

OV-DATA-JACHT: OP WEG MET SURVEILLANCE CORPORATISM

Impressie en evaluatie van het Rondetafelgesprek "Toegang tot OV-data" op 10 september 2019, op initiatief van de vaste kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer

Door Michiel Jonker

7 oktober 2019

By the time you read these words, the reach of this new form will have grown as more sectors, firms, startups, app developers, and investors mobilize around this one plausible version of information capitalism. This mobilization and the resistance it engenders will define a key battleground upon which the possibility of a human future at the new frontier of power will be contested.

-- Shoshana Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, p. 12

Inhoudsopgave

Pag.

1	Het rondetafelgesprek - inleiding, disclaimers en methodiek	2
---	---	---

Algemeen

2	Relevantie van het aspect privacy	5
3	Eenzijdige onderwerpskeuze	5
4	Deelname Privacy First - een veel te eenzame stem voor privacy	6
5	Het ondergesneeuwde belang van de OV-reiziger	8

Krachtenveld

6	Privacy in het OV in relatie tot de vrije markt	9
7	Privacy in het OV in relatie tot de staat	12
8	Privacy in het OV in relatie tot de semi-staat	19
9	Efficiëntie in relatie tot privacy	27

Waarborgen voor privacy

10	Waarborgen voor privacy: micro-macro versus "stimulering van gedrag"	31
11	Waarborgen voor privacy in relatie tot toetsingspraktijk	34
12	Juridische waarborgen niet adequaat door verkeerde interpretaties	37
13	Vertegenwoordiging - wat is het belang van de reiziger?	40

Conclusies en aanbevelingen

14	Eerste conclusie: een gevaarlijke constellatie - data-corporatisme	49
15	Tweede conclusie: ongefundeerd onvermijdelijkheidsdenken en -handelen	58
16	Aanbevelingen	64

1 Het rondetafelgesprek - inleiding, disclaimers en methodiek

Op 10 september 2019 hield de vaste kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) van de Tweede Kamer van de Staten-Generaal (het Nederlandse parlement) een "rondetafelgesprek" met als onderwerp "Toegang tot OV-data". Aanleiding voor dit gesprek was een enkele jaren geleden aangenomen motie van kamerleden, waarin voorgesteld werd om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor toegang tot en gebruik van "OV-data" ter (verdere) verbetering van het openbaar vervoer (OV) in Nederland.

Het idee hierachter is dat als verschillende partijen (overheden en particuliere bedrijven die betrokken zijn bij OV) toegang krijgen tot meer OV-data, zij in samenwerking met elkaar het OV zodanig kunnen inrichten dat het efficiënter plaatsvindt, dat wil zeggen: goedkoper en tegelijk uitgebreider (meer bestemmingen en frequentere dienstverlening) en gebruiksvriendelijker (gemakkelijk voor OV-reizigers). Nieuwe wetgeving ten aanzien van "mobiliteitsbeleid" kan dat bevorderen, door het delen, doorgeven en verhandelen van OV-data makkelijker te maken.

Ik heb aan dit rondetafelgesprek deelgenomen als vertegenwoordiger van Stichting Privacy First¹, die door de kamercommissie daarvoor was uitgenodigd. Privacy First heeft mij gevraagd een persoonlijke impressie van mijn ervaringen met betrekking tot dit gesprek op papier te zetten, die op de website van Privacy First wordt gepubliceerd. Graag voldoe ik aan dat verzoek.

Disclaimers

In dit verband wil ik wel benadrukken dat het hier gaat om mijn persoonlijke impressie, die niet noodzakelijkerwijs het standpunt van Privacy First hoeft te vertegenwoordigen. Natuurlijk hoop ik dat Privacy First mijn impressie volledig onderschrijft, maar ik wil er wel op wijzen dat Privacy First de ruimte heeft om ten aanzien van deze impressie haar eigen standpunt te bepalen.

Dit is des te meer relevant, omdat ik in deze tekst enkele harde noten zal kraken, die waarschijnlijk bij sommige partijen weerstand zullen oproepen. Ik kan dat als burger doen, en ik ben blij dat Privacy First mij de gelegenheid biedt mijn standpunt kenbaar te maken, als één van de stemmen op het gebied van privacy die het verdienen gehoord te worden.

Maar ik ben mij er ook van bewust dat Privacy First als ANBI (algemeen nut beogende instelling, vaak ook NGO genoemd) actief is in een publicitair, politiek, bestuurlijk, ambtelijk en juridisch krachtenveld. In zo'n krachtenveld is soms een diplomatieke benadering vereist, waarbij sommige zaken slechts omfloerst kunnen worden besproken. Ik wil geen schade toebrengen aan de positie van Privacy First in dat krachtenveld, mede omdat er recente aanwijzingen lijken te zijn dat *als* Privacy First zich duidelijk uitspreekt, dat ten koste kan gaan van haar fondsenwerving, in de vorm van een verminderde bereidheid van verschillende, formeel onafhankelijke partijen om de financiering van activiteiten van Privacy First voort te zetten. Ook dat is onderdeel van het Nederlandse krachtenveld - een krachtenveld dat in deze impressie nader aan de orde zal komen.

Anders dan tijdens het rondetafelgesprek zelf, voel ik mij bij het schrijven van deze persoonlijke impressie dus niet gebonden om rekening te houden met de door mij niet betwijfelde kwetsbaarheid van Privacy First. Wel wil ik, geheel op persoonlijke titel, lezers van deze impressie in overweging geven Privacy First te steunen met een donatie, omdat PF in Nederland opkomt voor alle vormen van privacy, niet alleen in het digitale, maar ook in het analoge domein.

1 Meer informatie: www.privacyfirst.nl

Graag wil ik benadrukken dat deze impressie en evaluatie niet hetzelfde is als een verslag. Ik heb mij gericht op aspecten van de materie die relevant zijn voor de privacy. Het grootste deel van het rondetafelgesprek ging vooral over de wijze waarop data volgens de meeste aanwezigen toegankelijk zouden moeten worden gemaakt, niet primair over de vraag of dat werkelijk nodig is, en zo ja in welke mate, en ook niet primair over de vraag naar effectieve waarborgen voor de privacy. In deze impressie zal ik juist de nadruk leggen op aspecten die in het rondetafelgesprek weliswaar vluchtig voorbij kwamen, maar die niet grondig werden besproken, omdat verreweg de meeste van de genodigde partijen daar niet in geïnteresseerd waren.

Methodiek

Het rondetafelgesprek had deels het karakter van een hoorzitting. Het was onderverdeeld in drie rondes, elk met andere deelnemers vanuit de maatschappij (drie of vier per ronde) die aan tafel werden genood. In elke ronde kreeg elke deelnemer eerst de gelegenheid om zelf een korte introductie te geven (twee of drie minuten), in aansluiting op een vooraf door de betreffende partij aangeleverd *position paper*. Daarna waren er in elke ronde twee vragenrondes, waarin de aanwezige kamerleden vragen stelden aan deelnemers, in combinatie met twee antwoord-rondes waarin elke deelnemer op zijn beurt de aan hem of haar gestelde vragen beantwoordde.

Van de kant van de Tweede Kamer waren er vertegenwoordigers aanwezig van D66 (dhr. R.A.J. Schonis, voorzitter), VVD (dhr. E. Ziengs), PVV (dhr. R.R. van Aalst) en GL (mw. S.C. Kröger).

Deelnemende maatschappelijke partijen waren:

- Translink B.V. (formeel een particulier bedrijf, ca. vijftien jaar geleden opgericht als "Trans Link Systems (TLS)" door vijf overheidsgelieerde vervoerbedrijven onder aanvoering van NS, in nauw overleg met de rijksoverheid; vertegenwoordigd door Roy van den Berg);
- een privacy-jurist (Bart Custers, hoogleraar Universiteit Leiden);
- DOVA (decentrale OV-autoriteiten: VRA, MRDH, 12 provincies, OV-bureau Groningen Drenthe; vertegenwoordigd door directeur Jan van Selm, tevens voorzitter toetsingscommissie voor Informatiehuishouding OV-verplaatsingen);
- Stichting OpenGeo (een door het ministerie van IenW gesubsidieerde organisatie met als taak OV-data te verzamelen en te verspreiden d.m.v. het "NDOV-loket"; Jonathan Seib);
- CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek, een overheidsinstelling; Sylvia Kok-de Vries);
- Technische Universiteit Delft (Ties Brands, deskundige op het gebied van technische aspecten - tevens medewerker van een commercieel adviesbureau in de OV-sector);
- KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, een onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; vertegenwoordigd door Peter Bakker);
- Rover (belangenorganisatie OV-reizigers; vertegenwoordigd door directeur Freek Bos);
- Flixbus (internationaal vervoerbedrijf, onder andere actief in Duitsland, Nederland en België; vertegenwoordigd door Arthur Kamminga);
- Stichting Privacy First (belangenorganisatie privacy van burgers; Michiel Jonker);
- Tranzer (mobiliteitsaanbieder d.m.v. digitale apps, de zogeheten MaaS-toepassingen, vertegenwoordigd door mede-oprichter en directeur Sanneke Mulderink).

Het volledige rondetafelgesprek valt te bekijken en beluisteren via:

- <https://www.privacyfirst.nl/aandachtsvelden/mobiliteit/item/1158-rondetafelgesprek-tweede-kamer-over-toegang-tot-ov-data.html>
- <https://debatgemist.tweedekamer.nl/debatten/toegang-tot-ov-data>

In deze impressie zal ik niet alleen verwijzen naar de inbreng van partijen in het rondetafelgesprek zelf, maar ook naar passages uit enkele van de ingestuurde *position papers*. Die verduidelijken namelijk de standpunten van de deelnemers. Ook zal ik verwijzen naar teksten op websites.

Helaas was Privacy First de enige deelnemer die zijn *position paper* op tijd instuurde voor de door de kamercommissie gestelde deadline van 5 september. Enkele andere partijen (KiM, Tranzer, Translink, CBS) stuurden hun *position papers* een dag te laat in. Daar kon ik ook nog kennis van nemen voorafgaand aan het rondetafelgesprek. Maar de resterende partijen die *position papers* aanleverden (OpenGeo, OV-NL,² Rover, DOVA) deden dat pas op 9 of 10 september, waardoor ik tijdens het rondetafelgesprek niet van de inhoud op de hoogte was.

Ook hadden verschillende deelnemers zich niet aan de door de kamercommissie gestelde maximum-lengte (twee pagina's) gehouden, maar waren daar ver overheen gegaan (tot zelfs negen pagina's door het KiM). Het is mij niet bekend of het gebruikelijk is dat gevestigde, stevig gefinancierde en vernetwerkte partijen zich ook op dit punt vrij voelen om gestelde, procesmatige voorwaarden aan hun laars te lappen, (veel) meer ruimte in te nemen en op die manier een ongelijk speelveld te creëren, ten nadele van minder gevestigde of bemiddelde partijen.

Wat de vaste kamercommissie mijns inziens had moeten doen, is deze te lange en/of pas na de deadline ingestuurde epistels terugsturen en buiten beschouwing laten, omdat ze niet aan de door de commissie zelf gestelde voorwaarden voldeden. Op die manier had de kamercommissie kunnen laten zien dat de Tweede Kamer en de door haar georganiseerde overlegprocessen door alle betrokkenen serieus moeten worden genomen, en dat de regels voor iedereen gelden.

Mede gezien deze omstandigheden, neem ik in deze impressie de ruimte om alsnog op elementen uit sommige *position papers* te reageren, of die ter illustratie te citeren.

2 Het was eigenaardig dat OV-NL (een branchevereniging van vervoerbedrijven) op 9 september een *position paper* van vijf pagina's aanleverde, maar niet deelnam aan het rondetafelgesprek zelf. Ook in de convocatie werd OV-NL niet genoemd. In het *position paper* van OV-NL wordt niet genoemd welke vervoerbedrijven hier nu bij zijn aangesloten. Tijdens het rondetafelgesprek leek het soms of de directeur van DOVA (provincies en andere "decentrale OV-autoriteiten") mede namens deze branchevereniging sprak. Dit werd echter niet transparant.

Een kleine zoektocht op internet (<https://www.ovpro.nl/management/2017/03/07/pedro-peters-blijft-ook-na-pensioen-voorzitter-van-branchevereniging-ovnl/>) wekt het vermoeden dat OV-NL wellicht primair een belangenorganisatie is van de gevestigde vervoerbedrijven die destijds ook TLS (Translink) hebben opgericht. Of anders misschien het resultaat van een lijmpoging in OV-land: "*De brancheorganisatie voor OV-bedrijven werd in 2015 opgericht, nadat er acht jaar lang geen vergelijkbare organisatie was. De wens van de vervoerders was om intensiever samen te werken op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties en de organisatie moest bij politiek en bestuur de belangen van de vervoerders behartigen over zaken als investeringen, fiscaliteit en regelgeving. (...) Na oprichting van de organisatie roemde [voorzitter Pedro] Peters dat de verschillende partijen weer bereid waren samen te werken. De branchevereniging die er ooit was (Mobis), klapte in 2007 uit elkaar toen de streekvervoerders eruit stapten. 'De samenwerking tussen OV-bedrijven is de afgelopen jaren niet altijd optimaal geweest,' zei hij in 2015 in een interview met OVPro. 'Er zijn allerlei geschillen geweest. Over marktwerking, de rol van NS of regionaal spoor. De noodzaak tot beter samenwerken wordt nu gezien.'*"

Een ander, zeer recent artikel in hetzelfde vakblad (<https://www.ovpro.nl/management/2019/10/01/concessieverleners-moeten-juiste-voorwaarden-stellen-voor-maas/>) geeft een beeld van een ingewikkelde machtsstrijd tussen enerzijds gevestigde vervoerbedrijven en anderzijds nieuwe data-bedrijven die aan de markt voor OV willen verdienen en zichzelf "mobiliteitsaanbieders" noemen. In dat artikel wordt ook verwezen naar het rondetafelgesprek op 10 september 2019 dat het onderwerp van deze impressie vormt. Er wordt ook melding gemaakt van de directeur van DOVA (kennelijk een spin in het web) en andere insiders of aspirant-insiders.

Opmerkelijk genoeg presenteert OV-NL zich in deze tijd van alomtegenwoordig "data-delen" niet met een makkelijk vindbare website op internet, waarop alle aangesloten leden te vinden zijn. Op deze manier blijft OV-NL een schimmige organisatie. Het is onduidelijk waarom de kamercommissie dit *position paper* heeft geaccepteerd.

2 Relevantie van het aspect privacy

Het was op zich goed en terecht dat de vaste kamercommissie ook Privacy First had uitgenodigd om deel te nemen aan het rondetafelgesprek. Als het gaat over de toegang tot "OV-data", dan gaat het ook over de toegang, direct of indirect, tot data met betrekking tot de reisbewegingen van individuele trein- en busreizigers (en reizigers per tram en per veer). Die individuele reisbewegingen maken deel uit van hun persoonlijke levenssfeer, met andere woorden: hun privé-leven. Dat privé-leven moet worden beschermd, zowel om mensen persoonlijk te beschermen, als om hun (professionele en onbezoldigde) functioneren in de maatschappij te beschermen. Immers, zij nemen deel aan zowel onze werkgemeenschap (ook wanneer zij bijvoorbeeld onbezoldigd mantelzorg verlenen) als aan onze waardengemeenschap.

Vanwege het belang van dit openbare debat, koos ik ervoor opnieuw een stuk van mijn eigen privacy op te geven, om namens Privacy First aan het rondetafelgesprek te kunnen deelnemen.

3 Eenzijdige onderwerpskeuze

Het onderwerp van de bijeenkomst was "Toegang tot OV-data". Die keuze van het onderwerp kwam mede voort uit een enkele jaren geleden aangenomen motie in de Tweede Kamer.³ In de agenda op de website werd de "scope" van het rondetafelgesprek als volgt omschreven:

Wie gaat er over de toegang tot openbaar vervoersdata (ov-data)? Kunnen ov-data worden gedeeld en zo ja met welk doel? Worden ov-data op dit moment al gedeeld door beheerders van ov-data? Wat is de winst van het delen van ov-data voor hergebruikers en eindgebruikers? Wat zijn belemmeringen voor het delen van ov-data?

En het doel ervan als volgt:

Het in kaart brengen van de (on)mogelijkheden voor hergebruikers en eindgebruikers om toegang te krijgen tot ov-data. Op dit moment worden ov-data binnen verschillende sectoren niet breed gedeeld of zijn deze zelfs geheel ontoegankelijk. De politieke wens om data te delen - aldus een motie De Boer en Van Veldhoven uit 2016 - is er wel. Met het rondetafelgesprek willen we onderzoeken wat de belemmeringen zijn voor het delen van data en mogelijke oplossingen daarvoor.

In deze onderwerps- en doelkeuze zat al een eenzijdige benadering van de problematiek besloten, namelijk de aanname dat het doorgeven van, en toegang krijgen tot (meer) data een onomstreden doel is, en dat eventuele bezwaren daartegen slechts moeten worden opgevat als "belemmeringen" waarvoor "oplossingen" moeten worden gevonden. Terwijl bezwaren ook aanleiding voor serieuze reflectie en heroverweging zouden kunnen zijn.

In mijn inleidende praatje ("pitch") van drie minuten gaf ik daarom aan dat een meer neutrale onderwerpskeuze zou zijn geweest: **"Omgang met de privé-sfeer van OV-reizigers."**

³ Motie De Boer en Van Veldhoven uit 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 630).

4 Deelname Privacy First - een veel te eenzame stem voor privacy

Tijdens het rondetafelgesprek werd me duidelijk dat Privacy First de enige stem was die actief opkwam voor privacy in het OV. Van de andere genodigden was er één (Flixbus) die aangaf weinig persoonsgegevens nodig te hebben. Alle overige partijen waren gericht op ofwel het zoveel mogelijk toegang krijgen tot, en zeggenschap houden over reizigersdata (Translink, DOVA, CBS, KiM, Tranzer), ofwel het waar mogelijk toegang faciliteren tot die data (OpenGeo, jurist Custers, TU-Delft, Rover).

Het rondetafelgesprek stond daardoor in het teken van een concurrentiestrijd tussen de partijen die toegang tot en zeggenschap wilden over OV-data. Elk van die partijen wilde de gunst en de steun van de gastheren (de leden van de vaste kamercommissie Infrastructuur en Water) verwerven voor toekomstige wetgeving die juist die partij zoveel mogelijk toegang zou geven tot OV-data, en zo mogelijk ook zeggenschap over het gebruik ervan. Het voelde voor mij, met alle respect, een beetje als aasgieren die zich op een bijna weerloze prooi stortten, dan wel andere aasgieren op afstand probeerden te houden van de buit. Een weinig verheffend schouwspel, hoe keurig en minnelijk de taal ook was waarin iedere partij zijn boodschap verpakte.

Achteraf werd dit bevestigd door passages die ik in bijna elk van de *position papers* tegenkwam, waaronder de vier die te laat waren ingediend. OpenGeo schreef bijvoorbeeld:

Het rondetafelgesprek is ontstaan uit een roep van marktpartijen, maatschappelijk middenveld en onderzoeksinstituten voor méér toegang tot ov-data. (...) Sinds 2016 is Translink samen met de ov-bedrijven het project "informatiehuishouding" gestart, waarmee zij ov-data toegankelijk wil maken voor hergebruikers. (...) Er zijn ontelbare toepassingen mogelijk met ov-data. (...) Alhoewel de reiziger eigenaar is van zijn eigen reisgegevens, bepalen de ov-aanbieders welke data toegankelijk wordt en wie daar toegang tot krijgt.

Die laatste zin schreef OpenGeo met kennelijke instemming. Maar wat betekent het "eigenaarschap" over je eigen privé-gegevens nog, als je geen enkele zeggenschap meer hebt over wat er met die gegevens gebeurt? Dan is het niet meer dan een vlag op een hoop stront. Verderop voegt OpenGeo daaraan haar wensbeeld toe:

Reizigers zijn en blijven eigenaar van hun eigen reisgegevens. Reizigers moeten dus ook in staat worden gesteld om geautomatiseerd hun gegevens te delen met andere marktpartijen.

Het komt erop neer dat volgens OpenGeo reizigers wel zeggenschap over hun eigen gegevens moeten hebben als zij die met andere "marktpartijen" willen delen, maar niet als zij hun eigen gegevens voor zichzelf willen houden (privacy).

OV-NL schreef:

Het belang van de reiziger vraagt erom, dat het beheer van noodzakelijke data niet bij een of meerdere individuele vervoerders zou moeten komen te liggen, maar bij een onafhankelijke partij (een zogenaemde "trusted third party"). De data wordt verzameld en gedeeld door deze partij.

Maar wie bepaalt of zo'n partij werkelijk "onafhankelijk" en "vertrouwd" is? De reiziger zelf, als eigenaar van zijn eigen reisgegevens? Dat lijkt de OV-NL niet te bedoelen, en zo gaat het in de praktijk ook niet. DOVA schreef het nog simpeler:

Ons standpunt als decentrale OV-overheden is bekend en eenvoudig: alle data op het gebied van OV dienen open beschikbaar te zijn, betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig. Dat geldt in beginsel voor het hele schema. Dus ook voor data inzake verplaatsingen van reizigers.

Dat betekent dat DOVA een voorstander is van volledige afschaffing van de privacy van OV-reizigers. Maar de directeur van DOVA is, volgens hemzelf "vanuit zijn rol", tevens voorzitter van de toetsingscommissie die moet toetsen of verzoeken van derden om OV-chipkaart-data te krijgen, gehonoreerd mogen worden. Hoewel de toetsingsmethodiek niet bekend is (er lijkt alleen een vorm van "doelbinding" te worden getoetst), valt op grond van deze tekst al te raden hoe makkelijk die toetsingscommissie zal zeggen: "Prima, die data mag wel naar derden."

Er werd door sommige partijen in hun *position papers* wel lippendienst bewezen aan privacy. Bijvoorbeeld door Rover:

De reiziger blijft eigenaar van de data. Een reiziger is producent van data. Middels check in en outs wordt data over het gebruik van een specifieke reiziger geproduceerd. Het is vanzelfsprekend dat de producent ook eigenaar van de data is en blijft.

Nog los van het feit dat "eigenaarschap" betekenisloos is als dit geen werkelijke zeggenschap inhoudt, geeft Rover hier ook blijk van een tweede misvatting. Reizigers zijn geen "producenten van data". Reizigers maken reizen en doen daarbij reiservaringen op. Reisdata worden geproduceerd door organisaties die reizigers door middel van incheck- en uitcheck-punten volgen, hun bewegingen registreren en ze op die manier omzetten in data. Dat heet: dataficatie.⁴

Rover schreef ook, over MaaS-toepassingen:

De [MaaS-] app waar de reiziger klant is, heeft altijd een voordeel. Zij kennen immers het reisgedrag het beste. (...) Garandeer de privacy van de reiziger. De data die de reiziger aan een MaaS-aanbieder toevertrouwt, mag alleen in dat kader gebruikt worden. De reiziger die zijn reisdata levert aan een MaaS-partij krijgt daar een reismogelijkheid voor terug.

Dit is misleidend. MaaS-apps bieden op zich geen nieuwe reismogelijkheden, maar alleen informatie over reismogelijkheden - in ruil voor informatie van een individuele reiziger over diens traject "van deur tot deur". Maar wat gebeurt er met de traditionele reismogelijkheden en reisinformatie waarvoor niet met privacyverlies hoeft te worden betaald, als MaaS-apps zich verspreiden? Die traditionele reismogelijkheden en informatievoorziening sterven dan een stille dood. Enkele jaren geleden wilde NS al de gele borden met vertrektijden verwijderen van de perrons op treinstations, omdat reizigers deze informatie volgens NS inmiddels via hun mobiele telefoons en internet zouden kunnen opzoeken. MaaS-apps zijn minder onschuldig dan de voorstanders ervan proberen voor te wenden. Rover komt hier niet op voor het belang van reizigers, maar voor belangen van allerlei andere partijen (waarover straks meer).

4 Zie bijvoorbeeld: S. Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, Hachette Book Group, 2019, p. 70 ("rendered behavior"; "behavioral value reinvestment cycle"); p. 97 ("behavioral surplus"), p. 234 ("human experience is claimed as raw material for datafication and all that follows").

5 Het ondergesneeuwde belang van de OV-reiziger

Het punt waarop al deze data-beluste partijen (overheden, bedrijven) en de partijen die hen faciliteerden (technisch - TU Delft; juridisch - privacy-hoogleraar; propagandistisch - Rover), elkaar vonden en het met elkaar eens waren, was dat het extraheren en destilleren van zoveel mogelijk OV-data "in het belang" zou zijn van "de reiziger", omdat het vervoerbedrijven in staat zou stellen "het OV" meer "efficiënt" te maken, met kortere overstaptijden, voldoende en tijdig beschikbaar rijdend materieel en dergelijke. Maar elke analyse over een direct verband tussen het extraheren van specifieke data en specifiek, concreet voordeel voor specifieke groepen reizigers in specifieke situaties, ontbrak.

De ervaring met OV in de afgelopen tientallen jaren is dat inefficiëntie vooral het gevolg is van:

- (1) onverwachte omstandigheden (ongelukken, sneeuw, "bladeren op de rails", uitvallende wissels, files op de weg en dergelijke);
- (2) een gebrek aan adequate protocollen voor OV-medewerkers om met zulke onverwachte omstandigheden om te gaan;
- (3) te starre protocollen in reguliere en voorzienbare situaties;
- (4) regels die het OV-medewerkers (mensen) verbieden, of het riskant voor hen maken, om in bepaalde omstandigheden creatieve oplossingen te bedenken en uit te voeren, los van de protocollen;
- (5) verwaarlozing (achterstallig onderhoud) van infrastructuur en rijdend materieel als gevolg van a) bezuinigingen door de overheid; b) het door privatisering gecreëerde winstoogmerk, leidend tot korte-termijn-denken.

Die problemen los je niet op met het uitpersen uit reizigers van meer data over hun individuele reisbewegingen of "reispatronen", en ook niet met "geaggregeerde" data over die reisbewegingen en reispatronen. En ook niet door middel van verder automatisering van analyse en besluitvorming, vastgelegd in algoritmes. Immers, op data gebaseerde algoritmes *zijn* protocollen.

Maar dat leken al die partijen in het rondetafelgesprek te negeren. Er leek bij hen vooral sprake te zijn van een algemeen gevoel of idee: "Hoe meer data wij hebben, hoe beter voor de reiziger." Met name de door het OV-chipkaart-systeem illegaal verzamelde en reizigersdata hadden ieders begeerte en illusies van maakbaarheid gewekt. Op basis van de t/m 6 september 2019 aangeleverde *position papers* van genodigden⁵ zei ik daar wat over in mijn inleidende pitch: "Moeten we alles willen weten? Er lijkt sprake te zijn van een illusie van beheersbaarheid. Het klinkt wat gechargeerd, maar het doet me denken aan de vijfjarenplannen van de vroegere Sovjet-Unie. Bien étonnés de se trouver ensemble?"

Gelukkig stelden enkele Tweede Kamerleden de vraag naar het belang van de reiziger. Daarover later meer, met name in paragraaf 13.

Op het vraagstuk van efficiëntie zal ik nader ingaan in paragraaf 9.

5 Die van KiM, Tranzer, Translink (TLS), CBS.

6 Privacy in het OV in relatie tot de vrije markt

Wat opviel in het rondetafelgesprek was de aandacht die nieuwe, zichzelf "mobiliteitsaanbieders" noemende partijen (met name Tranzer) en hun bondgenoten (bijv. OpenGeo) vroegen voor het functioneren van de zogeheten "vrije markt" op het gebied van OV. Zij merkten op dat daarvan in de praktijk niet werkelijk sprake is, als gevolg van de langjarige concessies die de Nederlandse staat heeft verleend aan enkele grote, gevestigde, deels in eigendom van de Nederlandse overheid verkerende vervoerbedrijven (NS, GVB, RET, HTM als vervoerders in publiek eigendom; daarnaast grote, internationale bedrijven die zich in Nederland manifesteren onder (handels)namen zoals Connexion, Arriva, Breng en dergelijke). Het systeem van concessies komt mede voort uit het feit dat het efficiënt is om bepaalde infrastructuur (rail-infrastructuur en de tram- en busverbindingen in grote steden) te laten exploiteren door (in hoofdzaak) één enkel vervoerbedrijf. Dat is dus in het belang van zowel reizigers als de overheid.

Die verleende concessies brengen natuurlijk wel marktmacht met zich mee, en met name ook informatiemacht. NS, GVB, RET en HTM verzamelen samen meer dan 80% van de Nederlandse reizigersdata, via het OV-chipkaart-systeem dat wordt geadmistreerd door het bedrijf TLS (Translink) dat zij daartoe samen hebben opgericht. Andere grote vervoerbedrijven hebben zich bij die data-infrastructuur aangesloten.

Alle persoonlijke reisgegevens verzamelen deze vervoerbedrijven al jaren illegaal, zonder toestemming van de reizigers.⁶ De eerste tien jaren gebeurde dit onder het voorwendsel dat reizigers hun privacy behielden omdat zij ook konden kiezen voor een "anonieme OV-chipkaart", ook al was dat onder nadelige voorwaarden. Die bewering was al in 2010 ontzenuwd door wetenschappelijke onderzoekers⁷, maar zowel de overheid als de gevestigde vervoerbedrijven bleven jarenlang doen alsof hun neus bloedde, en negeerden deze structurele, grootschalige schending van de privacy van reizigers. Dit is een voorbeeld van de strategie die ook gevolgd wordt door grote data-bedrijven, waarbij eerst illegaal een inbreuk op de privacy wordt gepleegd, waarmee vervolgens een proces van gewenning en normalisering wordt afgedwongen.⁸ Op die manier wordt de privacy van reizigers, zonder dat zij daar vrijwillig en goed-geïnformeerd mee instemmen, onteigend door machtige partijen (overheden en/of bedrijven met marktmacht).

De verschillende manieren waarop *andere* particuliere bedrijven kunnen reageren op een dergelijk, stilzwijgend onteigeningsproces dat de marktmacht van grotere concurrenten versterkt en uitbreidt, werd in het rondetafelgesprek geïllustreerd door twee verschillende pleidooien van deelnemers, te weten twee bedrijven in de OV-sector: Tranzer en Flixbus. Het verschil tussen deze twee pleidooien had alles te maken met het verschil tussen hun beide verdienmodellen.

Data-gedreven verdienmodel

Het ene bedrijf, Tranzer (MaaS-platform) pleitte ervoor dat de gevestigde OV-bedrijven (NS, GVB, Connexion etc.) hun reizigersdata met nieuwkomers zouden gaan delen, omdat de onderlinge concurrentie anders niet gebaseerd zou zijn op een gelijk speelveld. Dit had te maken met het

6 Hierover heb ik enkele rechtszaken aangespannen. In de eerste twee zaken heeft de rechtbank op 5 september 2019 uitspraak gedaan. Tegen beide uitspraken ga ik in hoger beroep.

7 Bart Jacobs, Pim Vuller, Jaap-Henk Hoepman et al., *Privacy and security issues in e-ticketing*, Institute for Computing and Information Sciences - Digital Security, Radboud Universiteit Nijmegen, 2010.

8 Zie S. Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, pp. 138-155 ("the dispossession cycle")

verdienmodel van Tranzer, dat in feite niet (of in ieder geval niet primair) een vervoerbedrijf was, maar een data-bedrijf dat zich "mobiliteitsaanbieder" noemt en de communicatie faciliteert tussen reizigers en vervoerbedrijven, met behulp van een app (een computerprogramma met gebruikers-interface) waarmee reizigers laagdrempelig op verschillende, aansluitende trajecten vervoer kunnen boeken, ten behoeve van één en dezelfde reis "van deur tot deur". Het verdienmodel van Tranzer berustte daardoor niet alleen op de gebruiksvriendelijkheid van hun (door concurrenten makkelijk te imiteren of voorbij te streven) app, maar vooral op het zo snel mogelijk opbouwen van een informatievoorsprong op concurrenten, leidend tot vergroting van het marktaandeel en daarmee vergroting van de marktmacht voor Tranzer. Om dat te kunnen bereiken, heeft Tranzer toegang nodig tot véél data over reizigersstromen, op een detail-niveau dat het mogelijk maakt data-analyses te maken met voorspellende waarde. Zo kan Tranzer snel en handig inspelen op geanalyseerde, veel voorkomende reizigerswensen met betrekking tot bepaalde trajecten op bepaalde tijdstippen, maar vooral ook op geanalyseerd feitelijk gedrag van reizigers. Bovendien is het in dit verdienmodel nodig dat Tranzer het gedrag van die reizigers kan gaan beïnvloeden met gerichte, individuele aanbiedingen, die gebaseerd zijn op een analyse van individueel reisgedrag.

De nieuwe "markt" waarop Tranzer met andere "mobiliteitsaanbieders" wil concurreren, is dus niet primair een markt voor vervoer, maar een markt voor gedragsmanipulatie van reizigers, en de daarmee te behalen inkomsten (inkomsten uit informatieverstrekking aan, en "deals" voor reizigers; advertentie-inkomsten; inkomsten uit al dan niet geaggregeerde data-handel).

Daarvoor heeft Tranzer veel reizigersdata nodig. Daarover kan Tranzer alleen de beschikking krijgen in twee gevallen: ofwel reizigers verliezen (in de praktijk) hun recht om hun reisgegevens voor zichzelf te houden, zodat Tranzer hun toestemming niet nodig heeft om zich deze data toe te eigenen; ofwel reizigers laten zich verleiden en manipuleren om hun individuele reisbewegingen voor Tranzer totaal transparant te maken en op dat punt dus elke privacy te verliezen.

Wat Tranzer vervolgens allemaal mag doen met de aldus (rechtstreeks of via andere bedrijven, bijvoorbeeld TLS) verworven reizigersdata, vormde tijdens het rondetafelgesprek helaas geen onderwerp van gesprek. Ook zonder dat Tranzer die data in ongewijzigde vorm doorgeeft aan andere partijen, bijvoorbeeld zakelijke partners, kan Tranzer van alles met die data doen, bijvoorbeeld in de vorm van eigen analyses met voorspellende, publicitaire of propagandistische waarde.

Hoe dat ook zij, het verdienmodel van Tranzer berust niet primair op het transport van reizigers, maar op het transport van data over reizigers. Uiteindelijk is het voor een bedrijf zoals Tranzer zelfs niet nodig dat het specifiek over reizigersdata gaat. Elke vorm van menselijk gedrag is op zich bruikbaar voor een dergelijk verdienmodel. De OV-markt is voor bedrijven als Tranzer in essentie niet meer dan een ingang op de data-markt, met andere woorden: een manier om zich toegang te verschaffen tot die markt. Voor reizigers gaat het bij OV echter om een levensbehoefte.

Vervoer-gedreven verdienmodel

Het tweede bedrijf, Flixbus, hield een heel ander pleidooi. In tegenstelling tot Tranzer, kan Flixbus met recht beschouwd worden als een echte "mobiliteitsaanbieder". Immers, Flixbus biedt zelf daadwerkelijk vervoer aan, waaronder met name busvervoer over lange afstanden. In het rondetafelgesprek betoogde Flixbus dat dit bedrijf zo min mogelijk data verzamelde over haar klanten, en in feite alleen voor zover het bedrijf daartoe wettelijk verplicht wordt. Dit had mede te maken met het feit dat de oorspronkelijke thuismarkt van het bedrijf Duitsland is, waar men privacy aanzienlijk serieuzer neemt dan in Nederland.

Het was de ervaring van Flixbus dat het boeken van vervoer in de beleving van reizigers laag-drempeliger was als zo'n reiziger weinig gegevens hoeft af te staan bij het boeken van een reis, of bij het instappen in de bus. Flixbus biedt reizigers verschillende manieren aan om reizen te boeken: via een app, telefonisch of bij instappen.

Hier werd zichtbaar dat als het verdienmodel van een zogeheten "mobiliteitsaanbieder" werkelijk gebaseerd is op het dienstverlenend bieden van vervoer, en niet (stiekem of openlijk) op data-handel en reizigersmanipulatie, het verwerken van individuele reisgegevens niet nodig is om efficiëntie te kunnen bevorderen.

Flixbus opereert efficiënt, als vervoerder, en is daarom succesvol waar er sprake is van een vrije markt op het gebied van openbaar vervoer.

Regulering van de vrije markt

Ondanks de dominantie van het neoliberalisme in de afgelopen decennia, bestaat er ook in Nederland nog steeds een consensus dat de "vrije markt" enige mate van regulering behoeft, omdat er anders een jungle zou ontstaan waarin het recht van de sterkste zou zegevieren en talloze mensen, alsmede het milieu, vroegtijdig ten onder zouden gaan. In Nederland hebben het "anarcho-liberalisme", het "libertairisme" en Ayn Rand nog altijd slechts een beperkt aantal aanhangers - hoewel dat aantal de afgelopen jaren wel lijkt te zijn toegenomen.⁹

Als het gaat om privacy in relatie tot de omgang met de privé-sfeer van OV-reizigers en hun reizigersdata, dan zijn er twee markten die in samenhang met elkaar gereguleerd moeten worden ter bescherming van de reizigers:

- (a) de markt voor aanbieders van openbaar vervoer; en
- (b) de markt voor handel in data.

(a) Markt voor openbaar vervoer. Het huidige concessie-stelsel moet beschouwd worden als één van de maatregelen waarmee de markt voor openbaar vervoer wordt gereguleerd, mede in het belang van de reizigers. Via de voorwaarden die in de concessies zijn opgenomen, en de beperkte tijdsduur van elke concessie, houden de concessie-verlenende overheden enige greep op het gedrag van OV-bedrijven. Idealiter zouden deze overheden deze macht ook gebruiken om het grondrecht van OV-reizigers op privacy adequaat te beschermen. Helaas verzuimen de betreffende overheden tot dusverre om dat te doen - getuige de manier waarop het OV-chipkaart-systeem is ingevoerd.¹⁰

Nieuwe wetgeving op het gebied van OV zou alsnog in deze lacune moeten voorzien, en daar was het betoog van Privacy First in het rondetafelgesprek ook op gericht.

9 Wellicht is er bij sommige mensen sprake van een soort ideologische "vlucht vooruit" nu minder extreme uitingen van neoliberalisme sinds de economische crisis van 2008 één voor één worden ontmaskerd als zijnde destructief en in hoge mate gespeend van realiteitszin, en in feite niet meer dan een instrument van een kleine elite van rijke mensen om de onderdrukking en uitbuiting van de overgrote meerderheid van de samenleving te legitimeren. Mogelijk is "peak-anarcho-liberalism" in Nederland al bereikt, nu de populariteit van bepaalde vormen van extreem-rechts populisme niet langer lijkt toe te nemen. Mogelijk hebben het gedrag van president Trump in de VS en dat van de "hard Brexiteers" in het VK eraan bijgedragen dat meer mensen zich realiseren dat continentaal-Europese, relatief gematigde en humane vormen van liberalisme en marktwerking (bijv. het Rijnlandse model) zo slecht nog niet zijn, en ook meer aanknopingspunten bieden voor een verantwoorde omgang met het milieu.

10 Op de oorzaken van dit verzuim kom ik later nog terug.

(b) Markt voor handel in data. Deze markt is op dit moment nog in hoge mate ongeregeerd. Weliswaar bestaat er in Nederland al langere tijd privacy-regelgeving (de Wet bescherming persoonsgegevens - Wbp), en is op 25 mei 2018 de nieuwe, EU-brede Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) handhaafbaar geworden, maar de manier waarop de AVG tot dusverre door de overheid, inclusief de toezichthouder Autoriteit Persoonsgegevens (AP) wordt geïnterpreteerd, leidt tot het ontbreken van effectieve bescherming van de privacy van Nederlandse burgers, inclusief OV-reizigers.¹¹

Mocht het zo zijn dat rechters tot in hoogste instantie van oordeel zijn dat de huidige wet- en regelgeving, inclusief het EVRM en de AVG, reizigers geen bescherming bieden tegen de huidige, structurele schending van hun privacy, dan pleit Privacy First dringend voor nieuwe, Nederlandse wetgeving om alsnog te komen tot een effectieve bescherming van de privacy van burgers, inclusief OV-reizigers.¹² Zelf ben ik ten volle bereid om namens Privacy First of op persoonlijke titel te participeren in, en bij te dragen aan gedachtenvorming over zulke nieuwe wetgeving.

7 Privacy in het OV in relatie tot de staat

Drie overheidsorganisaties leverden inbreng in het rondetafelgesprek: het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; een onderzoeksafdeling van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS; een zelfstandig bestuursorgaan met een in de wet vastgelegde taak)¹³ en de nog zeer jonge organisatie Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA)¹⁴.

Dova

Wat betreft de positie en inbreng van DOVA kan ik kort zijn. DOVA is een voorstander van het rücksichtsloos beschikbaar stellen van "alle" OV-data, inclusief reizigersdata, en is daarmee een

11 Momenteel lopen er vijf door mij aangespannen, bestuursrechtelijke procedures tegen de weigering van de AP om handhavend op te treden ter bescherming van mijn privacy. Een zesde handhavingsverzoek is primair door de AP afgewezen en verkeert nog in de bezwaarfase, waarbij de AP haar eigen besluittermijn al drie keer heeft verlengd.

12 Dit standpunt wordt ook onderschreven door Maatschappij Voor Beter OV, een met Rover vergelijkbare organisatie. Voor Beter OV komt op voor alle belangen van OV-reizigers, ook op het gebied van privacy.

13 Op de website van het CBS (<https://www.cbs.nl/nl-nl/over-ons/organisatie>) wordt dit als volgt omschreven: "Het CBS levert als hét statistische bureau van Nederland met betrouwbare statistische informatie en data inzicht in maatschappelijke vraagstukken. Daarmee voedt het CBS het maatschappelijk debat, de beleidsontwikkeling en de besluitvorming en draagt zo bij aan welvaart, welzijn en democratie.

Het CBS werd in 1899 opgericht vanuit de behoefte aan onafhankelijke, betrouwbare informatie om maatschappelijke vraagstukken te begrijpen. Deze rol heeft het CBS nog altijd. De organisatie is inmiddels uitgegroeid tot een innovatieve kennisorganisatie, die voortdurend nieuwe technologieën en ontwikkelingen toepast om de kwaliteit van de gegevens en de onafhankelijke positie te kunnen blijven borgen.

De wettelijke grondslag voor CBS is de Wet op het Centraal Bureau voor de Statistiek. Daarnaast is er een bestuursreglement en zijn er wettelijke regelingen en besluiten voor het aanleveren van gegevens: • Besluit gegevensverwerving CBS; • Regeling statistieken goederenverkeer; • Regeling verstrekking gegevens doodsoorzaken CBS. Wat er allemaal wel en niet mag met uw persoonsgegevens staat in de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet AVG.

Als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) voert CBS overheidstaken uit, maar valt het niet direct onder het gezag van een ministerie. De minister van Economische Zaken is politiek verantwoordelijk voor wetgeving, budget en de voorwaarden. De kosten van CBS worden betaald uit de rijksbegroting."

14 De website van DOVA (<https://www.dova.nu>) vermeldt hierover: "Samenwerkingsverband DOVA is in januari 2019 ontstaan door een samenwerking tussen DOVA en NDOV. Binnen Samenwerkingsverband DOVA werken decentrale OV-autoriteiten samen aan verbeteringen in het openbaar vervoer. Samen met CROW-KpVV vormen we de OV-campus."

voorzitter van de afschaffing van de privacy in het OV. Dit is een onacceptabel standpunt, dat zelfs in strijd is met de wet.

Vorig jaar sprak ik informeel met een senior beleidsmedewerker van één van de bij DOVA aangesloten decentrale overheden. Ik citeer wat ik daarover naar voren heb gebracht in één van de beroepsprocedures die ik tegen de AP heb gevoerd inzake de weigering van de AP om handhavend op te treden ten aanzien van privacy-schending in het OV:

Er zijn mensen die geen enkel bezwaar hebben tegen die robotisering van henzelf en hun medemensen. Vorig jaar sprak ik een senior beleidsmedewerker van een Nederlandse overheid die zich bezig houdt met openbaar vervoer. Hij vond het prima en ook onvermijdelijk dat de menselijke soort zichzelf op den duur overbodig maakt en wordt vervangen door intelligente machines. "Over twintig jaar zijn we allemaal gechipt," zei hij opgewekt.¹⁵

Na het rondetafelgesprek en kennisname (achteraf) van het te laat aangeleverde *position paper* van DOVA, is het mij nu duidelijk dat dit niet alleen het standpunt en de attitude betreft van een individuele beleidsmedewerker, maar een door de bij DOVA aangesloten decentrale overheden breed gedragen standpunt dat in strijd is met elementaire mensenrechten. Wat mij betreft is een organisatie die de mensenrechten niet respecteert, geen bona fide gesprekspartner, maar moet eerder beschouwd worden als een organisatie waarmee wel onderhandeld kan worden, maar dan alleen om een (beoogde) mensenrechtenschending te kunnen voorkomen, of daaraan een einde te kunnen maken. Iedereen die privacy als mensenrecht wil respecteren, kan een onderhandeling met het huidige DOVA het beste beschouwen als onderhandelen met een vijand.¹⁶

CBS

Er leek onder alle aanwezige deelnemers een consensus te bestaan dat het CBS fatsoenlijk omgaat met de data, inclusief persoonsgegevens, die deze organisatie op grond van haar wettelijke taak verwerkt. Ook leek men het erover eens te zijn dat het CBS in staat is om de verzamelde persoonsgegevens goed en effectief te anonimiseren voordat er gegevens aan derden (bijvoorbeeld onderzoekers, vervoerbedrijven of "mobiliteitsaanbieders") worden verstrekt. Bij mijn weten beschikt Privacy First niet over de vereiste kennis over het intern functioneren van het CBS om deze positieve indruk te kunnen verifiëren.

Op zich voel ik zelf op dit punt ook (geheel subjectief) enig vertrouwen in het CBS. Mijn vertrouwen wordt deels(!) nog verder versterkt door een schrijven van de Raad van Advies van het CBS op 25 juli 2019, getiteld: "Rol van het CBS en de ruimte voor marktpartijen". Daarin wordt ingegaan op de maatschappelijke rol en verantwoordelijkheid van het CBS, en vervolgens op de relatie tussen het CBS en "marktpartijen". Ik lees hier onder andere:

15 Zie: pleitnota Jonker t.b.v. zitting d.d. 20 augustus 2019, zaak: Jonker vs. AP inzake privacy-schending OV-chipkaart, zaaknummers rechtbank: ARN 18 / 546 en ARN 18 / 1487. De volledige pleitnota is downloadbaar via: <https://www.privacyfirst.nl/aandachtvelden/mobiliteit/item/1155-rechtszaak-over-privacy-anonieme-ov-chipkaart.html> (scrollen naar de link onder update 20 augustus 2019).

16 Zie als referentiekader voor het soort dynamiek van dergelijke onderhandelingen bijvoorbeeld Jonathan Powell: *Talking to terrorists - How to end armed conflicts*. Van de flaptekst: "Across the world governments proclaim that they will never 'negotiate with evil.' And yet they always have and always will. (...) This optimistic, wide-ranging, authoritative book is about why and how we should talk to terrorists." DOVA moet, onder haar huidige leiderschap, beschouwd worden als een vijand van privacy, met wie wel gepraat moet worden, maar niet op een naïeve wijze. Overigens gaf de directeur van DOVA mij na afloop van het rondetafelgesprek heel vriendelijk zijn visitekaartje. Ik ben in beginsel zeker bereid tot een gesprek met hem en DOVA. Dat lijkt mij zelfs interessant.

Een onafhankelijk en onpartijdig CBS dat op transparante wijze zijn onderzoeksresultaten, methodes en algoritmes openbaar maakt, vervult een kernfunctie in de Nederlandse democratie.

Het CBS is wettelijk opgericht om van overheidswege onafhankelijke statistieken te produceren en publiceren voor praktijk, beleid en wetenschap, en om deze statistische informatievoorziening te bevorderen. De wettelijke taak van het CBS betreft dus onder andere de statistiekvoorziening van, voor en door de overheid ten behoeve van de uitvoering van overheidstaken. De onafhankelijke positie van het CBS is geborgd in nationale en internationale wet- en regelgeving, om politieke, commerciële en andere beïnvloeding te voorkomen.

(...) Om ervoor te zorgen dat de maatschappij kan vertrouwen op de informatie van het CBS is in de wet vastgelegd dat het CBS de bij wet verkregen gegevens alleen mag gebruiken voor statistische doeleinden. In aanvulling daarop is het van belang dat het CBS de gegevensbescherming garandeert.

(...) Nieuwe maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, zoals de platformeconomie, decentralisatie van het sociaal domein, flexibilisering van de arbeidsmarkt, robotisering, duurzaamheid en energietransitie hebben geleid tot meer vraag naar data. Er is behoefte aan samenhangende informatie over deze maatschappelijke fenomenen en tevens wordt er meer gedetailleerde informatie gevraagd, bijvoorbeeld uitgesplitst naar regio. Om feiten van meningen te kunnen onderscheiden, is er vooral vraag naar betrouwbare informatie.

Nieuwe technologieën hebben ook geleid tot een groter aanbod van data, zoals uit sensoren. Data zijn vaker *real time* beschikbaar, en meer gedetailleerd. Data zijn echter niet altijd gestructureerd en de kwaliteit ervan is niet altijd gegarandeerd. Ook zijn nieuwe data nog niet altijd beschikbaar voor het CBS, bijvoorbeeld omdat ze in handen zijn van marktpartijen als Google of Facebook. (...) De kennis en expertise van het CBS op het gebied van dataverzameling, het koppelen van databronnen, het veilig opslaan van data en het openbaar maken van resultaten is daarbij elementair voor de Nederlandse overheid en voor het stimuleren van verdere economische ontwikkeling.

(...) Het CBS heeft de samenwerking met wetenschap en bedrijfsleven, nationaal en internationaal, tot strategische prioriteit gemaakt. Met initiatieven als het dataecosysteem loopt het CBS bovendien in internationaal opzicht voorop. Deze samenwerking moet verder worden doorontwikkeld: alleen in de samenwerking met wetenschap, overheid en bedrijfsleven kunnen de huidige vraagstukken rondom digitalisering en datagedreven overheid verder gebracht worden. Het adagium “of de markt, of de overheid” dient dan ook te worden vervangen door “met elkaar”.

(...) Een aantal adviezen van de heer Van Hulst en oplossingen die de minister van EZK voorstelt, heeft de steun van de raad van advies. Op een aantal punten neemt de raad van advies een afwijkend standpunt in. De raad van advies is van mening dat de toon van het advies [van de heer Van Hulst] de indruk zou kunnen wekken dat er sprake is van een conflictueuze verhouding tussen het CBS en een groot aantal marktpartijen. De raad van advies herkent dat niet uit de praktijk. Zo gaat het advies voorbij aan de talrijke initiatieven

en succesvolle samenwerkingen die het CBS al vele jaren heeft met wetenschap en bedrijfsleven.

(...) De raad van advies merkt op dat de context van het advies zich beperkt tot de visie op het vraagstuk vanuit een klein aantal marktpartijen, en er relatief weinig aandacht is voor de maatschappelijke context: de publieke taak en de cruciale rol van het CBS in de huidige ontwikkelingen rondom de digitaliseringsstrategie en de transitie naar een datagedreven overheid. Ook ontbreekt de visie van de gebruikers van statistische informatie en die van bedrijven en burgers, die te allen tijde mogen vertrouwen op het feit dat het CBS uiterst zorgvuldig omgaat met de gegevens waarover het CBS wettelijk beschikking heeft gekregen.

Daarna gaat de Raad van Advies in op de nadere uitwerking die het CBS geeft aan deze positionering. Al met al komt het op mij over als een zorgvuldige en verantwoorde benadering, zoals past bij een overheidsinstelling in een democratische rechtsstaat.

Wat mij in deze opstelling wel zorgen baart, is dat het CBS niet expliciet afstand neemt van het verschijnsel "data-gedreven overheid". In een democratische rechtsstaat is de overheid nooit "data-gedreven", maar altijd "mens-gedreven". Ook zwijgt het CBS over het risico dat het uitgangspunt "met elkaar" in de praktijk gaat leiden tot een vervaging van de rol van het CBS. In het rondetafelgesprek nam het CBS geen afstand van het grenzeloze streven naar toegang tot data door bijna alle overige partijen (met uitzondering van Flixbus en Privacy First). Integendeel, het CBS meldde expliciet dat zij zelf ook wil beschikken over "data op persoonsniveau", omdat zij dat nodig acht "voor de publieke zaak". Waarom die noodzaak er nu opeens zou zijn, terwijl de publieke zaak vroeger goed behartigd kon worden zonder die data, maakte het CBS niet duidelijk.

Dat het CBS meebeweegt met de data-jagers, valt op zich wel te begrijpen, gezien wat er voor het CBS als organisatie en voor Nederland op het spel staat. Nieuwe wetgeving zou de positie van het CBS in de Nederlandse data-huishouding, en tegelijk daarmee ook de rechtstatelijkheid van de Nederlandse data-huishouding, kunnen ondermijnen. Alleen al daarom wil het CBS zich ten tijde van het wetgevingsproces waarschijnlijk graag gesteund of althans geaccepteerd weten door zoveel mogelijk partijen, inclusief extreem data-hongerige markt- en overheidspartijen. Gezien de gure verhoudingen in het huidige krachtenveld, waarbij delen van de overheid al zijn ingekapseld door *surveillance capitalists* (bewakingskapitalisten), is dat tactisch en strategisch gezien een verstandige benadering van de problematiek door het CBS.

Mijn afdronk direct na het rondetafelgesprek (en nog voorafgaand aan mijn kennisname van het hier deels geciteerde schrijven van de Raad van Advies van het CBS) was dat het wenselijk is dat het CBS al in een vroeg stadium van het komende wetgevingsproces duidelijkheid krijgt dat zijn positie en rol in de data-huishouding niet op het spel staat, maar door een grote, democratisch gelegitimeerde consensus is en blijft veiliggesteld. Dat verschaft het CBS vervolgens meer ruimte om ook het belang van rechtstatelijkheid en het grondrecht op privacy meer tot uitdrukking te laten komen in haar handelen, onderhandelen en communiceren.

Dit is van mijn kant zeker niet bedoeld als een "kus des doods" voor het CBS in het hachelijke onderhandelingsveld, waarin traditionele, rechtstatelijke waarden steeds "vloeibaarder" lijken te worden en door beslissers en beleidsmakers steeds makkelijker overboord worden gezet. Het is integendeel juist bedoeld als oprechte steun voor de taak van het CBS om ook in het huidige krachtenveld de waarborgen te bieden die onontbeerlijk zijn voor een effectieve en rechtstatelijke bescherming van privacy.

KiM

De inbreng van het KiM in zijn *position paper* (dat ik voorafgaand aan het rondetafelgesprek had kunnen lezen) en in het rondetafelgesprek zelf, baarde mij zorgen. Ten eerste omdat het KiM zichzelf als "onafhankelijk" afficheerde, terwijl het in feite niet meer is dan een afdeling van een ministerie. Met de WODC-affaire nog vers in het geheugen, kunnen we concluderen dat de vermeende onafhankelijkheid van een hiërarchisch rechtstreeks aan een ministerie onderschikt instituut niet geloofwaardig is. Het KiM zegt in zijn *position paper* nota bene zelf: "Onderdeel zijn van IenW maakt de directe interactie tussen het KiM en de beleidsdirecties van IenW makkelijker."

Twee zinnen later voegt het KiM daaraan toe "dat daar geen politieke of beleidsmatige inmenging bij mogelijk is", zonder dat op enige wijze te onderbouwen. Met dergelijk, primitief illusionisme kwamen zogenaamd "onafhankelijke adviseurs" veertig jaar geleden goed weg, maar anno 2019 lijkt dat toch wel een beetje anders. Het roept twijfels op aan het bestaan van (*evidence-based*) *common sense* bij het KiM, en getuigt niet van een wetenschappelijke, naar objectiviteit strevende attitude.

Een tweede zorg baarde de bewering van het KiM dat "kennisrijk OV-beleid de reiziger centraal stelt" en "dus ook zoveel mogelijk als uitgangspunt de kennis van het door reizigers vertoonde gedrag" kiest. Op deze manier wordt echter niet de reiziger als serieus te nemen mens met serieus te nemen wensen en belangen "centraal gesteld", maar alleen de reiziger als te observeren object, waarvan het gedrag door middel van beleid moet worden beïnvloed. Dat is niet in het belang van (volwassen) reizigers.

Typerend voor deze paternalistische benadering door het KiM is bijvoorbeeld de volgende passage in het *position paper*:

Het OV-beleid onderkent ook steeds meer dat de reiziger van deur tot deur wil reizen. Juist de OV-chipkaart-data maken het goed mogelijk meer kennis te verwerven van het deur-tot-deur-gedrag van de reiziger.

Natuurlijk hebben reizigers al sinds het moment dat er huizen met deuren bestonden (ca. 4000 tot 5000 jaar geleden) van deur tot deur willen reizen, en dat ook gedaan. Waarom het kennelijk zo lang geduurd heeft voordat dit ook tot de kennisafdeling van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat doordrong, is een vraag die ik hier niet zal proberen te beantwoorden. Nieuw is niet de wens of het gedrag van de reiziger, maar de wens van het KiM, andere overheden en data- en vervoerbedrijven om de bewegingen van de reiziger van deur tot deur te volgen. Om deze reden merkte ik tijdens het rondetafelgesprek in mijn inleiding op dat op deze manier niet de reiziger centraal staat, maar het volgen van de reiziger. Een instituut dat zichzelf als "wetenschappelijk" afficheert, zou om te beginnen zijn eigen wensen niet moeten verwarren met de wensen van reizigers moeten, maar zich juist corrigerend moeten uitlaten wanneer overheden, OV-bedrijven of data-bedrijven hun eigen wensen als die van "de reiziger" presenteren (waarover straks meer).

Gezien deze attitude van het KiM, is ook de volgende passage in het *position paper* van het KiM zorgwekkend:

De doorlevering van basisdata uit de OV-chipkaartregistraties aan een vertrouwde "derde" partij, die ervaring heeft met het laten werken van externe onderzoekers binnen een privacy-beschermende omgeving, zoals het CBS, kan daarvoor uitkomst bieden.

Niets ten nadele van het CBS, maar als de "externe" onderzoekers van het KiM dezelfde data-ethiek aanhangen als de opsteller van hun *position paper*, dan zou ik als CBS wel drie keer nadenken voordat ik dergelijke onderzoekers überhaupt toegang bood tot enig gegeven dat direct of indirect herleidbaar kan zijn tot personen.

Het KiM uit zich in zijn *position paper* negatief over zorgvuldige toetsing welke gegevens uit het OV-chipkaart-systeem beschikbaar worden gemaakt voor "onderzoekers" (van het KiM). De recent ingevoerde procedure met een toetsingscommissie (waarover later meer), waarbij "doelbinding" wordt getoetst, wordt door het KiM beschouwd als een "hinderpaal". Het KiM schrijft daarover in zijn *position paper*:

Onderzoek en beleid kunnen niet altijd goed voorzien wat de beleids- of onderzoeksvraag van morgen is.

Maar als het om wetenschappelijk onderzoek gaat, dan zijn toekomstige beleids- en onderzoeksvragen niet relevant - althans niet zolang het KiM zich richt op onderzoek naar aanleiding van reëel bestaande, feitelijke vragen. Anderzijds, als het werkelijke doel van het KiM zou zijn om te beïnvloeden welke onderzoeksvragen er in de toekomst gesteld en gefinancierd gaan worden, dan is het standpunt van het KiM wel begrijpelijk. Maar zo'n doelstelling is niet die van een (wetenschappelijk) onderzoeksinstituut, maar die van een politiek-bestuurlijk instituut. Voor de privacy-bescherming zou het een slechte zaak zijn als geldstromen voor wetenschappelijk onderzoek op dat gebied worden gekaapt door een staat die zich probeert te vermommen als onafhankelijk onderzoeksinstituut.

Het KiM stelt in zijn *position paper*:

Het maatschappelijk debat is gebaat bij een gedeelde feitenbasis. Liefst gebaseerd op gezaghebbende, onomstreden gegevens.

Die uitspraak is eenzijdig en onttrekt belangrijke elementen van een goed maatschappelijk debat aan het zicht. Mijns inziens is een maatschappelijk debat in de eerste plaats gebaat bij een rijke, diverse feitenbasis, en dus niet een feitenbasis die van te voren door de staat is beperkt of "gekneed" met behulp van een voorsprong van de staat op het gebied van financiële en bestuurlijke middelen en toegangsmogelijkheden tot data.

Niet het KiM, maar onafhankelijke wetenschappers zouden het voortouw moeten krijgen als het gaat om het creëren en kritisch evalueren van een breed beschikbare feitenbasis. Alleen dan kan die feitenbasis "gezag" krijgen in de zin van: terecht vertrouwen. Dat is iets heel anders dan "gezag" in de zin van: goedkeuring door bestuurders van de staat. We leven immers in het huidige Europa, niet in het huidige China, waar de staat bepaalt welke feiten aandacht mogen krijgen en de basis mogen vormen voor de uitkomsten van onderzoek.

Ik voel me op het punt van de privacy-crisis een beetje zoals Greta Thunberg, die wetgevers en bestuurders met betrekking tot de klimaatcrisis opriep: "Listen to the science!"¹⁷ In het geval van

¹⁷ In haar roemruchte toespraak voor de *UN Climate Action Summit* op 23 september 2019 noemde Thunberg naast het klimaat ook '*the aspects of justice and equity*'. Het is niet duidelijk of zij daarmee ook doelde op privacy. Zonder privacy is er in ieder geval geen recht of gelijkwaardigheid mogelijk, en daardoor ook geen democratische rechtsstaat. Zonder effectieve bescherming van privacy zullen de druk van de klimaatcrisis en van geopolitieke machtsverschuivingen leiden tot afbraak van de democratische rechtsstaat in Europa. Zie ook paragraaf 15.

het OV-chipkaart-systeem was de *science* al in 2010 duidelijk, in de vorm van een onderzoeksrapport van de Radboud-universiteit, zoals ik hiervoor in paragraaf 6 al heb aangegeven. Negen jaar lang is die onderzoeksuitkomst niet alleen door OV-bedrijven en TLS, maar ook door de voor het OV verantwoordelijke ministeries. Ook toen het KiM al bestond, zweeg het daarover. De nationale toezichthouder AP zweeg eveneens.

Wat was hier in vredesnaam aan de hand? De woorden van het KiM (*Wij willen en kunnen onafhankelijk onderzoeken*) komen niet overeen met de daden van het KiM (*Wij zwijgen als onderdeel van het ministerie over onwelgevallige onderzoeksresultaten*).

In paragraaf 16 zal ik aan de wetgever een aanbeveling doen om de onafhankelijkheid van onderzoek naar OV-privacy en OV-data beter te waarborgen.

8 Privacy in het OV in relatie tot de semi-staat

Zoals ook in andere sectoren van de maatschappij, is in de OV-sector het onderscheid tussen de overheid (de staat) en particuliere bedrijven de afgelopen decennia vervaagd - paradoxaal genoeg juist in een tijd dat privatisering en eerbied voor "de vrije markt" schijnbaar hoogtij vierden. Sinds 1980 (verkiezing van Reagan tot president van de VS, gepaard met een abrupt veranderd modebeeld op mijn middelbare school: de "college"-stijl deed zijn intrede) heb ik de opkomst van het neoliberalisme met toenemende ongerustheid waargenomen, inclusief alle loze ontkenningen, geruststellingen, vergoelijkningen en op wensdenken gebaseerde "trickle-down"-theorieën die door bereidwillig na-papegaaiende media over ons werden uitgestort, op aandringen van rijke financiers en hun machtige bondgenoten. Destijds, in de jaren tachtig van de twintigste eeuw, werd dit "no-nonsense-beleid" genoemd, terwijl het in feite gebouwd was op een aantal ficties over het bestaan en de werking van een "vrije markt", die tot dogma werden verheven.¹⁸

Inmiddels is duidelijk dat deze aberratie van het kapitalisme niets anders was dan een geleidelijk uitgevoerde machtsgreep ten koste van het overgrote deel van de bevolking en het milieu, gepaard met een tunnelvisie waardoor grote delen van de samenleving, en vooral de welgestelde delen van de samenleving, hun blik lieten vernauwen. De jacht naar financieel gewin op de korte termijn was geopend, en van staatswege werden steeds nieuwe trucs uit de kast gehaald om dit pyramidespel te kunnen blijven voortzetten. Zelfs tijdens en na de zeer ernstige economische crisis van 2008-2011 gingen onze "verantwoordelijke" leiders daarmee door. De nieuwste truc is nu om het accent van de jacht op korte-termijn-gewin te verleggen naar de jacht op data. Na olie, automatisering, privatisering, internet en sociale media is dat het nieuwe zwarte goud. Alles om maar niet onder ogen te hoeven zien dat deze jacht op korte-termijn-gewin een doodlopende weg is - humanitair, sociaal, economisch en als het gaat om een voor mensen leefbaar milieu op deze planeet.

De nood bij de volgers van deze tunnelvisie is inmiddels zo hoog gestegen, dat ook de formele vereisten van de democratische rechtsstaat door hen steeds brutaler met voeten worden getreden - het meest extreem in het Amerika van Trump en het Engeland van de "harde Brexiteers", maar op een wat subtielere manier ook in een land als Nederland.

Een terugkeer naar een meer humane vorm van kapitalisme is het eerste wat nu nodig is, als eerste stap op weg naar een gezonde, milieu-vriendelijke economie in samenhang met effectief beschermde mensenrechten, waaronder het cruciale recht op privacy.

OV-sector

In de OV-sector heeft de vervaging tussen staat en particuliere bedrijven geleid tot het ontstaan van allerlei hybride arrangementen en organisaties, die ik nu de "semi-staat" zal noemen. Belangrijke vertegenwoordiger van deze semi-staat was in het rondetafelgesprek Translink (TLS), dat mede leek te spreken voor Nationale Spoorwegen (NS), de voornaamste eigenaar van TLS.

NS is formeel een particulier bedrijf, maar is 100% eigendom van de Nederlandse staat en voor haar voortbestaan in de praktijk volledig afhankelijk van een op niet-transparante wijze "verworven" concessie van diezelfde Nederlandse staat voor het uitvoeren van het spoorvervoer op het gehele Nederlandse hoofdrailnet, dat via het staatsbedrijf ProRail eveneens eigendom is van de Nederlandse staat. Waarom formeel privatiseren, als er geen echt vrije markt is?

¹⁸ Zie bijvoorbeeld: Joseph E. Stiglitz, *The Price of Inequality* (2012); en Naomi Klein, *The Shock Doctrine* (2007).

Translink is een nieuwe naam voor TransLink Systems B.V., oftewel TLS. Vermoedelijk is de reden voor deze recente naamswijziging dat de drijvende krachten achter de oprichting van dit bedrijf de functie ervan willen verbreden en uitbreiden naar die van een universeel data-bedrijf, en daarom de verwijzing naar concrete, technische "systemen" met het oog op de toekomst vanaf nu achterwege willen laten. Dit is een vorm van "social washing", vergelijkbaar met de manier waarop Facebook zichzelf presenteert als een bedrijf dat om idealistische redenen "verbinding" tussen mensen wil bevorderen ("*connect people*").¹⁹ In werkelijkheid is het een nietsontziend bedrijf dat erop gericht is om zoveel mogelijk data aan die mensen te ontfutselen en daarmee zoveel mogelijk geld te verdienen en macht te vergaren (in nauwe samenhang met elkaar), ook als dat gebeurt door middel van het faciliteren van de verspreiding van haatdragende boodschappen of het blootstellen van mensen aan allerlei risico's op het gebied van bejegening en identiteitsfraude.²⁰

Vergeleken met Facebook en Google is TLS maar een kleine dreumes. Maar overal in de wereld zie je dit soort bedrijven opkomen, die op één of andere wijze in de voetsporen van de giganten willen treden. Collectief zijn ze minstens even gevaarlijk als Facebook en Google zelf, juist ook omdat ze minder opvallen en daardoor hun data-roofgedrag (*predatory behaviour*) makkelijker kunnen normaliseren door mensen er stilletjes aan te laten wennen.

In zijn *position paper* definieert TLS zichzelf in de inleiding als een data-bedrijf:

Maatschappelijk belang en dat van reiziger voorop: Translink zorgt voor inzicht in reizigersdata.

Translink ontvangt reisdata van alle OV-bedrijven in Nederland om transacties te kunnen verwerken; in 2018 waren dat er ruim 2,72 miljard. Translink is daarmee dé plek waar alle reisinformatie samenkomt en van waaruit informatie beschikbaar wordt gesteld. Translink doet dat zonder winstoogmerk; het maatschappelijk belang staat voor ons voorop.

Uit dit inleidende tekstje kunnen alvast drie dingen worden geconcludeerd:

- (1) TLS (TransLink Systems B.V.) is opgericht als een particulier bedrijf met winstoogmerk, en heeft blijkens haar website nog steeds dezelfde rechtsvorm, namelijk een besloten vennootschap, maar wil zichzelf met een nieuwe handelsnaam ("Translink") nu herdefiniëren en presenteren als een organisatie die het maatschappelijk belang dient.
- (2) TLS stelt "het maatschappelijk belang" en "het belang van de reiziger" ten onrechte gelijk aan "inzicht in reizigersdata".
- (3) TLS gebruikt de door TLS en haar oprichters zelf op touw gezette, grootschalige roof van persoonsgegevens van OV-reizigers nu om zichzelf te betitelen als "dé plek waar alle reisinformatie samenkomt en van waaruit informatie beschikbaar wordt gesteld" - alsof het gaat om een legitiem startpunt. Dat is zoiets als wanneer het British Museum zichzelf betitelt als "dé plek waar antieke kunstwerken uit het Midden-Oosten samenkomen en van waaruit die voor tentoonstellingen wereldwijd beschikbaar worden gesteld". Dat die positie door middel van kolonialisering (van de persoonlijke levenssfeer, respectievelijk het Midden-Oosten) en roof is opgebouwd, wordt op die manier onder het vloerkleed geveegd.

19 Andere varianten hiervan zijn "greenwashing" (schermen met het milieu-idealisme om een commercieel doel te verhullen) en "woke-washing" (schermen met politieke correctheid op het gebied van identiteitspolitiek om een commercieel doel te verhullen).

20 Zie bijvoorbeeld het privacy-schandaal in 2018 rond Facebook en Cambridge Analytica.

Leugenachtige retoriek

TLS (Translink) stelt zich op de homepage van haar eigen website nu als volgt voor:

*"BEWEGINGSVRIJHEID MET TRANSLINK / Stel je voor... Stel je voor dat je kunt gaan en staan waar je maar wilt. Vrij. Zorgeloos. Met alle vervoerders en vervoersmiddelen naar keuze. En betaal mogelijkheden die passen bij dat moment. Dát is de droom waar wij ons elke dag tot het uiterste voor inspannen."*²¹ Het bedrijf omschrijft zichzelf als: *"Trots / Hart van het OV / Al sinds 2005 en de start van de OV-chipkaart verbinden wij vervoerders, reizigers en reizen op het gebied van betalen. Wij zorgen dat iedereen met één vervoersbewijs in het hele land en bij alle vervoerders kan reizen."* En: *"Wij geloven dat iedereen vrij wil kunnen bewegen. Zelf kiezen, zonder zorgen en met plezier. Om te ontmoeten, te leren, te werken en te ontdekken. Om te beleven. Wij willen mee op reis en die behoefte helpen vervullen. Vrij vooruit!"*²²

Maar TLS laat mij als reiziger geen keuzevrijheid hoe ik voor mijn vervoersbewijzen wil betalen. Sinds 2014 hebben de vervoerbedrijven die TLS hebben opgericht, mij in samenwerking met TLS de vrijheid ontnomen om op een privacy-vriendelijke manier voor mijn vervoer te betalen. Ook is het voor mij niet langer mogelijk om via het OV anderen "te ontmoeten", "te ontdekken" of "te beleven" zonder door allerlei fysieke hekken en poortjes te moeten. Hoezo "bewegingsvrijheid"? Hoezo "vrij vooruit"? Vervoerders bieden mij bewegingsvrijheid, niet data-bedrijven zoals TLS.

TLS noemt, onder het kopje "WAAR WE VOOR STAAN" een drietal nobele doelstellingen:

(1) **Interoperabel.** Reizigers kunnen met alle vervoersmiddelen en alle vervoerders reizen en betalen met een enkel betaalmiddel.²³

Maar wacht even, dat kon ik vroeger ook al. Toen kon ik al mijn vervoerbewijzen met contant geld betalen. Wat was dat handig! De drijvende krachten achter TLS (de vervoerbedrijven en de Nederlandse overheid) hebben er juist voor gezorgd dat ik dat nu niet meer kan.

(2) **Samen.** Translink wil samen met de vervoerders betalen in het openbaar vervoer beter, sneller en goedkoper maken volgens de Visie OV-betalen.²⁴

Vreemd. Tot nu toe is het voor mij alleen maar duurder geworden. Als ik mijn privacy wilde behouden, werd ik gedwongen een "anonieme" OV-chipkaart aan te schaffen (waarbij mij negen jaar lang niet verteld werd dat die niet werkelijk anoniem was) voor €7,50 en daarop een waarborgsom te laden, nog voordat ik überhaupt toegang kreeg tot het OV. Ook moet ik nu meer betalingshandelingen verrichten (uitchecken, en ook in- en uitchecken bij allerlei overstappunten).

(3) **Voor iedereen.** Of het nu gaat om forensen, studenten, recreatieve reizigers of toeristen, Translink is er voor iedereen. Zorgeloos reizen, met plezier.²⁵

Nee. Het is niet "voor" iedereen. Het is over iedereen. Het wordt aan iedereen dwingend opgelegd. Sinds ik vanaf 2014 bij elke OV-reis gedwongen word mijn persoonsgegevens af te staan, is mijn reis-"plezier" juist verminderd. Ik reis niet langer "zorgeloos", want ik ben mij er steeds van bewust dat ik tijdens die hele reis word gevolgd en geregistreerd.

21 Bron: <https://www.translink.nl/> Geraadpleegd: 4 oktober 2019.

22 Bron: <https://www.translink.nl/about> Geraadpleegd: 4 oktober 2019.

23 Bron: <https://www.translink.nl/> Geraadpleegd: 4 oktober 2019

24 Ibid.

25 Ibid.

De werkelijke ambities van TLS zitten verpakt in twee zinnestelsels onder het kopje "**Trends en ontwikkelingen**":

Translink heeft een regiefunctie in een complexe wereld, met vele partijen en belangen. We werken volgens internationale standaarden en zijn knooppunt in het openbaar vervoer.²⁶

Dit is codetaal. TLS "heeft" nog geen "regiefunctie" in "een complexe wereld", maar wil zich een machtspositie verwerven op de markten voor OV, betalen en persoonlijke data. Op dit moment is TLS in essentie, en ook juridisch, nog steeds niet meer dan een dochterbedrijf en opdrachtnemer van de vervoerbedrijven NS, GBV, RET en HTM. Heel recent is er ook een joint venture tussen deze vervoerbedrijven en TLS opgericht om handel in illegaal verzamelde persoonsgegevens te faciliteren en te legaliseren. Maar via TLS willen die bedrijven wel hun positie in de OV-sector versterken, en zij beseffen dat dat alleen kan lukken als zij zich, via TLS, ook op de markten voor geautomatiseerd betalen en persoonlijke data begeven. Dat zij met TLS wellicht een kind hebben gebaard dat hen vervolgens zal willen verslinden, is iets wat hen kennelijk minder zorgen baart dan het risico om in de toekomst door andere opkomende data-bedrijven zoals Tranzor te worden verslonden. Tijdens het rondetafelgesprek was al merkbaar dat TLS zichzelf niet meer presenteerde als dienstverlener van enkele vervoerbedrijven, maar als data-regisseur.²⁷

De reden dat ik deze cumulatieve leugenachtige retoriek hier citeer en bespreek, is dat die kenmerkend is voor data-bedrijven die zich meester willen maken van grote hoeveelheden persoonsgegevens. Het is een oeroude strategie van (aspirant-)machthebbers om het onderwerpen van mensen gepaard te laten gaan met retoriek dat je ze juist wilt bevrijden en verheffen. Of het nu om religieuze (bijv. Christelijke of Boeddhistische) of seculiere (bijv. communistische of neoliberalistische) bevrijdingsretoriek gaat, deze is in de geschiedenis talloze malen gebruikt als dekmantel voor een machtsgreep ter onderwerping van de zogenaamd "te bevrijden" mensen.

In het eerder genoemde boek *The Age of Surveillance Capitalism* wijst Zuboff op parallellen tussen de onteigening van persoonlijke data door bedrijven die de persoonlijke levenssfeer van mensen koloniseren, en de onteigening van land door uit Europa afkomstige kolonisten in de zestiende tot en met negentiende eeuw.²⁸ Ook die kolonisatie ging gepaard met leugenachtige bevrijdingsretoriek, verkondigd door Christelijke missionarissen die daar zelf deels in geloofden, maar het deels ook zagen als een "vertaling" die nodig was om "primitieve wilden" te kunnen bekeren. De missionarissen van TLS werken op de afdeling Communicatie van dat bedrijf, en bij reclamebureaus. Sommigen van hen zijn mogelijk wat cynischer dan hun voorgangers in vroeger eeuwen.

Stapsgewijze kolonisatie van de privé-sfeer van OV-reizigers

TLS (Translink) is formeel een door NS en vier grootstedelijke vervoerbedrijven opgericht dochterbedrijf met de functie van een coöperatie. De oprichting geschiedde in zeer nauw overleg met delen van de overheid, tevens eigenaars van de betreffende vervoerbedrijven, en met name het ministerie dat destijds verantwoordelijk was voor de OV-sector. Het doel van TLS was aanvankelijk (in ieder geval officieel) het afhandelen van betalingstransacties voor alle vervoerbedrijven die zich quasi-vrijwillige aansloten bij het OV-chipkaart-systeem. Voor wie zich daar niet

²⁶ Ibid.

²⁷ In een door mij gevoerde bezwaarprocedure bleek in maart 2019 uit antwoorden van TLS op door de AP gestelde vragen, dat TLS zichzelf niet langer wil zien als opdrachtnemer van NS, maar juist als opdrachtgever van NS. TLS gaf aan dat NS op te vatten als "distributeur" van producten van TLS. De AP leek daar min of meer genoegen mee te nemen en wees mijn handhavingsverzoek af. Ik stelde beroep in. Op 16 december 2019 zal dit beroep ter zitting worden behandeld door de Rechtbank Gelderland.

²⁸ S. Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, pp. 176-180.

bij aansluit, was feitelijk geen plaats meer op de Nederlandse OV-markt, en dat hoefde niet eens hardop gezegd te worden. Alle OV-bedrijven die op de Nederlandse OV-markt iets wilden, waren op de hoogte van de wensen van de Nederlandse overheid ten aanzien van de inrichting van deze quasi-"vrije markt", inclusief het pact van de overheid met de gevestigde vervoerbedrijven (tevens in haar eigendom) over de invoering van het OV-chipkaart-systeem.

Later verschoof de focus van TLS steeds meer (of: steeds openlijker) naar het verwerken en gebruiken van data van individuele reizigers, geogst door middel van het OV-chipkaart-systeem. Thans willen TLS, de oprichters van TLS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die illegaal opgebouwde data-voorraad en de marktpositie van TLS op de quasi-"markt" voor OV-betalingen graag benutten en verder uitbreiden voor verschillende doelen, zonder dat aan de reizigers ooit om vrijwillige(!) instemming is gevraagd met de verwerking van al die persoonlijke, individuele reisgegevens.

De realisatie van deze ambities wordt door NS, TLS en andere betrokken partijen gepresenteerd als een "noodzaak", zonder dat adequaat wordt onderbouwd waarom daar sprake van zou zijn. Na aanvankelijke, jarenlange ontkenningen en verhullingen (vertraagde uitfasering van papieren vervoerbewijzen, en de beschikbaarheid van de zogenaamde "anonieme OV-chipkaart"), wordt nu aan reizigers met een beroep op het "contract" dat ze zogenaamd met vervoerbedrijven zouden hebben afgesloten,²⁹ verteld dat ze simpelweg geen recht meer hebben op eerbiediging van hun persoonlijke levenssfeer in het OV. De volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer werden op deze manier meer dan tien jaar lang zoet gehouden. Naar aanleiding door mij gegenereerde publiciteit over het niet werkelijk anoniem zijn van de "anonieme" OV-chipkaart, stelden twee kamerleden (waaronder de voorzitter van het rondetafelgesprek, dhr. Schonis) in augustus 2019 kamervragen, waarop de staatssecretaris van IenW inmiddels heeft geantwoord. In essentie heeft de staatssecretaris geantwoord dat OV-reizigers, nu het feit dat ze in de praktijk geen privacy hebben na jaren van verdoezeling eenmaal is onthuld, ook geen recht hebben op privacy. Hun persoonlijke reisgegevens worden door TLS verzameld, of zij dat nu willen of niet. Tussen de regels door zegt de staatssecretaris tegen alle OV-reizigers: "Wen er maar aan dat al je reisbewegingen worden gevolgd."

Een structurele, grootschalige schending van privacy die door de staat in samenwerking met onderdelen van de semi-staat in gang is gezet, wordt vervolgens door die staat en semi-staat juridisch verdedigd met een beroep op een van reizigers afgedwongen "privaatrechtelijke overeenkomst",³⁰ waarbij door de coalitie van privacy-schenders gesuggereerd wordt dat dit opgelegde "contract" rechtens beschouwd moet worden als zijnde door de reizigers vrijwillig aangegaan. Het EVRM en de AVG zeggen echter, zeker in combinatie met elkaar, iets heel anders.

Dit is vergelijkbaar met de zogenaamde "overeenkomsten" die verslagen indianenstammen in de negentiende eeuw sloten met de Amerikaanse regering in Washington, waarbij ze bijna al hun leefgebied afstonden in ruil voor de toezegging dat ze een klein beetje (vaak minder leefbaar) gebied zouden mogen behouden in de vorm van "reservaten". Daarna werden deze overeenkomsten vaak opnieuw geschonden door de Amerikanen van Europese afkomst, waardoor de oorspronkelijke bewoners opnieuw grote delen van hun toch al gereduceerde gebied verloren. Maar inmiddels waren zij te zwak om nog serieuze weerstand te kunnen bieden.

29 In *The Age of Surveillance Capitalism* spreekt Zuboff over 'uncontracts'. Zie bijv. pp. 333-336.

30 Deze quasi-"overeenkomst" wordt door de vervoerbedrijven en door TLS vastgelegd in hun algemene voorwaarden en wordt op grond daarvan geacht automatisch te zijn afgesloten zodra een reiziger een vervoerbewijs aanschaft.

Het gaat hier niet alleen om de leugen dat er sprake zou zijn van een met wederzijdse instemming afgesloten "overeenkomst", maar ook om een machtsgreep en een data-roof, gepleegd door deze onderdelen van de Nederlandse staat en van de semi-staat, ten koste van het grondrecht van elke OV-reiziger op privacy. Het is in strijd met de wet (EVRM, Wbp, AVG), zolang die op een redelijke manier wordt geïnterpreteerd. Over dat laatste gaan de rechtszaken die ik thans voer.

Rovers die elkaar beconcurreren

Tijdens het rondetafelgesprek werd een vreemd verschijnsel zichtbaar, namelijk dat particuliere data-bedrijven (vertegenwoordigd door Tranzer) voor zichzelf dezelfde mogelijkheden opeisten die de semi-staat (NS, TLS etc.) zichzelf al eerder op illegale wijze had verschaft, en nu wil gaan exploiteren d.m.v. de onlangs opgerichte joint venture. Tranzer bracht expliciet naar voren dat het "MaaS-platform" (MaaS is een afkorting voor "Mobility as a Service") vergelijkbaar is met TLS, en daarom ook dezelfde toegang tot reizigersdata zou moeten hebben als TLS, omdat er anders sprake zou zijn van concurrentievervalsing door TLS en de joint venture tussen TLS en NS etc.

Het argument van concurrentievervalsing was in mijn ogen op zichzelf terecht, maar alleen zolang het grondrecht op privacy buiten beschouwing werd gelaten. In het licht van het grondrecht op privacy, was het verzoek van Tranzer en het MaaS-platform om een gelijk speelveld voor alle concurrenten vergelijkbaar met dat van een nieuwe roversbende die van een reeds wat langer bestaande roversbende toegang eist tot de grot waar die ouderer roversbende zijn geroofde schatten (namelijk persoonsgegevens van OV-reizigers) opslaat en bewaart.

Gelukkig was tijdens het rondetafelgesprek ook een vertegenwoordiger van het *echte* vervoerbedrijf Flixbus aanwezig, die aangaf dat er prima OV kan worden aangeboden zonder data-roof.

Geen legitimering van data-roof

De conclusie moet dus niet zijn dat de ene data-roof de andere legitimeert, of zou moeten gaan legitimeren via nieuw op te stellen wetgeving, maar juist dat alle rovers tot de orde moeten worden geroepen - althans zolang we de pretentie hebben in een rechtsstaat te leven.

Dat zullen TLS (Translink) en Tranzer geen van beiden leuk vinden om te horen. Maar waar dachten zij aan toen zij hun activiteiten begonnen? Aan een verdienmodel, maar niet aan de privacy van reizigers. Als zij beschouwd worden als particuliere bedrijven (wat ook TLS formeel is), dan hebben zij als ondernemers op eigen verantwoordelijkheid risico genomen door te kiezen voor bepaalde potentiële verdienmodellen. Het is niet de taak van de wetgever om particuliere ondernemers te beschermen tegen vrijwillig genomen, commerciële risico's.

Althans, niet zolang die wetgever het onderscheid tussen staat en vrije markt serieus neemt - hetgeen in ieder geval verwacht mag worden van drie van de vier politieke partijen die tijdens het rondetafelgesprek de vaste kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat vertegenwoordigen en als commissieleden vragen stelden (D66, VVD en PVV). Immers, het gaat hier om partijen die zichzelf (sociaal-)liberaal noemen. Het onderscheid tussen de staat en de vrije markt is van wezenlijk belang voor het voortbestaan van de democratische rechtsstaat, omdat het nauw gerelateerd is aan de vrijheid van individuen ten opzichte van de staat.

Deal tussen CBS en TLS

Ondertussen worden er ook andere verbanden gecreëerd tussen de staat en de semi-staat. In het te laat aangeleverde *position paper* van OV-NL las ik na afloop van het rondetafelgesprek:

Zoals aan de Tweede Kamer per brief d.d. 2 juli 2019 is gemeld, hebben Translink en CBS in april 2019 een intentieverklaring gesloten voor samenwerking op het gebied van statistische toepassingen van OV-chipkaartdata voor maatschappelijk belang, privacy-bescherming en dataverwerkingsmethoden.

Het ministerie van IenW meldt dat in 2021 data over toegankelijkheid van OV-voorzieningen en het proces van updaten en kwaliteit van deze data op orde zijn en dat overheden en OV-organisaties dezelfde taal hierover spreken (tekst Kamerbrief 'Optimaliseren van het mobiliteitssysteem via MaaS', d.d. 11 juli 2019).³¹

Wat betekent dit? Waarom is het CBS in zee gegaan met een formeel particuliere organisatie (TLS) die in strijd met de wet persoonlijke reisgegevens van OV-reizigers verzamelt? Behelst de intentieverklaring enige vorm van instemming van de kant van het CBS met de verwerking van persoonlijke reisgegevens door TLS zonder instemming van OV-reizigers? Nu lijkt zelfs het CBS gecompromitteerd te zijn geraakt, met een hoog risico van verdere inkapseling in de coalitie van statelijke en semi-statale data-rovers. Is het CBS, ondanks zijn formele onafhankelijkheid als ZBO, wellicht op enige wijze onder druk gezet om dit compromis te sluiten? Bijvoorbeeld via impliciete boodschappen over toekomstige geldstromen?

Deal tussen ministerie IenW/OpenGeo en het CBS

In deze paragraaf over de "semi-staat" verdient ook Stichting OpenGeo aandacht. In haar *position paper* schrijft deze stichting over zichzelf:

Stichting OpenGeo werkt aan het vrij beschikbaar maken en houden van geografische informatie. Dat doet zij voornamelijk als 'NDOV-loket', een vanuit het ministerie van I&W gegeven taak om ov-data te verzamelen bij vervoerders en te verspreiden aan eenieder.

Hieruit kan worden afgeleid dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de voornaamste geldbron is van OpenGeo en dus deze stichting in belangrijke mate aanstuurt. Eigenlijk was het ministerie van IenW dus door twee instanties vertegenwoordigd in het rondetafelgesprek: via "kennisinstituut KiM", feitelijk een afdeling van het ministerie, en via "Stichting OpenGeo", feitelijk een door het ministerie gesubsidieerde en aangestuurde opdrachtnemer. OpenGeo moet dus niet beschouwd worden als een werkelijk particuliere organisatie.

In haar *position paper* spreekt OpenGeo, net als KiM, steun uit voor een leidende rol van het CBS waar het gaat om de verwerking van persoonlijke reisgegevens:

2. Bij het CBS kunnen, onder strenge voorwaarden, universiteiten, wetenschappelijke organisaties, planbureaus en andere onderzoeksinstituten toegang krijgen tot microdata [d.w.z: persoonsgegevens - noot MJ] over burgers. Eenzelfde model moet mogelijk zijn voor ov-data. Dezelfde strenge voorwaarden moeten gelden voor onderzoeksinstituten die toegang willen tot ov-data. Het CBS moet, onder aanvoering van de staatssecretaris, de leiding hierin nemen.

OpenGeo lijkt hier om te beginnen niet te beseffen dat het CBS, als onafhankelijke ZBO, niet geacht wordt te handelen "onder aanvoering van de staatssecretaris". Maar goed, dergelijke rechtstatelijke finesses kunnen wellicht niet geacht worden op het netvlies te staan van een stichting die gefinancierd wordt door het ministerie van diezelfde staatssecretaris...

³¹ *Position paper* OV-NL, pag. 3-4.

Wat daarnaast opvalt, is dat OpenGeo volledig voorbijgaat aan de vraag waarom de persoonlijke reisgegevens van individuele reizigers überhaupt terecht zouden moeten komen bij TLS of het CBS. Hebben wetenschappers het recht om mijn woonkamer of de waterkranen in mijn huis te onderzoeken als zij dat interessant vinden? Nee, want die behoren tot mijn privé-sfeer. Dat geldt ook voor mijn privé-reizen met het OV.

Ook specificceert OpenGeo niet wat er wordt bedoeld met "onderzoekinstellingen die toegang willen tot OV-data". Bijvoorbeeld ook het KiM, net als OpenGeo aangestuurd door het ministerie van IenW, en dus allerminst een onafhankelijke onderzoekinstelling?

De constellatie achter de semi-staat wordt zichtbaar voor buitenstaanders

De semi-staat zoals die zich de afgelopen decennia in Nederland heeft ontwikkeld, vormt een bedreiging voor de democratische rechtsstaat, omdat hij bestaat uit arrangementen, compromissen en bondgenootschappen waarmee de ordening van de rechtsstaat aan allerlei kanten wordt gepasseerd.

In de door mij gevoerde rechtszaken tegen de weigeringen van de AP om te handhaven, is door zowel de privacy-schennende partijen als door de AP het argument naar voren gebracht dat het OV-chipkaart-systeem berust op afspraken die tussen particuliere partijen en vertegenwoordigers van de overheid zijn gemaakt - alsof dat een rechtvaardiging zou vormen voor het schenden van een grondrecht van burgers. Dit maakt een tendens zichtbaar om de soevereiniteit van onze democratische rechtsstaat ondergeschikt te achten, en daarmee ook te maken, aan arrangementen die op een niet-transparante manier in achterkamertjes tot stand zijn gekomen. Als onze rechters zich daardoor laten beïnvloeden - en er zijn ook in de door mij gevoerde rechtszaken verschillende aanwijzingen dat dit inderdaad gebeurt - dan bevindt onze rechtsstaat zich in zwaar weer.

Het ging in het rondetafelgesprek over de zeggenschap over "OV-data", waaronder persoonlijke reisgegevens van individuele reizigers - en daarmee over privacy. Doordat ik, met steun van Privacy First, consequent opkom voor de privacy van burgers, kom ik in aanvaring met de constellatie die zich de afgelopen decennia in de OV-sector heeft gevormd, in samenhang met de in die sector ontstane delen van de semi-staat. Deze constellatie is niet meer gewend zich wat te hoeven aantrekken van het recht van burgers om zelf te bepalen welke persoonsgegevens ze willen afstaan, zolang er geen werkelijke noodzaak voor de verwerking van die gegevens is aangetoond. Doordat ik mijn privacy verdedig, wordt die constellatie nu zichtbaar voor buitenstaanders.

Het voelt een beetje alsof ik in een tent kampeer en merk dat een klein diertje zich door de niet helemaal dichtgeritste opening naar binnen wurmt. Ik probeer het weer naar buiten te duwen, maar dan blijkt het opeens het puntje van de slurf van een olifant te zijn, die met een zware tred naar voren komt en zich niet door mijn tent wil laten tegenhouden. Die olifant, dat is de constellatie die zich in Nederland achter, onder en boven de rechtsstaat heeft ontwikkeld.

Nu is het de vraag of de rechtsstaat nog voldoende kracht heeft om de rechtstatelijke orde te herstellen, of dat we in feite al niet meer in een rechtsstaat leven. Blijft de tent staan, of wordt die onder de voet gelopen door de olifant? De uitkomst van de door mij thans gevoerde rechtszaken zal het leren.

9 Efficiëntie in relatie tot privacy

De centrale aanname in de betogen van bijna alle deelnemers aan het rondetafelgesprek was dat het verwerken van de persoonlijke reisgegevens van individuele OV-reizigers zou bijdragen aan mogelijkheden om de efficiëntie van het Nederlandse OV te vergroten. Dat werd tijdens het gesprek niet serieus onderbouwd, en daar was in de gekozen opzet van de bijeenkomst ook geen tijd voor. Het rondetafelgesprek had een verkennend karakter, waarin geen ruimte was voor grondige discussie.³²

Efficiëntievergroting door verwerking persoonsgegevens wordt niet onderbouwd

In het *position paper* van het KiM worden wel "voorbeelden" gegeven van "relevantie [van] OV-chipdata [voor] beleidsonderzoek", met als intro:

Hiervoor stelden we dat de onderzoeksvraag van 'morgen' vaak lastig te voorzien is, en dat het dus van belang is om als beleidsonderzoeker zoveel mogelijk de beschikking te krijgen over basisdata, die je als onderzoeker zelf nog kan ordenen, rangschikken, filteren enzovoort om ze passend te krijgen bij het precieze vraagstuk. Dat blijft wat abstract. Om de beleidsrelevantie van de beschikbaarheid van OV-chipdata voor beleidsonderzoek te illustreren, dragen we hierna ook een aantal meer en minder voor de hand liggende voorbeelden aan, zonder daarbij uitputtend te willen zijn.

Het KiM maakt het hier niet expliciet, maar met "OV-chipdata" en "basisdata" wordt hier hoogstwaarschijnlijk ook gedoeld op persoonlijke reisgegevens van individuele reizigers.

Vervolgens noemt het KiM een reeks beleidsdoelen die bevorderd kunnen worden door middel van het verwerken van geaggregeerde gegevens en/of niet-geaggregeerde, tot personen herleidbare reisgegevens, die het KiM op één hoop gooit onder de noemer "OV-chipdata":

1. Onderbouwing investeringsbeslissingen;
2. Leren van nieuwe projecten (ex post evaluatie);
3. Verbetering aansluitingen;
4. Prioritering toegankelijk maken OV-halters;
5. [Het onderzoeken van] Onbetrouwbaarheid [van dienstregelingen, aansluitingen e.d.].

Het KiM maakt echter niet duidelijk voor welke van deze beleidsdoelen het KiM de beschikking wil hebben over persoonlijke reisgegevens, en onderbouwt al helemaal geen noodzaak voor de verwerking van persoonlijke reisgegevens voor het bereiken van deze beleidsdoelen, laat staan een noodzaak zoals bedoeld in artikel 8 lid 2 van het EVRM (bescherming van de persoonlijke levenssfeer).

Waarom maakt een "kennisinstituut" als het KiM, dat beweert "wetenschappelijk" te werken, niet duidelijk:

- om welk soort gegevens het precies gaat?
- voor welke doelen het KiM welke gegevens wil gebruiken?

Op deze manier wordt niet onderbouwd waarom de verwerking van persoonlijke reisgegevens zou bijdragen aan een verhoging van de efficiëntie van het openbaar vervoer.

³² Zie ook paragraaf 5, over de oorzaken van inefficiëntie.

Ook TLS (Translink) blijft in zijn *position paper* vaag over welke gegevens dit bedrijf precies verwerkt door middel van het OV-chipkaart-systeem. TLS spreekt van "reizigersdata" en "reisdata", zonder te specificeren wanneer zij het over niet tot personen herleidbare data heeft, en wanneer over persoonlijke reisgegevens van individuele reizigers.

Maar omdat we weten dat het hier om alle gegevens gaat die via het OV-chipkaart-systeem worden verzameld, weten we dat het hier ook om de persoonlijke reisgegevens van alle OV-chipkaart-gebruikers gaat, en dus over miljarden persoonsgegevens per jaar.

In zijn *position paper* geeft TLS geen onderbouwing waarom het verwerken van al deze persoonlijke reisgegevens nodig zou zijn voor het vergroten van de efficiëntie in het OV, of daaraan zelfs maar zou bijdragen, en ook niet met welk recht TLS deze persoonsgegevens ontvangt in opdracht van de vervoerbedrijven waarvan reizigers hun vervoerbewijzen kopen.³³

Efficiëntievergroting is ook prima mogelijk zonder verwerking van persoonsgegevens

De vergroting van efficiëntie in het OV is ook prima mogelijk zonder de verwerking van persoonsgegevens. Een succesvol bedrijf als Flixbus laat dat zien (zie paragraaf 6). Er zijn ook al heel veel niet-persoons-gerelateerde OV-data beschikbaar, zoals bijvoorbeeld expliciet gesteld wordt in het *position paper* van OV-NL. Het gaat dan om data gerelateerd aan:

- openbare reisinformatie (waaronder: dienstregelingen en tarieven);
- actuele reisinformatie van vervoerbedrijven (bijv. over voertuiglocaties, punctualiteit, actuele passeertijden);
- deels publieke, deels bedrijfsvertrouwelijke operationele en commerciële informatie m.b.t. de "uitvoering van mobiliteitsdiensten",³⁴

Daar kan nog aan worden toegevoegd:

- informatie over reizigersstromen (aantallen reizigers) op stations en in treinen, op basis van onderzoek (tellingen op locaties en in treinen) waarbij reizigers anoniem blijven (dus zonder verwerking van persoonsgegevens).

Benutting van deze mogelijkheden past echter niet in het wensbeeld van de coalitie van data-hongerige organisaties die de overgrote meerderheid van de genodigden vormden tijdens het rondetafelgesprek. Dat komt omdat hun werkelijke doel niet alleen, en zelfs niet primair vergroting van de efficiëntie is. Dat laatste is vooral een propagandistisch argument om de gewenste, structurele invasie van de privé-sfeer van reizigers politiek te kunnen "verkopen". Het werkelijke doel is voor deze partijen om de verwerkte persoonsgegevens op termijn ook te gaan gebruiken voor andere doelen: het controleren van / toezichhouden op reizigers, het beïnvloeden (lees: afdwingen) van het persoonlijke gedrag van reizigers, afhankelijk van hun persoonlijke omstandigheden en positie (een praktijk die op dit moment in China al gebruikelijk is), en het verdienen van geld d.m.v. de directe of indirecte verkoop (beschikbaarstelling) van deze beïnvloedingsmogelijkheden aan andere zakelijke partijen.

33 In maart 2019 gaf TLS, in een door mij bij de AP gevoerde bezwaarprocedure, naar aanleiding van vragen van de AP aan zichzelf op dit punt als "de [verwerkings]verantwoordelijke" te beschouwen, in de zin van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), voor de verwerking van deze persoonsgegevens. Ik heb in de zaken m.b.t. de OV-chipkaart van NS steeds aangegeven dat NS moet worden beschouwd als de verantwoordelijke, omdat het immers NS is die mij dwingt mijn persoonsgegevens af te staan als ik met de trein wil reizen. NS en TLS lijken samen de rollen te willen omkeren, waardoor het vervoer per trein slechts een afgeleide zou zijn van een contract dat ik zogenaamd vrijwillig met TLS zou afsluiten om... mijn data door TLS te verwerken - gewoon, omdat ik dat leuk vind? In die opvatting zou NS niet meer zijn dan een "distributeur" van TLS. Hoe verzin je het...

34 *Position paper* van OV-NL, pp. 2-3.

Efficiëntievergroting in relatie tot de vrijheid van burgers

Maar zelfs als efficiëntievergroting het werkelijke primaire doel zou zijn, dan nog zou dit doel niet bereikt worden door middel van het volgen en op micro-niveau beïnvloeden van de individuele reisbewegingen van alle OV-reizigers. Een fundamentele discussie daarover valt buiten het bestek van deze impressie. Maar ik verwijs wel opnieuw naar mijn uitspraak aan het begin van het rondetafelgesprek, waarin ik attendeerde op illusies van beheersbaarheid, en in dat verband memoreerde aan de vijfjarenplannen van de voormalige Sovjet-Unie.

De illusie dat meer administratieve controle altijd tot meer beheersbaarheid en meer efficiëntie leidt, is al meer dan anderhalve eeuw geleden treffend besproken door John Stuart Mill in zijn beroemde boek *On Liberty*. Aan het eind daarvan concludeert Mill:

De waarde van een staat is, op de lange termijn, de waarde van de individuen waaruit hij is samengesteld. En een staat die de belangen van de ontwikkeling van *hun* bewustzijn en verheffing uitstelt ten behoeve van wat meer bestuurlijk comfort of handigheid, of althans de schijn van handigheid die wordt gewekt door oefening in de routinematige afhandeling van zakelijke details; een staat die zijn mensen reduceert tot dwergen, opdat zij zich meer gedragen als gehoorzame instrumenten – zo'n staat zal ondervinden, zelfs als dat met goede bedoelingen zou worden gedaan, dat er met kleine mensen niet echt een groot doel kan worden bereikt; en dat de perfectie van de administratieve machinerie waaraan de staat alles heeft opgeofferd, hem op den duur niet zal helpen, vanwege het ontbreken van de vitale energie die door de staat is weggedrukt om de machine op korte termijn wat soepeler te kunnen laten draaien.³⁵

In de nabije toekomst, als de klimaatcrisis zich ten volle gaat manifesteren, met alle economische en politieke gevolgen vandien, is de vrijheid, en in samenhang daarmee ook het respect voor de privacy van burgers des te harder nodig om als gemeenschap te kunnen komen tot doeltreffende maatregelen ter beperking van de schade en om oplossingen te realiseren.

Alleen burgers die zich vrij en verantwoordelijk voelen, zullen gemotiveerd zijn om op een zodanige manier mee te werken aan, en offers te brengen voor noodzakelijke maatregelen, dat deze ook ten goede komen aan de gemeenschap als geheel, en dus niet slechts aan henzelf of een kleine elite die zichzelf beschermt en tegelijk het grootste deel van de bevolking in de steek laat.

Illustratief hiervoor is de gang van zaken in China. Enkele jaren geleden ontdekten wetenschappers dat het afnemen van het gat in de ozonlaag stakte, ondanks de wereldwijde overeenkomst om niet langer industriële activiteiten en producten toe te staan die bijdragen aan de aantasting van de ozonlaag. Het bleek dat fabrieken op allerlei plekken in China de regels aan hun laars laptten. Dat kwam doordat het centrale, autoritaire bewind daar in essentie regeert op basis van het aanjagen van angst, niet op basis van authentieke overtuigingskracht. Lokale fabrieksleiders en autoriteiten voelden zich niet mede-verantwoordelijk voor het herstel van de ozonlaag.

35 Nederlandse vertaling van mij. Bron van de oorspronkelijke tekst: John Stuart Mill, *On Liberty*, Penguin Classics, 1988, p. 187: "The worth of a State, in the long run, is the worth of the individuals composing it; and a State which postpones the interest of *their* mental expansion and elevation to a little more of administrative skill, or of that semblance of it which practice gives in the details of business; a State which dwarfs its men, in order that they may be more docile instruments in its hands even for beneficial purposes - will find that with small men no great thing can really be accomplished; and that the perfection of machinery to which it has sacrificed everything will in the end avail it nothing, for want of the vital power which, in order that the machine might work more smoothly, it has preferred to banish."

Er heerst in China, verborgen achter schijnbaar geloof in en gehoorzaamheid aan het centrale gezag dat elke burger constant in de gaten probeert te houden, een groot gebrek aan onderling vertrouwen tussen burgers, gekoppeld aan een mentaliteit dat het "ieder voor zich" is: elke burger streeft vrij *rücksichtslos* zijn eigen voordeel na, voor zover dat kan zonder tegen de haren van (hogere) autoriteiten in te strijken. Zonder vrijheid en privacy is er onvoldoende ruimte voor authentiek verantwoordelijkheidsgevoel of loyaliteit aan door de overheid gestelde doelen.

Pas na signalen van niet-Chinese wetenschappers uit meer democratisch georiënteerde landen, waren de Chinese autoriteiten stilzwijgend bereid om het bestaan van de schadelijke industriële activiteiten onder ogen te zien en daar zo onopvallend mogelijk tegen op te treden. Als er geen niet-Chinese wetenschappers waren geweest, is het zeer de vraag of er überhaupt ruimte was geweest om de autoriteiten te wijzen op het plaatsvinden van de zeer schadelijke activiteiten - waarmee immers financiële belangen gemoeid waren.

Doelgerelateerdheid van "efficiëntie"

De vraag wat als "efficiënt" moet worden beschouwd, hangt af van de doelstelling van activiteiten. In China wordt het soms door centrale autoriteiten als "efficiënt" beschouwd om het leven van grote aantallen burgers zeer ernstige schade toe te brengen, ten behoeve van centraal gestelde doelen die door het centrale gezag uitgeroepen worden tot belang van het hele "Chinese volk". Het centrale gezag, dat zich in zijn handelen niet hoeft te laten beperken door een onafhankelijke rechterlijke macht, roept zichzelf daarmee tevens uit tot exclusieve vertolker van de "stem van het hele volk", vanuit een autoritaire attitude.

In het rondetafelgesprek en in de *position papers* werd al duidelijk dat verschillende partijen (bijvoorbeeld het KiM en TLS) hun eigen belangen verwarden met het belang van "de reiziger", en hun eigen belangen voor het reizigersbelang in de plaats stelden. In essentie handelden ze daarmee vergelijkbaar aan het Chinese regime. De belangen van de coalitie van data-jagers en hun faciliteerders die tijdens het rondetafelgesprek bijna alle ruimte in beslag nam, hoeven niet het welbegrepen belang te zijn van de meeste OV-reizigers. In relatie tot het totaal van belangen en doelen van individuele OV-reizigers en OV-reizigers als collectief, hoeven de door deze data-jagers beoogde maatregelen dan ook niet "efficiënt" te zijn.

Natuurlijk willen OV-reizigers graag vlot kunnen reizen, bijvoorbeeld zonder lange overstaptijden. Maar het is niet een gebrek aan data bij vervoerbedrijven dat voor lange overstaptijden zorgt. Ik heb zelf bijvoorbeeld ervaren dat bij een wijziging van de dienstregeling mijn overstaptijd op een bepaald, door veel reizigers gevolgd traject veel langer werd. Toen ik dat bij personeel van NS aan de orde stelde, bleek dat het een bewuste keuze van NS was geweest, na een afweging van de belangen van verschillende reizigersstromen waarvan NS de omvang in beschouwing had genomen. Voor mij als treinreiziger was dit een verslechtering van de efficiëntie. Volgens NS bracht het voor andere reizigers juist een betere efficiëntie met zich mee. Dat onderbouwde NS tegenover mij verder niet, ik moest zelf maar kiezen of ik NS op zijn woord geloofde of niet.

Zolang NS nog niet eens bereid is om haar "efficiëntie-afwegingen" op basis van relatief eenvoudige, niet-persoonlijke reisgegevens (namelijk aantallen reizigers) transparant te maken, is er geen aanleiding om vertrouwen te hebben dat NS de efficiëntie voor reizigers voorop zal stellen in de afwegingen die NS zou maken na het ook verwerken van wel-persoonlijke reisgegevens. Eerder zal NS de ingewikkeldheid van algoritmes gebruiken als excuus om reizigers geen inzicht te geven in zijn werkelijke afwegingen.

10 **Waarborgen voor privacy: micro-macro versus "stimulering van gedrag"**

Alle deelnemers aan het rondetafelgesprek, behalve Privacy First en misschien Flixbus, leken ervan uit te gaan dat het onderscheid tussen enerzijds "micro-data" en anderzijds "macro-data", en de verschillende omgang daarmee, een afdoende waarborg bood tegen de schending van de privacy van reizigers. De aanname leek te zijn dat alleen "micro-data" te herleiden vallen tot de identiteit van reizigers, en dat deze data voldoende beschermd worden doordat er een "toetsingscommissie" is ingesteld om de bescherming van deze data te bewaken. In paragraaf 11 zal ik deze toetsingscommissie bespreken. Hier zal ik ingaan op het vraagstuk van micro- en macro-data.

Gelukkig vroeg het kamerlid mw. Kröger (GL) mij in de eerste vragenronde waar de zorgen van Privacy First nog op berustten, nu dit onderscheid tussen micro- en macro-data al was gemaakt.

In reactie daarop bracht ik naar voren dat het een heel belangrijk onderscheid is, maar dat de termen "micro-data" en "macro-data" ook abstract zijn en voor verschillende interpretatie vatbaar. Er is een grijze overgangszone tussen die twee categorieën. Cruciaal is de vraag of bepaalde gegevens direct of indirect herleidbaar zijn tot personen en hun individuele reisbewegingen. Of dat het geval is, hangt mede af van de stand der technologie (*data-mining*, profilering), die zich voortdurend ontwikkelt. Gegevens die enkele jaren geleden nog als "anoniem" konden worden beschouwd, zijn dat inmiddels niet meer, vanwege nieuwe technieken en nieuwe gegevensverzamelingen die naast andere gegevensverzamelingen kunnen worden gelegd, om die eerder verzamelde gegevens alsnog tot personen te kunnen herleiden.

Een ander risico dat ik in antwoord op de vraag van kamerlid Kröger noemde, is de toenemende complexiteit van de huidige systemen - zowel computersystemen waarvan niemand de werking meer volledig overziet, als de volledige administratieve organisatie rond gegevensverwerkingen, inclusief de verhoudingen (logistiek en juridisch) tussen de verschillende organisaties die delen (fases) van de administratie van een bepaalde gegevensverwerking afhandelen. Hoe meer schakels er zijn (menselijk, organisatorisch, software-matig en hardware-matig), hoe groter het risico wordt dat persoonsgegevens terecht komen op onbedoelde en/of ongewenste plekken.

Moedwillige naïviteit

Het is moedwillig naïef om in deze tijd nog te denken dat alles bij gegevensverwerking in de praktijk zo loopt als het op papier zou moeten lopen. Dat dat niet zo is, blijkt uit opeenvolgende schandalen in de afgelopen jaren, bijvoorbeeld het schandaal eerder dit jaar met meer dan honderdduizend gelekte CV's die werkzoekenden gedwongen waren geweest (in strijd met de wet, maar dat terzijde) om te uploaden naar het informatiesysteem van UWV. Zogenaamd was dit systeem voorzien van prima waarborgen. De werkelijkheid bleek ook hier weer heel anders te zijn. Het systeem was zo ingericht dat een medewerker van één van de bedrijven (werkgevers) die toegang hadden tot de UWV-site, de CV's kon downloaden en via internet verspreiden.

Zulke moedwillige naïviteit komt in verschillende gradaties voor bij personen, overheden en bedrijven die belang hebben, of menen te hebben, bij het dwingen of overhalen van mensen om hun persoonsgegevens te laten verwerken.

In haar *position paper* betoogde Tranzer bijvoorbeeld:

Daarnaast dient voor alle MaaS-platforms [*waarmee Tranzer bedoelde: dus ook het platform dat recent door NS en TLS als joint venture is opgericht en waarmee Tranzer er een forse concurrent verkrijgt* - noot van MJ] een verplichting gecreëerd te worden om geaggregeerde data over mobiliteitsstromen op een GDPR-proof wijze beschikbaar te stellen. Dit geeft de overheid en marktpartijen de mogelijkheid om te leren welke prikkels helpen het reisgedrag - en daarmee de reistijdstoppen - te stimuleren naar het gebruik buiten spitsperiodes.³⁶

Hier onthult Tranzer zichzelf als een bedrijf dat, net als bijvoorbeeld NS, TLS en het KiM, niet primair gericht is op dienstverlening aan de reiziger, maar op beïnvloeding van de reiziger.

Een particulier, commercieel bedrijf mag dat willen en daarnaar streven. Maar het is niet aan de wetgever om dergelijke particuliere machtsdromen op data-gebied te faciliteren. De wetgever is er juist om zulk particulier machtsstreven waar nodig te beteugelen, bijvoorbeeld als dat streven grondrechten in gevaar brengt. Zolang het onderscheid tussen "micro- en macro-data" (d.w.z. het onderscheid tussen tot personen herleidbare gegevens en niet tot personen herleidbare gegevens) nog niet helder gedefinieerd is, en bovendien door technologische ontwikkelingen nog aan snelle verandering onderhevig is, dient zo'n oproep tot het verplicht delen van gegevens te worden afgewezen.

Immers, als OV-reiziger heb ik geen andere mogelijkheid dan gebruik te maken van de diensten van bedrijven zoals NS, Connexion of GVB, die in de praktijk een monopolie hebben op vele OV-trajecten. Ik wil niet dat die vervoerbedrijven verplicht worden welke gegevens dan ook te delen met een particulier data-bedrijf waar ik al helemaal niet om gevraagd heb.

Tranzer onthult zichzelf in deze passage met de uitdrukking "GDPR-proof" in deze context ook als een bedrijf dat GDPR (d.w.z. de AVG) ziet als een juridische randvoorwaarde waaraan voldaan moet worden om legaal data "beschikbaar te stellen", maar niet als een ethisch richtsnoer voor een goede, verantwoorde omgang met de privé-sfeer van reizigers. Dit betekent dat verwacht moet worden dat Tranzer in de toekomst, net zoals NS en TLS nu al doen, de grenzen van de AVG (GDPR) zal opzoeken, oprekken en overtreden (indien er door de toezichthouder AP niet effectief gehandhaafd wordt - wat momenteel helaas inderdaad niet gebeurt).

Net als andere "mobiliteitsaanbieders" (lees: data-bedrijven die actief zijn op de OV-markt) zal Tranzer streven naar en lobbyën voor een interpretatie van de AVG die zoveel mogelijk ruimte biedt voor data-verwerking en data-handel, en dus zo min mogelijk bescherming aan de privacy van reizigers. En zoals ik uit eigen ervaring weet, zal de Nederlandse toezichthouder, de AP, bedrijven zoals Tranzer daarbij maximaal faciliteren door weg te kijken en te weigeren om de wet effectief te handhaven.³⁷

De wetgever zou niet mee moeten doen met de moedwillige naïviteit van al die data-beluste organisaties (overheden en bedrijven) ten aanzien van de risico's die in de praktijk gepaard gaan met data-verwerking en het doorgeven van data. Die risico's mogen niet langer worden verdoezeld met verwijzing naar hoe het op papier zou moeten. Net als andere data, kunnen reizigersdata maar één keer worden gelekt, daarna is er (vanwege internet) geen beheersbaarheid meer in wiens handen ze terechtkomen en wat die personen of organisaties daarmee doen.

³⁶ *Position paper* van Tranzer,

³⁷ Zie voor de door mij hierover tegen de AP gevoerde rechtszaken: www.privacyfirst.nl.

"Stimulering" als eufemisme voor dwang - hoe om te gaan met verbale vloeibaarheid

In Nederland anno 2019 maken verreweg de meeste overheden, net als bedrijven met marktmacht, al lang geen onderscheid meer tussen het "stimuleren" van gedrag en het met financiële, fysieke (hekken en poortjes) en procesmatige middelen afdwingen van gedrag. "Stimuleren" is in hun monden inmiddels een loze, retorische term geworden, onderdeel van peptalk die mede tot doel heeft hun machtsontplooiing ten aanzien van burgers, dan wel consumenten, te verhullen en daardoor makkelijker verteerbaar en effectiever te maken.

De vermeende "waarborgen" die het onderscheid tussen "micro-data" en "macro-data" zou bieden, hebben geen substantie in een situatie waarin de betekenis van woorden zeer vloeibaar is geworden, zodra ze uit de monden van statelijke of particuliere data-jagers komen.

Ons parlement, inclusief de vaste kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat, verkeert op dit punt in een interessante positie. Enerzijds zijn onze volksvertegenwoordigende politici ten volle gewend aan uitermate vloeibaar, politiek-retorisch taalgebruik en hebben dat vaak ook geïnternaliseerd en genormaliseerd. Anderzijds is het voor hun politieke overleving nodig dat zij voor behoorlijk wat mensen voldoende geloofwaardig blijven.

Mijn advies aan de Nederlandse wetgever zou zijn om af te stappen van de abstracte, kwetsbare termen "micro-data" en "macro-data" en zich (weer?) te richten op waar het de overheid in de eerste plaats om zou moeten gaan: de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van OV-reizigers en de eventuele, voorzienbare, technische herleidbaarheid van (al dan niet geaggregeerde of "geanonimiseerde") OV-data tot personen, in verschillende voorzienbare situaties.

Pas als er op dat punt effectieve waarborgen zijn gecreëerd, die ook effectief zijn in de ogen van onafhankelijke wetenschappers (wat iets anders is dan de ministeriële "beleidsonderzoekers" van het KiM), wordt het duidelijk wat de grenzen zijn van het speelveld waarop:

- a) de overheid haar data-huishouding en haar nutsfuncties (zoals OV-voorzieningen) mag vormgeven; en
- b) er voor alle concurrerende marktpartijen een gelijk speelveld moet worden gecreëerd.

Vloeibaarheid van data en privacy

Zolang de grenzen van het speelveld vloeibaar blijven, zoals nu, zal de privacy van OV-reizigers niet goed beschermd worden. Immers, als hun rechten vloeibaar zijn, kunnen ze niet tegelijk kenbaar en voorspelbaar zijn. En zonder die kenbaarheid en voorspelbaarheid hebben machtige marktpartijen (de vervoerbedrijven zijn in relatie tot OV-reizigers monopolisten) in de praktijk vrij spel, want zij kunnen OV-reizigers dwingen hun persoonlijke reisgegevens af te staan, zolang daaraan geen juridische grenzen worden gesteld.

Dit heeft te maken met een andere vorm van vloeibaarheid, namelijk die van data zelf. Zoals ik in enkele van de door mij gevoerde handhavingprocedures al heb aangevoerd, nemen de AP en andere organisaties (overheden en bedrijven) ten onrechte aan dat "data" een soort knikkers zijn die je ook heel goed kunt bewaren in een vergiet of een zeef. Maar in de praktijk gedragen kennis, informatie en data zich niet als harde bolletjes of brokjes, maar als water, dat door alle naden, kieren en gaatjes heentrekt en sijpelt. Effectieve bescherming van privacy en persoonsgegevens vereist dat die bescherming niet het karakter heeft van een vergiet of een zeef, maar van een echt afsluitbare, juridische en praktische container. Alleen dan is er sprake van serieuze "waarborgen".

11 Waarborgen voor privacy in relatie tot toetsingspraktijk

Tijdens het rondetafelgesprek werd mij in de eerste vragenronde door kamerlid Schonis(D66) gevraagd waaruit de zorgen van Privacy First voortkwamen inzake het delen van OV-chipkaart-data door TLS met andere partijen, in het licht van het feit dat er reeds een toetsingscommissie was ingesteld die bewaakte dat de privacy van OV-reizigers daardoor niet in het geding zou komen.

Op het moment dat de vraag werd gesteld, had ik nog geen gelegenheid gehad om het *position paper* van DOVA te lezen, dat pas op die dag zelf was aangeleverd. Wel had ik tijdens het rondetafelgesprek begrepen dat de directeur van DOVA tevens de voorzitter van de genoemde toetsingscommissie was. Ik had op dat moment niet op mijn netvlies dat ook TLS (Translink) die toetsingscommissie had genoemd, in haar *position paper*, dat ik wel had gelezen:

Translink oordeelt niet over informatieverzoeken. Daarvoor is een commissie waarin onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vervoerders en decentrale overheden zijn vertegenwoordigd.³⁸

Ook het KiM had naar die toetsing verwezen:

Belangrijk is dan wel dat voor onderzoekers de informatie vanuit de ov-chipkaart over de door mensen gemaakte reisketens gemakkelijk beschikbaar komt. Lange tijd was dit uit privacy oogpunt niet mogelijk. Op dit moment is dat alleen mogelijk na het succesvol doorlopen van een speciale procedure met een toetsingscommissie die toetst op voldoende aanwezigheid van 'doelbinding'.³⁹

Op de vraag van het kamerlid antwoordde ik dat ik, en bij mijn weten ook Privacy First, niet op de hoogte waren hoe deze toetsingscommissie te werk ging. Ik zei dat Privacy First daar graag meer over zou willen horen. Mogelijk zou ik er dan iets positiefs over zeggen, of misschien kritische kanttekeningen maken. Anderzijds had ik wel ervaring met een ander voorbeeld van toetsing op het gebied van data-bescherming en privacy, namelijk toetsing door de nationale toezichthouder, de AP. Die toetsing verliep mijns inziens niet goed, en dat had ik inmiddels voorgelegd aan de rechter. Voordat ik meer informatie had over de werkwijze van de toetsingscommissie m.b.t. de data van TLS, was mijn antwoord dat ik niet wist of die toetsing mijn zorgen kon wegnemen.

De formulering van de vraag ("Is dat niet toch al een soort waarborg?"), bevatte een suggestie dat het toch in orde moest zijn als er maar een commissie was die een toetsing deed. Dat gaf mij een licht gevoel van "Haagse kaasstolp". Ik heb in mijn leven genoeg instanties en commissies meegemaakt die hun werk niet goed verrichten of daar niet de middelen voor ter beschikking kregen. Het idee dat het vanzelf goed komt als je er maar "een commissie op zet", heb ik altijd als zeer naïef ervaren, en in veel gevallen als moedwillig naïef. Maar voorzichtigheidshalve zei ik dit niet tijdens het rondetafelgesprek. Ik was blij met het feit dat de vraag aan mij werd gesteld.

Na afloop van het rondetafelgesprek las ik het *position paper* van DOVA. Daarin staat dat DOVA vindt dat "alle" data, inclusief die over "verplaatsingen van [individuele] reizigers" en "reispatronen" van de "mens (OV-reiziger)", "open beschikbaar" moeten zijn. Zoals eerder gememoreerd, wil DOVA op deze manier de privacy van OV-reizigers geheel afschaffen, en ontpopt

38 *Position paper* van TLS (Translink), pag. 2.

39 *Position paper* van het KiM, p. 4.

zich daarmee als een vijand van de privacy van OV-reizigers, in strijd met artikel 8 van het EVRM. Met betrekking tot die toetsingscommissie schreef de directeur van DOVA:

Ik ben als directeur van Samenwerkingsverband DOVA verantwoordelijk voor ontwikkeling en beheer van de OV-data voor de gezamenlijke OV-overheden, en ben onder andere vanuit mijn rol ook voorzitter van de toetsingscommissie van de Informatiehuishouding OV-verplaatsingen.⁴⁰

Dat iemand die directeur is van een organisatie die privacy zoveel mogelijk wil afschaffen, "vanuit die rol" tevens voorzitter is van een toetsingscommissie die juist moet bewaken dat de privacy voldoende beschermd wordt, is natuurlijk absurd, en maakt de toetsing door deze commissie volstrekt ongeloofwaardig. Als het *position paper* tijdig was aangeleverd en ik de inhoud daarvan tijdens het rondetafelgesprek al had gekend, dan had ik anders gereageerd op de vraag van het kamerlid, namelijk veel kritischer.

Het blijkt dat DOVA, net als OpenGeo en het KiM, privacy vooral als een obstakel ziet en hoopt op wetgeving die het "makkelijker" maakt om zich minder van het recht op privacy aan te trekken:

4. Proces tot op heden: zoeken en leren. Wij gingen er in 2009 van uit dat dit type data met de komst van de OV-chipkaart direct beschikbaar zou komen. De praktijk bleek echter heel anders. Er bleken technische obstakels, vraagstukken over privacy en mededinging en waren dit soort data nu juist niet het kapitaal van de concessiehouder? (...) Jaren verloren tijd, maar goed, het is nu wel aan de gang. Iedereen wil nu en ziet inmiddels de meerwaarde. (...) Doordat deze data geen voertuigen maar reizigers betreffen is privacy echt een ding, AP en ACM kijken terecht scherp mee, dat maakt het proces soms wel echt trager en voor vervoerders meer onzeker dan nodig.⁴¹

Maar hoe kan die vertraging en onzekerheid nu "onnodig" zijn als AP en ACM "terecht" scherp mee kijken? Dat maakt DOVA niet duidelijk. Dan vervolgt DOVA:

5. Reflectie vervolg: regelgeving maakt het gemakkelijker. Het beschikbaar hebben van reispatronen moet gewoon worden. Honderden analyses per jaar. (...) Maar hoezeer we momenteel ook vorderen en stappen zetten, met name privacy zal voor vervoerders altijd een reëel risico blijven, en dus een belemmerende of vertragende factor. Tenzij we aanvullend specifiek wettelijk regelen dat alle OV-reispatronen (geaggregeerd als informatie, dus met behoud van privacy) openbaar beschikbaar moeten zijn.⁴²

DOVA ziet privacy dus als een "risico" en een "belemmerende of vertragende factor". Geen enkel positief woord over privacy. En DOVA gaat er vanuit dat het aggregeren van informatie "dus" het behoud van privacy betekent. Dat zou makkelijk zijn, maar het klopt niet. Er zijn vele gradaties en manieren van aggregeren, die niet allemaal leiden tot privacy (onherleidbaarheid tot personen). Net als de andere data-jagers, toont DOVA geen enkele intrinsieke belangstelling voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van OV-reizigers.

Hieruit leid ik af dat, nog los van de formele formulering van de werkwijze van de toetsingscommissie, de attitude van de voorzitter daarvan deze persoon en diens instantie ongeschikt

40 *Position paper* van DOVA, pag. 1.

41 *Position paper* van DOVA, pag. 1.

42 *Ibid.*

maakt voor dat werk. Met het oog op een zorgvuldige toetsing is het nodig dat die ergens anders belegd wordt, bij een onafhankelijke instantie met oog voor privacy. Ik zou bijvoorbeeld al iets meer vertrouwen hebben als die toetsing belegd zou worden bij het CBS.

Anders dan in het *position paper* van DOVA/de toetsingscommissievoorzitter, worden in het eveneens te laat aangeleverde *position paper* van OV-NL wèl de criteria genoemd waarop de toetsingscommissie toetst. Ook hiervan kon ik dus pas na afloop van het rondetafelgesprek kennis nemen:

OV-data wordt al gedeeld. Translink beheert het loket waar informatieverzoeken, die het doel hebben om het OV te optimaliseren of de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren, kunnen worden ingediend. Na een toets wordt informatie beschikbaar gesteld. Er wordt getoetst op de volgende criteria:

- Doel van het gebruik: verbeteren van de dienstverlening aan de reiziger
- Privacy
- Mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid
- Verkeerd gebruik

Informatie-aanvragen kunnen worden ingediend bij Translink: <https://www.translink.nl/diensten/dataanalyse>.⁴³

Wat aan deze criteria ten eerste opvalt, is dat hier als doel alleen "het verbeteren van de dienstverlening van de reiziger" wordt genoemd, en niet de onderzoeksdoeleinden. Die worden weer alleen in het *position paper* van het KiM genoemd. Waar toetst de toetsingscommissie nu echt op?

Het is ook vreemd dat de "doelbinding" alleen getoetst wordt voor wat betreft het doorgeven van reeds verzamelde gegevens aan derden, maar niet voor wat betreft het verzamelen zelf. Terwijl dat volgens de AVG wel zou moeten (artikel 4 lid 2: "verzamelen" maakt deel uit van "verwerken").

Waarborgen en toetsing - maar de cruciale vraag wordt overgeslagen

Die laatste, cruciale vraag werd ook door de leden van de vaste kamercommissie IenW niet gesteld. Ik werd door kamerleden bevraagd waarom waarborgen (onderscheid tussen micro- en macro-data; toetsingscommissie) mijn zorgen over de privacy-bescherming niet konden wegnemen. Maar de vraag of het verzamelen van persoonlijke reisgegevens überhaupt nodig is, werd door geen enkel kamerlid gesteld. Er werd simpelweg aangenomen dat dat nodig en nuttig is. De kamerleden stelden geen vragen naar aanleiding van mijn opmerkingen inzake het ontbreken van nut en noodzaak in mijn inleidende praatje.

Er is nog steeds geen noodzaak aangetoond om de persoonlijke reisgegevens van individuele reizigers überhaupt te verzamelen. Het is een natte droom van data-jagers om al die persoonsgegevens te hebben, en daar dan dingen mee te kunnen doen - "onderzoek" en "het verbeteren van het OV". Maar wat voor onderzoek, welke verbetering, op welke manier, en met gebruikmaking van welke gegevens, dat maken ze niet duidelijk. Waarom dan een wetswijziging?

Ook dat is vloeibaar: het vereiste van "doelbinding" is in de AVG vaag omschreven met veel ruimte voor interpretatie door de AP. De AP heeft in de door mij gevoerde procedures al getoond het best te vinden als OV-data ten behoeve van uiterst algemene, vage doelen worden verwerkt.

43 *Position paper* van OV-NL, p. 3.

12 Juridische waarborgen niet adequaat door verkeerde interpretaties

De volledige tekst van de inleiding die privacy-hoogleraar en jurist Bart Custers in het rondetafelgesprek gaf, was als volgt:

"Ja, dankuwel, dankuwel voor deze uitnodiging. Ik ben Bart Custers, ik ben verbonden aan de universiteit van Leiden, als hoogleraar *law and data science*, en mijn expertise is op het gebied van privacy en gegevensbescherming.

Het zal u niet ontgaan zijn dat wij sinds afgelopen jaar de Algemene Verordening Gegevensbescherming [AVG] hebben. Daar is een hoop over te doen. Het lijkt alsof dat hele strenge spelregels zijn, maar als we goed kijken naar die regels, dan is er wel degelijk een heleboel mogelijk over het delen van gegevens. Ik kan u alvast zeggen dat bijvoorbeeld anonieme gegevens niet vallen onder deze wet gegevensbescherming, dus anonieme gegevens delen ligt al een stuk eenvoudiger.

Maar ook het delen van persoonlijke gegevens, persoonsgegevens, zoals ze genoemd worden, is wel degelijk mogelijk, alleen daarvoor moet een goede juridische basis zijn, bijvoorbeeld toestemming of een contractuele basis. Als die basis er is, dan is het wel degelijk mogelijk om gegevens te delen. En ook het hergebruik van gegevens is mogelijk, maar daarbij is het vooral van belang om te kijken naar welke verwachtingen mensen daaromtrent hebben. Als de gegevens met een bepaald doel zijn verstrekt door een burger, of een reiziger [in het] openbaar vervoer en later op een heel andere plek in een heel andere context terugkomen, dan is dat uiteraard niet de bedoeling. Maar als het in de lijn der verwachtingen ligt, dan is het veel minder problematisch.

Dat zijn een paar eerste bespiegelingen, maar als u verder nog vragen heeft, dan kan ik die beantwoorden voor u."

Wat aan dit inleidende betoog opvalt, is dat het geheel gericht is op het faciliteren en geruststellen van partijen die meer toegang willen tot data. Op geen enkel moment geeft de hoogleraar aan dat privacy het verdient om beschermd te worden. Ook zegt de hoogleraar niets over de spanning die er bestaat tussen artikel 8, tweede lid, van het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en sommige interpretaties van de AVG. De hoogleraar noemde wel "een contractuele basis" als grond voor het "delen" van gegevens, maar zei niets over de eis van werkelijk "vrijwillige instemming" (ook met zo'n ontract) die ook in de AVG is opgenomen voordat gegevens überhaupt, mogen worden verwerkt, en die ten grondslag zou moeten liggen aan elk in vrijheid aangegaan "contract", met name als er sprake is van grote machtsongelijkheid (AVG: "wanverhouding") tussen partijen, zoals bijvoorbeeld tussen vervoerbedrijven en individuele OV-reizigers.

In zijn zelfgekozen inleiding praatte deze hoogleraar dus de data-jagers naar de mond, en zweeg geheel over de problematische juridische en rechtspolitieke aspecten die juist in zo'n rondetafelgesprek als dit aandacht verdienen. Op deze manier speelde de nog jonge hoogleraar, die qua uitstraling ook op mij heel aardig, plezierig en sociaal vaardig overkwam, het spel van de data-jagers mee en faciliteerde hen op aangename wijze. Dat is waarschijnlijk inderdaad beter voor zijn verdere carrière, gezien de macht van het institutionele en informele netwerk waartoe de aan het gesprek deelnemende data-jagers in de OV-sector behoorden.

Later, in reactie op enkele vragen van kamerleden, ging hij wel in op bepaalde randvoorwaarden voor data-verwerking, en juridische risico's⁴⁴, maar op zo'n manier dat hij dit niet presenteerde als fundamentele vragen of potentiële bezwaren tegen de betreffende data-verwerking, maar alleen als te vermijden markeringspaaltjes tijdens die data-verwerking, vergelijkbaar met de buigzame markeringspaaltjes in de sneeuw ten behoeve van een slalom in een ski-wedstrijd.

Op die manier gaf hij aan de data-jagers en de kamercommissie in essentie de eenzijdige boodschap mee: "Ga je gang!" En dat was natuurlijk precies wat de data-jagers wilden horen.

Misschien achtte de hoogleraar het verstandig (dat wil zeggen verstandig met het oog op zijn goede relaties met de coalitie van data-jagers) om in zijn inleiding een "positieve insteek" ten aanzien van hun wensen te kiezen, en pas in reactie op beleefde vragen wat andere dingen te noemen - zo dat er niet het misverstand zou ontstaan dat hij hen iets in de weg wilde leggen.

Vanuit het perspectief van data-jagers is een dergelijke bijdrage van zo'n hoogleraar "positief" en "constructief". Maar vanuit het perspectief van burgers die hun privacy adequaat (d.w.z. effectief) beschermd willen zien, is dat niet het geval. Op deze manier liet de hoogleraar zich in de praktijk coöpteren door de coalitie van data-jagers die méér persoonsgegevens willen verwerken.

Propagandistische waarde van wetenschappers met status

Dankzij het feit dat ik in de afgelopen vijf jaar meer dan een half dozijn juridische procedures heb gevoerd op het gebied van privacy en gegevensbescherming, beschik ik inmiddels over voldoende deskundigheid om sommige dingen te kunnen waarnemen waar zo'n faciliterende hoogleraar in zo'n praatje over zwijgt. Maar vijf jaar geleden, voordat ik die kennis had, zou ik dat niet hebben kunnen waarnemen en zou ik gedacht hebben: "Nou, dat klinkt goed en redelijk wat die man zegt, dat zal wel kloppen. Bovendien ziet hij er aardig en eerlijk uit."

Dat is de propagandistische waarde die zo'n gevoelige hoogleraar vertegenwoordigt voor de data-jagers, zowel naar het grote publiek toe, als in de richting van de volksvertegenwoordigers/wetgevers die in dit rondetafelgesprek vragen stelden en luisterden. Wat de reden voor de vaste kamercommissie was om juist deze hoogleraar uit te nodigen voor het rondetafelgesprek, is mij niet bekend. Waren er geen andere, meer kritische hoogleraren beschikbaar?

Het belang van juridische interpretaties

Wat ik de afgelopen vijf jaar in de verschillende, door mij gevoerde juridische procedures op het gebied van privacy telkens weer heb gezien en gemerkt, is:

- hoe belangrijk de manier is waarop wet- en regelgeving (bijv. AVG) wordt geïnterpreteerd;
- hoe bepalend gevestigde belangen zijn voor de manier waarop wet- en regelgeving door beslissers (bijvoorbeeld een decentrale overheid of een toezichthouder) wordt geïnterpreteerd;
- hoe bepalend keuzes zijn om sommige stukken wet- en regelgeving en jurisprudentie wèl nadrukkelijk in de te maken afweging of beoordeling te betrekken, maar andere stukken juist stilzwijgend buiten beschouwing te laten of "luchtig" te interpreteren.

Dat is één van de redenen waarom ik er in juridische procedures steeds op gewezen heb dat de Wbp, en later de AVG, moeten worden geïnterpreteerd in overeenstemming met het EVRM, en in overeenstemming met een eerdere interpretatie daarvan door de Hoge Raad. Ik heb hier opnieuw

⁴⁴ Bijvoorbeeld risico's dat anonimisering door middel van profilering ongedaan kan worden gemaakt of dat mensen ongeïnformeerd instemmen met de kleine lettertjes van een "carte blanche" voor gegevensverwerking.

op gewezen in mijn op 10 september 2019 (dezelfde dag als het rondetafelgesprek) bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State ingediende hoger beroep inzake de weigering van de AP om handhavend op te treden tegen de verplichtstelling van het gebruik van een adresgebonden afvalpas door de gemeente Arnhem.⁴⁵ Ook in mijn komende hoger beroep met betrekking tot de onvrijwillige verwerking van persoonsgegevens van treinreizigers door middel van het afgedwongen gebruik van de OV-chipkaart, zal ik dit opnieuw naar voren brengen.

Als de Tweede Kamer nieuwe wetgeving wil maken die in overeenstemming is met het EVRM en de AVG, is het wenselijk dat zij zich ervan bewust is dat de "verwerking" van persoonsgegevens zoals gedefinieerd in de AVG niet alleen het "bewaren" en "delen" van persoonsgegevens behelst, maar ook het "verzamelen" ervan. Dat betekent dat de persoonsgegevens van OV-reizigers niet mogen worden verzameld zonder ofwel hun in vrijheid verleende instemming, ofwel een objectiveerbare, concrete noodzaak voor de verzameling van die gegevens.

De grote vraag is of de Raad van State straks kiest voor *the rule of law* (de spelregels van een democratische rechtsstaat), of toch gaat buigen voor het machtsbolwerk van data-jagers dat zich inmiddels heeft gevormd na overleg tussen instanties volgens de ongeschreven spelregels van het Poldermodel. Zie verder paragraaf 15 over deze machtsconstellatie in relatie tot het in Nederland onder de naam "Poldermodel" vigerende, ondemocratische en onrechtstatelijke corporatisme.

Technische waarborgen - zwijgzaamheid over risico's

Aan het vraagstuk van technische waarborgen zal ik in deze impressie geen aparte paragraaf wijden, maar volledigheidshalve wil ik er wel op wijzen dat de inbreng van de technische expert van de Technische Universiteit Delft gekenmerkt werd door een vergelijkbare benadering als die van de juridische expert. De expert legde de nadruk op de technische mogelijkheden om de wensen van de data-jagers in te willigen, en zweeg over de technische risico's voor privacy.

Aan het begin van zijn inleiding meldde deze onderzoeker overigens:

"Naast mijn positie als post-doc-onderzoeker aan de TU Delft ben ik ook in dienst als adviseur openbaar vervoer bij adviesbureau Goudappel Coffeng. Dat wil ik nog even toevoegen, dat ik ook die functie bekleed..."

Dat was dan een beetje laat, die toevoeging, want nu zat deze technische onderzoeker reeds aan tafel bij de kamercommissie. Uit zijn profiel op de site van dit commerciële adviesbureau,⁴⁶ blijkt dat hij daar al meer dan tien jaar werkzaam is en dat dat feitelijk zijn voornaamste activiteit is. Als medewerker van Goudappel Coffeng heeft hij er een persoonlijk belang bij dat er méér en ingewikkeldere modellen worden opgesteld over het OV, waarmee meer berekeningen worden gemaakt. Zijn "technische" advies kan dus niet als onafhankelijk worden beschouwd. Daarnaast heeft Goudappel Coffeng als adviesbureau natuurlijk belang bij goede relaties in de OV-sector.

45 Zie: <https://www.privacyfirst.nl/aandachtsvelden/wetgeving/item/1084-autoriteit-persoonsgegevens-legt-dwangsom-op-wegens-privacyschendende-afvalpas.html>, onder update 10 september 2019.

46 "Ik ben sinds 2008 werkzaam bij Goudappel Coffeng als adviseur openbaar vervoer. Ik houd me bezig met het raakvlak tussen openbaar vervoer en modelberekeningen en data-analyse. Ik ben betrokken bij vervoerwaardeberekeningen, kosten-batenanalyses, strategische netwerkstudies en de ontwikkeling van het openbaar vervoer binnen verkeersmodellen. Van 2010 tot 2015 heb ik naast mijn werk bij Goudappel Coffeng een promotieonderzoek afgerond aan de Universiteit Twente naar multimodale netwerkoptimalisatie met meerdere doelfuncties. Sinds 2017 werk ik parttime bij de TU Delft, waar ik een [postdoc onderzoek](#) uitvoer naar de impact van de in 2018 geopende Noord/Zuid metrolijn in Amsterdam." Bron: <https://www.goudappel.nl/adviseurs/tiesbrands/> (Geraadpleegd: 7 oktober 2019)

13 Vertegenwoordiging - wat is het belang van de reiziger?

In het rondetafelgesprek en in de aangeleverde *position papers* viel het op dat allerlei data-beluste partijen meenden te weten wat "de wil van de OV-reiziger" is.⁴⁷ Dit is vergelijkbaar met de stelling van autoritaire regimes in heden en verleden, zoals bijvoorbeeld het regime van Xi Jinping, het regime van Trump, het regime van Boris Johnson of de regimes van autoritaire heersers zoals Hitler, Mussolini, Stalin of Putin, dat zij "de wil van [het goede deel van...] het volk" kennen en vertolken. Nu in Nederland wordt dat natuurlijk vriendelijker gezegd en verwoord. Maar we weten allemaal dat dergelijke beweringen dienen ter legitimering van dwangmaatregelen.

De website van TLS (Translink) biedt hiervan een goed, compact, illustratief voorbeeld:

Personalisatie

Reizigers willen zelf kunnen kiezen. Hoe ze van A naar B gaan en hoe ze daarvoor betalen.

Digitalisatie

Reizigers willen zaken eenvoudig zelf online kunnen regelen en realtime inzicht.⁴⁸

Deze tekst illustreert twee aspecten van het bedrieglijke karakter van dergelijke beweringen, die worden gedaan door machthebbers of aspirant-machthebbers.

- (1) Ad "**Personalisatie**". Inderdaad wil ik als OV-reiziger zelf kunnen kiezen hoe ik van A naar B ga en hoe ik daarvoor betaal. Maar dat maken NS en TLS juist onmogelijk door mij (ook met fysieke hekken en poortjes) te dwingen om met een OV-chipkaart te betalen, en door privacy-vriendelijke, niet "gepersonaliseerde", contante betaling te weigeren, dan wel uiterst moeilijk te maken. Zij doen feitelijk dus juist niet wat ik volgens hen wil.
- (2) Ad "**Digitalisatie**". Nee, ik wil als OV-reiziger "zaken" helemaal niet online kunnen regelen als dat ten koste gaat van mijn privacy. En ik heb ook geen behoefte aan "realtime inzicht" (in wat? Ik neem aan: mijn betaling voor een OV-vervoersbewijs) als dat ten koste gaat van mijn privacy. Bovendien had ik vroeger juist een prima, realtime inzicht toen ik contant mocht betalen voor een vervoerbewijs, want toen had ik na betaling een duidelijk, fysiek treinkaartje of een afgestempelde strippenkaart in handen. En ten slotte heb ik tegenwoordig juist minder realtime inzicht, omdat ik het saldo op mijn OV-chipkaart en het traject waarvoor mijn vervoerbewijs geldig is, alleen kan inzien op de momenten dat ik mijn OV-chipkaart voor een automaat houdt. Ik kan het saldo op mijn OV-chipkaart niet meer uitlezen in de trein of de bus.⁴⁹

We zien hier dus dat TLS propagandistische onzin over reizigers uitstrooit, met een hoog peptalk-gehalte. Dat wil ik als OV-reiziger helemaal niet. Ik wil graag vervoerd worden door een betrouwbare, eerlijke, transparant communicerende vervoerder, aan wie ik rechtstreeks betaal, en dus niet via een door die vervoerder opgerichte en ingeschakelde onderaannemer die manipulatief en bedrieglijk met mij communiceert en tevens mijn persoonsgegevens rooft.

47 Zie bijvoorbeeld ook de in paragraaf 7 (pagina 16) geciteerde bewering daarover van het KiM.

48 Bron: <https://www.translink.nl/> Geraadpleegd: 4 oktober 2019

49 Tenzij ik in de bus uitcheck, maar dat is een handeling die mij noopt om de bus dan ook bij de eerstvolgende halte te verlaten.

Gezien de bedrieglijke communicatie op dit punt van de betreffende overheden, gevestigde vervoerders en data-bedrijven, was het goed dat de vaste kamercommissie voor het rondetafelgesprek ook enkele vertegenwoordigers van OV-reizigers (door de commissie gekarakteriseerd als "eindgebruikers" - van vervoer of van "data"?) had uitgenodigd. Het ging dan om Stichting Privacy First (burgers, inclusief OV-reizigers, die privacy willen) en Vereniging Rover (die zegt op de te komen voor de belangen van alle OV-reizigers).

Het was op zichzelf ook goed dat in de tweede (laatste) vragenronde aan zowel Rover als Privacy First de vraag werd gesteld (door kamerlid Van Aalst) of we iets konden zeggen over wat de OV-reiziger zelf wil.

Rover

De bijdrage van Rover ("Reizigers Openbaar Vervoer") aan het rondetafelgesprek, en in het bijzonder in antwoord op deze laatste vraag, was echter zeer problematisch en riep vragen op over de feitelijke onafhankelijkheid van deze vereniging.⁵⁰

De vertegenwoordiger van Rover hield in het rondetafelgesprek de volgende inleiding:

"Dank u wel aan de voorzitter, dank u wel aan de commissie, voor de uitnodiging om hier te komen spreken. En misschien ook wel dank u wel aan de sector, want er gaat eigenlijk best

⁵⁰ De website van Rover vermeldt niet welke financieringsbronnen Rover heeft naast de contributie van leden. Wel staat er onder andere: "Vandaag de dag bestaat Rover nog steeds voor het grootste deel uit vrijwilligers die regelmatig reizen met train, bus, tram, metro of een andere vorm van openbaar vervoer. (...) Rover heeft wettelijk adviesrecht en dat maakt ons uniek in Nederland. Wij zitten om de tafel met vervoersbedrijven en (regionale) overheden, die ons advies vragen over dienstregelingen, tarieven en andere OV-zaken. Via ons komen jouw ideeën voor het openbaar vervoer dus direct bij de juiste partijen terecht. Daarnaast maken we gebruik van politieke lobby en publiciteit om situaties aan de kaak te stellen en zo verbeteringen af te dwingen. Ook kunnen we reizigersvriendelijke protestacties organiseren." Bron: <https://www.rover.nl/vereniging/over-rover> (geraadpleegd: 6 oktober 2019).

Dit roept drie vragen op: (1) Welke betaalde medewerkers heeft Rover? Aangenomen mag worden dat de directeur van Rover, die Rover vertegenwoordigde tijdens het rondetafelgesprek, bezoldigd is. (2) Van welke financieringsbronnen is Rover afhankelijk om deze directeur te kunnen betalen? Aannemelijk is dat het hier om overheidssubsidies gaat, gezien het "wettelijke adviesrecht" dat de overheid aan Rover heeft toebedeeld. (3) Wat is de reden dat de overheid uitsluitend aan Rover dit wettelijke recht heeft toebedeeld, en niet aan andere belangenorganisaties van OV-reizigers, bijvoorbeeld Maatschappij Voor Beter OV? Hoe zit het met de representativiteit van Rover? Ik zal hier niet nader ingaan op deze vragen, maar me concentreren op de inhoud van de inbreng van Rover in het rondetafelgesprek, en wat daaruit valt af te leiden.

Bestuursvoorzitter van Rover is Walter ETTY (1949), een voormalige PvdA-politicus. De website vermeldt zijn huidige nevenfuncties, met als eerste die van adviseur van Andersson Elffers Felix. Dat is volgens de eigen website een "bureau voor maatschappelijke vraagstukken, ondersteunt overheden, publieke en private organisaties bij strategische vernieuwingen. Dat doen we door middel van hoogwaardig advies, onderzoek en begeleiding bij verandering. Adviseurs van AEF worden gedreven door maatschappelijke betrokkenheid, kennen de sectoren waarin ze actief zijn en werken met gevoel voor verhoudingen." (Bron: www.aef.nl).

Daar vind ik ook informatie over ETTY's netwerk: "Walter is inmiddels 25 jaar adviseur bij AEF en daarvoor tien jaar wethouder van Financiën en organisatie voor de gemeente Amsterdam. Hij was zeven jaar voorzitter van de Consumentenbond, vier jaar lid van het Commissariaat voor de Media en bestuurder bij tal van kunstinstellingen.

Hij schreef baanbrekende adviezen over vraagsturing in de gezondheidszorg, en de verhouding tussen markt en overheid. Ook adviseerde hij over sociale infrastructuur en de financiering van de kunsten. Hij was projectleider voor complexe ruimtelijke projecten zoals het Museumplein en het Wieringerrandmeer. Hij bekleedde verschillende advies- en bestuursrollen, vaak in crisissituaties, voor de Postcodeloterij, Ctsv en het ministerie van Defensie.

Hij is nu o.a. voorzitter van de initiatiefgroep 'Samen op Reis', waarin alle bij het openbaar vervoer betrokken partijen samenwerken om vanuit de vraag van de reiziger 'van deur tot deur' oplossingen te realiseren. Hij is ook lid van de Auditcommissie van de FNV en voorzitter van het IDFA Bertha Fund."

veel goed, als het gaat om de basisinformatie, dat ook beschikbaar is als open data, en dat heeft gezorgd voor innovatie, en een beter reisproduct.

Dat is misschien ook wel de kern van wat de reiziger wil, een beter product, en daarvoor dus open data. Wat we daarvoor nodig hebben, en dat is vandaag al een paar keer aan bod gekomen, is een soort van beleidsinformatie, geaggregeerd op een hoger niveau: informatie over het gebruik, over de wens, over de witte vlekken van het openbaar vervoer, om te kijken: waar kunnen we de groei genereren, waar is de *modal split* niet ten gunste van het openbaar vervoer, en waar zijn dus investeringen nodig om maatschappelijke vraagstukken, zoals het klimaat, zoals verstedelijking, op te kunnen lossen.

Daar helpt het huidige proces bij, waarin we die informatiehuishouding via het NOVB-project⁵¹ beter hebben gekregen, maar het vraagt ook regie van het ministerie, die wat ons betreft eigenlijk gewoon een stapel verzoeken moet indienen, zodat we die data beschikbaar hebben die actueel moeten zijn, gewoon doorlopend geupdate moeten worden en die gewoon kunnen zeggen hoe is het gebruik nou eigenlijk.]

En als derde is er een MaaS-data... of ja, is het MaaS-data of is het OV-data, wat is het voor data, volgens mij... ik weet het niet, de reiziger weet het niet, maar het is in ieder geval, hebben we daar iets van data en data-stromen, en ook daar vraagt het dus om regie vanuit het ministerie, op de technische kant, dat dat goed geregeld wordt, dat dat mogelijk is, zonder dat wij daar als reiziger wat van merken. Het vraagt iets van regie op privacy, waarin je een soort van wederkerigheid wil hebben. Nu gebruikt Google data van het OV, en wat krijgen we daarvan terug? Geeft Google bijvoorbeeld een seintje als er tienduizend dezelfde reizen worden gepland? Zodat de vervoerder daar grotere bussen kan inzetten? Zulk soort data is er natuurlijk ook en zou je als wederkerigheid voor het gebruik voor dat soort data natuurlijk ook kunnen terugverlangen. Dus in dat opzicht zou de reiziger voorop moeten staan, en niet zozeer de data, en moeten we zorgen dat dat soort zaken allemaal goed ontsloten worden. En dat vraagt, wat mij betreft, regie van het ministerie, die dit soort dingen mogelijk gaat maken. Dank u wel."

Wat er aan deze inleiding om te beginnen opviel, was de moeite die de directeur van Rover deed om alle partijen te vriend te houden. "De sector" werd speciaal bedankt. Vooral de relatie met het ministerie van IenW leek door Rover belangrijk te worden gevonden. Rover vroeg in de inleiding, schijnbaar gericht aan de aanwezige volksvertegenwoordigers, maar liefst drie keer om regie van de kant van het ministerie. Curieus. Het riep de vraag op of Rover, direct of indirect, mede vanuit het ministerie wordt gefinancierd. De website van Rover biedt daarover geen duidelijkheid.

Ten tweede valt de niet-onderbouwde koppeling op die Rover maakt tussen drie dingen: (1) De vermeende wil van de reiziger; (2) een beter OV-"product"; en (3) "en daarvoor dus open data". Dit is dezelfde koppeling die het KiM, OpenGeo, DOVA, Tranzer (MaaS-app) en TLS ook maken. Rover houdt geen enkele kritische distantie tot deze koppeling, maar presenteert die als een vaststaand, oorzakelijk verband (beter product en "dus" open data). Dat is in zoverre begrijpelijk, omdat de bestuursvoorzitter van Rover, Walter ETTY, betrokken is bij een "initiatiefgroep" waarin "alle bij het openbaar vervoer betrokken partijen samenwerken om vanuit de vraag van de reiziger 'van deur tot deur' oplossingen te realiseren." Alleen is dat niet de vraag van "de reiziger", maar een door overheden en marktpartijen in de OV-sector aanbodsgericht gewenste en gecreëerde "vraag".

51 Het NOVB blijkt een polderend OV-data-gremium te zijn met een bestuurlijk en een directeurenoverleg. Rover doet mee in het directeurenoverleg. <https://www.nationaalovberaad.nl/Over+het+NOVB/Overleggen/default.aspx>

In de eerste vragenronde stelde kamerlid Van Aalst (PVV) aan Rover de vraag of er op dit moment kansen onbenut worden gelaten met betrekking tot de omgang met OV-data. De vertegenwoordiger van Rover antwoordde hierop als volgt:

"Ja. Ik vertaal de vraag eigenlijk als: welke kansen zijn er nou als we dit goed regelen en wat kan er dan. Nou... En, wat heeft de reiziger daaraan? Onderscheid, denk ik, in twee typen kansen, en deels... operationeel. Wat is het beste OV-netwerk? Gaan er nu aansluitingen tussen twee verschillende busmaatschappijen heel vaak fout, terwijl we daar heel veel reizigersstromen hebben? Niemand die het weet, maar het zou wel, bij wijze van spreken, morgen een gigantische verbetering brengen. Dus dat soort inzichten wil je hebben.

Wat ook nodig is, is... Nou, hoe zit nou... Een nieuwe betaalmethode wordt nu uitgewerkt. Hoe ga je dat nou uitrollen? Heb je [daar] soms gegevens voor nodig van meerdere vervoerders, of in reizigersstromen? Ga je dat per concessie doen, of misschien juist per corridor? En wat is dan een goede corridor? Dat is eigenlijk operationele vraagstukken, en je hebt ook beleidsmatige vraagstukken. Als we volgende week met Prinsjesdag een miljard krijgen om te investeren, waar gaan we dat dan doen, waar is de *modal split* dusdanig dat we zeggen, daar is een kans, daar rendeert-ie het beste. En dan heb je toch inzicht nodig in... op dat macro-niveau, van: waar zitten de reizigers, of waar zitten ze juist niet, en wat is daar de oorzaak van?"

Opnieuw was het gehele betoog van Rover hier gericht op het verwerken en verspreiden van méér reisgegevens, zonder enige aandacht voor de privacy van reizigers.

In de tweede vragenronde vroeg kamerlid Ziengs (VVD) welke kansen MaaS-platforms bieden op een beter product voor de reiziger. Vervolgens vroeg kamerlid Van Aalst (PVV) aan zowel Rover als Privacy First welk beeld deze belangenorganisaties hadden ten aanzien van de wens van reizigers met betrekking tot welke gegevens er wel of niet gedeeld worden: "Wat willen reizigers nu delen? Zijn ze bereid om alles te delen als ze daar maar een beter product voor terugkrijgen?"

Rover antwoordde naar aanleiding van de tweede vragenronde als volgt:

Dank u wel. De heer Ziengs vroeg van... wat moet er nou in zo'n [MaaS-]platform - en volgens mij moet alles op alles. Dus alle tickets die beschikbaar zijn aan een reiziger, misschien wel onafhankelijk van wie de vervoerder is, die zouden op alle platforms beschikbaar moeten zijn. En zou je misschien zelfs, dat is regievoering vanuit het ministerie, moeten zeggen: 'Een platform moet voldoen aan deze criteria, en als dat het geval is, dan is iedere concessie-nemer verplicht al zijn tickets daarop aan te bieden, zodat je niet dat prijsverschil krijgt en niet de concurrentie krijgt tussen die platforms, want dat is juist wat we niet willen, die concurrentie, daarom werken we met concessies. Om de negatieve effecten daarvan weg te nemen. Als een negatief effect is dat de monopolie leidt tot hogere prijzen elders, dan moeten we dat zien weg te nemen met een verplichting.

En de heer Van Aalst die vroeg wat willen reizigers delen. Ik denk dat als we een reiziger individueel gaan vragen: 'Wilt u iets delen', dat het een soort is van, 'Wilt u belasting betalen?' waarbij iedereen zegt: 'Nee', maar uiteindelijk vinden we het toch wel belangrijk dat iedereen wat belasting betaalt, om gemeenschappelijk iets te doen. Dus als we iemand vragen: 'Wilt u delen dat u van A naar B gaat?', dan zal iedereen zeggen: 'Nee.' Is het

belangrijk dat we inzicht hebben dat er elke dag duizend mensen van A naar B gaan, en dat dat met een betere aansluiting vijftienhonderd kan zijn, waardoor we een beter product krijgen, dan zal een reiziger snel zeggen: 'Ja.' Dus het zit vooral op dat een reiziger moet erop kunnen vertrouwen dat die macro-data, dat dat juist in zijn voordeel werkt, omdat-ie er dan een beter product van heeft, zonder dat dat direct herleidbaar is tot... Ja... Een euro belasting die ik betaal, heb ik daar dan deze kamer voor gefinancierd? De openbaar vervoer, of de rechtsstaat? Ik weet het niet, maar ik krijg het er wel voor."

In de antwoorden van Rover viel opnieuw geen enkele belangstelling voor privacy of privacy-bescherming te bespeuren. En nog schokkender, ook geen enkele belangstelling voor wat reizigers zelf nu echt willen, als het ze eerlijk gevraagd wordt. In plaats daarvan deed Rover een handreiking hoe een door data-jagers gewenst antwoord ('Ja, wij willen dat onze data gedeeld worden') aan reizigers kan worden ontlokt, door middel van een bepaalde vraagstelling. Hier werd duidelijk dat Rover in essentie een eigen agenda heeft, die meer te maken heeft met het bestuurlijke netwerk in de OV-sector waarmee Rover regelmatig overlegt, dan met de eigen achterban van OV-reizigers.⁵²

Vreemd was ook de vergelijking die Rover maakte tussen de privé-sfeer (persoonsgegevens) van reizigers en kapitaal waarover belasting moet worden betaald. Als iemand aantrekkelijk is, of leuke vrienden heeft, zijn dat dan ook "assets" die moeten worden afgeroomd d.m.v. belastingheffing?

In haar *position paper* bewijst Rover wel lippendienst aan privacy, in de volgende alinea:

Garandeer de privacy van de reiziger. De data die de reiziger aan een MaaS-aanbieder toevertrouwt, mag alleen in dat kader gebruikt worden. De reiziger die zijn reisdata levert aan een MaaS-partij krijgt daar een reismogelijkheid voor terug. Het is echter zaak de reiziger te beschermen tegen uitwassen van grote databedrijven waarbij het verzamelen van data voorop staat in plaats van de reis van de reiziger.⁵³

Hier toont Rover zich naïef. In het verdienmodel van data-bedrijven, of die nu groot of klein zijn, staat het verzamelen en vermarkten van data altijd voorop - ook als zij zichzelf "mobiliteits-aanbieder" noemen. Een bedrijf als Tranzier biedt, anders dan bijvoorbeeld Flixbus, zelf geen vervoer aan, maar informatie over vervoer, gecombineerde tickets (vervoerbewijzen) die door verschillende vervoerbedrijven worden geaccepteerd, en betaalmogelijkheden via een app op internet. Dat zijn de producten van MaaS-platforms, niet vervoer.

Bovendien zegt Rover hier niets over de bescherming van de privacy van reizigers die geen gebruik willen maken van MaaS-apps, maar gewoon hun vervoerbewijzen rechtstreeks van vervoerbedrijven willen blijven kopen. Die reizigers willen helemaal niet dat hun persoonlijke reisgegevens überhaupt verzameld worden, zoals sinds een aantal jaren door de bij het OV-chipkaart-systeem aangesloten vervoerbedrijven (in de praktijk: alle grote Nederlandse vervoerbedrijven) gebeurt. Rover zegt niets over het risico dat het promoten van MaaS-apps leidt tot een vermindering van mogelijkheden om op een privacy-vriendelijke wijze tickets te kopen.

52 In hoeverre de leden van de Vereniging Rover representatief zijn voor die achterban, is ook niet duidelijk. Op de website van de vereniging heb ik geen informatie kunnen vinden over ledenaantallen. Toch introduceert Rover zichzelf met de zin: "Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger in het openbaar vervoer." Dat klopt in ieder geval niet, omdat er naast Rover in ieder geval nog ten minste één andere reizigersorganisatie bestaat, namelijk Maatschappij Voor Beter OV.

53 *Position paper* van Rover, p. 2.

Anders dan Rover, steunt een andere reizigersorganisatie, Maatschappij Voor Beter OV, wèl serieus het belang van OV-reizigers bij privacy.⁵⁴ Maar helaas was Voor Beter OV niet uitgenodigd voor het rondetafelgesprek.

Privacy First

Privacy First is een belangenorganisatie die opkomt voor het privacy-belang van alle burgers, inclusief OV-reizigers. Privacy First is blij met de steun van Maatschappij Voor Beter OV op dit punt.

Het is passend om hier de volledige inbreng van Privacy First in het rondetafelgesprek weer te geven. Ik hield de volgende inleiding:

"Dank u wel dat wij hier ook mogen zijn. Ik ben blij dat er nu in ieder geval ook over privacy gepraat wordt in het kader van mogelijke wetgeving. Tot nu toe klinkt het in mijn oren wat technocratisch allemaal. Het gaat allemaal over hoe kunnen wij toegang krijgen tot data, en ik zit hier toch een beetje anders, als vertegenwoordiger van Privacy First. Dus misschien gaat het iets meer politiek klinken, wat ik ga zeggen.

Om te beginnen de naam van de bijeenkomst: 'Toegang tot OV-data'. Daar zit al een richting in, en je zou ook kunnen denken - je zou ook een bijeenkomst kunnen organiseren die heet: 'Omgang met de privé-sfeer van OV-reizigers.' En dan krijg je meteen een heel ander perspectief. De leefwereld van de reizigers, en burgers, en de effecten van deze ontwikkelingen op de maatschappij, die staan dan centraal.

De vraag die ik hier wil stellen, is: willen we alles weten? Moeten we alles willen weten? Iedereen zegt hier van, ja, dat willen we. En ik heb het gevoel dat daar ook een beetje een illusie van beheersbaarheid en voorspelbaarheid bij komt kijken. In het verleden had je, om even iets gechargeerd te zeggen, de vijfjarenplannen in de Sovjet-Unie. Daar dacht men ook van: dat is beheersbaar. En nu voel ik een beetje datzelfde als het gaat om data. Van... willen we zoveel mogelijk data, we willen het allemaal beheersen. En dan denk ik dat men misschien denkt '*Bien étonnés de se trouver ensemble*', maar... oké.

De totale controle die wordt nagestreefd, daar heb ik vraagtekens bij, vanuit het oogpunt van het belang van de reiziger. En iedereen zegt hier: 'We stellen de reiziger voorop.' Maar ik heb het gevoel dat het meer het *volgen* van de reiziger is wat voorop gesteld wordt, en dat is eigenlijk iets anders, dus dat onderscheid wil ik wel markeren.

Je ziet bijvoorbeeld dat er een heleboel vrijheid voor reizigers juist als gevolg van die data-ontwikkelingen achteruit gaat. Vroeger kon je bijvoorbeeld, als je naar het buitenland reisde, een kaartje kopen dat twee maanden geldig was. Dat kan allemaal niet meer, dat moet nu met precieze plaatsreserveringen en precieze datums. Dus je kan je ook vragen stellen van: vergroten al die data nu eigenlijk de vrijheid van de reiziger, of vooral de vrijheid van bepaalde bedrijven, of van beleidsmakers? Dat zijn verschillende dingen.

Er wordt bijvoorbeeld ook gezegd van, 'We willen dingen AVG-proof maken, GDPR-proof. Maar hoe wordt de AVG geïnterpreteerd? Mijn eigen ervaringen daarbij, waarover u misschien iets gehoord heeft, die zijn dat de AVG op heel verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden, en dat dat nog heel erg in ontwikkeling is en eigenlijk op dit moment nog geen adequate bescherming biedt aan reizigers.

54 www.voorbeterov.nl

Daarom heeft Privacy First in onze *position paper* aangegeven dat er een aantal hele duidelijke grenzen moeten worden gesteld aan de beschikbaarheid van niet-anonieme gegevens. En in aanvulling op wat anderen hier hebben gezegd, zou ik dan ook willen zeggen: de grens tussen anoniem en niet-anoniem, die hangt inderdaad samen met herleidbaarheid van gegevens, en er valt nog veel meer over te zeggen, waar ik nu geen tijd voor heb."

In de eerste vragenronde werden aan Privacy First twee vragen gesteld, waarop ik als volgt reageerde:

"Dankuwel. In reactie op de vraag van mw. Kröger over micro- en macro-gegevens, dus geaggregeerde of persoonsgegevens... In abstracto lijkt het een heel helder onderscheid, maar in de praktijk is het veel moeilijker om daar een duidelijk onderscheid in te maken. Je hebt een grijze zone waar het gaat om de afbakening tussen wat is herleidbaar tot een persoon, en wat niet, en technologische veranderingen hebben daar ook heel veel invloed op. Dus in de afgelopen jaren zie je dat al heel snel gegevens waar je vroeger niet heel veel mee kon, dat die nu al gebruikt kunnen worden om heel veel over het leefpatroon van individuele mensen af te leiden. Dus in abstracto is het een mooi onderscheid, en het is goed dat we dat in analyses gebruiken, maar dat zou veel nader uitgewerkt moeten worden, en ook bekeken moeten worden vanuit de belangen van de reiziger.

Want je ziet dat als het gaat om de vorming van ideeën daarover, dat die vorming van ideeën vaak in handen is van mensen die niet vanuit het reizigersperspectief kijken, maar bijvoorbeeld vanuit het perspectief van een onderzoeker. Nou, die wil graag dat er veel data beschikbaar zijn; of het perspectief van een bedrijf, of een overheid, die weer andere doelen heeft.

Dan was er de vraag van meneer Schonis. Ik ben natuurlijk blij dat er getoetst wordt als het gaat om privacy, maar ik weet niet, met alle respect, hoe kritisch er getoetst wordt. Kijk, ik heb geen ervaring met deze toetsingscommissie, ik ken hem niet. Ik heb wel ervaring met een toezichthouder, de AP, die ook zou moeten toetsen, en dan zie je in de praktijk dat die toets, mijns inziens, niet optimaal plaatsvindt, dat er te makkelijk wordt gezegd, 'oh, er is een noodzaak', of 'oh, dit kan wel'. Er wordt dus iets te gemakkelijk doorgewuifd. En ik zou graag, zeker namens Privacy First, meer inzicht krijgen in hoe deze toetsingscommissie te werk gaat, en hoe dat in de praktijk werkt. En dan zou ik er misschien iets heel positiefs over kunnen zeggen, of wat kritische kanttekeningen kunnen maken. Maar ja, dat weet ik gewoon niet."

In reactie op de tweede vragenronde (de vraag van dhr. Van Aalst m.b.t. de wensen van reizigers en de vraag van mw. Kröger om een voorbeeld van de problematiek van het onderscheid tussen micro- en macro-data), antwoordde ik namens Privacy First als volgt:

De vraag van mevrouw Kröger over dat grijze gebied tussen micro- en macro-data en de anonimisering door het CBS... Er is een verschil tussen het anonimiseren van data als ze eenmaal verzameld zijn, en het verzamelen van anonieme data of niet-anonieme data. En als een onderzoek in een trein... [dan] kan je bijvoorbeeld de aantallen reizigers noteren, maar je kan ook individuele OV-chipkaarten scannen, waarmee je dan dus ook een heleboel niet-anonieme data verzamelt. Al die data - alle data kunnen natuurlijk nuttig zijn,

bruikbaar zijn, daarom worden ze ook zo gretig verzameld. Daar gaat het niet om. Maar de vraag is wel van, waar ligt een juiste balans? Als het gaat om risico's van persoonlijke data die worden verzameld, even los van of ze worden vrijgegeven door een instantie als het CBS, waar ik ook op zich vertrouwen in heb, dan heeft het te maken met hoeveel schakels gaan die data langs, als ze eenmaal verzameld zijn. Hoe meer schakels er zijn, hoe groter de risico's zijn dat er iets gebeurt wat niet zou moeten.

En je ziet dat die risico's, die nemen eigenlijk toe naarmate die datastroom complexer wordt. Want ja, het is een beetje, de wereld is complex, systemen zijn complex. We denken dat het computersysteem precies moet doen wat we hebben bedacht, maar niemand heeft zelfs meer overzicht over de huidige, complexe computersystemen. Dus er zijn allerlei risico's, die ik nu niet technisch kan elaboreren. Maar dan heb je risico's op hacking, risico's dat data voor een oneigenlijk doel worden opgevraagd, of dat data worden opgevraagd op basis van indicaties door opsporingsdiensten, en die indicaties kunnen weer op basis van algoritmes gegenereerd zijn. En zo heb je dus een heel onvoorspelbaar veld, ook al lijkt het of wij dat allemaal zelf regelen.

Je ziet ook, dat is een opmerking die ik nog wil maken... Er wordt nu veel over 'van deur tot deur' gezegd, en dat de reiziger dat wil - want dat was een andere vraag: wat wil de reiziger zelf? Ik denk dat er een heleboel 'push' zit, dus aanbodsgerichte actie, bijvoorbeeld, NS-Flex is daar een voorbeeld van. Dan wordt er gezegd: 'Wij maken het makkelijk voor je als je van deur tot deur je reisgedrag laat volgen.' Ik vind het dus voorbarig om te zeggen: 'De reiziger wil dat.'

Als ik kijk, zonder dat ik een statistisch onderzoek heb gedaan, wat reizigers willen, dan zie ik een heleboel verschillende reacties, en ik denk ook dat dat erg in ontwikkeling is. Het privacy-bewustzijn van reizigers neemt toe, en je ziet dat die discussie in de maatschappij volop aan de gang is. En ik denk dat we daar nog hele interessante ontwikkelingen te zien krijgen, naarmate meer dingen in de publiciteit komen. Ik denk dat je dus goed moet onderscheiden: wat willen reizigers - ik zou bijvoorbeeld - ik weet bijvoorbeeld dat een reizigersorganisatie als Maatschappij Voor Beter OV, daar zitten een aantal kritische geesten, die vertegenwoordigen ook reizigers - dat is een zuster-organisatie van Rover. Daar zie je weer dat andere dingen de focus hebben dan bij Rover, en dat is goed, dat er een diversiteit is aan organisaties. Maar je zou dus eigenlijk heel veel onderzoek kunnen doen naar, ja, wat vinden reizigers nu echt? Want dat onderzoek, dat zie ik nog niet dat dat systematisch gebeurt is.

In het rondetafelgesprek raakte Privacy First op deze manier, tot mijn verrassing, in de positie dat niet Rover, maar Privacy First opriep tot beter onderzoek naar wat OV-reizigers nu echt zelf willen.

Eerder in deze impressie heb ik al beschreven hoe een "onderzoeksinstituut" zoals het KiM zich dienstbaar opstelt ten aanzien van de beleidswensen van het ministerie waar het deel van uitmaakt. Een onbevooroordeeld, neutraal onderzoek naar reizigerswensen en reizigersbelangen kan alleen op een geloofwaardige manier plaatsvinden als het verricht wordt door echt onafhankelijke onderzoekers. En dus niet door een ministeriële afdeling zoals het KiM.

Belang van de reiziger

Wat de reiziger wil en wat in het belang is van de reiziger, zijn twee verschillende vragen, die echter wel met elkaar samenhangen. Daartussenin zit nog de vraag: "Wat wil een goed geïnformeerde

reiziger die oog heeft voor zijn of haar eigen lange-termijn-belang, en dat van zijn of haar kinderen en kleinkinderen?"

Als ik me richt op wat in het belang is van reizigers, met die laatste extra vraag in gedachten, dan kom ik tot het volgende antwoord. Het belang van OV-reizigers is in de eerste plaats gediend bij herstel van privacy in het OV en daarna bij verdere verbeteringen in de efficiëntie van het OV. De reden daarvoor is, kort samengevat, dat het belangrijker is om je redelijk efficiënt te kunnen bewegen in een vrij land, dan om je hyper-efficiënt te kunnen bewegen in een onvrij land, maar dan alleen onder voorwaarde van toestemming van de heersende autoriteiten (zeg maar: de 'optimale' situatie in het geurbaniseerde deel van het huidige China).

Het is een illusie om te denken dat de persoonlijke reisgegevens die overheden en marktpartijen in de OV-sector zonder begrenzing willen verzamelen, ook van reizigers die dat zelf niet willen, in de toekomst niet gebruikt zouden worden voor nieuwe doelen, die te maken hebben met beheersing van reizigersstromen en uiteindelijk ook met de beheersing van alle burgers. Vooral als de nood over een aantal jaren aan de man komt als gevolg van de klimaatcrisis en de daarmee gepaard gaande politieke en economische machtsverschuivingen, zullen de vigerende autoriteiten (machthebbers) als puntje bij paaltje komt niet aarzelen om alle beschikbare data in te zetten om hun doelen te bereiken.⁵⁵

Op dit moment wordt er een panopticum opgebouwd waarbij burgers in slaap worden gesust dat zij daarmee weinig risico lopen. De geschiedenis heeft telkens laten zien dat machtsmiddelen die voorhanden zijn, ook worden gebruikt zodra dat door degenen die er feitelijk over beschikken, opportuun wordt geacht. Grote hoeveelheden data en observatie-instrumenten zijn zulke machtsmiddelen.

De OV-reiziger heeft in de eerste plaats belang bij het voortbestaan van een zo sterk mogelijke democratische rechtsstaat met waarborgen voor individuele vrijheden, waarvoor individuele, effectief beschermde privacy, juist ook in het OV, een voorwaarde is.⁵⁶

55 In een aantal Europese landen om ons heen zijn die autoritaire tendensen nu al duidelijker zichtbaar, bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Polen, Hongarije. Zoals Flixbus tijdens het rondetafelgesprek meldde, is in België recentelijk een wet aangenomen die OV-bedrijven verplicht de persoonsgegevens van alle passagiers door te geven aan de autoriteiten, vergelijkbaar met de Europese PNR-regeling voor vliegpassagiers. De pretentie dat dat omwille van het "efficiënter maken van het OV" zou zijn, wordt daarbij door de Belgische autoriteiten niet nodig geacht.

Twee maanden geleden lekte uit dat de meeste EU-regeringen voorstander zijn van het invoeren van zo'n PNR-regeling voor trein- en busvervoer, veerdiensten en zelfs particulier vervoer per auto (dat dan zonder andere voorwendselen overal gevolgd en geregistreerd zou mogen worden). Bron: <https://www.theguardian.com/world/2019/aug/07/eu-may-expand-collection-of-air-passenger-data-to-rail-and-road-users>

Zie ook paragraaf 14, onder het kopje "Aanwijzingen voor het bestaan van 'surveillance corporatisme'".

56 In het *position paper* van Privacy First wordt gemeld dat demonstranten in Hong Kong, waar een vergelijkbare versie het OV-chipkaart-systeem in gebruik is, naarmate de spanningen dit jaar escaleerden, ophielden hun OV-chipkaart ("Octopus-kaart") in het OV te gebruiken en in plaats daarvan weer eenmalige tickets kochten, uit angst dat de autoriteiten hun reisbewegingen zouden kunnen nagaan. Het risico dat er op enig moment ook in Nederland of andere Europese landen grote politiek spanningen ontstaan, is in de huidige instabiele tijden zeker aanwezig.

14 Eerste conclusie: een gevaarlijke constellatie - data-corporatisme

In deze impressie van het rondetafelgesprek heb ik de standpunten en benaderingen van de verschillende deelnemers inzichtelijk proberen te maken in relatie tot privacy, en ook hun onderlinge verhoudingen op dat punt, door hun bijdragen te beschrijven, te citeren en te analyseren. Terwijl ik daarmee bezig was, doemden geleidelijk de contouren op van een constellatie van actoren (overheidsinstanties, marktpartijen, belangenorganisaties en personen) die gericht lijkt te zijn op het verkrijgen van toegang tot zoveel mogelijk "OV-data".

Kenmerk van die constellatie is dat er onder de deelnemers daarvan een consensus bestaat dat dat een goed doel is, dat iedereen ten goede zal komen - zowel hunzelf, alsook de reizigers, alhoewel aan hen geen toestemming is gevraagd voor de verwerking van hun persoonlijke reisgegevens.

In de eerste helft van 2019 lijken er tussen verschillende actoren in deze constellatie, die elkaar eerder in een patstelling hadden gehouden vanwege strijdige belangen, gedeeltelijke doorbraken te hebben plaatsgevonden die tot gedeeltelijke consensus leidden, onder andere tussen:

- het Ministerie van IenW (incl. het KiM) en het CBS;
- TLS en het CBS;
- OpenGeo en het CBS.

Dat lijkt de weg te hebben vrijgemaakt voor een consensus binnen de constellatie dat het wenselijk is om zoveel mogelijk OV-data te gaan "delen" die op basis van persoonlijke reisgegevens van OV-reizigers worden gegenereerd. En dat heeft weer geleid tot een consensus binnen de constellatie dat die data-verwerking door alle betrokkenen moet worden beschouwd als "nodig".

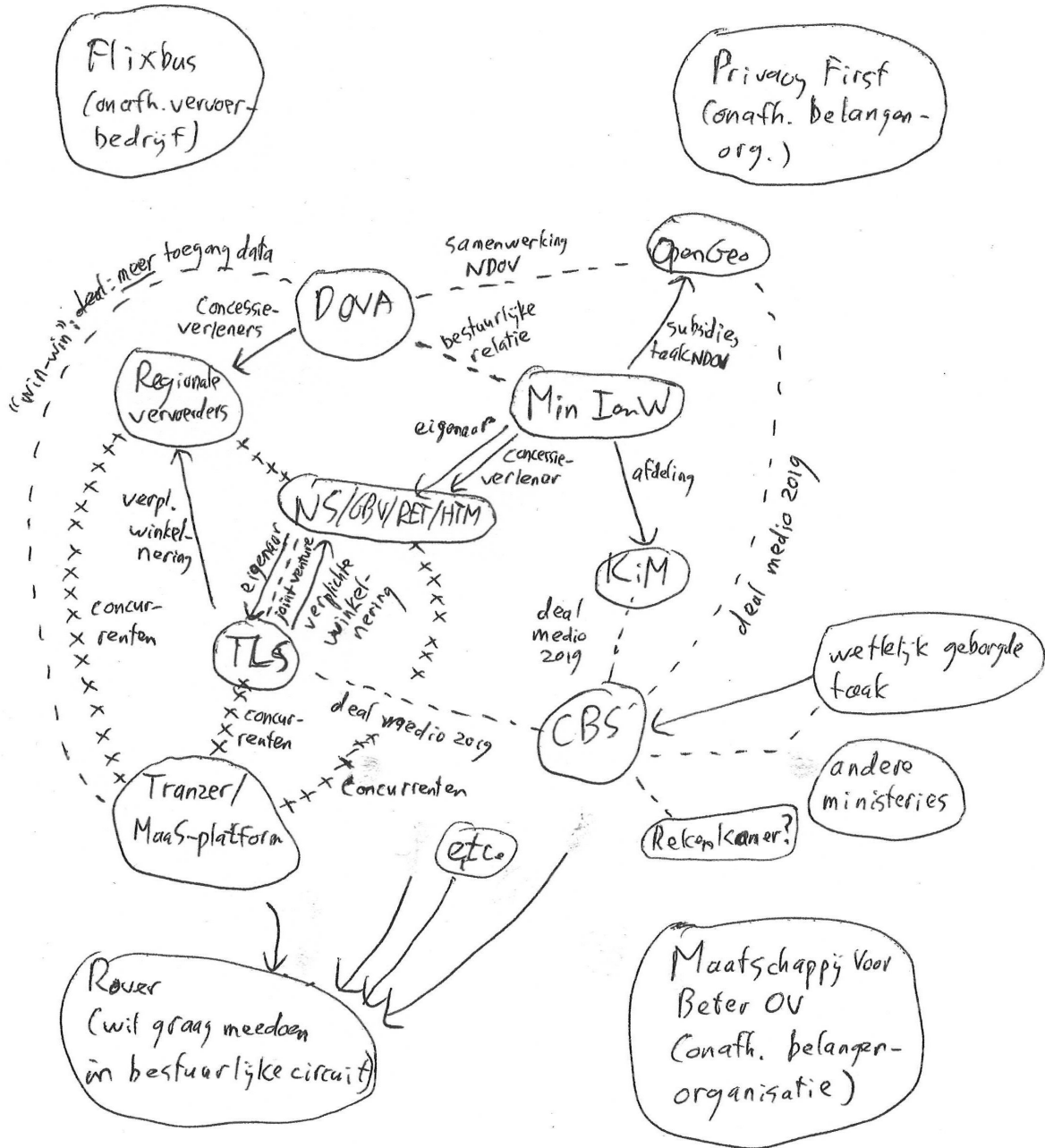
De tunnelvisie dat dit allemaal "nodig" zou zijn, is niet ontstaan via een openlijke, grondige, expliciete of toetsbare analyse, maar op grond van sociale en politiek-bestuurlijke processen tussen de verschillende actoren binnen de constellatie. Dat zijn processen waarbij verschillende partijen, elk met het oog op hun eigen perceptie van hun eigen belang, met elkaar onderhandelen, elkaar deels imiteren en deels naar de mond praten, in ruil voor vergelijkbaar gedrag van wederpartijen. Zo ontstaat er een mentale en bestuurlijke "bubble" waarbinnen die partijen tot een consensus komen over (a) wat waar is en mag zijn; en (b) wat er moet worden nagestreefd.

Legitimiteit voor deze tunnelvisie wordt binnen bereik gebracht door een nominale vertegenwoordiger van de relatief machteloze groep van OV-reizigers "bij het proces te betrekken" (lees: te recruteren dan te wel coöpteren) in de vorm van Rover. Deze vereniging heeft al een "wettelijk adviesrecht" toebedeeld gekregen in het kader van deelname aan het Locov,⁵⁷ zodat vervoerbedrijven zoals NS kunnen claimen dat er naar reizigers is "geluisterd". Vermoedelijk krijgt Rover ook enige financiering, en de leiders ervan (de voorzitter van de raad van bestuur en de directeur) mogen af en toe aanschuiven in het circuit van actoren met reële macht (het ministerie en NS).

Aanvankelijk bekeek ik dit met als referentiekader het door de eerder genoemde hoogleraar Shoshana Zuboff beschreven "*surveillance capitalism*" ("bewakingskapitalisme" of "toezichtskapitalisme"). Omdat het de actoren in de Nederlandse constellatie vooralsnog niet, of althans niet aantoonbaar, om toezicht op OV-reizigers gaat, maar alleen om het "verbeteren van het OV", dacht ik aan de term "data-kapitalisme", alhoewel die de rol van betrokken overheden niet goed dekt.

57 www.locov.nl. Huidige deelnemers: ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Seniorenorganisatie KBO-PCOB, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Rover, ProRail, NS, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Maar toen ik naar de manier keek waarop "reizigersorganisatie" Rover door de constellatie werd gecoöpteerd, en zich ook liet coöpteren, werd me opeens duidelijk waar hier sprake van was, namelijk "corporatisme". Het was me bekend dat het Nederlandse "Poldermodel" veel trekken heeft van corporatisme. Ik realiseerde me nu dat ik als privacy-voorvechter in het OV was beland in een voorbeeld van hoe zulk corporatisme in de praktijk functioneert. Zo kwam ik op de termen "data-corporatisme" en "surveillance corporatism" ("bewakings-" of "toezichtscorporatisme").



Figuur 1: **"Het hongerende OV-data-beest" - corporatisme in de praktijk.** Een eerste, voorlopige schets van (een deel van) het krachtenveld m.b.t. OV-data in Nederland op dit moment, waarin de contouren van een constellatie van data-jagers en enkele van hun faciliteerders zichtbaar worden. Gebaseerd op informatie afkomstig uit het rondetafelgesprek, de aangeleverde position papers en websites van relevante organisaties. Schets gemaakt op 5 oktober 2019. Nader onderzoek vereist.

Ik zal hieronder iets schrijven over de funeste gevolgen van data-corporatisme. Maar voor een goed begrip is het nodig om eerst iets te zeggen over kapitalisme, de omgang met opgebouwde machtsconcentraties, en de relatie tussen individuele veiligheid, vrijheid en gemeenschapszin.

Niet alle vormen van kapitalisme zijn slecht

Ik ben geen tegenstander van het kapitalisme. Kapitalisme gaat in essentie over de mogelijkheid om vooruit te denken en te sparen, zodat je niet langer volledig afhankelijk bent van onvoorspelbare omstandigheden en de waan van de dag. Dat biedt aan individuele mensen een basis van individuele veiligheid, en daarmee ook de mogelijkheid om zonder vrees actief en constructief deel te nemen aan de maatschappij en daarin iets op te bouwen - bijvoorbeeld een bedrijf of een ander soort onderneming.

Mensen hebben individuele veiligheid nodig om samen een gemeenschap te kunnen vormen. Zonder die individuele vrijheid verdwijnt het machts evenwicht tussen (groepen) mensen en ontstaat er tirannie. Ruimte voor mensen om te sparen, voor zichzelf en voor hun kinderen, verschaft hun ook een perspectief op continuïteit voor henzelf en hun kinderen, en legt daarmee een deel van de basis voor een gevoel van zinvolheid. Kortom, een bescheiden vorm van kapitalisme is nodig voor het behoud van de individuele vrijheid van mensen, en daarmee voor het behoud van de democratische rechtsstaat als een gemeenschap van vrije, actieve mensen.

Zo'n bescheiden vorm van kapitalisme valt te vergelijken met het sparen van beukenootjes door eekhoorns, zodat ze goed de winter doorkomen en voor hun jonkies kunnen zorgen.

Maar het wordt anders als een kleine minderheid van de eekhoorns bijna alle beukenootjes in het hele bos verzamelt, die in een kluis in een holle boom opslaat waarvan ze alleen zelf de sleutel hebben, en met een klein deel van die beukenootjes een aantal fysiek sterke, stoere eekhoorns betaalt die alle andere eekhoorns verdrijven naar de randen van het bos, en dan nog een paar andere, verbaal begaafde eekhoorns inschakelt om te beweren dat deze gang van zaken voor de bestwil is van alle eekhoorns. Dat is, heel kort samengevat, wat het neoliberalisme inhoudt.⁵⁸

Het neoliberalisme is een ongezonde vorm van kapitalisme, een uitwas, die beteugeld moet worden om tot (herstel van) een vrije, democratische, rechtstatelijke en milieuvriendelijke maatschappij te kunnen komen. Niemand heeft meer dan, zeg, honderd miljoen euro nodig om in zijn levensonderhoud te voorzien. Alle kapitalen die groter zijn dan dat (bijvoorbeeld honderd *miljard* euro, zoals dat van de eigenaar van Amazon) hebben niets meer te maken met levensonderhoud of de continuïteit daarvan, maar alleen nog met macht en status.

Er zijn in beginsel drie oplossingen voor het probleem van schadelijke overconcentratie van middelen en macht. De eerste is om de betreffende middelen rechtstreeks onder controle te brengen van de gemeenschap. Dat brengt een groot risico met zich mee, omdat die macht dan formeel in handen komt van formele vertegenwoordigers van de gemeenschap, in de vorm van regeringen, die dat dan vervolgens weer delegeren aan functionarissen die daarmee op hun beurt een buitenproportionele machtspositie krijgen. De geschiedenis heeft laten zien dat nationalisatie van zeer grote bedrijven, of het (in-)formele staats eigendom daarvan (denk bijv. aan het Braziliaanse Petrobras of het Saoedische Aramco), niet tot een vermindering van hun schadelijke activiteiten leidt, maar eerder tot een enorme corruptie die de hele staat kan aantasten.

58 Voor een nadere toelichting verwijs ik naar Thomas Piketty, *Kapitaal in de 21e eeuw* (Nederlandse vertaling: 2014).

Daarom ligt een tweede oplossing meer voor de hand: een herverdeling van macht door middel van een opsplitsing van al te grote machtsconcentraties. Dat is wat er aan het begin van de twintigste eeuw in de Verenigde Staten gebeurde met de bijna-monopolist Standard Oil en in 1984 met de telecommunicatie-gigant AT&T Corporation, leidend tot het ontstaan van de "Baby Bells".

Een derde oplossing is om door middel van belastingheffing buitenproportionele machtsconcentraties te matigen en hun middelen geleidelijk en indirect te herverdelen in de gemeenschap. Historisch gezien werden daar in de jaren na de Tweede Wereldoorlog (Keynes; tot eind jaren 70 van de twintigste eeuw) successen mee geboekt in de Verenigde Staten en Europa, wat tot een voorheen ongekende welvaart leidde onder grote delen van de bevolking.

Corporatisme als schijn-oplossing

Op het eerste gezicht lijkt ook corporatisme een manier te zijn om overconcentratie van macht en middelen tegen te gaan. Door verschillende groepen (corporaties) te vormen, in elk waarvan diverse bevolkingsgroepen vertegenwoordigd zijn (bijvoorbeeld werknemers en werkgevers), en deze groepen te dwingen om in onderling overleg tot besluitvorming te komen, zou het mogelijk moeten zijn om iedereen een aandeel te geven in de macht en de besluitvorming.

Toch heeft de term "corporatisme" een slechte naam, onder andere vanwege het corporatisme onder fascistische dictators zoals Benito Mussolini in de jaren dertig ("verticaal corporatisme").⁵⁹ Inderdaad staat corporatisme op gespannen voet met de democratische rechtsstaat.⁶⁰ Omdat er geen sprake is van democratische besluitvorming, kan corporatisme alleen goed werken als er andere, structurele oorzaken zijn waardoor niet één groep of één leider te veel macht naar zich toe kan trekken om alle andere groepen en individuen te domineren. In Nederland werd die rol lange tijd vervuld door de verzuiling (katholieken, protestanten, socialisten, liberalen etc.). Vanaf de jaren zeventig zorgde het geleidelijke verdwijnen van de verzuiling ervoor dat die geen rem meer kon vormen op machtsconcentratie. De macht werd binnen het corporatistische bestel overgenomen door een steeds homogener elite van in toenemende mate neoliberalistisch georiënteerde bestuurders, politici, ondernemers, managers en ambtenaren. Bijv. mensen als Wim Kok.

59 Het corporatisme ontstond in conservatieve milieus in het midden van de 19de eeuw als een reactie tegen de moderniteit, zowel tegen het individualistische liberalisme als het collectivistische socialisme. Het corporatisme inspireerde zich op de middeleeuwse gilden, om opnieuw te komen tot een maatschappij gebaseerd op organisch gegroeide sociale verbanden waar ieder zijn plaats kende.

In oorsprong wilde het corporatisme de economie indelen in verschillende corporaties per deelgebied, die de marxistische klassen zou overtreffen en verenigen. Patroons en arbeiders zouden samen in een corporatie zitten, en zo gezamenlijk hun problemen oplossen.

Op sociaal vlak organiseerde het vakorganisaties waarin niet alleen arbeiders (zoals in de syndicaten of vakbonden) maar arbeiders én werkgevers zetelden (gemengde beroepsorganisaties), om zo de bestaande orde te garanderen.

Op politiek vlak was het corporatisme tegen de liberale visie van de individuele burger die zelf bepaalt voor wie hij stemt, en ook tegen de socialistische visie van strijd tussen de sociale klassen. In plaats van de politiek te organiseren op basis van individuen (liberalisme) of klassenstrijd (socialisme) wilde het corporatisme de verschillende maatschappelijke groepen vooreerst aan elkaar binden en daarna ook aan de staat binden.

Het kapitalisme beschouwt corporatisme als zuivere overheidsinterventie. Het marxisme beschouwt het als socialisme voor de bourgeoisie. (...)

In fascistische landen werd vaak een corporatief stelsel ingevoerd, aangeduid met de naam *verticaal corporatisme*. Niet alleen werkgevers en werknemers hadden zitting in een *corpus*, maar ook afgevaardigden van de fascistische partij. Op die manier is er sprake van grote overheidsinterventie. (...)

Landen met corporatistische trekken: In Nederland kent men het aan het corporatisme ontleende Poldermodel. Bron: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Corporatisme>. Geraadpleegd: 6 oktober 2019.

60 In gezonde vormen van stakeholders-kapitalisme (bijv. het Rijnlandse model; sociaal liberalisme) wordt, anders dan in het corporatisme, werkelijk democratische besluitvorming voorop gesteld.

Van geld en grondstoffen naar data

In de grote-mensenwereld bestonden de eerder genoemde "beukenootjes" in het verleden uit financiële middelen (geld in verschillende vormen) en macht over grondstoffen. Sinds het begin van de 21e eeuw is die functie als gevolg van technologische ontwikkelingen voor een steeds belangrijker deel overgenomen door data. Data zijn het nieuwe geld en de nieuwe grondstof. Dit is gebeurd in een tijd dat het neoliberalisme bijna wereldwijd maatschappelijk en politiek hoogtij vierde - deels tot zelfs in China toe. Daardoor gebeurt er met data nu hetzelfde als wat er in de afgelopen decennia met geld is gebeurd: de beschikking over data wordt in hoog tempo geconcentreerd bij steeds minder individuen en organisaties, die daarmee een disproportionele macht vergaren, ten koste van de soevereiniteit van democratische rechtsstaten, hun bondgenootschappen (bijvoorbeeld de EU) en de internationale en nationale rechtsordes. Voorbeelden hiervan zijn bedrijven als Google, Facebook en Amazon, en "veiligheidsapparaten" zoals die van de VS en China. Momenteel gaan er stemmen op om Google, Facebook en Amazon op te splitsen.

Het Nederlandse data-corporatisme - nu ook in de OV-sector

De in deze impressie beschreven opkomst van een constellatie van statelijke, semi-statale en particuliere data-jagers in de Nederlandse OV-sector, inclusief de coöptatie van (de vertegenwoordiger van) reizigersorganisatie Rover door de partijen met werkelijke macht, valt te verklaren vanuit de lange traditie van Nederlands corporatisme. Die traditie stamt al uit het regentendom in de zeventiende eeuw. De bestuurlijke verhoudingen en omgangsvormen in het huidige Nederland vertonen nog veel kenmerken van het regentendom destijds, en hebben de teloorgang van de verzuiling overleefd in de vorm van het huidige "Poldermodel". Het gaat bij deze vorm van corporatisme om structurele, deels informele samenwerking tussen bestuurders van publieke en private organisaties, waarbij door deze "hoogmogenden" (die zichzelf al lang niet zo meer opvatten of noemen) compromissen en overeenkomsten worden gesloten over de hoofden van "de bevolking" heen, met voorbijgaan aan democratische besluitvormingsprocessen.

Geen bananenrepubliek, maar ook geen rechtsstaat

In sommige reacties onder nieuwsberichten op internetsites wordt Nederland boos een "bananenrepubliek" genoemd, omdat volgens de betreffende "reaguurders" de democratie en rechtsstaat in Nederland weinig meer voor zouden stellen. Ik ben het daar niet mee eens. Nederland is veel erger dan een bananenrepubliek.

Het woord "bananenrepubliek" impliceert enerzijds dat de feitelijke heersers van een land lak hebben aan democratie en rechtsstaat, maar anderzijds ook dat zij op een nonchalante manier heersen en zich dat kunnen veroorloven. Af en toe wat geweld om dingen te "regelen", en voor de rest: leven en laten leven. In Nederland is de heersende groep echter niet nonchalant, maar investeert veel zorg en geld in het overreiden van een democratische en rechtstatelijke façade. Op dat punt - óók op dat punt! - hoort Nederland bij de wereldtop. Nederland is geen bananenrepubliek, maar in hoofdzaak een corporatistische procedurestaat en handelsnatie die met veel toewijding en succes de façade van een democratische rechtsstaat in stand houdt.

De toewijding en organisatievaardigheid die nodig zijn voor het instandhouden van zo'n façade, zijn op zichzelf ook in mijn ogen een reden voor trots. Het vereist behoorlijk wat bestuurlijke, psychologische en sociale vaardigheden om zo'n systeem soepel te laten functioneren. Het is alleen jammer dat die vaardigheden in Nederland in hoge mate voor kwalijke doelen worden ingezet, namelijk de bescherming van bestaande machtsstructuren en privileges op een manier die ten koste gaat van het milieu, sociale gelijkheid en cohesie, "volksverheffing" (ontwikkeling en educatie) en nu ook privacy.

De waarschijnlijkheid van data-corporatisme in andere sectoren

In deze impressie naar aanleiding van het rondetafelgesprek heb ik, op grond van de ter gelegenheid daarvan beschikbaar gestelde informatie en mijn eigen ervaringen van de afgelopen vijf jaar in handhavingprocedures m.b.t. privacy, een eerste schets gemaakt van data-corporatisme in de Nederlandse OV-sector.

Gezien de manier waarop het Nederlandse bestuur is ingericht en in de praktijk functioneert, is het zeer waarschijnlijk dat er ook in andere sectoren sprake is van data-corporatisme. Bijvoorbeeld de zorgsector (patiëntgegevens), de energie-sector ("slimme meters"), de huisvestingssector (gegevens van huurders), de afvalsector (pasjessystemen voor burgers die huishoudelijk afval deponeren) en de financiële en verzekeringssector (verwerking en geautomatiseerde analyse van steeds meer gegevens met betrekking tot transacties en de persoonlijke situatie van klanten).

Als dit inderdaad zo is, brengt deze cumulatie van data-corporatisme in bijna alle levensgebieden enorme risico's met zich mee voor de privacy en de rechtspositie van Nederlandse burgers. Iedereen wordt op deze manier in hoog tempo afhankelijker en kwetsbaarder voor allerlei vormen van druk, manipulatie en discriminatie.

Als deze trend niet wordt gekeerd, is het een kwestie van tijd voordat er, mogelijk in samenhang met een milieucrisis of een economische crisis, een "*tipping point*" wordt bereikt, waarna het duidelijk zal zijn dat de rechtsstaat niet meer bestaat en iedere burger weer, net als in de Middeleeuwen, volledig afhankelijk is van relaties, onopvallendheid ("onder de radar blijven") en een flinke dosis geluk. Wij zijn dan dus geen burgers meer, maar opnieuw, net zoals lang geleden, ofwel horigen, ofwel leden van organisaties of netwerken die ons speciale, geprivilegeerde bescherming bieden.⁶¹ Het behoud van eigendom wordt dan afhankelijk van zulke connecties.

Rol van gecoöpteerde belangenorganisaties

Het is bekend dat autoritaire regimes graag organisaties opzetten of coöpteren die de schijn wekken dat de besluitvorming is gebaseerd op "de wensen" van onderdanen, waarnaar "goed geluisterd is". Dat vergroot de acceptatie en de schijnbare legitimiteit van de autoritair genomen beslissingen.

Om die reden is het corporatisme een aantrekkelijke bestuursvorm voor autoritaire regimes, als er aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Het risico dat gecoöpteerde organisaties zich alsnog ontpoppen tot authentieke belangenorganisaties, moet beperkt en beheersbaar blijven.

Voorbeelden die ik in de loop der tijd heb waargenomen van gecoöpteerde belangenvertegenwoordigers, zijn bepaalde vakbondsbestuurders, (leden van) ondernemingsraden, bestuurders van patiëntenfederaties, en bestuurders van ideële organisaties (NGO's).

Speciale vermelding verdient in dit verband het fenomeen "bedrijfsarts". Nederlandse bedrijfsartsen zien zich in de praktijk, vooral als ze werken voor een commercieel bureau dat hen bij werkgevers detacheert, gedwongen om in strijd met hun hippocratische eed niet het herstel van hun patiënten (zieke werknemers) voorop te stellen, maar de wensen van (de managers van) de werkgever. Dit leidt soms tot volstrekt fictieve beoordelingen van arbeids(on)geschiktheid, die niet gebaseerd zijn op enig gezondheidsonderzoek, maar alleen op werkgevers-strategie of -tactiek.

⁶¹ Vergelijkbaar met de bescherming die in de Middeleeuwen werd geboden door gilden, kloosters en families (bijv. adellijke families of patriciërsfamilies).

Rol parlement als uitvoerder van op corporatistische wijze genomen beslissingen

In een corporatistisch systeem is ook het parlement in die structuur ingekapseld. De Nederlandse Tweede Kamer is in meerderheid waarschijnlijk wel een beetje, maar niet veel onafhankelijker dan de Doema in Rusland. Nederlandse parlementsleden zijn waarschijnlijk wel veel keuriger dan veel Russische Doema-leden - maar waarschijnlijk niet keuriger dan de leden van het Chinese Volkscongres, dat veel beter gedisciplineerd is dan de Russische Doema.

Uit de informatie die het rondetafelgesprek en de begeleidende *position papers* bevatten, lijkt te spreken dat er in de eerste helft van dit jaar binnen de OV-sector een doorbraak en daarmee een consensus op het gebied van OV-data is gerealiseerd tussen de belangrijkste spelers in de beschreven constellatie. In dat licht is de timing van het rondetafelgesprek door de vaste kamercommissie IenW opmerkelijk. Het lijkt of dit gesprek niet primair opgevat moet worden als onderdeel van een *onderzoek* vanuit de Tweede Kamer, maar vooral als onderdeel van een proces dat in gang is gezet ter *legitimering* en *uitvoering* van een reeds in de OV-constellatie tot stand gekomen consensus, en ter voorbereiding van het *politiek verkopen* van deze consensus door een meerderheid van de politieke partijen in het parlement, aan het publiek. Dit doet mij opeens twifelen aan het nut van deze impressie, waaraan ik nu al enkele dagen ijverig heb gewerkt...

Hierop wijst ook een uitspraak van de vertegenwoordiger van het CBS tijdens het rondetafelgesprek:

"Bij het CBS hebben wij de garantie van een privacy-waarborg. Wij hebben een systeem waarin wij zorgen dat er nooit tot een persoon herleidbare gegevens naar buiten gaan. Tegelijkertijd hebben we ook een systeem voor toegang voor onderzoek, waarin doelbinding ook gewaarborgd is. Kort gezegd, data voor het publieke belang, daar staan wij voor. De OV-data zijn daar in mijn ogen een essentieel onderdeel van. En daarom zouden we ook heel graag toegang willen tot die OV-data, op persoonsniveau, om die data te kunnen combineren. En ik ben blij dat de [kamer]commissie [IenW] daar mee bezig is en zich daar hard voor aan het maken is." [onderstreping van mij.]

Het CBS zegt dat natuurlijk niet zomaar. Het is een signaal aan de kamercommissie dat er, na de in het voorjaar van 2019 gesloten deals tussen het CBS en andere actoren (KiM, TLS, OpenGeo), nu ook van de kant van het CBS en diens achterliggende bestuurlijk-institutionele netwerk groen licht is voor de volksvertegenwoordigers om de wet in overeenkomstige zin te gaan aanpassen, zodat de structurele schending van de privacy van alle OV-reizigers nu wettelijk kan worden geregeld.

Artikel 10 van de Grondwet vereist een formeel-wettelijke basis voor inbreuken op de privacy. Daarom is wetgeving van de Tweede Kamer vereist als men de al meer dan tien jaar durende, grootschalige, illegale verzameling van persoonsgegevens in het OV nu alsnog wil legaliseren. De in de eerste helft van dit jaar (2019) bereikte, gedeeltelijke consensus tussen verschillende institutionele (publieke, private en semi-publieke) machthebbers in de constellatie, heeft een basis gelegd voor wetgeving die op de steun van een meerderheid in het parlement kan rekenen.

De kiezers en de OV-reizigers hebben op dat punt weinig in te brengen. Wel wordt er met propagandistische middelen (inclusief de coöptatie door de gevestigde actoren in de constellatie van Rover als nominale vertegenwoordiger van reizigers) gewerkt aan de instemming van het grote publiek met deze van bovenaf opgelegde afschaffing van de privacy in het OV.

Van "data-corporatisme" en "surveillance capitalism" naar "surveillance corporatism"

Op dit moment zeggen alle actoren in de OV-sector nog dat hun doel met de verzameling van persoonlijke reisgegevens van OV-gebruikers is om "het OV te verbeteren". Maar het is duidelijk dat het werkelijke doel veel verder gaat.

Precies zoals S. Zuboff in *The Age of Surveillance Capitalism* beschrijft, is er ook in Nederland een proces gaande waarbij onderzoeksdoelen (in de door Zuboff beschreven gevallen aanvankelijk "klantonderzoek") naadloos overgaan in controle-doelen en beïnvloedingsdoelen.⁶²

"Surveillance corporatism" (te vertalen als "bewakingscorporatisme" of "toezichtscorporatisme") verschilt van data-corporatisme op grond van die gewijzigde doelstelling.

In mijn beroepschrift eerder dit jaar tegen de weigering van de AP om handhavend op te treden tegen de privacy-schendende, adresgebonden afvalpas, bracht ik naar voren dat de vooral op de Verenigde Staten gerichte analyse van Zuboff weliswaar uiterst waardevol, maar ook deels ontoereikend is als het gaat om de situatie in de Europese Unie.⁶³ Dankzij mijn evaluatie van het rondetafelgesprek begrijp ik nu dat terwijl de situatie in de VS het beste begrepen kan worden in termen van "surveillance capitalism", de situatie in Europa, inclusief Nederland, het beste begrepen kan worden in termen van "surveillance corporatism".

Aanwijzingen voor het bestaan van "surveillance corporatism"

Zowel in Nederland als in Europa zijn er al aanwijzingen dat het werkelijke doel niet een verbetering van (de efficiëntie van) het OV is, maar meer controle op en beïnvloeding van burgers, met gebruikmaking van de afhankelijkheid van burgers van het openbaar vervoer.

In Nederland is er in 2017 een privacy-schendende "Sleepnetwet" aangenomen, die het voor de geheime diensten AIVD en MIVD mogelijk maakt elektronische data van grote aantallen niet-verdachte burgers geautomatiseerd te onderscheppen en te analyseren.⁶⁴ Het ligt voor de hand dat deze bevoegdheid ook ingezet wordt, en in ieder geval zal worden, om de persoonlijke

62 Het door het CBS en anderen genoemde beginsel van "doelbinding" zal dat niet tegenhouden, omdat a) de nationale toezichthouder AP veel interpretatieruimte heeft ten aanzien van de door de AVG vereiste "verenigbaarheid" van nieuwe doelen, en reeds heeft laten zien het begrip "doelbinding" uitermate losjes te hanteren, ten nadele van de privacy-bescherming; en omdat b) er telkens een proces van gewinning en normalisatie optreedt ten aanzien van nieuwe doelen die in de praktijk met gebruikmaking van reeds verzamelde data worden nagestreefd ("function creep"). Een voorbeeld daarvan is de gewinning aan het feit dat er bij overstappen op stations vaak nog eens extra moet worden uit- en ingecheckt, in strijd met de oorspronkelijke belofte van vervoerbedrijven dat dat niet nodig zou zijn. Zie ook: Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, p. 140.

63 Zie: beroepschrift Jonker d.d. 5 augustus 2019: <https://www.privacyfirst.nl/aandachtsvelden/wetgeving/item/1084-autoriteit-persoonsgegevens-legt-dwangsom-op-wegens-privacyschendende-afvalpas.html>

64 De Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 2017 (Wiv 2017), ook wel aangeduid als de "Sleepwet" of "Sleepnetwet", is een Nederlandse wet in formele zin die het wettelijke kader voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) en Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD) vormt. De wet regelt daarnaast de voorafgaande toetsing door de Toetsingscommissie Inzet Bevoegdheden (TIB) en het toezicht achteraf door de Commissie van Toezicht op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD). Deze wet vervangt de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 2002 (Wiv 2002).

Aanvankelijk zou de Wiv 2017 per 1 januari 2018 in zijn geheel van kracht worden, maar omdat het langer duurde om kandidaten voor de nieuwe Toetsingscommissie Inzet Bevoegdheden (TIB) te vinden, werd de inwerkingtreding uitgesteld tot 1 mei 2018. De delen die nodig waren voor de werving van commissieleden en administratief personeel waarvoor een veiligheidsonderzoek vereist is traden al op 1 september 2017 in werking.

Voorafgaand aan de inwerkingtreding vond op 21 maart 2018 een raadgevend referendum over de Wiv 2017 plaats, waarna het kabinet op 6 april besloot om enkele kleine wijzigingen in de wet aan te brengen.

Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Wet_op_de_inlichtingen-_en_veiligheidsdiensten_2017 (geraadpleegd: 7 oktober 2019).

reisgegevens van burgers die door middel van het OV-chipkaart-systeem of een ander, toekomstig systeem worden verzameld, op deze manier geautomatiseerd te onderscheppen en te verwerken.

Nadat het Nederlandse volk in 2018 in een referendum tegen invoering van deze privacy-schennende wet had gestemd, reageerden onze bestuurders (de corporatistische "constellatie") met enkele minieme, in essentie cosmetische wijzigingen van de wet en de afschaffing van het referendum. Ziezo, dat vlekje op de democratische façade was ook weer weggepoetst - althans in de ogen van de actoren binnen de constellatie. En het handvat voor een iets substantiëlere, minder door de constellatie stuurbare vorm van democratie - het referendum - was geëlimineerd.

Ook zonder dat er geheime diensten bij betrokken zijn, bespioneert de Nederlandse overheid haar eigen burgers op onrechtstatelijke wijze, bijvoorbeeld met het SyRI-systeem, dat wordt ingezet door het ministerie van Sociale Zaken.⁶⁵

Zoals ik aan het eind van paragraaf 13 al in een voetnoot vermeldde, lekte twee maanden geleden uit dat de meeste regeringen van EU-lidstaten voorstander zijn van het invoeren van een PNR-achtige regeling voor trein- en busvervoer, veerdiensten en zelfs particulier vervoer per auto, waardoor alle reizigers voortaan niet alleen in het vliegverkeer, maar standaard overal gevolgd en geregistreerd zouden mogen en moeten worden.⁶⁶

Dit is men in Europese achterkamers dus reeds bezig voor te bereiden. Dat zou het einde van elke reële vorm van privacy in het Europese OV betekenen. Een dergelijke wet zou door het Europese Parlement moeten worden goedgekeurd. De vraag is nu of een meerderheid in dat parlement echt geïnteresseerd is in het belang van Europese burgers bij reële, effectieve privacy, of dat een combinatie van overheden en particuliere lobby-groepen, vergelijkbaar met de in deze impressie beschreven Nederlandse "constellatie", gaat bepalen wat het Europarlement vindt en beslist.

In het eerste geval zou het Europese Parlement uit eigen beweging het initiatief kunnen nemen voor het houden van een Europees referendum waarin alle burgers specifiek mogen aangeven of zij hun persoonlijke, individuele reisgedrag binnen de grenzen van de EU (of het Schengen-gebied) wel of niet willen laten volgen in:

- de trein;
- de bus;
- de auto;
- het openbaar vervoer over het water (veerponten).

Op die manier zou er althans een eerste basis worden gelegd voor geloofwaardige democratische besluitvorming over privacy in het Europese openbaar vervoer.

⁶⁵ Zie bijvoorbeeld: <https://www.privacyfirst.nl/rechtszaken-1/item/1112-staat-gedagvaard-om-risicoprofilering-burgers.html>: "(...) SyRI koppelt op grote schaal persoonsgegevens van onverdachte burgers uit databanken van overheden en bedrijven. Een geheim algoritme voorspelt vervolgens of ze een risico vormen om één van de vele wetten die het systeem beslaat te overtreden. Leidt de analyse van SyRI tot een risicomelding, dan wordt een burger opgenomen in het zogeheten Register Risicomeldingen, dat inzichtelijk is voor een groot aantal overheidsinstanties. SyRI is een 'black box' die grote risico's bevat voor de democratische rechtsstaat. Het is voor een burger die zonder enkele aanleiding door SyRI kan worden doorgelicht, volstrekt onduidelijk welke gegevens daarvoor worden gebruikt, welke analyses daarmee worden uitgevoerd en wat hem of haar al dan niet tot risico maakt. Bovendien is de burger door de heimelijke werking van SyRI ook niet in staat om een onjuiste risicomelding te weerleggen. (...)"

⁶⁶ Bron: <https://www.theguardian.com/world/2019/aug/07/eu-may-expand-collection-of-air-passenger-data-to-rail-and-road-users>

15 Tweede conclusie: ongefundeerd onvermijdelijkheidsdenken en -handelen

Een tweede conclusie die uit de hiervoor beschreven gang van zaken met betrekking tot OV-data kan worden getrokken, is dat er geen sprake is van een onvermijdelijke ontwikkeling, maar van keuzes die door worden gemaakt door organisaties en personen met belangen en macht.

Ik ben als treinreiziger die geconfronteerd werd met het afpakken van mijn privacy door vervoerbedrijf NS, min of meer bij toeval aangelopen tegen het data-corporatisme in de Nederlandse OV-sector. De vraag waarvoor ik me nu gesteld zie, is of ik effectief op kan komen tegen de massale aanval die de door mij beschreven data-corporatistische constellatie heeft ingezet tegen elke serieuze privacy van OV-reizigers.

Nadat ik vijf jaar procedurele strijd had geleverd om mijn privacy in het OV te verdedigen, ontstond er een samenloop van omstandigheden waardoor Stichting Privacy First door een commissie van leden van de Tweede Kamer werd uitgenodigd voor een rondetafelgesprek, en op haar beurt mij uitnodigde haar in dat gesprek te vertegenwoordigen. Plotseling had ik, voor mij totaal onverwacht, een "platform". Ik voel mij, niettegenstaande mijn kritiek op de gang van zaken rondom dit rondetafelgesprek, zowel tegenover de vaste kamercommissie IenW als tegenover Stichting Privacy First dankbaar dat me deze gelegenheid werd geboden. Ik had dit niet verwacht.

Hieruit valt de les te leren dat niets onvermijdelijk is. De afgelopen vijf jaar is me keer op keer verteld dat ik tegen windmolens vecht, dat mijn acties zinloos zijn omdat "ze" toch hun zin zullen doordrijven, etc. etc. Maar de mensen die mij dit in de kroeg vertelden, met een goed glas bier in de hand, hebben nog nooit het gebouw van de Tweede Kamer betreden en daar een paarse sticker met het woord "Genodigde" op hun colbert geplakt. Ik wel. Hoera.

Waar mogelijk doe ik mee, maar als het even kan wel met behoud van onafhankelijkheid - in ieder geval mijn mentale onafhankelijkheid.⁶⁷

Onvermijdelijkheidsdenken

In het boek *The Age of Surveillance Capitalism - The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power* analyseert hoogleraar S. Zuboff het verschijnsel van "inevitablism" (onvermijdelijkheidsdenken) en ontleedt hoe dit op cynische wijze wordt gestimuleerd door grote (aanvankelijk vooral Amerikaanse) data-bedrijven om mensen ertoe te bewegen de roof van hun persoonsgegevens te accepteren, eraan gewend te raken en het te gaan ervaren als normaal en onvermijdelijk.⁶⁸

Als het gaat om de afschaffing van de privacy van OV-reizigers, zijn verschillende varianten van onvermijdelijkheidsdenken relevant, waaronder in ieder geval de volgende:

67 In *The Bonfire of the Vanities* maakt Tom Wolfe treffend zichtbaar hoe iemand (de hoofdpersoon) door het leven kan gaan met de illusie dat hij nog mentaal onafhankelijk is. Ook in *Mephisto - Roman einer Karriere* (Klaus Mann) wordt deze thematiek behandeld, evenals in de schitterende, gelijknamige film van Istvan Szabo (met Klaus Maria Brandauer in de hoofdrol). Het idee dat je mentaal nog onafhankelijk bent, verdient dus regelmatige toetsing.

68 Zie bijv. S. Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, p. 224: "As the marketing editor of a Silicon Valley firm that sells software to link smart devices told me, 'There's all that dumb real estate out there and we've got to turn it into revenue. The <internet of things> is all push, not pull. Most consumers do not feel a need for these devices. You can say <exponential> and <inevitable> as much as you want. The bottom line is that the Valley has decided that this has to be the next big thing so that firms can grow.'"

- (1) **Technologische ontwikkeling** als argument voor de onvermijdelijkheid van het einde van reële privacy. Dit argument is bijvoorbeeld door de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) naar voren gebracht in door mij gevoerde juridische procedures, om het in de AVG opgenomen subsidiariteitsbeginsel te kunnen ontduiken. De AP wilde niet voldoen aan de verplichting die dat beginsel met zich meebrengt om ook analoge oplossingen als mogelijk alternatief voor data-verwerking in beschouwing te nemen, met als argument dat digitalisering op grond van de huidige technologische ontwikkelingen "een gegeven" zou zijn.⁶⁹

Een andere variant hiervan heb ik in paragraaf 7 geciteerd, onder het kopje "DOVA".

- (2) **Globalisering** als argument voor de onvermijdelijkheid van het einde van reële privacy. In essentie gaat het hier om het argument "Anderen doen het ook, dus wij kunnen niet achterblijven" - een argument van professionele dieven, sociopaten, wapenverkopers aan toxische regimes en andere gewetenloze "ondernemers".
- (3) **Op komst: klimaatcrisis.** Het is nu reeds voorzienbaar dat publieke bestuurders, eigenaren van grote bedrijven en andere beslissers straks de klimaatcrisis, die het gevolg is van hun eigen klimaat-onvriendelijke beslissingen gedurende tientallen jaren, gaan aangrijpen als argument waarom de invasie van de privé-sfeer van alle burgers "onvermijdelijk" zou zijn om als mensheid collectief te kunnen overleven.

In dit verband zijn de eerder genoemde uitlatingen van klimaat-activist Greta Thunberg relevant. Zij sprak over de aspecten "equity" en "justice" die door de consequenties van de klimaatcrisis een nog grotere lading krijgen. Maar zij sprak nog niet expliciet over het aspect privacy, als onderdeel van "equity" en "justice" (ook gewone mensen hebben recht op privacy en die is een voorwaarde voor hun vrijheid en hun deelname aan democratische besluitvormingsprocessen).

Al dit soort redeneringen waarom de afschaffing van reële privacy onvermijdelijk zou zijn, snijden geen hout. Het gaat hier om keuzes die vrijelijk kunnen worden gemaakt, ofwel op een transparante, democratische manier, ofwel op schimmige manieren in de achterkamertjes van overheden, grote bedrijven en invloedrijke semi-statelijke en maatschappelijke gremia.

De naderende, wèl onvermijdelijke keuze

In de nabije toekomst zullen Nederland en Europa, als gevolg van de klimaatverandering en de vermindering van hun huidige geopolitieke en economische machtspositie, voor een keuze komen te staan hoe om te gaan met de daaruit voortkomende problemen, die waarschijnlijk ook in Europa de proporties van een crisis zullen aannemen. Dat zal in essentie een keuze zijn tussen twee wegen om tot adequate maatregelen te komen die van iedereen opofferingen vereisen: de autoritaire weg, via dwang van bovenaf, waarbij maatschappelijke elites zichzelf en hun privileges uit de wind houden, of de sociaal-liberale weg, via overtuigingskracht en het aanspreken van mensen op hun verantwoordelijkheidsgevoel, solidariteit en gemeenschapszin.

Zonder authentiek respect voor, en effectieve bescherming van privacy, zal die keuze primair vallen op de autoritaire weg, omdat zonder privacy gewone mensen onvoldoende verweer zullen hebben tegen pogingen van elites om de lasten van de crisis op gewone mensen af te wentelen.

⁶⁹ Zuboff spreekt van een "utopia of certainty". Zie: *The Age of Surveillance Capitalism*, pp. 398-415, met name p. 399 (met betrekking tot vermeende onvermijdelijkheid en het verschil tussen Amerikaanse en Chinese ambities).

Mogelijke resultaten van mijn actie

Met steun van Stichting Privacy First heb ik de afgelopen jaren actie ondernomen om mijn privacy op bepaalde punten te beschermen, onder andere via juridische procedures. Daarmee hoopte ik ook de aard van de problematiek beter zichtbaar te maken en in bredere zin op de politieke agenda te krijgen, via publieke bewustwording. Want alleen op die manier kan de trend om privacy stapsgewijs af te schaffen, uiteindelijk worden gekeerd.

Ik zie grofweg drie mogelijke uitkomsten van mijn actie.

1. De actie heeft uiteindelijk geen effect en wordt vergeten.
2. De actie leidt enerzijds niet tot succes: reële privacy en een reële democratische rechtsstaat verdwijnen ook in Nederland en Europa. Anderzijds wordt mijn actie echter niet geheel vergeten, maar blijft bewaard als een interessante voetnoot in de geschiedenis van het einde van privacy en de democratische rechtsstaat, die aanschouwelijk maakt hoe privacy en de democratische rechtsstaat werden afgeschaft door delen van met name de bestuurlijke en rechterlijke elite die tot die tijd werden beschouwd als steunpilaren van de democratische rechtsstaat.
3. De actie leidt uiteindelijk wel tot succes en wordt achteraf gezien als één van de "*wake-up calls*" (weksignalen) die hebben bijgedragen aan een herstel van respect voor privacy en van een adequaat functioneren van de democratische rechtsstaat. Ik hoop natuurlijk op deze laatste uitkomst. Maar gezien de krachtsverhoudingen en attitudes die ik de afgelopen jaren heb waargenomen, en ook in en rondom het hier geëvalueerde rondetafelgesprek, zijn mijn verwachtingen niet hooggespannen. Toch moet het wel met volle overtuiging worden geprobeerd, door mensen met een functionerend geweten, een beetje moed, wat kennis en wat mondigheid.

De noodzaak om onaangename dingen te zeggen - en de last die dat meebrengt

Hoewel de afschaffing van reële privacy niet onvermijdelijk is, zie ik in de huidige omstandigheden iets anders wel als onvermijdelijk, namelijk de noodzaak voor burgers die hun privacy beschermd willen zien, om dingen tegen verantwoordelijke beslissers te zeggen die door die beslissers als onaangenaam zullen worden ervaren. Dat is de enige manier om misschien te kunnen bereiken dat de definitieve afschaffing van privacy juist niet een voldongen, onvermijdelijk feit wordt.

Deze impressie en evaluatie van het rondetafelgesprek is een voorbeeld van zulke onaangename communicatie. Ik besef dat ik daarmee zeker niet alleen vrienden zal maken. Dat maakt mij ook kwetsbaar voor al of niet terechte verwijten. Met het oog daarop wil ik benadrukken dat het beeld dat ik hier heb geschetst van een corporatistische, ondemocratisch functionerende constellatie, niet beschouwd moet worden als een samenzweringstheorie, maar als een serieus te nemen hypothese. Ik zou een serieuze toetsing van deze hypothese verwelkomen, en dan vooral als zo'n toetsing die wordt verricht door echt onafhankelijke onderzoekers.

De last om onaangename dingen te moeten zeggen - ik doe dat zeker niet voor mijn plezier - is te zwaar voor de schouders van individuele burgers of voor kleine, uit donaties gefinancierde NGO's zoals Privacy First of Maatschappij Voor Beter OV.

Die last is uiteindelijk ook te zwaar voor de schouders van alleen rechters, zowel in de praktijk (dat heb ik reeds kunnen constateren) als in theorie (rechters moeten in beginsel de wet volgen, ook als die in concrete gevallen tot betreurenswaardige of zelfs minder ethische uitkomsten leidt).

Daarom is ook actie van de wetgever vereist op het gebied van privacy in het OV. Die privacy moet niet nog verder afgebroken worden, maar juist beter beschermd dan nu het geval is. In dat opzicht sta ik dus lijnrecht tegenover een organisatie als OpenGeo, die in het rondetafelgesprek naar voren bracht dat er nu "te veel aandacht wordt besteed aan privacy" en dat er nu "(te) veel voorwaarden worden gesteld voor toegang tot data". Het omgekeerde is mijns inziens het geval, in de zin dat er weliswaar veel aandacht wordt besteed aan schijnbare, formele privacy-bescherming, inclusief ongefundeerde angstverhalen over wat de AVG allemaal zou verbieden, maar onvoldoende aandacht aan reële, effectieve bescherming van privacy.

In de volgende paragraaf zal ik enkele aanbevelingen doen voor actie vanuit de Tweede Kamer.

Hoewel ik mezelf dus genoodzaakt zie onaangename dingen te zeggen, ben ik blij dat de kamercommissie IenW aan Privacy First de gelegen heeft geboden om binnen de "bubble" van data-jagers een ander geluid te laten horen. Ik hoop dat dit andere geluid ook tot uiting gaat komen in toekomstige wetgeving, en neem graag deel aan verdere gedachtenwisselingen daarover.

"Olifanten in de kamer" - het doorbreken van pregnante taboes

Aan het einde van paragraaf 8 heb ik een vergelijking gemaakt tussen de constellatie van data-jagers en een olifant die zijn slurf door een tentopening steekt en als die wordt teruggeduwd, over de tent (de rechtsstaat die de privacy beschermt) heen wil lopen. In het Engels bestaat er een uitdrukking: *the elephant in the room*.⁷⁰ Het gaat dan om iets groots, dat door (bijna) iedereen genegeerd wordt, omdat het te ongemakkelijk is om er met andere aanwezigen over te praten of zelfs maar te laten merken dat je hem ziet. Zo'n olifant valt dus te omschrijven als een "pregnant taboe".

In deze impressie heb ik ruim een half dozijn "olifanten in de kamer" benoemd:

- (1) de structurele, grootschalige privacy-schending in de vorm van het onvrijwillig verwerken van persoonlijke reisgegevens van alle Nederlandse OV-reizigers;
- (2) het feit dat dit in Nederland al jarenlang op illegale wijze gebeurt, door middel van het OV-chipkaart-systeem, terwijl iedereen (regeringen, verantwoordelijke ministeries, de Tweede Kamer, de privacy-toezichthouder) langdurig de andere kant op keken;
- (3) het corporatistische, ondemocratische functioneren van het Nederlandse bestuur, zoals dat in dit geval tot uiting komt in de OV-sector;
- (4) de bedreiging die dat vormt voor de overleving van onze democratische rechtsstaat in enige geloofwaardige vorm, mede gezien voorzienbare ontwikkelingen zoals de klimaatcrisis;
- (5) het onderscheid tussen enerzijds reële, effectieve privacy-bescherming en anderzijds de formalistische windowdressing die op dit moment door corporatistisch Nederland wordt beschouwd en verkondigd als "privacy-bescherming";
- (6) de consequenties van het ontbreken van reële, effectief beschermde privacy voor de Nederlandse en de Europese democratische rechtsstaat - die verdwijnen dan namelijk;
- (7) de consequenties die het verdwijnen van de democratische rechtsstaat zou hebben voor het overgrote deel van de bevolking in de komende crisis op het gebied van klimaat en economie.

⁷⁰ Wikipedia: The expression "elephant in the room" (usually "the elephant in the room") or "the elephant in the living room" is a metaphorical idiom in English for an important or enormous topic, problem, or risk that is obvious or that everyone knows about but no one mentions or wants to discuss because it makes at least some of them uncomfortable or is personally, socially, or politically embarrassing, controversial, inflammatory, or dangerous. It is based on the idea/thought that something as conspicuous as an elephant can appear to be overlooked in codified social interactions and that the sociology/psychology of repression also operates on the macro scale. Various languages across the world have words that describe similar concepts.

Taboes en goede bedoelingen

Iemand aan wie ik vertelde dat ik deze impressie aan het schrijven was, zei: "Maar ze bedoelen het toch goed? Ze willen allemaal een verbetering van het OV bereiken."

Zonder al te veel te speculeren over de motieven van diverse actoren in en rond het rondetafel-gesprek, wil ik benadrukken dat het mij in essentie niet gaat om personen, hun motieven, hun bedoelingen, de mate van realisme van hun zelfbeelden, of hun gedrag, maar om de consequenties van hun gedrag voor mij en andere burgers, en voor de samenleving.

Zelfs het zichtbaar en bespreekbaar maken van die (mogelijke) consequenties vereist al dat ik verschillende (ongeschreven) taboes doorbreek.

Naast taboes met betrekking tot het benoemen van gedrag (van personen of groepen), gaat het dan bijvoorbeeld ook om taboes met betrekking tot het problematiseren van het huidige functioneren van onze rechtsstaat. Daarover wil ik opmerken dat er in mijn ogen een groot verschil bestaat tussen enerzijds "eerbied voor de rechtsstaat" en anderzijds "het negeren van aantastingen van de rechtsstaat".

Ik heb eerbied voor de rechtsstaat, en wil zelfs met enige passie bijdragen aan de bescherming en instandhouding daarvan. Maar juist daarom voel ik me genoodzaakt om aantastingen van de rechtsstaat te benoemen, inclusief aantastingen door personen, bijvoorbeeld rechters of wetgevers, die eigenlijk zouden moeten functioneren als steunpilaren van de rechtsstaat. In mijn recente hoger beroepschrift inzake de Arnhemse adresgebonden afvalpas is dat aan de orde gekomen,⁷¹ en in mijn nog te schrijven hoger beroepschrift inzake privacy-schending met de OV-chipkaart zal ik dat misschien ook aan de orde moeten stellen.

Het doorbreken van taboes - ondiplomatiek taalgebruik

"*C'est le ton qui fait la musique*"... Wanneer iemand een taboe of de tunnelvisie van een groep probeert te doorbreken, verwijzen diegenen die het taboe of de tunnelvisie juist in stand willen houden, bijna altijd naar de verkeerde manier waarop de aspirant-taboe-doorbreker te werk gaat. Diens "toon" is niet goed, want te grof of te persoonlijk, of diegene heeft het gewaagd zich tegen illegaal geweld van de autoriteiten te verdedigen door zelf ook illegaal geweld te gebruiken.⁷² Dit is een vorm van "circumstantial ad hominem" - een indirecte manier om inhoudelijke dialoog uit de weg te gaan en in plaats daarvan op "de man" te spelen via suggesties over diens gedrag.

Het is ook een manier van "Whataboutery" - het verleggen van de aandacht naar een ander onderwerp (de toon, de politieke uitingsvorm) om niet te hoeven ingaan op de inhoud van iemands boodschap.

Alle taboe-doorbrekende activisten, of ze nu een zestienjarig schoolmeisje zijn (Greta Thunberg) of een wetenschapper die een dikke pil geschreven heeft (Thomas Piketty), krijgen met dat soort reacties te maken.

Ondiplomatiek taalgebruik is soms nodig, als *wake-up call*, indien dominante sectoren van de maatschappij geloven in een fictie (tunnelvisie)

71 Tekst hoger beroepschrift, zie: <https://www.privacyfirst.nl/aandachtsvelden/wetgeving/item/1084-autoriteit-persoonsgegevens-legt-dwangsom-op-wegens-privacyschendende-afvalpas.html>, update 10 september 2019.

72 Zie bijvoorbeeld de beschuldigingen van het regime in Hong Kong aan het adres van aanvankelijk zeer vreedzame demonstranten van wie een deel na geweld van de politie ook gewelddadige acties ging ondernemen.

Groepsdenken en tunnelvisie - en plotselinge veranderingen daarin

Ik heb in de loop der tijd in verschillende situaties de fenomenen "groepsdruk", "groepsdenken" en "tunnelvisie" mogen waarnemen. Veel mensen willen, voor hun eigen gemoedrust (ook wel "vermijding van cognitieve dissonantie" genoemd) graag in een min of meer stabiel universum leven. Dat blijft alleen in stand als al te lastige feiten en meningen buiten het gezichtsveld worden gehouden.

Als een bepaald universum, als gevolg van al te zeer veranderde omstandigheden, echter toch niet meer houdbaar blijkt, dan switchen veel mensen razendsnel naar een nieuw, aangepast universum, dat vervolgens in hun ogen altijd al bestaan heeft - zodat het de bewoners ervan opnieuw dat geruststellende gevoel kan verschaffen. Deze behoefte aan geruststelling (d.w.z. behoefte aan vermijding van cognitieve dissonantie) speelt een zeer belangrijke rol bij processen van "gewenning" en "normalisatie", en daarop wordt ook bewust ingespeeld door partijen die belang hebben of menen te hebben bij het creëren van een nieuwe "normaliteit", bijvoorbeeld op het gebied van het ontbreken van privacy.⁷³

Er bestaat bij mijn weten geen kant en klaar recept voor het doorbreken van schadelijke tunnelvisies. Soms lukt het iemand om de groep op tijd wakker te schudden. Soms lukt dat niet en moet er eerst iets ergs gebeuren, of zelfs iets heel ergs, voordat voldoende mensen bereid zijn om een nieuwe werkelijkheid onder ogen te zien.

Roeien met de riemen die ik heb

In deze omstandigheden, en terwijl ik me bewust ben van de hierboven kort geschetste sociaal-psychologische mechanismen, moet ik roeien met de riemen die ik heb, en er naar beste kunnen iets van maken.

Dat biedt zeker geen garantie op succes. Maar mislukking is op dit moment niet onvermijdelijk. Daarom doe ik wat Greta Thunberg en andere activisten en overlevers ook doen: ik houd hoop, ook als die er nauwelijks lijkt te zijn.⁷⁴

⁷³ Zie bijvoorbeeld S. Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism*, pp. 11 (introduction of the concept), 21 (group pressure), 398-399 (habituation stage of dispossession cycle), 422 (commercial use of habituation/normalization processes), 469 (by Facebook), 414-415 (hive mind), 418 (Pentland and Skinner: legitimizing and normalizing instrumentarianism and loss of privacy), 472-474 (Milgram), 520-525 (normalisation of loss of democracy).

⁷⁴ Veel inspiratie voor het houden van hoop, heb ik de afgelopen tien jaar ontleend aan: Jonathan Lear, *Radical Hope - Ethics in the Face of Cultural Devastation*, Harvard University Press, 2006. De cultuur (het collectieve bewustzijn) waarvan ik de verwoesting zie plaatsvinden, is die, die in de periode 1945-2000 ten grondslag lag aan de groei van een reëel bestaande democratische rechtsstaat. De uitholling van diezelfde democratische rechtsstaat tot een formele, retorische façade begon echter al tijdens de groei ervan, vermoedelijk ergens rond 1970 of 1980.

Bij veel professionals van mijn eigen generatie en daaromtrent meen ik een vorm van "zombificering van het ethische bewustzijn" waar te nemen, die tot uiting komt in schijnbare onverschilligheid en een fixatie op boekhoudkundige en mechanistische opvattingen over de werkelijkheid. Mogelijk gaat daar een verkapt existentiële nood achter schuil, waar die zombificering een afweerreactie tegen lijkt te zijn (zelfverdooving).

Met name sommige vertegenwoordigers van jongere generaties geven me juist hoop door hun wakkerheid. Maar zijn ze opgewassen tegen de soms subtiele, maar altijd enorme druk om ook te gaan zombificeren? Jongeren worden door middel van het creëren van benarde omstandigheden (studieschulden, langdurige baanonzekerheid e.d.) door de gevestigde, machthebbers murw gemaakt, en degenen onder hen die laten zien dat ze bereid zijn mee te werken aan de instandhouding van gevestigde machtsverhoudingen, worden gecoöpteerd. Op die manier worden corporatistische, volgzaam (naar boven) en onderdrukkende (naar onderen) attitudes van generatie op generatie doorgegeven.

16 Aanbevelingen

In het licht van hetgeen ik in deze impressie en evaluatie heb beschreven, en in aanvulling en nadere uitwerking op het *position paper* van Privacy First, wil ik een aantal aanbevelingen doen, gericht aan de wetgever.

(1) Nieuwe wetgeving met betrekking tot OV-data zou moeten voorzien in een basispakket aan Nederlandse OV-voorzieningen waarvan OV-reizigers gebruik kunnen maken zonder hun reisgegevens aan wie dan ook af te hoeven staan. Dit basispakket moet voldoende uitgebreid zijn om Nederlandse burgers in staat te stellen tot volwaardige maatschappelijke participatie. Het basispakket van betaalde OV-diensten dient in beginsel betaalbaar te zijn voor mensen met een beperkt budget (zeg: ontvangers van een bijstandsuikering). De tarieven dienen gelijk te zijn voor iedereen, en ongeacht de frequentie waarmee iemand reist, maar ze dienen tevens afgestemd te zijn op de reële leefsituatie van mensen met een beperkt budget, in termen van de prijs die betaald moet worden voor X reizigerskilometers per maand.

(2) OV-reizigers moeten zonder privacy-verlies gebruik kunnen maken van alle OV-voorzieningen binnen de EU en de overige landen die behoren tot het Schengen-gebied, ter land en ter zee (treinen, bussen, taxi's, veerponten), en zonder tariefdiscriminatie op grond van nationaliteit. Nederland dient zich hiervoor binnen de EU in te zetten (anders dan wat de Nederlandse regering thans doet). Dit in combinatie met:

- een doeltreffende bewaking van de buitengrenzen van het gebied;
- doeltreffende opsporing van personen die een risico vormen voor de veiligheid, maar dan niet (mede) op grond van gegevens over OV-reizen van (nog) niet verdachte personen. Iemands reisgedrag in het OV mag dus op zichzelf niet opgevat worden als enige risico-indicator, en daarom ook niet voor dat doel worden gevolgd of verzameld.

Als iemand van een misdrijf verdacht wordt, of van het plannen daarvan, verandert de situatie. Maar dan zijn er andere manieren om zo iemand in de gaten te houden, zonder de privacy van onschuldige burgers aan te tasten.

(3) In de toekomst moet ook de privacy op interne, intra-Europese luchtverbindingen weer worden hersteld (aanpassing van de PNR-regelgeving). Ten onrechte worden de reisbewegingen van onschuldige vliegpassagiers die binnen de EU-grenzen blijven, momenteel massaal (en zelfs: zonder uitzondering) gevolgd en geregistreerd. Het OV, inclusief het luchtverkeer, is niet bedoeld voor massale *surveillance* van de Europese bevolking, en die *surveillance* moet dus worden beëindigd..

Nederland moet zich hiervoor binnen de EU gaan inspannen, om te beginnen met een duidelijke stellingname van het Nederlandse parlement. De veiligheid van vliegvluchten wordt nu al gewaarborgd met maatregelen op vliegvelden, zoals het checken van bagage, waardoor er geen bommen en dergelijke aan boord kunnen worden gebracht. Daarvoor is identiteitscontrole niet nodig, en daarbij helpt identiteitscontrole ook niet, omdat het risico dat iemand wordt gerecrueteerd om een wapen aan boord te smokkelen, altijd aanwezig is. De recente, dodelijke aanslag in een politiebureau in Parijs door een geradicaliseerde werknemer, is daar een voorbeeld van.

(4) Gegevens over individuele reisbewegingen worden door vervoerbedrijven alleen verwerkt indien reizigers daar geheel vrijwillig mee hebben ingestemd, zonder prijsdruk. Prijsdiscriminatie op grond van privacy is in het OV verboden, ook buiten het onder (1) genoemde basispakket.

Persoonlijke gegevens van reizigers worden door vervoerbedrijven alleen in voldoende geaggregeerde vorm (minimaal 5000 reizigers) doorgegeven aan derden, en die doorgeve blijft beperkt tot doorgeve aan het CBS. Dit betekent ook dat er een eind moet komen aan de illegale verwerking van persoonsgegevens door TLS (Translink), en daarmee een eind aan het OV-chipkaart-systeem in zijn huidige vorm. Deze verwerking is nooit noodzakelijk geweest.

(5) Wanneer onderzoekers het CBS benaderen met een onderzoeksvorstel waarvoor gegevens over individuele reisbewegingen nodig zijn, en het CBS wil dat vorstel inwilligen, dan benadert het CBS individuele personen met de vraag of zij aan zo'n onderzoek willen deelnemen. Het CBS biedt deze personen voor hun medewerking een vaste, openbare onkostenvergoeding aan, gebaseerd op de te verwachten tijdsinvestering van de onderzoekssubjecten (en dus niet op de gepercipieerde "waarde" van hun persoonlijke reisgegevens). Het CBS verstrekt alleen de reisgegevens van geanonimiseerde personen (nummer, uitsluitend gerelateerd aan het betreffende onderzoek) aan de onderzoekers.

(6) Vervoerbedrijven moeten verplicht worden elke reiziger voor elke reis de mogelijkheid tot contante betaling te bieden, zonder onredelijk bezwarende voorwaarden. Dit kan ook in de vorm van werkelijk anonieme chipkaarten (zonder uniek nummer, à la chipknip) waarop in supermarkten, Bruna-kiosken e.d. saldo kan worden geladen door middel van betaling van contant geld. Deze chipkaarten moeten ook gebruikt kunnen worden om op treinstations of in bussen vervoersbewijzen te kopen, al of niet geautomatiseerd. Binnen de bebouwde kom is er altijd binnen achthonderd meter een mogelijkheid om de anonieme chipkaarten op te laden, met de mogelijkheid van contante betaling, ook d.m.v. bankbiljetten (wettig betaalmiddel). Het maximale bedrag dat op een anonieme chipkaart geladen kan worden, moet verhoogd worden zodat in beginsel alle OV-reizen binnen de EU ermee kunnen worden betaald, bijvoorbeeld bij een Nederlands verkooppunt (NS-balie, reisbureau e.d.).

(7) Buiten de door het CBS gefaciliteerde onderzoeken, mogen instanties of (vervoer)bedrijven geen feitelijke reisbewegingen van individuen registreren, zolang het openbaar vervoer betreft en niet een georganiseerde reis. Dit betekent dat data-bedrijven zoals TLS en Tranzer waarschijnlijk hun verdienmodellen drastisch moeten aanpassen. Het betekent echter ook dat er voor alle aanbieders van vervoer een gelijk speelveld zal ontstaan - conform de wens die Tranzer in het rondetafelgesprek heeft uitgesproken. Het betreft dan wel een gelijk speelveld met respect voor privacy.

(8) In de nieuwe wetgeving moet het bovenstaande op een eenduidige, handhaafbare manier worden vastgelegd, zodat de Autoriteit Persoonsgegevens wèl een handvat heeft om effectief te handhaven, en géén excuus om dat niet te doen. Op dit moment bieden de AVG en de UAVG op dat punt te weinig waarborgen voor de privacy-bescherming.

(9) In de nieuwe wetgeving zou de Tweede Kamer bepalingen moeten opnemen dat ten minste 75% van de door het CBS gehonoreerde onderzoekopdrachten waarvoor OV-data worden gebruikt, in termen van het vereiste en voor het CBS verifieerbare onderzoeksbudget, gefaciliteerd moet worden ten behoeve van onafhankelijke onderzoeken die worden verricht door onafhankelijke onderzoekers. Onafhankelijk onderzoek wordt in ieder geval bekostigd uit structurele geldstromen die niet afhankelijk zijn van de welwillendheid van de uitvoerende macht, in het bijzonder het ministerie van IenW, en ook niet van de welwillendheid van vervoerbedrijven of data-bedrijven (bijv. "mobiliteitsaanbieders"), met name ook in de OV-sector. Te denken valt

aan universitaire onderzoekers die hun onderzoek financieren vanuit structureel geld dat is geormerkt voor onderzoek in het algemeen.

(10) De Tweede Kamer zou als wetgever het initiatief moeten nemen voor een fundamentele, maatschappelijke discussie, onder regie van een commissie, samengesteld uit kamerleden die zich bezig houden met privacy en met OV, over wat we wel en niet moeten willen weten over het gedrag van individuele OV-reizigers, en om welke redenen. Die discussie is in Nederland tot dusverre nooit adequaat gevoerd.

De staat en de semi-staat (overheid en enkele vervoerbedrijven) hebben het OV-chipkaart-systeem destijds ingevoerd, inclusief de oprichting van TLS, en dat dwingend opgelegd aan reizigers, zonder serieuze dialoog met (enige representatieve vertegenwoordiging van) diezelfde OV-reizigers.

In de nu alsnog te voeren, fundamentele discussie, moeten aan het begin twee argumenten in ieder geval nadrukkelijk door de Tweede Kamer benoemd worden als zijnde niet geldig:

- Dat er al grote investeringen zijn gedaan in het verzamelen van onvrijwillig afgestane reisgegevens, en er daarom maar op de huidige weg zou moeten worden verdergegaan (de zogeheten "sunken cost fallacy");
- Dat de meeste mensen er inmiddels al aan zijn gewend en het door tien jaar propaganda van de kant van overheidsinstellingen en vervoerbedrijven al door veel mensen "normaal" gevonden wordt om zonder privacy met het OV te reizen, waardoor er geen bezwaar zou zijn om nu maar door te gaan met de structurele, grootschalige privacy-schending.

Alleen zo kan er ruimte worden gecreëerd voor een open discussie die niet wordt beïnvloed of beperkt door maatregelen waarmee de uitvoerende macht en OV-bedrijven in de afgelopen jaren op onrechtmatige wijze getracht hebben voldongen feiten te scheppen.

In de te voeren discussie zou de Tweede Kamer op zijn minst reactie vanuit de samenleving moeten vragen op de volgende zes vragen:

- Wat houdt reële privacy en effectieve privacy-bescherming in het OV in?
- Welke vorm van toegang tot welk openbaar vervoer, en in welke omvang en frequentie, heeft een burger nodig om volwaardig te kunnen participeren in de maatschappij: a) indien hij niet de beschikking heeft over een auto? b) indien hij wel de beschikking heeft over een auto?
- Is reële privacy van OV-reizigers nodig voor het behoud of herstel van de democratische rechtsstaat, bijvoorbeeld als waarborg om gebruik te maken van demonstratievrijheid, vrijheid van samenkomst en vrijheid van meningsuiting op live bijeenkomsten? (Referentie: demonstranten Hong Kong checken niet meer in met hun OV-chipkaart, de zogeheten Octopus-kaart, uit angst om als demonstrant geïdentificeerd te worden)
- Moet de democratische rechtsstaat in Nederland en Europa blijven voortbestaan, of is dat niet nodig en verdient een staatsinrichting vergelijkbaar met bijvoorbeeld die van China in de toekomst de voorkeur? (Referentie: *The China Model*, door Daniel Bell)
- Welke vormen van (efficiëntie)verbetering van het OV zijn er mogelijk, en welke gegevens (geaggregeerde gegevens, persoonsgegevens) zouden daarvoor precies vereist zijn, en waarom?
- Wat is belangrijker, het voortbestaan van onze democratische rechtsstaat, of een vergroting van de efficiëntie van het OV ten opzichte van de huidige efficiëntie die alleen door middel van een structurele, grootschalige privacy-schending zou kunnen worden gerealiseerd?

Bij het opstellen van nieuwe wetgeving inzake OV-data zou de Tweede Kamer daarin met prioriteit bepalingen moeten opnemen om een budget beschikbaar ten maken voor een goed opgezette, fundamentele discussie in de bovengenoemde zin.

Relevante NGO's, zoals Privacy First, Bits of Freedom, Maatschappij Voor Beter OV en Rover, zouden kunnen worden uitgenodigd om op projectbasis (d.w.z. tijdelijke basis, ten behoeve van de uitvoering van duidelijk omschreven, publiekelijk bekende, betaalde activiteiten in dienst van de maatschappelijke discussie) hun medewerking te verlenen.

* * *

Noot: Deze impressie en evaluatie is in grote haast geschreven, in een tijdsbestek van vijf dagen (3 t/m 7 oktober 2019), inclusief het checken van bronnen, en op 8 oktober gecorrigeerd op typefouten. Zoals gezegd, heb ik dit op persoonlijke titel geschreven. Eventuele fouten zijn voor mijn rekening. Mogelijk komt er op enig moment een tweede, gecorrigeerde versie. Ik zal de kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat op dit stuk attenderen, en vragen om dit ook te verspreiden naar de deelnemers aan het rondetafelgesprek. Reacties van en dialoog met die deelnemers zou ik in beginsel verwelkomen. Zij kunnen desgewenst contact met me opnemen via Stichting Privacy First.