdev en NS om Rivier te bevoordelen.²⁸ Eén aanbieder van MaaS-diensten stelde tijdens het marktonderzoek bijvoorbeeld dat ze bewust geen contract heeft gesloten met Rivier omdat ze *"niet afhankelijk van deze partij wilden zijn in relatie tot de aandeelhouders die zij heeft"*.²⁹ Deze zorgen zijn door Partijen niet, of althans niet voldoende, weerlegd.

6.3.2 Schadehypothese 2: Toegang tot Rivier door MaaS-aanbieders

41. Partijen bieden drie relevante MaaS-diensten aan: De NS app/ns.nl, Transdev/Transdev.nl, en 9292. 9292 en ns.nl zijn de twee belangrijkste MaaS-spelers van Nederland. Bijvoorbeeld, de

²⁵ Vgl. de richtsnoeren van de Commissie voor de beoordeling van niet-horizontale fusies op grond van de Verordening van de Raad inzake de controle op concentraties van ondernemingen, rn 41.

²⁶ Zie uitspraak ECLI:NL:CBB:2025:351, rov 7.1.

²⁷ Hierin speelt het kenniscentrum CROW-KpVV een belangrijke rol, ter ondersteuning van decentrale overheden.

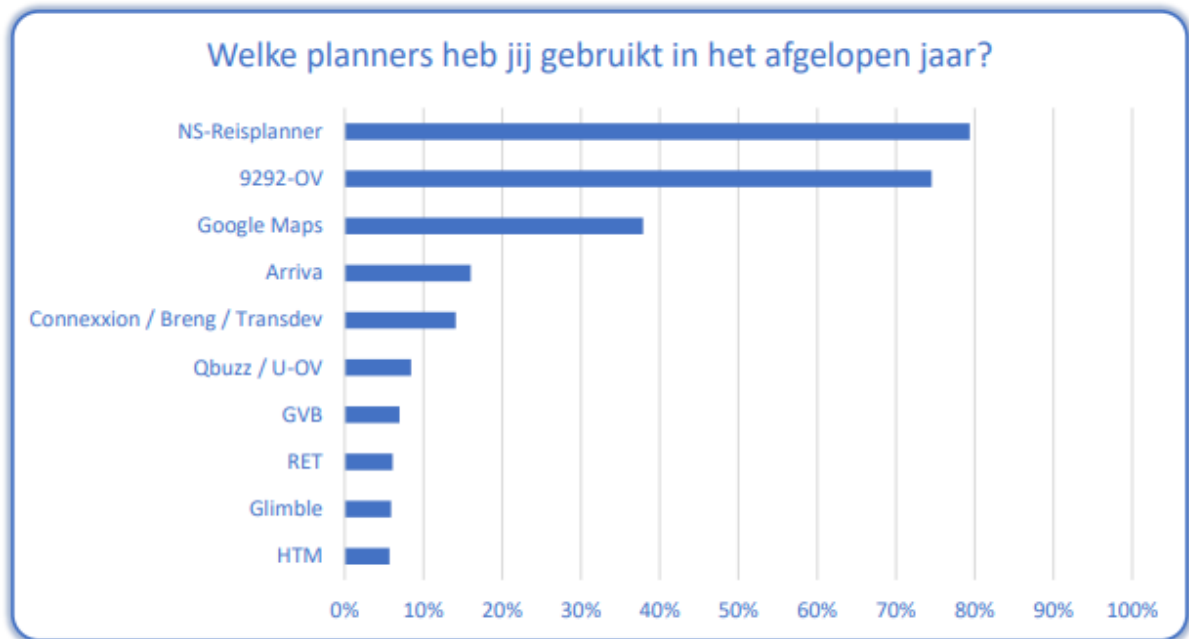
²⁸ Zie de marktgesprekken die de ACM met [VERTROUWELIJK]*, [VERTROUWELIJK], en [VERTROUWELIJK] gevoerd heeft. Resp. ACM/UIT/668588, ACM/UIT/668272, en ACM/UIT/668392.

* In deze versie van het besluit zijn delen van de tekst vervangen of weggelaten om reden van vertrouwelijkheid.

Vervangen of weggelaten delen zijn met vierkante haken aangegeven. In het geval van getallen of percentages kan de vervanging hebben plaatsgevonden in de vorm van vermelding van bandbreedtes.

²⁹ [VERTROUWELIJK], ACM/UIT/668588.

reizigersorganisatie Rover heeft de volgende cijfers gepubliceerd over het gebruik van verschillende reisplanners, een onderdeel van MaaS dienstverlening.³⁰



42. De tweede schadehypothese bestaat er kort gezegd uit dat Partijen concurrerende MaaS-aanbieders onder slechtere voorwaarden toegang zouden kunnen geven tot het Rivier-platform dan hun eigen diensten.
43. Een element van deze schadehypothese is dat Rivier een belangrijke positie in de markt moet hebben, bijvoorbeeld een economische machtspositie.³¹
44. In het besluit van 2020 heeft de ACM geconcludeerd dat aan dit vereiste voldaan was door te wijzen op de groeiprojecties die Partijen voor Rivier hadden op gesteld, en door te wijzen op de positie van de oprichters van Rivier binnen het Nederlandse OV.³²
45. Na de voorgenomen concentratie zullen alle stedelijke OV bedrijven van Nederland een economisch belang hebben in Rivier, hetzij als aandeelhouder van RIG, hetzij als lid van de VSV. Het is dus nog steeds het geval dat Rivier een belangrijke positie in de markt heeft vanwege haar aandeelhouders.
46. Uit de melding en de bijgevoegde interne documenten blijkt dat de groeiverwachtingen van de oprichters van Rivier niet zijn uitgekomen.³³ Hier zijn een aantal redenen voor, waaronder de gevolgen van de Coronapandemie. Als gevolg van de pandemie liepen de reizigersaantallen in het OV sterk terug, en werden veel bedrijven gedwongen te bezuinigen. Daardoor was er minder ruimte voor de ontwikkeling van MaaS-gerelateerde initiatieven.
47. Op basis van de interne documenten van Partijen en de resultaten uit het marktonderzoek concludeert de ACM dat de mindere resultaten van Rivier grotendeels te wijten zijn aan de tegenvallende ontwikkelingen van de markt voor wholesale MaaS in het algemeen.³⁴ Hoewel het niet mogelijk is gebleken om een marktaandeel te schatten voor Rivier, omdat het onduidelijk is wat de totale marktomvang is van de markt voor wholesale MaaS³⁵, is het aannemelijk dat Rivier de

³⁰ Rover Reisplannertest: Reisadvies op maat, gepubliceerd op 18 januari 2024, figuur 2. ACM/INT/1002159. Deze figuur is ook door de indiener van de zienswijze met de ACM gedeeld. ACM/IN/1076320

³¹ Vgl. de richtsnoeren van de Commissie voor de beoordeling van niet-horizontale fusies op grond van de Verordening van de Raad inzake de controle op concentraties van ondernemingen, rn 34.

³² Rn.135-141 van het besluit uit 2020.

³³ ACM/IN/1072051, en dan met name Bijlages 1, 18 en 22.

³⁴ Zie onder meer het marktgesprekken met [VERTROUWELIJK], ACM/UIT/668588.

³⁵ Dit onder meer omdat niet duidelijk is welke activiteiten in welke mate onderdeel uitmaken van de relevante markt. Zo zijn er bijvoorbeeld partijen die geen gebruik maken van afzonderlijke wholesale diensten, maar dit wel zouden kunnen.

belangrijkste Nederlandse aanbieder van wholesale MaaS-diensten is, en dit ook in de komende jaren zal blijven. In het marktonderzoek is alleen **[VERTROUWELIJK]** genoemd als concurrent.³⁶ Er zijn geen aanwijzingen dat er op wholesale-niveau de komende jaren toetreding zal plaatsvinden. Voor zover de markt alsnog zal groeien, is het daarom aannemelijk dat ook Rivier zal groeien. Op basis hiervan concludeert de ACM dat het aannemelijk is dat Rivier in staat zal blijven om concurrerende MaaS-aanbieders af te schermen.

48. Voor het overige zal de ACM haar analyse uit 2020 onverkort volgen.³⁷ Het is aannemelijk dat Rivier na de voorgenomen concentratie nog steeds een prikkel zal hebben om aan bronafscherming te toen, en dat dit de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zal kunnen belemmeren doordat de toetredingsdrempels voor potentiële concurrenten zouden worden verhoogd.

6.3.3 Schadehypothese 3: Toegang tot Rivier door mobiliteitsaanbieders

49. De schadehypothese bestaat er, kort gezegd, uit dat Partijen concurrerende mobiliteitsaanbieders minder goede toegang zouden kunnen geven tot het Rivier-platform dan hun eigen diensten. Omdat veel mobiliteitsdiensten van Partijen weinig of geen concurrentie op de markt ondervinden, ziet deze schadetheorie met name op de markten voor deelfietsen en deelauto's waarop NS wel actief is maar Transdev niet.
50. Voor deze schadehypothese geldt hetzelfde als voor schadehypothese 2: de kernvraag is of Rivier, op basis van de situatie in de markt zoals die op het moment bestaat, een dusdanige positie in de markt heeft dat ze in staat is om concurrerende mobiliteitsaanbieders de toegang tot wholesale MaaS-producten te ontzeggen.
51. Zoals hierboven is opgemerkt is het aannemelijk dat Rivier de belangrijkste Nederlandse aanbieder van wholesale MaaS diensten is, en dit ook in de komende jaren zal blijven.³⁸ Dus concludeert de ACM dat Rivier in staat zal blijven om concurrerende mobiliteitsaanbieders af te schermen.
52. Voor het overige zal de ACM haar analyse uit 2020 onverkort volgen.³⁹ Het is aannemelijk dat Rivier na de voorgenomen concentratie nog steeds een prikkel zal hebben om aan bronafscherming te toen, en dat dit de daadwerkelijke mededinging op significante wijze kunnen belemmeren doordat de toetredingsdrempels voor potentiële concurrenten zouden worden verhoogd.

6.3.4 Schadehypothese 4: Concurrentiegevoelige informatie

53. De schadehypothese bestaat er, kort gezegd, uit dat Partijen, via Rivier, toegang kunnen krijgen tot commercieel gevoelige informatie van hun concurrenten. Dit geldt zowel voor informatie over concurrerende mobiliteitsaanbieders als informatie over concurrerende MaaS-diensten.
54. In het besluit uit 2020 is niet expliciet aandacht besteed aan RIG, maar RIG was wel een van de activiteiten van de partijen bij de oprichting van Rivier die mogelijk zouden kunnen profiteren van toegang tot commercieel gevoelige informatie, gezien de belangen die de oprichters van Rivier ook toen al hadden in RIG.
55. De analyse van de ACM in haar besluit uit 2020 is onverkort van toepassing op de situatie zoals die na de voorgenomen concentratie zal bestaan.⁴⁰ Het marktonderzoek bevestigt dat de ontwikkelingen in de markt sinds 2020 niet af doen aan de conclusie van de ACM in 2020 dat Partijen via Rivier toegang kunnen krijgen tot concurrentiegevoelige informatie.⁴¹ De contractuele wederpartijen van

³⁶ Zie het marktgesprek dat die de ACM met **[VERTROUWELIJK]** gevoerd heeft. ACM/UIT/668588.

³⁷ Rn. 142-147 van het besluit uit 2020.

³⁸ Zie met name het marktgesprek dat de ACM met **[VERTROUWELIJK]** gevoerd heeft. ACM/UIT/668846.

[VERTROUWELIJK]

³⁹ Rn. 156-161 van het besluit uit 2020.

⁴⁰ Rn. 163-169 van het besluit uit 2020.

⁴¹ Zie bijvoorbeeld de zienswijze die de ACM heeft ontvangen, en de schriftelijke toelichting daarop. ACM/IN/1076320 en AMC/IN/1089924.

Rivier hebben niet de mogelijkheid om zich hier door middel van een contractuele oplossing tegen te beschermen. Ook is het nog steeds het geval dat het inzicht dat partijen op deze manier zouden krijgen ze een voordeel zou kunnen verschaffen ten opzichte van hun concurrenten, als gevolg waarvan de mededinging significant zou kunnen worden belemmerd op de retailmarkt voor het geïntegreerd aanbieden van vervoers- en mobiliteitsdiensten via een app en markten op het gebied van deelmobiliteit.

6.4 Conclusie

56. Op basis van het onderzoek concludeert de ACM als volgt:

- a. De bovengenoemde schadehypotheses leiden nog steeds tot mededingingsrisico's als gevolg van de zeggenschap die NS ook na de voorgenomen concentratie over Rivier zal hebben.
- b. De bovengenoemde schadehypotheses 1, 2 en 4 leiden ook tot mededingingsrisico's als gevolg van de zeggenschap die Transdev na de voorgenomen concentratie over Rivier zal hebben.

57. Gelet op het feit dat Partijen voorstellen voor voorwaarden hebben ingediend die beogen deze mededingingsrisico's weg te nemen, zal de ACM in het hierna volgende beoordelen of de voorgestelde remedies hiervoor voldoende zijn.

7 Voorstellen voor goedkeuring onder voorwaarden

58. Om de mededingingsrisico's van de oprichting van Rivier te mitigeren heeft de ACM in haar besluit uit 2020 de volgende voorwaarden verbonden aan de goedkeuring van de concentratie:

Voorwaarden		Schade-hypothese	Impact op
I	Het waarborgen van toegang tot het Rivier Platform voor MaaS-Dienstverleners en Mobiliteitsaanbieders door FRAND-voorwaarden te hanteren (<i>fair, reasonable and non-discriminatory</i>)	2 & 3	Rivier (niet aandeelhouders)
II	Het Rivier Platform non-exclusief te houden, d.w.z. geen exclusiviteitsverplichtingen op te leggen aan Mobiliteitsaanbieders en MaaS-Dienstverleners	1	Rivier
III	Het ter beschikking stellen van OV-diensten (reizen met bus, tram, metro en trein) van de Aandeelhouders aan MaaS-Dienstverleners, ongeacht of deze laatste partijen zijn aangesloten op het Rivier Platform en onder gelijke (technische) voorwaarden	1	Aandeelhouders
IV	Het voorkomen van toegang van de Aandeelhouders, Mobiliteitsaanbieders en MaaS-Dienstverleners, tot concurrentiegevoelige informatie	4	Rivier én aandeelhouders

7.1 Voorstellen in de huidige zaak

59. Het voorstel dat Partijen in de huidige zaak hebben gedaan is identiek aan de remedies die de ACM in haar besluit uit 2020 heeft geaccepteerd, behalve dat er twee typen aanpassingen zijn voorgesteld. Het volledige voorstel is in de bijlage bij dit besluit opgenomen.

7.1.1 Aanpassingen die de wijziging in de zeggenschap in Rivier als gevolg van de voorgenomen concentratie in de remedies verwerken

60. NS, RET en HTM verdwijnen als aandeelhouder met zeggenschap over Rivier. Alle onderdelen van de remedies die verwijzen naar de aandeelhouders moeten dus op NS en Transdev als indirecte aandeelhouders en op RIG als directe aandeelhouder van toepassing worden gemaakt.

61. Rivier zal een dochteronderneming van RIG worden waarbij bepaalde taken op het gebied van management en accountancy binnen Rivier zullen worden uitgevoerd door medewerkers van RIG. De CEO van RIG zal bijvoorbeeld ook CEO van Rivier worden.

62. Deze gedeeltelijke integratie van Rivier binnen RIG is nodig om de beoogde kostenbesparingen te kunnen realiseren, maar levert tegelijkertijd moeilijkheden op voor de remedie die ziet op het voorkomen van toegang tot concurrentiegevoelige informatie. Om hieraan tegemoet te komen hebben Partijen voorgesteld om door middel van *ethical walls* een organisatorische en personele scheiding aan te brengen tussen de commerciële activiteiten van Rivier enerzijds en de overige commerciële activiteiten van RIG anderzijds.

7.1.2 Aanpassingen t.b.v de proportionaliteit van het toezicht op de naleving van de remedies

63. Ingevolge het eerdere besluit uit 2020 heeft Rivier een monitoring trustee benoemd, die elk jaar een rapport schrijft over de naleving van de toezeggingen. De kosten van de monitoring trustee en de overige belasting voor Rivier die het opstellen van dat rapport met zich meebrengt zijn aanzienlijk in vergelijking tot de omzet en winst van Rivier. Gegeven de financiële projecties voor de komende jaren is de verwachting dat dit waarschijnlijk nog wel een tijd zo zal blijven.

64. Partijen stellen voor om de proportionaliteit van de remedies te bevorderen door de monitoring trustee nog maar een keer per drie jaar een rapport te laten schrijven. In de overige jaren zal Rivier jaarlijks een brief schrijven aan de ACM waarin ze uitlegt hoe ze de remedies heeft uitgevoerd. Deze brieven mogen vanzelfsprekend geen onjuiste of misleidende informatie bevatten.

65. Partijen stellen verder voor dat de frequentie van de rapporten van de monitoring trustee weer zal toenemen als Rivier bepaalde omzets- en afzetsdrempels overschrijdt. Op die manier, stellen ze, kan de proportionaliteit van het regime worden gewaarborgd zonder dat de controle op de naleving permanent verminderd wordt.

7.2 Opvattingen van marktpartijen in het marktonderzoek van de ACM

66. In haar marktonderzoek heeft de ACM gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen, waaronder aanbieders van MaaS-diensten en mobiliteitsaanbieders. Daarbij heeft de ACM marktpartijen nadrukkelijk gevraagd om terug te blikken op het functioneren van de remedies sinds 2020, alsook om hun standpunten over de voorgestelde remedies in deze zaak.

67. In het marktonderzoek spraken marktpartijen veelal alleen over de rol van NS in de markt.⁴² Als de ACM expliciet vroeg naar de toekomstige rol van Transdev, stelden marktpartijen in het algemeen

⁴² Zie de marktgesprekken die de ACM met [VERTROUWELIJK], [VERTROUWELIJK], [VERTROUWELIJK], en [VERTROUWELIJK] gevoerd heeft. Resp. ACM/UIT/668846, ACM/UIT/668588, ACM/UIT/668272, en ACM/UIT/668392

dat Transdev in de toekomst een vergelijkbare positie zou hebben ten opzichte van Rivier als die NS nu al heeft.

68. Volgens enkele marktpartijen is de kwaliteit van de door RIG verstrekte reisinformatie zeer goed.⁴³ Voor deze dienstverlening is het volgens deze partijen moeilijk om een goed alternatief te vinden op de markt. Marktpartijen hebben de zorg geuit dat RIG haar aandeelhouders na de concentratie kan bevoordelen op de markt voor retail MaaS, waardoor alternatieven uit de markt worden gedrukt/gehouden.⁴⁴
69. Ten slotte wijzen marktpartijen erop dat met het plaatsen van Rivier onder RIG (en met Transdev als aandeelhouder) het risico ontstaat dat Rivier mogelijk concurrentiegevoelige informatie deelt met haar moeder en aandeelhouders. Daarbij wordt niet alleen commercieel gevoelige data genoemd, zoals die al gedekt wordt door de bestaande remedies, maar ook aan informatie over (en invloed op) elkaars strategische keuzes.⁴⁵
70. In een zienswijze namens een aantal MaaS-dienstverleners worden de hiervoor geschetste zorgen in meer of mindere mate genoemd. Daarnaast wordt in de zienswijze gesteld dat de dominantie van de NS op de MaaS-markt alsmede de markt voor reisinformatie door de voorgenomen concentratie verder wordt versterkt.⁴⁶

7.3 Beoordeling voorwaarden door de ACM

71. Uit het onderzoek zijn geen aanwijzingen voortgekomen dat de remedies de afgelopen jaren niet goed hebben gewerkt. Evenmin concludeert de ACM dat de remedies niet nodig zijn geweest. De ACM zal dus het uitgangspunt hanteren dat de inhoudelijke remedies, *mutatis mutandis*, in stand moeten blijven voor wat betreft NS en RIG.
72. Het marktonderzoek bevestigt dat dit het juiste uitgangspunt is. De belangrijkste zorgen van marktpartijen zijn meestal niet fusie specifiek ten aanzien van de overname van Rivier door RIG, maar wel met betrekking tot de oprichting van Rivier door o.a. NS in 2020. En de remedies die in het kader van die oprichting zijn afgesproken zijn ook onderwerp van dit besluit.⁴⁷ Deze remedies zijn evenzeer passend voor Transdev als voor NS, omdat ze algemeen zijn geformuleerd voor een situatie waar OV-bedrijven zeggenschap hebben over Rivier.⁴⁸
73. De manier waarop Partijen de gedeeltelijke integratie van Rivier in RIG vorm willen geven is redelijk. Voor een kleine organisatie zoals Rivier is het niet efficiënt om geheel onafhankelijk van haar aandeelhouder(s) te blijven opereren. De *ethical walls* die door Partijen zijn voorgesteld zijn, mits zorgvuldig geïmplementeerd, een voldoende manier om de naleving van de remedies te waarborgen.
74. Als zodanig nemen de door Partijen voorgestelde remedies de gesignaleerde mededingingsproblemen zonder twijfel weg.⁴⁹
75. De door Partijen voorgestelde afspraken met betrekking tot de rapportage zijn ook voldoende. Uit staande rechtspraak vloeit voort dat de ACM, gelet op het beginsel van proportionaliteit, niet meer van de fusiepartijen vragen dan nodig is.⁵⁰ Een zwaarder controleregime voor deze remedies zou niet in verhouding staan tot de beperkte omvang van Rivier en van de markt voor *wholesale* MaaS in

⁴³ Met name [VERTROUWELIJK] benadrukte dit. ACM/UIT/668272.

⁴⁴ Zie met name de ontvangen zienswijze. ACM/IN/1076320

⁴⁵ Zie met name het marktgesprek met [VERTROUWELIJK], ACM/UIT/668588.

⁴⁶ ACM/IN/1076320 en ACM/IN/1089924.

⁴⁷ Voor zover uit het marktonderzoek zorgen zijn voortgevloeid die niet fusiespecifiek zijn voor een van beide concentraties zijn die binnen de ACM besproken met de directie die toezicht houdt op NS vanuit de spoorwetgeving.

⁴⁸ De andere oprichters van Rivier, RET, HTM, en GVB, zijn immers ook concessiehouders op OV-markten, net als Transdev en NS.

⁴⁹ Vgl. Beleidsregel remedies bij concentratiezaken, rn. 54.

⁵⁰ Vgl. Rb Rotterdam in de zaak Brocacef/Mediq, ECLI:NL:RBROT:2017:6833, rov 42.

het algemeen. Eventueel mededingingsbeperkend handelen op deze markt kan immers maar zeer beperkt schade opleveren voor de consument.

76. Uit de ervaring van de afgelopen vijf jaar is gebleken dat de voorgestelde remedies uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Van aanwijzingen van overtredingen van de bestaande remedies is in het onderzoek niet gebleken.
77. Het gewijzigde monitoring regime is dus voldoende. De monitoring trustee hoeft niet meer elk jaar te rapporteren. Een rapport over 2025 is niet nodig. Een rapport over 2026 wel, omdat dat het eerste jaar is waarin de concentratie Transdev/RIG/Rivier is voltrokken.

8 Conclusie

78. NS en Transdev hebben aan de ACM gemeld dat zij van plan zijn om de zeggenschap in de gemeenschappelijke onderneming Rivier te wijzigen.
79. De ACM concludeert dat de gemelde operatie binnen de werkingssfeer valt van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregeld concentratietoezicht. Zij heeft geen reden om aan te nemen dat deze operatie, onder de voorwaarden zoals beschreven in bijlage 1 van dit besluit, de daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zal belemmeren. De ACM herziet de remedies die ze in haar besluit in de zaak ACM/20/039644 verbindend heeft verklaard, waardoor ze komen te luiden zoals in bijlage 1 weergegeven. Daarom stelt de ACM vast dat NS en Transdev geen vergunning nodig hebben voor het tot stand brengen van deze concentratie.

Den Haag, 8 april 2026,

Autoriteit Consument en Markt,
voor deze

dr. R. de Rooij
Teammanager Directie Mededinging

Als u rechtstreeks belanghebbende bent, kunt u beroep instellen tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde beroepschrift naar de rechtbank Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam. Dit moet u doen binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit aan de bij de concentratie betrokken ondernemingen. Meer informatie over de beroepsprocedure vindt u op www.rechtspraak.nl.

Bijlage 1: Remedies zoals voorgesteld door Partijen en geaccepteerd door de ACM

1 DEFINITIES

In dit document hebben de volgende termen de volgende betekenis:

Aandeelhouders	NS, Transdev Nederland, VSV
Aansluitovereenkomst	De overeenkomst die RIG sluit met een Mobiliteitsaanbieder of een MaaS-aanbieder die aangesloten wordt op het Rivier Platform.
ACM	De Autoriteit Consument en Markt
Concurrentiegevoelige Informatie	Niet-openbare, strategische informatie, waaronder met name transactiedata, prijzen, kortingen, klantenbestanden, verkoop- en marketingplannen en investeringen. De hierboven genoemde informatie is geen Concurrentiegevoelige Informatie voor de onderneming waarop de informatie betrekking heeft.
Description of Data	Het document van Bijlage 2
FRAND-voorwaarden	Transparante, objectieve, redelijke en non-discriminatoire criteria
HTM	HTM Personenvervoer N.V. en haar eventuele rechtsopvolgers
MaaS	Mobility as a Service
MaaS Aanbieder	Aanbieder/serviceprovider van een geïntegreerd mobiliteitsaanbod van verschillende Mobiliteitsaanbieders
Mobiliteitsaanbieder	Aanbieder van vervoerdiensten
Monitoring Trustee	Een of meer natuurlijke of rechtspersonen die door RIG is / zijn aangesteld en belast is / zijn met het monitoren of de toezeggingen door Partijen worden nageleefd
NS	NS Groep N.V. en haar eventuele rechtsopvolgers
Partijen	NS, Transdev Nederland, VSV, RIG, en Rivier
RIG	REISinformatiegroep B.V.
RET	Rotterdamse Elektrische Tram N.V. en haar eventuele rechtsopvolgers
Rivier	Rivier B.V. of haar rechtsopvolgers die verantwoordelijk zijn

	voor het commercieel uitbaten van het Rivier Platform
Rivier Platform	Het MaaS Platform ontwikkeld door Rivier
Transdev Nederland	Transdev Nederland N.V.
Verzoekende Partij	een partij die een aanvraag tot spoedarbitrage (Arbitrageaanvraag) indient bij het Nederlandse Arbitrage Instituut (Arbitrage Instituut).
Voorgenomen Transactie	De overname van Rivier door RIG
VSV	Vereniging van Stedelijke Vervoersbedrijven

2 INLEIDING

Rivier heeft bij de ACM melding gedaan van de voorgenomen verwerving van alle uitstaande aandelen in Rivier door RIG, waardoor uiteindelijk NS en Transdev Nederland gezamenlijke zeggenschap over Rivier zullen verkrijgen. In het kader van deze overname is een wijziging van de toezeggingen die zijn gedaan ten tijde van de oprichting van Rivier op zijn plaats. Die wijzigingen vloeien voort uit de gewijzigde marktomstandigheden en de Voorgenomen Transactie.

Basis voor dit voorstel zijn als gezegd de toezeggingen die zijn gedaan ten tijde van de oprichting van Rivier, die enkel op een beperkt aantal punten zullen worden aangepast om de nieuwe situatie te reflecteren.

3 OMSCHRIJVING VAN DE TOEZEGGINGEN

1. Toegang tot het Platform

Partijen zeggen het volgende toe:

- a. Individuele beslissingen met betrekking tot de toegang tot het Rivier Platform en de prioritering van de aansluiting van Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders zullen uitsluitend door Rivier worden genomen (en niet door RIG of de Aandeelhouders als aandeelhouder in RIG) en worden gebaseerd op het "Assessment Framework" (Bijlage 1) dat FRAND-voorwaarden bevat.
- b. Ten aanzien van bovenbedoelde beslissingen door Rivier is in het Assessment Framework een klachtenprocedure opgenomen die voorziet in een onafhankelijke beoordeling van klachten door de Raad van Advies, waarin minimaal drie onafhankelijke leden zitting hebben, over de toegang tot, en aansluiting op het Rivier Platform.
- c. Indien de criteria voor de toegang tot het Rivier Platform en voor prioritering van de aansluiting worden gewijzigd, zullen deze gewijzigde criteria FRAND-voorwaarden zijn.

- d. De criteria die gelden voor de toegang tot het Rivier Platform zijn van toepassing op de Partijen in de rol van Mobiliteitsaanbieder en MaaS-aanbieder.
- e. De hoogte van de aansluitvergoeding, die een Mobiliteitsaanbieder of MaaS-aanbieder betaalt voor aansluiting op het Rivier Platform, is gebaseerd op de werkelijke kosten van de aansluiting en is daarmee gelijk aan de kosten die Rivier daarvoor in rekening krijgt gebracht door de IT-leverancier om de aansluiting te realiseren. Rivier zal voorafgaand aan de aansluiting van een Mobiliteitsaanbieder of MaaS-aanbieder een inschatting geven van de verwachte hoogte van de aansluitvergoeding.
- f. De hoogte van de vergoeding die een MaaS-aanbieder betaalt voor het gebruik van het Rivier Platform is gebaseerd op het daadwerkelijke gebruik. Hiervoor worden de totale kosten van het Rivier Platform binnen Rivier en RIG gedeeld over het totale gebruik en zo doorberekend aan de verschillende MaaS Providers (op basis van een kostprijs plus prijsmodel).⁵¹

2. Non-exclusiviteit van het Rivier Platform en RIG

Partijen zeggen toe dat het Rivier Platform onder aandeelhouderschap van RIG zal blijven functioneren als een non-exclusief Platform. Bij het aansluiten van Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders zal niet een verplichting worden opgelegd om op exclusieve basis MaaS-Platformdiensten af te nemen van Rivier of RIG.

Partijen zijn zich ervan bewust dat deze toezeggingen ook van toepassing moeten kunnen blijven op het moment dat Rivier (een) nieuwe aandeelhouder(s) krijgt of wanneer Rivier niet langer een afzonderlijke vennootschap is. Waar in dit document wordt gerefereerd aan Rivier omvat dit elke entiteit, of anderszins enige partij die de commerciële verantwoordelijkheid draagt voor het uitbaten van het Rivier Platform.

3. Waarborgen ten aanzien van concurrentiegevoelige informatie

Partijen zullen blijven voorzien in maatregelen die zo goed mogelijk waarborgen dat:

- a. De aandeelhouders van RIG niet de beschikking zullen krijgen over Concurrentiegevoelige Informatie van Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders, waaronder begrepen Concurrentiegevoelige Informatie van de andere aandeelhouders van RIG;
- b. Concurrentiegevoelige Informatie van een Mobiliteitsaanbieder niet via het Rivier Platform wordt gedeeld met andere Mobiliteitsaanbieders;
- c. Concurrentiegevoelige Informatie van een MaaS-aanbieder niet via het Rivier Platform wordt gedeeld met andere MaaS-aanbieders (inclusief RIG);
- d. Concurrentiegevoelige Informatie van het Rivier Platform niet wordt gedeeld binnen RIG met betrokkenen bij de overige commerciële activiteiten van RIG.

Hiertoe treffen Partijen de volgende maatregelen:

- (i) De datastromen met betrekking tot het Rivier Platform zullen volgens de beschrijving in

⁵¹ Het kostprijs plus model houdt in dat de diensten worden aangeboden tegen kostprijs (vaste, variabele kosten en noodzakelijke ontwikkeling) plus een redelijke marge om de continuïteit (risico, liquiditeit) van de JV te waarborgen.

- het document “Description of Data” (Bijlage 2) verlopen.
- (ii) Aan de IT-leverancier is de eis gesteld technische voorzieningen te treffen die moeten waarborgen dat geen Concurrentiegevoelige Informatie kan worden uitgewisseld, zoals omschreven onder (a), (b) en (c). De technische voorzieningen houden in ieder geval in dat iedere MaaS-aanbieder een eigen ‘instance’ (simpel gezegd een exemplaar) of andere vergelijkbare technische oplossing⁵² krijgt van de softwaretoepassing om gebruik te maken van het Rivier Platform en deze softwaretoepassing, inclusief alle relevante data over de MaaS-aanbieder en haar klanten, in een gescheiden omgeving zal draaien. Hiermee wordt technisch voorkomen dat een MaaS-aanbieder toegang krijgt tot de ‘instance’ of andere vergelijkbare technische oplossing van een andere MaaS-aanbieder. Bij selectie van opvolgende IT-leveranciers zullen deze eisen blijven worden gesteld.
 - (iii) RIG zegt toe dat er door middel van ethical walls een organisatorische en personele scheiding wordt aangebracht tussen de commerciële activiteiten van het Rivier Platform enerzijds en de overige commerciële activiteiten van RIG anderzijds. RIG heeft dit verder uitgewerkt in Bijlage 2 bij dit toezeggingenvoorstel.

4. Toegang tot de openbaar vervoerdiensten voor MaaS-aanbieders

Partijen zeggen het volgende toe:

- a. De openbaar vervoerdiensten van Partijen (reizen met bus, tram, metro en trein) zullen door hen beschikbaar worden gesteld aan andere MaaS-aanbieders als onderdeel van het algemene (toekomstige) (selectieve) distributiebeleid van de individuele Partijen, dat criteria kan bevatten om het technisch goed functioneren en de goede reputatie van het OV-product te beschermen. Deze beschikbaarstelling geldt ongeacht of MaaS-aanbieders zijn aangesloten op het Rivier Platform of niet, en onder gelijke (technische) voorwaarden.
- b. Partijen zullen individueel en onafhankelijk van elkaar hun (toekomstige) distributiebeleid van openbaar vervoerdiensten blijven bepalen. Dit beleid zal steeds in overeenstemming moeten zijn met de voorwaarden van de desbetreffende vervoerconcessies van Partijen en kan in dat kader mogelijk afhankelijk zijn van goedkeuring van de concessie verlenende overheid.
- c. De voorwaarden die ieder van de Partijen hanteert bij toegang tot zijn vervoersdiensten en de snelheid van aansluiting, zijn ten aanzien van alle MaaS Aanbieders gelijkwaardig, dat wil zeggen ongeacht de vraag of de MaaS Aanbieders al dan niet zijn aangesloten op het Rivier Platform. Dit betekent derhalve dat de prioriteit waarmee MaaS Aanbieders behandeld worden niet verschilt vanwege aansluiting op het Rivier Platform.

5. Rapportage en Monitoring

RIG, als aandeelhouder van Rivier zal een onafhankelijke Monitoring Trustee aanstellen die zal onderzoeken of Rivier, RIG en de Aandeelhouders de hiervoor omschreven toezeggingen hebben nageleefd. De Monitoring Trustee zal een schriftelijk rapport opstellen van haar bevindingen en dit rapport sturen naar de ACM.

⁵² Het uitgangspunt bij de aanbesteding is dat een andere technische oplossing dan separate instances mogelijk is zolang er maar voldoende waarborgen zijn om ervoor te zorgen dat iedere MaaS aanbieder alleen toegang tot eigen data heeft, met name wat betreft user data en concurrentiegevoelige informatie, en niet tot data van andere aanbieders.

Het eerste kalenderjaar na voltooiing van de Voorgenomen Transactie zal de Monitoring Trustee onderzoek uitvoeren en haar bevindingen schriftelijk rapporteren aan de ACM.

Vervolgens zullen monitoring en rapportage door de Monitoring Trustee, gevolgd door schriftelijke rapportage van de bevindingen aan de ACM met de volgende frequentie plaatsvinden, waarbij de frequentie meegroeit met het Rivier Platform:

- (i) eens per drie (3) jaar zolang
 - a. ofwel de omzet behaald met het Rivier Platform in het voorgaande boekjaar niet meer bedraagt dan EUR 1,5 miljoen, ofwel
 - b. niet meer dan 30 MaaS-aanbieders en/of Mobiliteitsaanbieders zijn aangesloten bij en technisch geïntegreerd met het Rivier Platform⁵³;
- (ii) eens per twee (2) jaar zolang
 - a. ofwel de omzet behaald met het Rivier Platform in het voorgaande boekjaar niet meer bedroeg dan EUR 3 miljoen, ofwel
 - b. niet meer dan 35 MaaS-aanbieders en/of Mobiliteitsaanbieders zijn aangesloten bij en technisch geïntegreerd met het Rivier Platform;
- (iii) Jaarlijks wanneer de omzet EUR 3 miljoen of meer bedraagt, of het aantal aangesloten en technisch geïntegreerde MaaS-aanbieders en/of Mobiliteitsaanbieders 36 of meer bedraagt.

De Monitoring Trustee zal in ieder geval in zijn/haar rapport vaststellen of:

- (i) Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders op basis van FRAND-voorwaarden toegang verkrijgen tot het Rivier Platform, overeenkomstig de voorwaarden genoemd in punt 1 van deze toezeggingen;
- (ii) Er bij het aansluiten van Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders geen verplichting wordt opgelegd aan deze aanbieders om op exclusieve basis MaaS-Platformdiensten af te nemen van RIG;
- (iii) Partijen hun openbaar vervoersdiensten beschikbaar stellen aan andere MaaS-aanbieders ongeacht of zij zijn aangesloten op het Rivier Platform en dat deze openbaar vervoersdiensten onder gelijke voorwaarden worden aangeboden.
- (iv) De waarborgen met betrekking tot de voorkoming van uitwisseling van Concurrentiegevoelige Informatie genoemd in punt 3 van deze toezeggingen, worden nageleefd en de maatregel van een separate instance of andere vergelijkbare technische oplossing per MaaS-aanbieder goed is doorgevoerd.
- (v) In het geval de monitoring op grond van de hierboven opgenomen drempels jaarlijks plaatsvindt zal de monitoring door de Monitoring Trustee beperkt blijven tot de punten waarop is afgeweken ten opzichte van het voorgaande controlejaar. Voor de punten die in die jaarlijkse toetsing niet zijn getoetst door de Monitoring Trustee zullen Rivier en RIG een self-assessment uitvoeren en zelf rapporteren aan de ACM.

De Monitoring Trustee zal, indien relevant, ook de volgende punten in zijn of haar rapport opnemen:

⁵³ **Noot aan ACM:** de achtergrond hiervan is dat er partijen zijn die een aansluitovereenkomst met Rivier hebben afgesloten, maar waarbij de technische integratie van het Rivier Platform nog niet heeft plaatsgevonden. De diensten van de MaaS-aanbieders en Mobiliteitsaanbieders die wel een overeenkomst met Rivier hebben afgesloten maar wiens diensten nog niet technisch geïntegreerd zijn, zijn niet beschikbaar via het Rivier Platform.

- (i) Indien de Monitoring Trustee in het kader van zijn/haar onderzoek heeft geconstateerd dat een van de Partijen niet voldoet aan een of meerdere van de punten hierboven genoemd onder (i), (ii), (iii) en (iv): de geconstateerde gebreken en de maatregelen die Rivier of RIG hebben genomen of naar zijn/haar oordeel zou moeten nemen om deze gebreken weg te nemen;
- (ii) het aantal geschillen tussen Rivier en Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders die hebben verzocht om toegang tot het Rivier Platform, het geschil en de uitkomst van de procedure;
- (iii) het aantal arbitragezaken tussen Rivier en Mobiliteitsaanbieders en MaaS-aanbieders, het geschil en de uitkomst daarvan.

Partijen zullen de Monitoring Trustee toegang geven tot alle informatie die hij/zij redelijkerwijs nodig heeft om zijn of haar onderzoek te verrichten en een rapport op te stellen.

De keuze voor een Monitoring Trustee en opdracht aan deze Monitoring Trustee zal onderworpen zijn aan voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de ACM.

In elk jaar waarin de Monitoring Trustee geen rapport vaststelt zoals hierboven besproken zal RIG een brief sturen naar de ACM met daarin de volgende informatie over het voorafgaande boekjaar:

- i. Een bevestiging dat de toezeggingen volledig zijn nageleefd, dan wel een toelichting van eventuele problemen die zijn geconstateerd.
- ii. De omzet behaald met het Rivier Platform.
- iii. Het totaal aantal MaaS-aanbieders en/of Mobiliteitsaanbieders dat is aangesloten bij en technisch geïntegreerd met het Rivier Platform.
- iv. Overige relevante ontwikkelingen.

De brief zal geen onjuiste informatie bevatten.

6. Geschilbeslechtsprocedure

In aanvulling op de klachtenprocedure opgenomen in de Assessment Framework, kunnen na het volgen van deze klachtenprocedure, geschillen die betrekking hebben op de toepassing van het Assessment Framework of de hierboven beschreven toezeggingen, middels spoedarbitrage worden beslecht.

Daartoe zal de Verzoekende Partij een aanvraag tot spoedarbitrage (Arbitrageaanvraag) indienen bij het Nederlandse Arbitrage Instituut (Arbitrage Instituut) met daarin een gedetailleerde uiteenzetting van het geschil. De Verzoekende Partij zal de betreffende wederpartij (Rivier, RIG of haar Aandeelhouders) hiervan een afschrift doen toekomen. Binnen tien werkdagen na ontvangst van dit afschrift, zal de wederpartij een reactie (Antwoord) indienen bij het Arbitrage Instituut met daarin een gedetailleerde toelichting van de redenen van de bestreden gedragingen en -indien van toepassing- de voorgenomen handelingen vis-à-vis de Verzoekende Partij. De partijen voegen alle documenten waarop zij zich beroepen toe aan het Arbitrageaanvraag respectievelijk Antwoord.

In het arbitragetribunaal zal één arbiter zetelen, welke in onderling overleg tussen de Verzoekende Partij en de wederpartij zal worden benoemd. Indien de Verzoekende Partij en de wederpartij geen

overeenstemming kunnen bereiken over de te benoemen arbiter, zullen zij de administrateur van het Arbitrage Instituut verzoeken om deze arbiter te benoemen.

De arbiter zal uiterlijk twee weken na zijn aanstelling, op verzoek van de Verzoekende Partij worden geïnstrueerd om een voorlopig oordeel te geven over het geschil. Het voorlopig oordeel zal onmiddellijk van toepassing zijn en blijven gelden tot het moment waarop de definitieve beslissing is genomen. De definitieve beslissing (Eindvonnis) zal worden genomen binnen vier maanden na het aanstellen van de arbiter, welke termijn indien nodig kan worden verlengd.

In het voorlopig oordeel en in het Eindvonnis zal de arbiter bepalen welke stappen de wederpartij dient te ondernemen om te zorgen dat er wordt gehandeld conform het Assessment Framework vis-à-vis de Verzoekende Partij, tevens inhoudende een voorlopige of bindende beslissing om te handelen conform de contractuele afspraken die vastliggen in het Assessment Framework.

De arbiter heeft het recht om relevante informatie op te vragen bij de wederpartij of de Verzoekende Partij om het nemen van een beslissing mogelijk te maken.

Ieder geschil onderworpen aan de Geschilbeslechtsprocedure kent de volgende bewijslastverdeling:

(i) de Verzoekende Partij moet bewijs leveren om de zaak aannemelijk te maken, en (ii) indien de Verzoekende Partij bewijs aanlevert dat de zaak aannemelijk maakt, dan dient de arbiter dat bewijs te beoordelen in het voordeel van de Verzoekende Partij, behoudens tegenbewijs van de wederpartij.

De arbiter mag geen vertrouwelijke informatie openbaar maken en dient de standaarden van het Europees en Nederlandse mededingingsrecht te hanteren ten aanzien van vertrouwelijke informatie en bedrijfsgeheimen.

De arbitrageprocedure verloopt in het Nederlands volgens de regels van Arbitrage Instituut. Het arbitraal Eindvonnis zal, naast een oordeel over het geschil, tevens een kostenveroordeling inhouden voor de verliezende partij ten behoeve van de partij die in het gelijk wordt gesteld.

In het geval van onenigheid over de interpretatie van de remedies tussen de partijen in de Geschilbeslechtsprocedure zal de arbiter de ACM kunnen verzoeken een interpretatie van de remedies te geven in lijn met het Besluit, voorafgaand aan het geven van een oordeel in het voordeel van een van de partijen.

De Geschilbeslechtsprocedure laat de bevoegdheid van de ACM tot het nemen van besluiten over remedies op basis van de fusiecontrolebevoegdheden onverlet.

4 INWERKINGTREDING, DUUR EN HERZIENING

De toezeggingen worden van toepassing onmiddellijk na voltrekking van de Voorgenomen Transactie. De duur van de toezeggingen is voor ieder van de Aandeelhouders gelijk aan de periode dat de desbetreffende Aandeelhouder (indirect) aandeelhouder is van Rivier en voor Rivier gelijk aan de periode dat ofwel RIG aandeelhouder is van Rivier ofwel tenminste twee van de

Aandeelhouders (indirect) aandeelhouder zijn in Rivier en RIG niet langer de aandeelhouder is in Rivier.

Partijen hebben het recht om een gemotiveerd verzoek aan de ACM te doen om over te gaan tot wijziging, herziening of opheffing van de toezeggingen indien het gesignaleerde mededingingsprobleem zich bij wijziging of opheffing niet meer zal voordoen. De ACM dient binnen een redelijke termijn in de zin van de Awb schriftelijk en gemotiveerd te reageren op het wijzigings- of opheffingsverzoek van Partijen.

Wat betreft een verzoek van Partijen tot (gedeeltelijke) opheffing van de toezegging 4. geldt:

- (i) dat de ACM dit verzoek in ieder geval niet kan weigeren voor zover deze toezegging onverenigbaar is met de toekomstige voorwaarden van de OV-concessies zoals die door het ministerie IenW en de lokale overheden worden vastgesteld, en
- (ii) als objectief criterium dat de gesignaleerde mededingingsbezwaren zich niet voordoen indien de toekomstige voorwaarden van de OV-concessies vergelijkbare (toegangs-)verplichtingen bevatten, dit ter beoordeling van de ACM.

BIJLAGE 1 ASSESSMENT FRAMEWORK

1. INTRODUCTION

The Assessment Framework described in this document contains criteria for the access of Mobility Providers and MaaS Providers to the Rivier Platform, and for the prioritisation of the connection of such parties in the event of an unexpected temporary lack of capacity of the IT-infrastructure, as determined by Rivier on the basis of objective and verifiable capacity constraints. The expectation is that any such period of lack of capacity will be short. The Parties will keep the Rivier Platform as an open and neutral platform and aim to connect as many parties as possible that comply with the access criteria within the shortest period possible. All Mobility Providers and MaaS Providers will be treated equally.

From the inception of the Rivier Platform until now, the Assessment Framework has not yet been applied as no lack of capacity has occurred.

It must be ensured that this framework applies to the party which is responsible for the commercial exploitation of the Rivier Platform. Currently, this party is Rivier. However, wherever this Framework mentions Rivier, it refers to whichever entity or other party, as the case may be, is responsible for the commercial exploitation of the Rivier Platform.

In view of the low thresholds of the access criteria and the expected limited period during which a lack of capacity could exist, the Parties expect that very few decisions taken by Rivier regarding access or prioritisation would be subject to complaints by applicants. Nevertheless, an independent complaint procedure is included in this document to deal with such events.

As mentioned, this document describes the criteria for access and for prioritisation of connecting MaaS Providers and Mobility Providers to the Rivier Platform:

- The criteria for access determine whether a potential partner is eligible to join. The basic principles are low thresholds and open criteria which adhere to FRAND (fair, reasonable and non-discriminatory) principles and are clear beforehand. These criteria will also apply to the Parties themselves from the moment they join the Rivier Platform in their role as Mobility Providers or MaaS Providers.
- The prioritisation determines how potentially scarce IT resources will be deployed across different partners and functionalities. The basic principle for prioritisation is an assessment on the basis of FRAND criteria to ensure that the sequence of connections is established in an objective manner on the basis of business value (volume, reach, diversity, etc.) and ease of establishing the connection (implementation).

2. ACCESS TO THE RIVIER PLATFORM

There are nine criteria against which Mobility Providers and MaaS Providers will be assessed for access to the Rivier Platform. All applicants complying with these criteria are eligible to join the Rivier Platform:

#	Criterion	Mobility Provider	MaaS Provider
1.	The provider shares data with the MaaS Platform to make service availability transparent on the Rivier Platform	X	
2.	The provider offers its services in the Netherlands OR does so within 6 months	X	X
3.	The provider commits to respect the local regulations which apply for their modes of transport/services	X	
4.	The provider pays the connection costs	X	X
5.	The provider does not have a negative credit rating	X	X
6.	The provider has a registration in the commercial register of a Member State of the EEA	X	X
7.	The provider has the legal obligation to file financial statements with the trade register	X	X
8.	The provider commits to respect the European privacy legislation (GDPR)	X	X
9.	The provider enters into agreements with the Rivier Platform under Dutch law	X	X

3. PRIORITISING OF THE IT BACKLOG

The goal of prioritisation is to make the best choices for the creation of end customer value when connecting Mobility Providers and MaaS Providers in the possible situation where IT capacity is scarce. If IT capacity is scarce, Rivier therefore determines a ranking between eligible Mobility Providers and MaaS Providers based on their expected contribution to the number of users and usage of the Rivier Platform. Rivier will inform the Mobility Providers and MaaS Providers about their final score and/or ranking. Apart from IT capacity reserved for connecting new Mobility Providers and MaaS Providers, the Rivier Platform requires capacity to continuously improve and expand/develop its functionality. These three areas (MaaS Providers, Mobility Providers and functionality improvement) require their own separate backlogs which are prioritised by Rivier against each other based on the value created for the end customer (traveler).

MaaS Providers

To determine a priority in allocating resources for connecting a MaaS Provider to the Rivier Platform, the criteria mentioned in the table below will be used. The estimated numbers of users are based on market research, existing apps and the expected potential of the Rivier Platform. The ease of implementation depends on the type of connection a MaaS Provider wishes to establish.

Developing functionality

Rivier will co-operate with its IT-supplier to continuously improve the Rivier Platform and expand its functionalities. These functionalities should always be neutral, technical facilities which allow MaaS Providers to offer the best customer experience for using a wide range of Mobility Providers. New functionality could be specifically advantageous for one or more MaaS or Mobility Providers. Therefore, it is important to select new functionalities based on neutral and transparent criteria. Comparable to MaaS Providers, Rivier assesses each improvement based on the number of users who will gain from the improvement and the estimated level of improvement. These positive effects are weighted against the ease of implementation.

To be able to score Mobility Providers active in the Dutch market, various relevant criteria were converted into a quantitative scale in order to establish a final score and a ranking.

Customer Reach has been scaled from 0.5 to 3, in which 0.5 is 'only local', 1 is 'urban', 2 is 'within the Randstad area', and 3 is 'reach on a national level'. This is then combined with fleet size to estimate usage among Rivier Platform users.

Impact has been ranked based on five sub-scales as mentioned in the model: Customer Reach (0-2 points), Level of integration (0-2 points), diversity in the offer (1 point), societal contribution of the mode of transport (1 point), contribution to the environment (1 point). Scores are given based on consumer and market research.

Finally, all scores will be combined into one overall score that determines the priority of allocating resources to implement a Mobility Provider on the Rivier Platform.

Backlog	Operationalisation Customer Value		Ease of implementation
	Reach (# of users)	Impact (# of uses/users)	
MaaS Providers	Assessment on the basis of: <ul style="list-style-type: none"> ▪ (expected) number of users of MaaS app in NL ▪ Diversification of target audience (additional user groups) 	Dependent on: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Number of mobility providers in NL with whom there is an agreement ▪ Additional functionality / service offered to users 	Assessment by IT supplier
Developing functionality	Assessment on the basis of: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Number of users who notice something of the upgrade 	Dependent on: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduction of the 'pains' of the user of the Rivier Platform ▪ Increasing 'gains' realized by the Rivier Platform 	Assessment by IT supplier
Mobility Providers	Assessment on the basis of: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potential number of users on basis of geographical reach and fleet size ▪ Scoring model (max 3 points): Mode is used by: > 40% of Rivier Platform users (3pnts) >10% of Rivier Platform users (2 pnts) >5% of Rivier Platform users (1 pnt) 	Scoring model (max 7 points): <ul style="list-style-type: none"> ▪ User impact <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prioritized (2 pnts) or mentioned (1 pnt) in customer research ▪ level of available integration: availability, geolocation etc. (1 pnt), booking and payment (1 pnt) ▪ Diversification of offer: clear added value to existing portfolio (1 pnt) ▪ Social value: <ul style="list-style-type: none"> ▪ positive impact on accessibility/mobility (1 pnt) ▪ other societal benefits (1 pnt) 	Assessment by IT supplier

4. APPLICATION OF FRAMEWORK

Relevant parties

- *Applicants* - potential Mobility Providers and MaaS Providers interested in connecting to the Rivier Platform;
- *Rivier* - the entity, or Party, as the case may be, responsible for day-to-day operations;
- *IT supplier* – contracted supplier of the technical infrastructure of the Rivier Platform;
- *Advisory Council* – independent council consisting of at least three persons: an independent chair with a focus on competition law and level playing field, one nominee designated by governments, and one nominee designated by a consumer/traveller organisation.

Procedure for access and complaints

1. *Applicant* submits an application to *Rivier* for access and connection to the Rivier Platform.
2. *Rivier* assesses the application within 2 weeks after receipt of the application, applying the Assessment Framework, and notifies *the Applicant* in writing of the decision concerning access to the Rivier Platform and the prioritisation of the connection to the Rivier Platform.
3. In the case of an unfavourable outcome, the Applicant may, within 2 weeks after receipt of the notification, submit a complaint to the independent *Advisory Council* regarding the decision relating to access or prioritisation.
4. *The Advisory Council* will send the complaint to *Rivier* within 1 week after receipt of the complaint.
5. *Rivier* will send its response to the complaint to the *Advisory Council* within 2 weeks.
6. Within 4 weeks after receipt of the response of *Rivier*, *the Advisory Council* shall publish its advice concerning the complaint to the Applicant and *Rivier*.
7. In case of positive advice on the complaint, *Rivier* will follow the advice, unless it has compelling reasons⁵⁴ to deviate from the advice, in which case *Rivier* shall provide a written, reasoned justification to the *Advisory Council* and the Applicant within two (2) weeks of receipt of the advice.
8. Only in case of dismissal of the complaint, *the Applicant* will be charged for the costs of the procedure, to be determined by the *Advisory Council*.

Adjustment of the assessment framework

1. *Rivier* may adjust the Assessment Framework with respect to criteria for access and prioritisation of the backlog, provided that the criteria remain FRAND. Shareholders shall not have the ability to influence decisions of *Rivier* concerning the access or the prioritisation of applications of Mobility Providers and MaaS Providers.
2. *Rivier* will send a draft of the adjustment of the Assessment Framework to the *Advisory Council*.
3. The *Advisory Council* will give its advice to *Rivier* within 4 weeks after receipt of the draft.

⁵⁴ Examples of such compelling reasons are: an advice which is clearly not independent or non-discriminatory or advice without any substantiation. This is a non-exhaustive list of examples.

4. In case of positive advice, *Rivier* will present the draft Assessment Framework to the Shareholders. In case of partially negative advice, Rivier will modify the draft Assessment Framework or will provide a reasoned response to the advice and will present these to the Shareholders.
5. Shareholders will adopt the Assessment Framework as part of the annual business plan.

BIJLAGE 2 – DESCRIPTION OF DATA

1. DATA HANDLING IN THE RIVIER PLATFORM

This document offers a description of data flows between different parties in the Rivier Platform ecosystem.

The Principles of Data Governance and Data Access set out below are fixed and independent of the IT supplier. The current IT supplier has implemented these principles technically in the current Rivier Platform set-up, with the current Rivier shareholders. After the proposed transaction the IT supplier will ensure that the technical set-up of the Rivier Platform will remain in line with these principles, and the party commercially responsible⁵⁵ for the Rivier Platform will ensure that any potential future IT supplier will incorporate these principles in any future set-up of the Rivier Platform.

Furthermore, the Principles of Data Governance and Data Access are independent of the party that is commercially responsible for the Rivier Platform. At this moment, the Rivier is a separate legal entity, but these principles of Data Governance and Data Access equally apply in case Rivier would no longer be a separate legal entity. Therefore, wherever this description of data refers to Rivier, this includes any entity or party, as the case may be, which is the commercial operator of the Rivier Platform, regardless whether this is a separate legal entity named Rivier.

2. PRINCIPLES OF DATA GOVERNANCE AND DATA ACCESS

The following guiding principles are central to the data design of the Rivier Platform:

Data minimization: Each actor only has access to data is necessary for their roles.

Privacy and Security by design and default: Access to data is limited to data required for each actor's role.

- Neither Rivier nor its (indirect) shareholders will have access to passenger or trip data (such as personal data, travel preferences. Subscriptions, licenses, travel cards, trip history) through the Rivier Platform;
- For the avoidance of doubt: only those persons that have commercial responsibility over the Rivier Platform (as specified under 6) will have access to detailed information and data related to the Rivier Platform through the dashboard provided by the IT-Supplier (see 0) and therefore will have access to the following data for carrying out the activities as described under 0 and 0. For each MaaS Provider:
 - the number of users;
 - the number of trips for each mobility provider; and
 - the number of API calls for registration, planning, booking, payment, ticketing and servicing.
- Neither Rivier nor its (indirect) shareholders will have access to the bilateral commercial

⁵⁵ Commercially responsible is introduced here to distinguish from technical responsibility as the technical infrastructure of the Rivier Platform is owned and managed by the IT-Supplier.

arrangements between third-party MaaS Providers and Mobility Providers.

Data ownership by travelers: Travelers determine who has access to which of their data and maintain ownership of their own data.

No commercial exploitation of data: Neither Rivier nor its (indirect) shareholders will exploit data from the Rivier Platform commercially.

Separation of data: data is strictly separated (via technically separate tenants) between the different MaaS Providers.

Limited aggregated access for shareholders: shareholders only receive aggregated platform information and do not have access to:

- Traveler data;
- Travel data;
- Commercial agreements between MaaS Providers and Mobility Providers.

Rivier will remain organizationally separate: RIG, in its capacity as shareholder of Rivier, will maintain organizational and technical separation between the Rivier Platform and RIG's other activities as laid out under 6;

3. 3. THE RIVIER DATA ENVIRONMENT

Rivier Platform: role in the data flow, data storage and data reporting

Data Flow and technical management of the platform

The platform technically functions as a **router of transactions** between MaaS providers and Mobility Providers.

When a booking is made, and as such *a call* to the Rivier Platform is made, the following happens:

- i) A MaaS Provider sends a booking request to a mobility provider (call).
- ii) The Rivier Platform routes this request (call).
- iii) User data is passed on to the mobility provider.

The technical infrastructure of the platform is **managed by the IT-supplier** (currently Siemens/Hacon), who owns the infrastructure. Rivier neither owns nor manages the infrastructure.

The IT supplier, as owner of the technical infrastructure of the platform **can access production environments** (i.e. the environment where all information on all calls through the Rivier Platform is available), and this **requires secure access keys**. These keys are managed by the IT-supplier and only provided to MaaS Providers via secure environments to access their own "instance"/tenant (and therefore only the information related to the MaaS solution they provide). The MaaS Providers can therefore access their own detailed production information.

Rivier does not have access to these keys and therefore **cannot view production data** or access the data traffic or the full datasets.

As a result, Rivier itself is not part of the operational data flow. Rivier regularly updates the software instance of each MaaS Provider, containing new functionalities and newly connected Mobility Providers.

Storage of data

The data is **passed on** by the Rivier Platform **but not stored**. The Rivier Platform only stores limited amounts of metadata on the transaction. As such, Rivier does not have a database containing complete travel information.

The metadata is only stored for the technical operation and support of the platform, as well as operational monitoring. Examples of the metadata stored by the Rivier Platform in this regard are:

- External booking number at Mobility Provider;
- Asset number (e.g. vehicle number);
- Asset type (type of transportation);
- Technical location data (where applicable) such as a station code or stop number; and
- Technical transaction data.

Reporting on data

Rivier uses a dashboard provided by the IT supplier (Siemens/Hacon). This dashboard contains only **aggregated statistical information**, such as:

- the number of users,
- the number of bookings.
- the number of API calls for registration, planning, booking, payment, ticketing and servicing.
- the use of functionalities.

The dashboard that Rivier has access to is updated monthly, in line with the frequency at which Rivier invoices its customers for the use of the Rivier Platform. The platform can be updated more frequently, e.g. weekly or even daily, in case this is required for more frequent invoicing of customers.

The dashboard is only accessible for Rivier and its IT-supplier. In addition, data stored for monitoring is never stored for more than a few days. This data is not accessible for Rivier (or its (indirect) shareholders).

Access to trip data and competitively sensitive information

Who has access to full travel details?

Full travel details are only available to the following parties:

- The traveler / the customer of the MaaS Provider, who only has access to their own transactions;
- The MaaS Providers, who only have access to the transactions of their own end users; and
- The Mobility Providers, who only have access to transactions for use of their own Mobility Services.

That also means that it is **not possible** for a traveller/customer to request bookings made by other travellers.

It furthermore means that it is **not possible** for a MaaS Provider to request all bookings made by all users or view data from other MaaS Providers.

Finally, it is also **not possible** for a Mobility Provider to request all bookings made by all users or view data from other Mobility Providers.

Pricing information

The only **pricing information** running through the platform are **sales prices** of the Mobility Services acquired by travellers. This information is publicly available.

Purchase prices for MaaS Providers are not exchanged through the platform. If this information were to be exchanged through the platform at a later stage, this would concern production data, and therefore, as explained under 0, Rivier would not have access to it.

Data Separation between MaaS Providers

Each actor in the Rivier ecosystem only has access to data required to fulfil its own responsibilities. The proposed architecture is based on a distributed model where the intelligence and processing of the platform is operating as a separate instance⁵⁶ for each MaaS Provider. Consequently, the Rivier Platform is operating with strict tenant separation. This means that:

- MaaS Providers can only see data from **their own users**;
- MaaS Providers **do not** have access to data from (users of) other MaaS Providers;
- MaaS Providers also **do not** have access to aggregated data from other MaaS Providers.

Monitoring of data and technical logging

To ensure the proper functioning of the Rivier Platform, certain technical monitoring information may be generated during the processing of API calls.

The data generated in this process is used exclusively for system monitoring, performance control

⁵⁶ **One Instance of the platform refers** to a separate copy of the software used in the platform, which is running on a closed environment specifically for one MaaS Provider. This closed environment will be hosted by the IT supplier. The data that the MaaS Provider processes with the software will therefore never be accessible for other MaaS Providers or RIG.

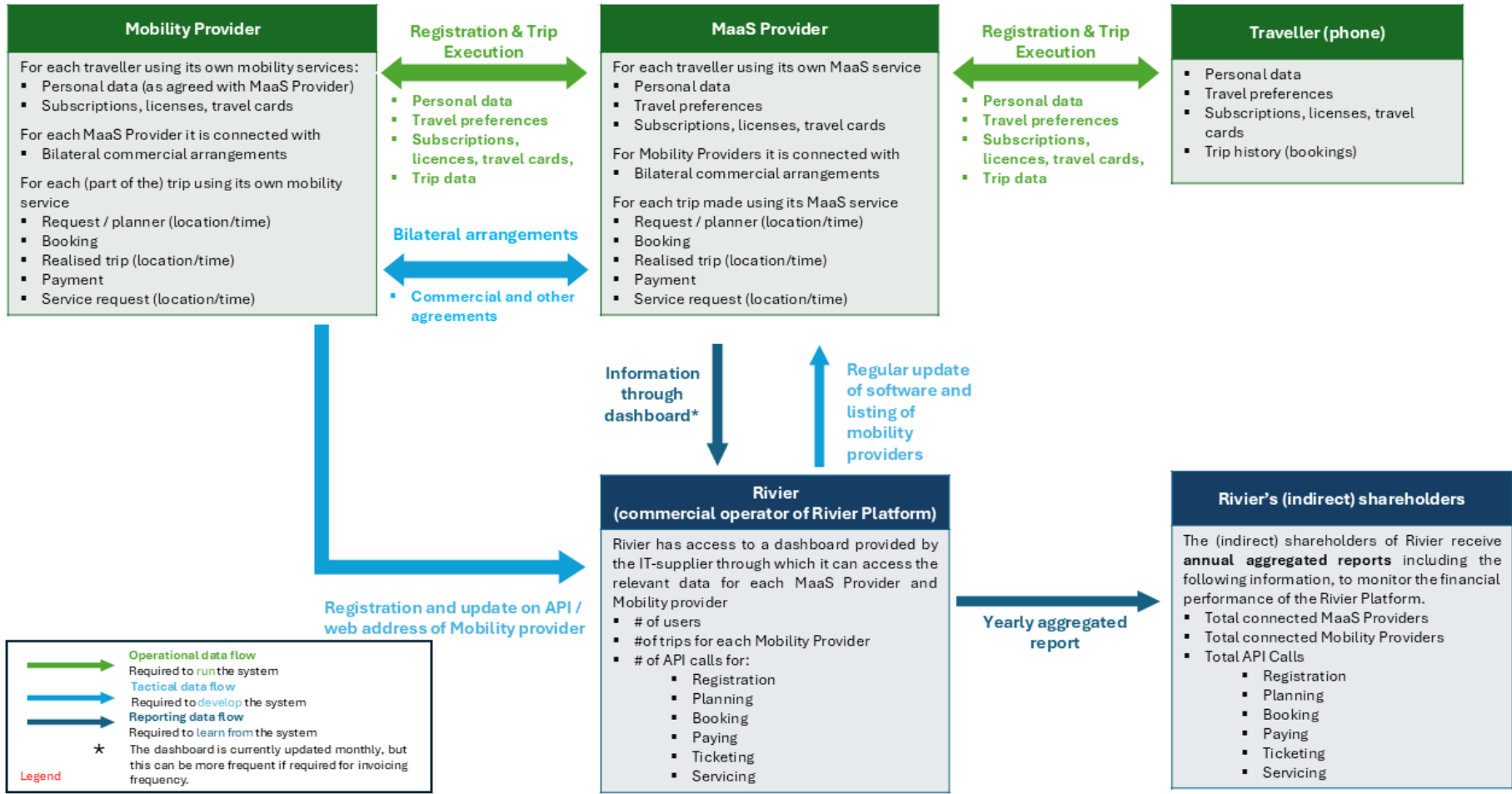
and problem solving. For these purposes, data is only stored for a few days.

As the platform is owned and managed by the IT-supplier, this **monitoring data is not accessible** to Rivier, to the MaaS Providers or to the Mobility Providers. Any statistics that parties receive are provided in aggregate form.

Data description		Parties / Actors and level of access				
Data Type	Level of detail	Traveler	MaaS Provider	Mobility Provider	Rivier	(indirect) shareholders
Personal data						
Including name, email address, customer number	Individual	Full (only own data)	Full (only data from own users)	Full (only data agreed with MaaS Provider in processing agreement)	None	None
Travel and booking data						
Travel details	Individual	Full (own trips)	Full (only data from own users)	Full (only data on own services)	None	None
Bookings	Individual	Full (own bookings)	Full (only data from own users)	Full (only data on own services)	None	None
All trips and bookings	Individual	None	None	None	None	None
Platform and API usage						
Number of API calls	Aggregated per MaaS provider	None	Full (own use only)	None	Complete	Aggregated across all MaaS Providers
Number of bookings	Aggregated per Mobility Provider	None	Full (own use only)	None	Complete	Aggregated across all MaaS Providers
Monitoring data						
API monitoring logs	Technical	None	None	None	None	None
Performance monitoring	Technical	None	None	None	None	None
Commercial information						
Contracts MaaS Providers and Mobility Providers	Contract level	None	Complete (Own)	Full (Own)	None	None

Below figure shows the data flows and available data for each actor. This is followed by a description for each actor of its stated goals, and reason why the specific data is required for the role.

Data potentially available to each actor



4. OPERATIONAL ACTORS: MOBILITY PROVIDERS, MAAS PROVIDERS AND TRAVELERS

The operational data flow runs between the Mobility Providers, MaaS Providers and Travelers. Rivier, as owner of the Rivier Platform, is not considered an operational actor as its operational role is limited to the regular software updates.⁵⁷ This role is required for updating the functionalities of the platform and the available Mobility Providers. The role of Rivier is not necessary for the real time registration and trip execution. Without the regular software update of the Rivier Platform, the operational flow (i.e. registration and trip execution) would continue.

Travelers, MaaS Providers and Mobility Providers exchange the required data for executing trips and fulfilling the necessary financial obligations.

Travelers determine who has access to which of their data. By default, the data submitted by Travelers to MaaS Providers and Mobility Providers is the minimum required. This enables anonymous travelling without storage of privacy sensitive data. The Rivier Platform does not store any personal information of Travelers.

5. RIG/IT-SUPPLIER

Stated goal: Rivier, as the commercial operator of the Rivier Platform and regardless of its shareholders, will keep developing the Rivier Platform together with the IT supplier, who owns and manages the technical infrastructure of the Rivier Platform to increase number of users on and usage of the Rivier Platform.

Rivier will require data to execute two processes as set out below. The IT supplier, Rivier and its (indirect) shareholders will co-operate closely on these processes where required.

Key process - Develop and maintain assessment frameworks and annual plan

Rivier will, as far as needed, continuously improve the assessment frameworks developed, which guide the prioritization of functional development and connecting of new partners. This prioritization is based on each partner's contribution to the stated goal of the Rivier Platform.

The development and continuous improvement of the assessment framework, once it becomes applicable requires regular analysis of its effectiveness. Such an analysis will be based on data from each MaaS Provider: its number of users, number of trips for each Mobility Provider, and the number of API calls. This data does not contain geolocation or timestamps of trips, limiting potential impact on privacy. Granularity at daily level is sufficient and necessary, for example, to understand coverage on weekdays vs weekends.

In that situation, therefore, Rivier will require a more frequently updated dashboard from the IT supplier.

Key process - Invoice MaaS Providers

The cost of the Rivier Platform will be borne by the MaaS Providers based on their usage. Therefore, Rivier requires information on usage for each MaaS Provider. This will be measured along the different API calls defined in the RFP: Registration, Planning, Booking, Paying, Ticketing,

⁵⁷ For the avoidance of doubt: RIG, in its capacity of shareholder of Rivier will also not be an operational actor, however, it will be an operational actor in its activities as MaaS-Provider. These activities are separated within the RIG organization through ethical walls.

Servicing. This information is obtained by Rivier through the data portal provided by the IT-Supplier and updated at the frequency required for invoicing of the customers. This information is, at present, required at a monthly basis, but it may be the case that this information is required more frequently, if customers wish to receive more frequent invoices.

6. ETHICAL WALLS WITHIN RIG

Rivier and RIG will ensure that the data from the Rivier Platform will be separated from RIG's other commercial activities. This will include organizational and personal separation of the Rivier Platform from the other activities.

In particular, RIG will ensure that only designated personnel, with specific delineated role-based access, will have insight into the following data in relation to Rivier. For the avoidance of doubt, these individuals will only have access to the data as outlined in chapter 3 of this Description of Data.

- As regards the IT-supplier: (commercial) contracts and the terms thereof between the Rivier Platform and the IT-supplier.
- As regards Mobility Providers: (commercial) contracts and the terms thereof between the Rivier Platform and the Mobility Providers, as well as the disaggregated data per individual Mobility Provider.
- As regards MaaS Providers: the contract between the Rivier Platform and the MaaS Provider, as well as disaggregated data per individual MaaS Provider.

This means the following with regard to the ethical walls upheld around the Rivier Platform:

- i. Personnel and/or management responsible for selecting affiliated Mobility Providers and related products: Management and sales and business managers will have no insight in the above data. If they have access to data, it will be on an aggregated level only that cannot be traced back to individual Mobility Providers or MaaS Providers;
- ii. Personnel and/or management responsible for contract negotiations with Mobility Providers: Management and sales and business managers will have no insight in the above data. If they have access to data, it will be on an aggregated level only that cannot be traced back to individual Mobility Providers or MaaS Providers
- iii. Board members, supervisory board members: no insight in the above data, unless provided at an aggregated level.
- iv. The only RIG employees with access to detailed information and data in relation to the Rivier Platform are:
 - Financial administration – access to Rivier's financial data, including contracts, product information, and sales data.;
 - Customer service – access to product information, customer details and customer data;
 - Technical support (business architect, business consultants) – access to (technical) product information, customer details and customer data;
 - Legal and cyber security – access to (technical) product information and customer details.
- v. Furthermore, the following roles will be entirely dedicated to the commercial operation / day-to-day running of the Rivier Platform, and therefore have full access to the Rivier Platform Data (“**Rivier Employees**”):

- Solution Architect Rivier;
 - Sales Manager Rivier; and
 - Business Manager Rivier.
- vi. The Rivier Employees, as indicated under v, will not have access to detailed information and data in relation to RIG's other commercial activities.

Rivier Employees will receive regular trainings on the ethical walls that are in place. These trainings will take place at the start of their role as Rivier Employee (part of the onboarding process) and after that every six months, and again at the end of their role as Rivier Employee (offboarding).

7. RIG'S SHAREHOLDERS

Stated Goal: Take informed decisions regarding the strategy and future of the Rivier Platform within Rivier and its shareholder RIG.

The shareholders should periodically be informed when taking strategic decisions on the Rivier Platform and approving the annual plan and, when required, changes to the assessment framework. They will be able to do this based on the list of connected MaaS Providers and Mobility Providers and the total (aggregated) usage (e.g. in API calls, users, modalities) of the platform. This data does not give shareholders a competitive advantage. The shareholders will be informed yearly.

In the bylaws of RIG, it will be explicitly stipulated that shareholders do not have right to access passenger or trip data, or commercial arrangements between MaaS Providers and Mobility Providers. With the latter, access to number of trips per MaaS Provider per Mobility Provider is also excluded. This limitation of shareholder rights is based on the significant interest of neutrality of the Rivier Platform and thereby prevents any potential impact on the level playing field in the MaaS market.