

Het gebruik van persoonsgegevens in het OV-chipkaartsysteem:

Verheldering en oplossing van vragen over de wettelijke grondslagen en noodzaak van verwerking van persoonsgegevens van reizigers met een OV-chipkaart

NB: wettelijk kader alleen in hoofdstuk 3

Oktober 2006

Inhoudsopgave	Blz. 2
<u>Leeswijzer</u>	Blz.
1. Managementsamenvatting	Blz. 4
2. Status en doel bemiddeling	Blz. 8
3. Het OV-chipkaartsysteem en privacy	Blz. 9
3.1 Inleiding	Blz.
3.2 Achtergrond geschil: de IT-maatschappij	Blz.
3.3 Juridisch kader bescherming privacy	Blz.
3.4 Het OV-chipkaartsysteem	Blz.
3.5 Spelregels verwerking persoonsgegevens	Blz.
3.6 De OV-chipkaart en persoonsgegevens	Blz.
3.7 Overleg tussen CBP en NS	Blz.
4. Voorstel tot oplossing geschil OVC en privacy	Blz. 19
(...)	Blz.
5. Vervolg	Blz. 44
<u>Begrippenlijst</u>	

Leeswijzer

(...)

2 Status en doel bemiddeling

(...)

3. De OV-chipkaart en persoonsgegevens

3.1 Inleiding

De vervanging van de huidige vervoerbewijzen door een OV-chipkaart betekent het bereiken van nationale kaartintegratie. De reiziger kan met één kaart reizen bij alle openbaar vervoerders in Nederland. Eén van de voorwaarden daarbij is dat vanwege de inkomsten uit het kaartgebruik bekend is hoeveel bij welke vervoerder wordt gereisd. Als daarnaast tegen persoonsgebonden voorwaarden wordt gereisd (korting bijvoorbeeld), is het nodig dat de gegevens van desbetreffende reiziger in verband met de betaling en geldigheid van de reis kunnen worden gecontroleerd. De ingebruikname van het OV-chipkaartsysteem leidt tot de verwerking van persoonsgegevens van reizigers met een persoonsgebonden OV-chipkaart. Dit gebeurt ten eerste bij registratie van de reis op de afleesapparatuur van het voertuig of in het station. Persoonsgegevens worden daarnaast geregistreerd bij automatische betaling voor de reis op basis van een elektronische beurs op de OV-chipkaart. Dit hoofdstuk gaat in op de spanning die het OV-chipkaartsysteem oproept voor de persoonlijke levenssfeer in het algemeen en de bescherming van persoonsgegevens van reizigers in het bijzonder.

Paragraaf 3.2 plaatst de OV-chipkaart in het kader van het exponentieel toenemende gegevensverkeer in de moderne, op efficiency gestoelde informatie- en technologie maatschappij. Paragraaf 3.3 behandelt het juridisch kader van bescherming van de persoonlijke levenssfeer, waaronder de bescherming van persoonsgegevens. Paragraaf 3.4 gaat in op de functies en doelen van het OV-chipkaartsysteem. In paragraaf 3.5 wordt een beschrijving gegeven van de regels inzake de bescherming en het gebruik van persoonsgegevens. Paragraaf 3.6 legt de relatie van de privacyregels met het gebruik van een *persoonsgebonden* OV-chipkaart. Paragraaf 3.7 sluit af met het verloop van het overleg tussen het CBP en de NS over persoonsgegevens binnen het OV-chipkaartsysteem.

3.2 Achtergrond geschil: de burger in de IT-maatschappij

Sinds het einde van de vorige eeuw worden steeds meer informatie- en productieprocessen op digitale wijze ingericht en gemoderniseerd. Er zijn aanwijsbare voordelen verbonden aan de informatiesnelheid tussen deelnemers aan de maatschappij, maar er zijn ook aanwijsbare risico's. De informatietechnologie (IT) maakt nieuwe vormen van gebruik van gegevenstromen mogelijk en kan bestaande vormen van gebruik uitbreiden, zowel in de privé-omgeving als het zakelijk verkeer. Daarmee ligt een verkeerd gebruik van gegevens naar bestaande normen op de loer, bijvoorbeeld toegang tot beschermde gegevens en gebruik zonder toestemming. Dit heeft te maken met onder meer de enorme snelheid van de nieuwe techniek waarbij informatie in elektronische vorm vluchtig en niet-waarneembaar voor het oog (virtueel) beschikbaar is. De meeste informatie is in digitale vorm opgeslagen op mediadragers en wordt via de ether en kabels verzonden. Bij misbruik kan men denken aan bespieding van geldtransacties door hackers, cookies op het internet, zendertracing van mobiele telefoons en camera's in openbare ruimten, waarbij steeds de persoonlijke levenssfeer in het geding is. Uit hoofde van efficiency en (externe) veiligheid ontstaat er geleidelijk een verdichtend netwerk van digitale surveillance, tracking en tracing van

mensen en hun gegevens met behulp van moderne informatie- en communicatiemiddelen.

Efficiency en sociale veiligheid (stations) is een belangrijke bestaansreden van het elektronisch vervoerbewijs, de OV-chipkaart. Het functioneert al in steden in Engeland en Finland en in de (voormalige) enclaves Hong Kong en Singapore. Het OV-chipkaartsysteem biedt de mogelijkheid om reisgegevens van alle reizigers (anoniem of persoonsgebonden) te verwerken en vervoerders en reizigers van informatie over gebruik van het openbaar vervoer en betaling te voorzien. Het gebruik van IT confronteert de maatschappij met conflicterende belangen van organisaties die ter wille van het profijt of (openbaar) nut toegang willen hebben tot dataverkeer enerzijds en gebruikers die de vertrouwelijkheid van hun informatie in de vorm van persoonsgegevens of opgeslagen communicatie (gesprekken, email) willen bewaren anderzijds. Dit klemt des te meer in een tijdperk van marktwerking en privatisering en daaraan gepaarde middelen van bedrijven om meer klanten te bereiken en beter te kunnen bedienen. De snelheid in de ontwikkelingen van dataverkeer is zo hoog dat er weinig ruimte is voor morele en normatieve reflectie over de gevolgen van nieuwe vormen van gegevensvergaring. Een afweging over de voor- en nadelen vindt bij voorkeur vooraf plaats. De praktijk leert soms dat normen en afspraken achter de ontwikkelingen aanlopen.

De vraag is welke normen met elkaar in conflict zijn bij het omgaan met dataverkeer, waaronder het gebruik van persoonsgegevens en over welke uitgangspunten van gebruik overeenstemming kan worden bereikt. In een moderne, op technologie geënte samenleving lijkt het waarnemen van handelingen van burgers een steeds meer aanvaard verschijnsel. Denk hierbij aan bancaire betalingen, communicatie via internet, cameratoezicht en toegang tot gebouwen op basis registratie met geheugenkaarten. In het OV-chipkaartsysteem wordt het gemak van reisregistratie en betaling van het OV ondersteund door rationele, vergaand geautomatiseerde bedrijfsprocessen in de sector. De registratie en betaling van de reis met een *persoonsgebonden* OV-chipkaart gaat evenwel gepaard aan het verzamelen en gebruiken van grote hoeveelheden reisgegevens die tot individuen herleidbaar kunnen zijn. De roulatie van deze gegevens tussen de bedrijfsystemen van TLS en de vervoerders is voor het oog van betrokken reizigers niet waarneembaar. De verwerking van persoonsgebonden gegevens is gebonden aan strikte beperkingen op grond van internationale, Europese en Nederlandse verdragen en regels inzake bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

3.3 Juridisch kader privacy en bescherming persoonsgegevens

Een debat over de voor- en nadelen van voortschrijdende digitale surveillance van de mens en zijn omgeving is al enige tijd aan de gang. De aantasting van de persoonlijke levenssfeer (leenwoord uit het Engels: *privacy*) wordt in het moderne communicatieverkeer en het gemak voor de mens in veel gevallen beschouwd als een redelijke prijs. Daar staat tegenover dat een inbreuk op de privacy alleen mogelijk is voor bepaalde doeleinden en onder bepaalde voorwaarden. De regelgeving inzake de persoonlijke levenssfeer is erop gericht de vertrouwelijkheid van een persoon, zijn persoonskenmerken en zijn gegevens te beschermen, met als doel een zekere vrijheid in het maatschappelijke- en informatieverkeer te garanderen. De bescherming van de privacy of persoonlijke levenssfeer ziet op de vrijheid van bewegen en de bescherming van lichaam en privéleven in het algemeen; onderdeel daarvan is de bescherming van iemands persoonsgegevens. Het al dan niet genoodzaakt gebruiken van persoonsgerelateerde gegevens of sturen van de vrije handelwijze van

mensen door gebruik van tot hen herleidbare gegevens levert een al dan niet toegestane inbreuk in de privacy op. Het *beschermen* van de privacy heeft dan betrekking op het zoveel mogelijk waarborgen en afschermen van de persoonlijke omgeving, het mogelijk maken van een veilig en betrouwbaar verkeer tussen mensen (camera's winkelcentra, internet, telefoonverkeer etc.) maar ook op het zorgen voor een goede werking van de informatiemarkt van overheden en bedrijven die de burger bedient. De bescherming van menselijke waardigheid en de persoonlijke levenssfeer is internationaal verankerd in bijvoorbeeld:

- de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens (artikel 1, 5, 6, 12, 29),
- het Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke rechten (artikel 17,18),
- het Europees Verdrag inzake de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (artikel 8),
- het Verdrag van Straatsburg,
- de Europese richtlijn 95/46/EG van 24 oktober 1995.

Voornoemde normkaders richten zich op bescherming van de privéomgeving en tegen manipulatie van het vrijheidsbeginsel. Zo kan het ongevraagd inzien van gegevens van personen de vrije deelname aan het informatieverkeer en daaraan verbonden diensten hinderen. De vrijheid om ongehinderd te bewegen en het waarborgen van informatie over iemand zien dus op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Mensen zijn in beginsel vrij om te bepalen welke informatie zij over zichzelf met anderen willen delen¹. Een ander beginsel is dat mensen op de hoogte zijn van het gebruik van persoonsgegevens en dat zij weten welke informatie, door wie, voor welke redenen wordt verzameld. De bescherming van de persoonlijke levenssfeer op het gebied van gegevens en informatieverkeer is tevens verwerkt in het Nederlandse recht. Het betreft naast bijzondere wetten, beleidsregels en jurisprudentie vooral:

- de Grondwet (artikel 10),
- de Algemene wet gelijke behandeling (artikelen 1, 16 - 19), en specifiek
- de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp).

Europese richtlijn en nationale regelgeving

De Wet bescherming persoonsgegevens is een implementatie van de Europese richtlijn 95/46/EG. De normen, zoals vastgelegd in de Europese richtlijn gegevensbescherming richten zich naast bescherming van persoonsgegevens op het vrij verkeer van persoonsgegevens. De overwegingen bij de richtlijn geven een nader toelichting op de wijze waarop de richtlijn dient te worden geïnterpreteerd. In overweging 30 wordt aangegeven dat:

- het verwerken van persoonsgegevens *'geoorloofd kan zijn, indien het (...) voor de uitvoering van de taak van openbaar belang of de uitoefening van overheidsgezag...'*

¹ Op het verwerken en delen van fiscale, strafrechtelijke en medische gegevens van een persoon zijn andere regels van toepassing.

- Lid-staten binnen nader te stellen voorwaarden kunnen bepalen waaronder persoonsgegevens in het kader van *'wettige activiteiten, zoals het dagelijks beheer van ondernemingen en andere organisaties kunnen worden gebruikt...'* en
- dat Lidstaten *'evenzo de voorwaarden kunnen bepalen waaronder persoonsgegevens voor direct marketing of direct mail door een liefdadige instelling of door ander verenigingen of stichtingen, bijvoorbeeld van politieke aard, aan derden mogen worden verstrekt, een en ander met in achtname van de bepalingen waarbij aan de betrokkenen de mogelijkheid wordt geboden zich zonder opgave van redenen en zonder kosten tegen verwerking van hen betreffende gegevens te verzetten.'*

De richtlijn beoogt harmonisering van het beleid inzake de verwerking van persoonsgegevens via gelijkwaardige bescherming van burgers in de lidstaten. Binnen het raam van deze Europese richtlijn kunnen lidstaten hun beschermende maatregelen implementeren, waarbij daadwerkelijke (vrije) mededinging moet worden gegarandeerd. De interne markt mag niet worden beperkt door uiteenlopende privacymaatregelen tussen lidstaten. Nederland volgt met de Wbp een redelijk stringente implementatie van de richtlijn. Zo is een grondslag voor gegevensverwerking in de richtlijn de *'vervulling van een taak van algemeen belang of de uitoefening van overheidsgezag'*². In de Wbp is deze grondslag in artikel 8e beperkt tot *'vervulling van een publiekrechtelijke taak door een bestuursorgaan'*. Vervoerders in Nederland zijn geen bestuursorgaan, maar vullen wel een taak van publiek belang en zijn een *dienst van algemeen en economisch belang* volgens het EG-recht. In de Engelse versie van de richtlijn staat bovendien dat lidstaten *'de voorwaarden kunnen bepalen waaronder persoonsgegevens aan derden mogen worden verstrekt voor marketingdoeleinden, op commerciële basis dan wel door een liefdadige instelling'*³, terwijl de Nederlandse versie dit beperkt *'tot direct marketing of mail door een liefdadige instelling of andere rechtspersoon van bijvoorbeeld politieke aard'*.

Het gebruik van persoonsgegevens is in beginsel alleen toegestaan met medeweten van betrokkene en op grond van een van de bij wet omschreven grondslagen. Eén van die wettelijke grondslagen voor het mogen verwerken van persoonsgegevens is ondubbelzinnige toestemming van betrokkene, een andere is verwerking ter uitvoering van een (vervoers)overeenkomst. Beide grondslagen spelen een rol in de discussie over het gebruik van de persoonsgegevens van reizigers die reizen met een OV-chipkaart. De meeste gegevens worden verwerkt door het OV-chipkaartsysteem dat elke reis en betaling hiervoor registreert en herleidt tot de aanbiedende vervoerder.

3.4 Het OV-chipkaartsysteem

De introductie van de OV-chipkaart maakt nationale kaartintegratie (reizen met één kaart in heel het OV) en tariefdifferentiatie in het stads- en streekvervoer mogelijk. De OV-chipkaart als uniek vervoerbewijs vergroot de mogelijkheden van (interregionale) samenwerking tussen vervoerders en tussen de NS en het stads- en streekvervoer. De bedoeling is dat, naast meer competitie tussen bedrijven, het reizen met één kaart en een flexibeler tariefinstrument het openbaar vervoer beter kan worden afgestemd op de vraag van de reiziger en zo het

² Artikel 7e en Overweging 30 van de richtlijn.

³ *'... Member states may similarly specify the conditions under which personal data may be disclosed to a third party for the purposes of marketing whether carried out commercially or by a charitable organisation..'*, Overweging 30.

vervoeraanbod wordt geoptimaliseerd. De OV-chipkaart is drager van een vervoerbewijs en een elektronische beurs waarmee in het openbaar vervoer kan worden gereisd en betaald. Als op de OV-chipkaart een reisrecht of voldoende saldo is geladen wordt het vervoerbewijs geactiveerd door middel van registratie van de reis via inchecken. Registratie is verplicht om de OV-chipkaart als vervoerbewijs geldig te maken. In- en uitchecken houdt in dat de kaart langs een kaartlezer wordt bewogen bij het in- en uit- of overstappunt van de reis of een trajectdeel. De reiziger met een OV-chipkaart kan in- en uitchecken op het voertuig of op een station. Grote NS-stations en metrostations die niet op het maaiveld liggen worden fysiek afgesloten met poortjes. Bij het in- en uitchecken gaat het poortje open. Elke reiziger (behalve kinderen tot 4 jaar) heeft een eigen kaart nodig. Met dezelfde OV-chipkaart kan men reizen in het stads- en streekvervoer, op de regionale treindiensten en bij de NS. De uitgifte van de OV-chipkaarten, de verwerking van transacties en de financiële verrekeningen worden uitgevoerd door Trans Link Systems (TLS).

Decentrale overheden (12 provincies en 7 stadsregio's) met bevoegdheden voor de exploitatie van het openbaar vervoer stellen de OV-chipkaart(en) en tarieven vast. De NS hebben daarin een eigen rol. De Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) geeft overheden en hun vervoerders tariefvrijheid. De nationale vervoerbewijzen en tarieven die de minister van Verkeer en Waterstaat vaststelt, zoals strippenkaarten, vervallen per 2009 definitief.

Er zijn straks drie soorten OV-chipkaarten:

- De Wegwerpkaart. De kaart kan in de voertuigen of via automaten worden gekocht en is te vergelijken met het vroegere enkeltje en retourtje. De kaart is relatief duurder omdat de prijs van de kaart ook in het tarief zit. Deze kaarten zijn thans vergelijkbaar met de huidige 2- en 3-strippenkaarten. Op de kaart kan geen saldo worden geladen.
- De Anonieme kaart. Deze kaart kan via een automaat of bij een verkooppunt worden gekocht en daar worden voorzien van saldo of een vervoerrecht. Bij het reizen op saldo wordt via het in- en uitchecken de reis betaald en kan het vervoerrecht (bijvoorbeeld dagretour) worden aangesproken. Iedereen kan die kaart gebruiken. De kaart is heroplaadbaar. Er komen mogelijk ook met saldo opgeladen A-kaarten in de markt die via postkantoren en andere verkooppunten worden verkocht.
- De persoonsgebonden kaart. Deze kaart kan worden besteld door middel van een aanvraagformulier bij een OV-bedrijf. Daarbij wordt een pasfoto en eventueel een kopie van een legitimatiebewijs gevraagd. Deze kaart staat op naam van een persoon en het gebruik is daarmee persoonsgebonden. Deze kaart biedt de mogelijkheid om korting te krijgen, bijvoorbeeld op basis van de leeftijd, en om persoonsgebonden abonnementen te laden. Bovendien kunnen deze kaarten worden voorzien van autoreload⁴ voor saldo indien de reiziger een machtiging aan TLS verstrekt om een bedrag automatisch van zijn of haar rekening af te schrijven indien het saldo onder een bepaald niveau zakt. De persoonsgebonden kaart kan in geval van verlies of diefstal worden geblokkeerd.

⁴ Afspraak met TLS dat telkens wanneer het saldo op de OV-chipkaart onder een bepaald minimum komt, TLS van de rekening van de reiziger een bedrag afschrijft en op de chipkaart laadt.

In de toekomst (in de loop van 2008) zullen nieuwe vormen van dienstverlening mogelijk worden over het gebruik van de OV-chipkaart, zoals het opladen van kaarten met behulp van internet of telefonie. Ook komen er voorzieningen op het gebied van distributie van vervoerrechten en informatieverstrekking.

De gegevens op de kaart

Een OV-chipkaart bezit twee identificerende nummers. De ene zit in de kaart (encrypted) en de ander staat op de kaart (engraved). De transactiegegevens worden gekoppeld aan het interne *encrypted* OV-chipkaartnummer; de communicatie met de klant en NAW-gegevens worden gekoppeld aan het zichtbare *engraved* nummer. Deze vorm van Privacy Enhanced Technology (PET) wordt gebruikt om de link tussen transactiegegevens en identificeerbare gegevens te kunnen scheiden en alleen te koppelen waar dat nodig is. Koppelen is nodig voor bijvoorbeeld controle op de geldigheid van het reizen met een persoonsgebonden reisrecht en automatisch opladen via autoreload.

Met de OV-chipkaart kan de reiziger via autoreload zijn of haar tegoed (op de e-purse) laten aanvullen door TLS, die dit rechtstreeks van de rekening van de reiziger zal afschrijven. Met het gestorte geld kan de reiziger een reis maken. Bij het in- en uitchecken wordt verrekening gedaan met het saldo op de kaart, op een zodanige manier dat de verschuldigde ritprijs na het uitchecken is verrekend. Via Clearing en Settlement tussen TLS en vervoerder wordt de genoten reis verrekend met de vervoerder die het betreffende vervoer heeft verricht. Het OV-chipkaartsysteem kent een systeem technische indeling van 4 zogenaamde levels:

- **Level 0:** de OV-chipkaart, (drager van) het vervoerbewijs en de elektronische beurs,
- **Level 1:** de apparatuur die met de OV-chipkaart communiceert, zoals de kaartlezers in de voertuigen of op de stations,
- **Level 2:** de voorzieningen voor het uitlezen, bewaken en bewaren van de via gebruik van de OV-chipkaart geregistreerde gegevens, zoals op de regionale stations en vestigingen van de vervoerder, de *regionale backoffice*
- **Level 3:** de voorzieningen voor het verzamelen en beheren van alle gegevens van een vervoerder op meestal het hoofdkantoor van de vervoerder, de *backoffice van het hoofdkantoor*, en
- **Level 4:** TLS, de Clearing en Settlement van alle transacties met de OV-chipkaart, het beheer van alle sleutels enz., de *centrale backoffice*.

De informatie van in- en uitchecken wordt opgeslagen in bussen en trams. Bij metro en treinen is er sprake van één systeem van level 1, 2 en 3 waardoor de informatie via level 2 op level 3 terechtkomt. Zodra de bus of tram in de stalling of remise komt, leest level 2 de informatie met een hoge frequentie uit en verstuurt die naar level 3. Afhankelijk van de afspraken wordt de informatie van level 3 dagelijks of meerdere keren per dag geleverd aan level 4. Deze informatie bevat: locatiecode van de incheckhalte of –station, uitcheckhalte of station, het tijdstip van in- en uitchecken, de betaalde prijs of het genoten vervoerrecht en het encrypted kaartnummer. Een gekocht reisrecht of bedrag dat via autoreload bij een plaatselijke voorziening van een vervoerder is geladen, gaat net als andere transactie via level 2 en 3 naar level 4, TLS. TLS betaalt vanuit een floatrekening de netto bedragen waarvoor is gereisd aan de vervoerder. De verschuldigde bedragen voor het opladen van saldo worden door TLS geïncasseerd van de rekening van de vervoerder (geld van de

floatrekening). De reiziger ziet bij het in- en uitchecken op de kaartlezer het bedrag dat wordt afgeschreven en het saldo dat er over is. Bij de raadpleegapparatuur van bijvoorbeeld de kaartautomaat kan de reiziger zijn op de kaart opgeslagen gegevens uitlezen, waaronder: saldo, opgeladen reisrechten en de 10 laatste met de OV-chipkaart gemaakte transacties.

Rol Trans Link Systems B.V.

Trans Link Systems B.V. (TLS) is opgezet door de vijf vervoerbedrijven (NS, HTM, RET, Connexion en het GVB Amsterdam). Aanvankelijk fungeerde TLS als tenderautoriteit bij de aanschaf van het gehele betaalsysteem. In de stabiele situatie fungeert TLS in vier rollen. Zij is:

- “Scheme provider”: TLS coördineert de opzet van het systeem en stelt vast wanneer de invoering bij de bedrijven ver genoeg gevorderd is om aansluiting bij het centrale systeem te bewerkstelligen. Zij bewaakt ook de business rules van het systeem.
- Kaartuitgever. Alle kaarten worden door TLS uitgegeven. Dit geldt voor persoonlijke en anonieme kaarten.
- Beheerder van het centrale backoffice. Alle transactiegegevens gaan naar TLS.
- TLS is beoogd Elektronische Geld Instantie (EGI) in de zin van de Wet Toezicht Kredietwezen (WTK). Dat betekent dat zij giraal en chartaal geld omzet in reissaldo. Dat kan via de e-purse: een elektronische beurs die op elke chipkaart aanwezig is. Het is ook mogelijk om een autoreloadcontract af te sluiten. Dat betekent dat de reiziger TLS machtigt om telkens wanneer het saldo onder een bepaald minimum komt een bepaald bedrag op de chipkaart bij te schrijven.

3.5 Spelregels verwerking persoonsgegevens

In het OV-chipkaartsysteem worden persoonsgegevens verwerkt bij gebruik van een persoonsgebonden kaart. Het gaat onder meer om de volgende handelingen:

- de aanvraag van een OV-chipkaart
- de aanvraag van een autoreloadcontract (bij TLS),
- het opladen van reisrechten en saldo op de OV-chipkaart,
- het in- en uitchecken (reisregistratie) met een OV-chipkaart, en
- de betaling voor het vervoer.

Degene die persoonsgegevens verwerkt is in de zin van de **Wet bescherming persoonsgegevens** (Wbp) de *verantwoordelijke*. In het OV-chipkaartsysteem zijn dat de vervoerder en TLS. Degene van wie de persoonsgegevens worden verwerkt is de *betrokkene*. De reiziger in dit geval. Degene die persoonsgegevens verwerkt namens een verantwoordelijke is: de *bewerker*. De verantwoordelijke en bewerker – vaak één rechtspersoon – moeten bij de verwerking van alle persoonsgegevens de regels van de Wbp in acht nemen. De belangrijkste regels voor de verwerking van persoonsgegevens zijn dat deze gegevens alleen mogen verwerkt op basis van:

- een vooraf en duidelijk omschreven doel (artikel 7),
- noodzakelijkheid van gebruik voor dat doel (artikelen (8),
- een toegestane wettelijke grondslag (8),
- met het doel verenigbaar gebruik van gegevens (9),
- informatie aan de betrokkene (33).

Voor de zogeheten *bijzondere* persoonsgegevens in het kader van bijvoorbeeld het strafrecht, veiligheid en medische zaken gelden andere regels.

3.6 De OV-chipkaart en persoonsgegevens

De OV-chipkaart is (drager van) een elektronisch vervoerbewijs en betaalmiddel ineen. Door gebruik van de kaart wordt begin- en eindpunt van een traject dat de reiziger aflegt alsmede de betaling van het daarvoor geldende tarief geregistreerd, opgeslagen en doorgeleid. De kaartlezer bij een in- en uitcheckpunt slaat de informatie op in het geheugen van het voertuig of op het station (lever 1). Informatie kan ook worden opgeslagen bij verkoop van een vooraf gespecificeerd vervoerbewijs bij een automaat of balie. Vervolgens wordt de informatie doorgeleid naar respectievelijk de regionale backoffice van de vervoerder (level 2), het hoofdkantoor van de vervoerder (level 3) en tot slot naar de centrale backoffice van TLS (level 4). Zie paragraaf 2.2. Het meeste dataverkeer vindt heen en weer tussen levels 1-4 plaats. Wil men een registratie- en betaalsysteem in het openbaar vervoer met één kaart en meerdere vervoerders goed organiseren, dan is veel informatie van alle deelnemers nodig.

Een effectief registratie- en betaalsysteem vraagt om registratie van het reizen *per vervoerder*, *per traject* en *per tijdstip* in verband met:

- de controle op de wettelijke geldigheid van het vervoerbewijs en
- de betaling voor het reizen aan de juiste vervoerder.

Het verschil tussen een anonieme en een persoonsgebonden OV-chipkaart is dat de reisgegevens van laatstgenoemde herleidbaar zijn tot een bepaalde persoon die als houder staat geregistreerd. Omdat een persoonsgebonden kaart unieke nummers verbindt aan persoonsgegevens van de houder, kan het reistraject en tijdstip van reizen van betrokkene worden herleid naar die persoon. Een (persoonsgebonden) OV-chipkaart heeft twee unieke nummers: het encrypted nummer zit verborgen in de kaart en het engraved nummer staat zichtbaar op de kaart (engraved). Een persoonsgebonden kaart kan ook persoonsgebonden reisproposities bevatten. De backoffices en rekensystemen achter het OV-chipkaartsysteem zorgen ervoor dat verschillende vervoerders de betalingen van reizigers door digitale registratie van het reizen in hun concessiegebieden correct krijgen toebedeeld. Dat is mogelijk omdat de kenmerken van een kaart bij gebruik worden verbonden aan de kaartleesapparaten waar wordt in- en uitgecheckt. Het traject dat wordt afgelegd tussen het in- en uitcheckpunt, alsmede de afleesapparatuur is weer gekoppeld aan een bepaalde vervoerder die voor de reis wordt betaald. Voor zover deze gegevens inzichtelijk en nodig zijn voor uitvoering van de vervoersovereenkomst tussen reiziger en vervoerder is er een grondslag (legitimatie) voor het verwerken van persoonsgegevens op grond van de Wbp.

Het OV-chipkaartsysteem biedt nieuwe mogelijkheden, zoals:

- betere toegangscontrole mogelijk op stations (veiligheidsaspect) en het tegengaan van zwartrijden,
- voltooiing tariefvrijheid, dus vrijheid om meer op maat gesneden vervoersrechten te ontwikkelen (voordeel klant),
- flexibele distributie van kaarten en vervoersrechten (internet, mobiel etc. = gemak klant)
- advisering en begeleiding van reizigers op afstand (kostenefficiënter en voordeel en gemak klant),

- sturing en uitnutting van vervoersmiddelen van het metro-, tram- en railnet (efficiency) gebaseerd op werkelijk reisgedrag (registratie) i.p.v. verondersteld gedrag (onderzoek). Hierdoor ontstaat een betere beschikbaarheid en verdeling van zitplaatsen.

Dilemma

Een dilemma van dienstverlening en het gemak van de OV-chipkaart is dat de reiziger bij aanschaf en gebruik van een persoonsgebonden OV-chipkaart informatie over zichzelf zal moeten verschaffen. Een reiziger heeft een persoonsgebonden kaart nodig wanneer de reiziger gebruik wenst te maken van persoonsgebonden kortingsrechten of betaling met auto(re)load van de elektronische beurs op de kaart. Maatschappelijke dienstverlening en efficiency gaan dan onvermijdelijk gepaard met een verlies van een deel van de privacy. Een vraag is of dat binnen aanvaardbare grenzen blijft.

3.7 Overleg tussen CBP en NS

Het CBP en de NS hebben sinds 9 juli 2004 meerdere gesprekken gevoerd over de gevolgen van de invoering van de OV-chipkaart voor de gegevensverwerkende processen binnen de NS. De NS hebben haar melding NS Reizigersbestand (nr. 1109353), die initieel dateerde van augustus 2002, herzien in april 2005 en geactualiseerd met de toen bekende feiten. Het CBP heeft op basis van de gesprekken met NS, TLS en consumentenorganisaties op 16 november 2005 een Visiedocument uitgebracht. Hierin heeft het CBP standpunten geformuleerd met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens in verband met (toekomstig) gebruik van de OV-chipkaart in het licht van de Wet bescherming persoonsgegevens.