

M. Jonker

Arnhem

29 september 2026

Autoriteit Persoonsgegevens
Postbus 93374
2509 AJ DEN HAAG

(insturen via webformulier AP)

Onderwerp: AVG-klacht / handhavingsverzoek inzake onrechtmatige gegevensverwerking met de OV-pas

Geachte heer/mevrouw,

Inhoudsopgave van deze brief:

1	Aanleiding voor de onderhavige AVG-klacht / handhavingsverzoek	2
2	Achtergrond van de zaak:	
2.1	Mijn eerdere handhavingsverzoeken m.b.t. het OV-chipkaartsysteem	5
2.2	Mijn eerdere handhavingsverzoeken m.b.t. internationale treintickets	8
2.3	Mijn eerdere handhavingsverzoeken m.b.t. contante betaling voor tickets	9
2.4	Een conglomeraat dat langdurig in een ontkenningfase verkeert	10
3	Gronden voor de onderhavige klacht/handhavingsverzoek	
3.1	Het opeisen van mijn e-mailadres	11
3.2	Het verlagen van het maximum-saldo op de anonieme OV-pas; prijsstelling	15
3.3	De verwerkingsverantwoordelijke neemt geen verantwoordelijkheid voor een privacy-vriendelijke verkoopmethode voor de "anonieme" OV-pas	18
3.4	De opslag in de cloud van gegevens in het systeem met de anonieme OV-pas	23
3.5	Mogelijke andere onrechtmatigheden in het systeem met de OV-pas	26
3.6	Privacy-schendingen die samengaan met de invoering van de OV-pas	27
3.7	Het vraagstuk van de verwerkingsverantwoordelijkheid	28
4	Het belang van mijn handhavingsverzoek	
4.1	De invoering van de OV-pas en de uitfasering van de anonieme OV-chipkaart	29
4.2	Prioriteringscriteria van de AP en een passende mate van onderzoek	30
5	De spoedeisendheid van mijn handhavingsverzoek; verzoek om bestuursdwang	32
6	Verzoek aan de AP	34

Bijlagen: 11

1 Aanleiding voor de onderhavige AVG-klacht / handhavingsverzoek

Met deze brief dien ik bij u een klacht in zoals bedoeld in artikel 77 AVG over een onrechtmatige verwerking van mijn persoonsgegevens als reiziger in het openbaar vervoer in Nederland, in ieder geval het vervoer per trein en bus.

Deze onrechtmatige gegevensverwerking zal met zekerheid vanaf het jaar 2027 gaan plaatsvinden, als gevolg van de invoering van het OV-pay-systeem met de OV-pas, tenzij u, als toezichthoudende en handhavende autoriteit op het gebied van privacy, ingrijpt om de verwerkingsverantwoordelijke of verwerkingsverantwoordelijken te bewegen tot ofwel het niet invoeren van dat nieuwe systeem, ofwel het aanpassen van dat systeem voorafgaand aan de invoering ervan.

Aanleiding voor deze AVG-klacht waren vier stukken informatie die ik in de afgelopen maanden heb ontvangen:

1. Een nieuwsbericht op de website Security.nl van 1 juni 2026, getiteld: "NS: nieuwe ov-pas kan anoniem en is met contant geld op te waarderen";¹
2. Een brief van Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS) aan mij d.d. 19 augustus 2026, waarin NS mij verzocht mijn e-mail-adres bij NS aan te leveren, en meedeelde dat ik mijn voordeelurenabonnement anders niet meer zou kunnen gebruiken na invoering van het OV-pay /OV-pas-systeem "vanaf eind 2026";²
3. Een brief van NS d.d. 4 september 2026 aan mij (door mij ontvangen op 11 september) in reactie op mijn verzoek d.d. 26 augustus 2026 aan NS om niet(!) over te gaan tot het opeisen van mijn e-mailadres en ook niet tot de onrechtmatige verwerking van dat persoonsgegeven.³
4. Bij het schrijven van dit handhavingsverzoek ontdekte ik op 28 september 2026 bij het kijken op Wikipedia dat de anonieme OV-chipkaart sinds 1 juli 2026 niet meer verkrijgbaar is. Deze maatregel hebben vervoerbedrijven zoals NS kennelijk stilletjes en zo onopvallend mogelijk doorgevoerd in de zomerperiode, zonder klanten zoals ik daarover te informeren.⁴

Uit de eerste drie stukken informatie blijkt dat NS, ondanks mijn schriftelijk geuite bezwaar en mijn verzoek om nadere informatie, zonder mij die informatie te geven toch zal doorgaan met de invoering van het privacy-schendende OV-pas / OV-pay-systeem, waardoor mijn privacy in het openbaar vervoer ergens na "eind 2026" met zekerheid zal worden geschaad.

Hiermee heeft NS schriftelijk een expliciet voornemen geuit om artikel 8 van het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) op grote schaal te gaan overtreden. Deze overtreding zou miljoenen Nederlandse OV-reizigers raken, omdat het hen de mogelijkheid zou ontnemen om in de toekomst met behoud of herstel van hun privacy te reizen.

1 Zie: <https://www.security.nl/posting/938859/NS%3A+nieuwe+ov-pas+kan+anoniem+en+is+met+contant+geld+op+te+waarderen> (door mij gedownload: 5 juni 2026); tevens bijgevoegd als bijlage 1 bij dit handhavingsverzoek.

2 Zie bijlage 2 bij dit handhavingsverzoek.

3 Zie bijlage 5 bij dit handhavingsverzoek.

4 Zie bijlage 8 bij dit handhavingsverzoek.

Aangenomen mag worden dat andere openbaarvervoerbedrijven (spoorwegmaatschappijen en busvervoerders) die zich eveneens expliciet bij het OV-pay-systeem hebben aangesloten,⁵ precies hetzelfde voornemen hebben om de geldende privacy-wetgeving grootschalig te overtreden.

Het vierde stuk informatie werd mij pas bekend toen ik op 28 september 2026, tijdens het schrijven van dit handhavingsverzoek, de introductiedatum van het OV-chipkaart-systeem wilde opzoeken op Wikipedia. In de daar getoonde chronologie staat vermeld dat de verkoop van anonieme OV-chipkaarten per 1 juli 2026 is stopgezet en dat "anonieme" kaarten sindsdien alleen nog in de vorm van een OV-pas kunnen worden aangeschaft. Dit vereist de verwerking van persoonsgegevens, waardoor deze zogenaamde "OV-pas" niet werkelijk anoniem is.

Tegen deze overtredingen is mijn onderhavige AVG-klacht en handhavingsverzoek gericht.

Ik **verzoek** aan u als toezichthouder en handhaver nadrukkelijk om in dit geval **preventieve** maatregelen te nemen tegen de door OV-bedrijven en hun partners reeds geplande, georganiseerde en aangekondigde overtredingen. Dat kan nu nog, omdat het nieuwe systeem op dit moment nog niet is ingevoerd en het voorafgaande systeem nog niet is afgeschaft/uitgefaseerd.

-- De problematiek van een machtig, privacy-schendend conglomeraat --

Onder deze partners in crime bevinden zich twee Big Tech-bedrijven: Google (via Googlepay) en Apple (via Apple-pay). Daarnaast bevinden zich hieronder alle bekende Nederlandse banken, alsmede alle grote Nederlandse payment-providers.

Het gaat hier dus om een zeer machtig conglomeraat van bedrijven, die over deze geplande overtreding ongetwijfeld ook reeds consensus hebben bereikt met de Nederlandse overheid. Het vergt van de AP als toezichthouder daarom een grote mate van onafhankelijkheid om deze georganiseerde overtredingen aan te pakken en te voorkomen. Formeel beschikt de AP als zelfstandig bestuursorgaan ook over die onafhankelijkheid.

Mijn ervaringen met u in de afgelopen twaalf jaar (zie paragraaf 2 van dit handhavingsverzoek) wijzen er echter op dat de AP zich in werkelijkheid niet onafhankelijk opstelt. Mogelijk is er sprake van één of andere vorm van netwerkcorruptie. Dit weerhoudt mij er echter niet van dit handhavingsverzoek bij u als toezichthouder neer te leggen en van u te verlangen dat u uw wettelijke taak in dezen onafhankelijk, gewetensvol en voortvarend uitvoert.

Met andere woorden, ik verlang van u dat u in woord en daad laat zien dat de AP niet ook zelf tot dat privacy-schendende conglomeraat behoort.

Ik weet mij hierin gesteund door een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU) op 9 januari 2025 in de zaak Mousse versus CNIL en SNCF (hierna: Mousse-arrest).⁶ In deze prejudiciële uitspraak maakt het HvJ-EU duidelijk dat er zonder toestemming van de betrokkenen alleen persoonsgegevens mogen worden verwerkt indien daarvoor ofwel een "objectieve onontbeerlijkheid" is aangetoond voor de realisering van het hoofddoel van een overeenkomst (in casu: het aanbieden van een spoorvervoersdienst), ofwel een gerechtvaardigd

⁵ Zie bijlage 4 bij dit handhavingsverzoek.

⁶ Uitspraak HvJ-EU op 9 januari 2025 in de zaak C-394/23 Mousse v. CNIL, SNCF (ECLI:EU:C:2025:2).

belang dat aan bepaalde voorwaarden voldoet. Hierover meer in paragraaf 2 van dit handhavingsverzoek.

-- Gronden voor mijn handhavingsverzoek --

De specifieke gronden voor mijn onderhavige handhavingsverzoek treft u in paragraaf 3 hierna.

-- Belang en prioriteit van mijn handhavingsverzoek --

Het belang van mijn handhavingsverzoek en de prioriteit die de AP op grond daarvan volgens uw eigen (beleids)criteria moet geven aan de behandeling van deze AVG-klacht, zal ik uiteenzetten in paragraaf 4 hierna.

-- Spoedeisendheid --

In paragraaf 5 hierna zal ik onderbouwen waarom mijn AVG-klacht spoedeisend is en de behandeling ervan daarom binnen een niet telkens "verlengde" termijn moet plaatsvinden.

-- Verzoek aan de AP --

In paragraaf 6 zal ik ten slotte de onderdelen van mijn verzoek aan de AP nog eens naast elkaar zetten, voor uw overzicht.

2 Achtergrond van de zaak

Om de gronden voor mijn handhavingsverzoek goed te kunnen begrijpen, is het nodig om ook de achtergrond voor mijn handhavingsverzoek in beschouwing te nemen. De AP is als organisatie reeds van die achtergrond op de hoogte, omdat het gaat om eerdere handhavingsverzoeken, eveneens met betrekking tot reizigersprivacy en betaalwijzen bij de aanschaf van tickets, die ik in de periode 2014-2020 bij de AP (tot 2016: CBP) heb ingediend, en waarover tot op heden (2026) meerdere rechtszaken lopen. De uitkomsten van de twee meest recente rechtszaken kunnen relevant zijn voor mijn onderhavige handhavingsverzoek.

2.1 Mijn eerdere handhavingsverzoeken m.b.t. het OV-chipkaartsysteem

In de periode 2014-2018 heb ik bij de AP (tot 2016: CBP) verschillende handhavingsverzoeken gedaan die betrekking hadden op privacy-schendingen die door NS en busmaatschappij Connexxion werden gepleegd bij de verkoop van vervoersbewijzen.

Bij NS ging (en gaat) het om privacy-schendingen die volgens NS geen privacy-schendingen zijn, omdat ze volgens NS noodzakelijk zijn als gevolg van het door NS ingevoerde OV-chipkaart-systeem en de door NS in 2014 afgeschafte mogelijkheid om zonder prijsdiscriminatie werkelijk anonieme tickets te kopen. De zogenoemde "anonieme OV-chipkaart" bleek later niet werkelijk anoniem te zijn, NS had daarover zowel de Tweede Kamer als het grote publiek misleid.

In die zaken deed de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: RvS: ABRS) op 10 november 2021 drie uitspraken, waarin de RvS door middel van een aantal rechterlijke dwalingen de structurele, grootschalige privacy-schending in het gehele Nederlandse openbaar vervoer quasi legitimeerde.⁷

Tegen deze uitspraken kwam ik op in een verzoekschrift, gericht aan het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM). Het EHRM verklaarde mijn verzoekschrift op 8 september 2022 om niet- of nauwelijks kenbare, en voorzover kenbaar, absurde redenen niet-ontvankelijk.⁸

Inmiddels valt uit het eerdergenoemde Mousse-arrest van 9 januari 2025 op te maken dat de uitspraken van de RvS op 10 november 2021 ook in de ogen van het HvJ-EU op verschillende punten juridische en rechterlijke dwalingen zijn. Mijn rechtsmiddelen tegen die dwalingen waren echter in 2022 na mijn gang naar het EHRM uitgeput, waardoor ik juridisch moest berusten in het falen, tot op het hoogste niveau, van de Nederlandse en Europese rechtsstaat.

Met de invoering van het nieuwe OV-pay-systeem / OV-pas-systeem door Nederlandse vervoerbedrijven in 2026/2027, ontstaan er echter nieuwe privacy-schendingen, en daarmee een nieuwe casus. In deze andere casus kan ik opnieuw een beroep doen op geldende wetgeving die de privacy beschermt (EVRM, AVG), ditmaal gesteund door het Mousse-arrest van het HvJ-EU.

⁷ Uitspraken RvS op 10 november 2021: ECLI:NL:RVS:2021:2509; ECLI:NL:RVS:2021:2511; ECLI:NL:RVS:2021:2514.

⁸ Zie mijn analyse d.d. 30 september 2022 daarvan op: <https://privacyfirst.nl/wp-content/uploads/2022-09-30-Analyse-beslissing-EHRM-niet-ontvankelijkheid-privacy-in-OV.pdf>. Deze analyse bevindt zich ook reeds in uw dossier als bijlage 8 bij mijn beroep d.d. 22 mei 2026 tegen uw besluit d.d. 14 april 2026 op mijn bezwaar inzake uw afwijzing van mijn handhavingsverzoek over privacy-schending bij verkoop van internationale treintickets in de EU.

-- Werkingskracht van het Mousse-arrest --

Ik wijs u erop dat rechterlijke uitspraken van het HvJ-EU betrekking hebben op de juiste uitleg van Europese regelgeving, waaronder de AVG, vanaf de datum van inwerkingtreding van die regelgeving. De AVG is in werking getreden op 25 mei 2018.

Alleen al om die reden ligt het op de weg van de AP om haar eigen afwijzende besluiten over mijn eerdere handhavingsverzoeken in de periode juni/juli 2018, ambtshalve in heroverweging te nemen - uitgaande van een hypothetische wens van de AP om als bestuursorgaan integer te handelen. Dit is echter niet het onderwerp van mijn onderhavige handhavingsverzoek, dus dit terzijde.

Of het Mousse-arrest ook geacht moet worden betrekking te hebben op de uitspraken van de RvS inzake mijn handhavingsverzoeken in de periode 2014-2016, toen de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) nog van kracht was, weet ik niet. Voor de beoordeling van mijn onderhavige handhavingsverzoek maakt dat echter niet uit, om de volgende redenen.

- Als de werkingskracht van het Mousse-arrest ook geldt voor de interpretatie van de Wbp, omdat de wettelijke eisen die de AVG stelt op de betreffende punten overeenkomen met de wettelijke eisen die de Wbp reeds stelde, dan maakt dat duidelijk dat de RvS in zijn uitspraken op 10 november 2021 ook met betrekking tot die eerdere handhavingsverzoeken van mij gefaald heeft.⁹
- Als echter de werkingskracht van het Mousse-arrest niet zou gelden voor de manier waarop mijn handhavingsverzoeken uit 2014-2016 moesten worden geïnterpreteerd, dan maakt dat des te duidelijker dat er nu, bij de invoering van het OV-pay/OV-pas-systeem, sprake is van een nieuwe juridische situatie waarin mijn onderhavige, in 2026 gedane handhavingsverzoek, anders dan mijn handhavingsverzoeken uit 2014-2016, moet worden beoordeeld aan de hand van het Mousse-arrest.

-- Privacydiscriminatie --

Met het huidige OV-chipkaart-systeem pleegt de spoorwegmaatschappij NS structureel privacydiscriminatie als het gaat om treinreizigers met een kortingsabonnement, zoals ik dat reeds meer dan vijftientig jaar heb en waarvoor ik jaarlijks betaal. NS weigert namelijk, zonder enige technische noodzaak, om mij dit voordeelurenabonnement te laten gebruiken in combinatie met een anonieme OV-chipkaart (nog los van de vraag of die OV-chipkaart werkelijk anoniem is). Op deze manier word ik als reiziger die wil vasthouden aan mijn privacy, gediscrimineerd ten opzichte van reizigers die ermee instemmen of erin berusten dat NS hun persoonlijke privé-reizen registreert ("trackt"). Dit is een vorm van afpersing (chantage) met als doel om reizigers die financieel niet ruim zitten, hun persoonsgegevens afhandig te maken.

NS kan dit doen omdat NS over een monopolie- of oligopoliepositie beschikt op het Nederlandse hoofdrailnet. NS heeft op die manier een "poortwachtersfunctie" voor de Nederlandse rail-infrastructuur. Het gedrag van NS op dit punt komt overeen met het gedrag van het bedrijf Meta als "poortwachter" van internet. Meta introduceerde daar het "pay or ok"-model: internetgebruikers moesten ofwel meer betalen, ofwel toestaan dat hun persoonsgegevens door Meta werden verwerkt met een winst oogmerk.

⁹ Het gaat dan met name over ECLI:NL:RVS:2021:2509.

Terecht is dergelijk gedrag van Meta inmiddels door de rechter onrechtmatig verklaard, juist ook gezien die "poortwachtersfunctie" van Meta. Maar als het in plaats van internet gaat om spoorvervoer, een nog fundamentele, crucialere infrastructuur, dan kijken de rechters weg en negeren de afpersing van persoonsgegevens, in plaats van daar paal en perk aan te stellen.¹⁰

Met verwijzing naar het Mousse-arrest kom ik in dit handhavingverzoek nadrukkelijk op tegen de privacydiscriminatie die met het OV-pay/OV-pas-systeem straks opnieuw zal worden gepleegd in het openbaar (spoor- en bus-)vervoer. Een dergelijke afpersing van persoonsgegevens is, in de woorden van het HvJ-EU, niet "objectief onontbeerlijk". Hiermee worden verschillende vereisten van de AVG geschonden, waaronder het vereiste van **dataminimalisatie** en het vereiste van **doelbinding** ten aanzien van het hoofddoel van de overeenkomst die een reiziger sluit met een vervoerbedrijf. Immers, dat hoofddoel is, getuige het Mousse-arrest, "het aanbieden van een (spoor)vervoersdienst". Daarvoor is het niet nodig om de persoonlijke reisgegevens van mensen (plaats en tijdstip vertrek, plaats en tijdstip aankomst, plaats en tijdstip overstaphaltes) te registreren, laat staan die "real-time" te tracken.

-- Subsidiariteit en technologieneutraliteit --

In de door mij m.b.t. het huidige OV-chipkaartsysteem gevoerde rechtszaken, heb ik mij beroepen op het subsidiariteitsvereiste (net als dataminimalisatie vervat in art. 6.1.c AVG) in combinatie met het technologieneutraliteitsvereiste zoals vervat in overweging 15 van de AVG.

Wanneer een legitiem doel gerealiseerd kan worden op meerdere wijzen, dan moet een verwerkingsverantwoordelijke kiezen voor de methode waarbij de minste persoonsgegevens worden verwerkt. Deze keuze moet "technologieneutraal" worden gemaakt. Dat wil zeggen dat een voorkeur van de verwerkingsverantwoordelijke voor een bepaalde technologie **geen(!)** rechtvaardiging kan vormen voor een keuze voor een methode ten behoeve waarvan méér persoonsgegevens moeten worden verwerkt dan bij een andere methode waarmee hetzelfde hoofddoel kan worden gerealiseerd.

NS en andere vervoerbedrijven willen zich sinds jaar en dag niet houden aan dit wettelijke vereiste. In een rechtszitting bij de Rechtbank Gelderland op 4 september 2017 verwoordde de gemachtigde van de AP dit, door te zeggen: "Digitalisering is een gegeven." Dit was volgens haar een argument waarom analoge betalingsmethodes waarmee minder persoonsgegevens hoeven te worden verwerkt, ondanks het subsidiariteitsbeginsel en het technologieneutraliteitsvereiste toch niet in beschouwing hoeven te worden genomen bij het maken van een keuze tussen betalingsmethodes.

Als toezichthouder heeft de AP deze wettelijke vereisten in de door mij gevoerde zaken steeds terzijde geschoven, en dat is vervolgens toelaatbaar geacht door de rechters die de betreffende privacy-regelgeving hadden moeten toepassen, maar dat om onduidelijke redenen niet wilden. Dit culmineerde in de uitspraken van de RvS op 10 november 2021, waarmee het recht op privacy voor OV-reizigers feitelijk werd afgeschaft in Nederland. Dit is een juridisch schandaal van vergelijkbare orde als het toeslagenschandaal, omdat het miljoenen OV-reizigers raakt. Het betreft gevoelige locatiegegevens, waaruit het leefpatroon van individuele mensen kan worden afgeleid.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld mijn bespreking daarvan in paragraaf 2.6.4 (pp. 87-88) van de motivering d.d. 27 oktober 2024 van mijn aan de AP gerichte bezwaarschrift inzake uw afwijzing van mijn handhavingverzoek m.b.t. internationale treintickets. Momenteel is die zaak onder de rechter (rechtbank Gelderland, zaaknr. ARN 26/2621 AVG).

De AP en rechters zijn muisstil over dit juridische schandaal, waaraan zij medeplichtig zijn. Ik blijf hier echter op wijzen, omdat het voor mijn onderhavige handhavingsverzoek zeer relevant is.

Ik **verzoek** de AP om naar aanleiding van mijn onderhavige handhavingsverzoek het wettelijk vastgelegde subsidiariteitsbeginsel en in samenhang daarmee het technologieneutraliteitsvereiste alsnog te gaan respecteren en toepassen.

2.2 Mijn eerdere handhavingsverzoeken m.b.t. internationale treintickets

De hiervoor in paragraaf 2.1 genoemde overwegingen zijn ook aan de orde gekomen bij de behandeling van mijn twee handhavingsverzoeken inzake privacy-schending bij de verkoop van internationale treintickets binnen de EU (in 2018 en 2020). Het tweede verzoek is, zoals u weet, op dit moment onder de rechter.

De problematiek bij internationale treintickets is in zoverre vergelijkbaar met die van het thans door NS en andere vervoerbedrijven geïntroduceerde OV-pay/OV-pas-systeem, dat er in beide gevallen sprake is van een groot data- en betaalsysteem dat **bewust zo is ontworpen en ingericht** dat er méér persoonsgegevens in verwerkt worden dan noodzakelijk is voor het **officiële doel** van dat systeem, namelijk het afhandelen van betalingen voor de te leveren vervoersdiensten.

Bij de internationale vervoersbewijzen wordt het systeem ETCD genoemd ("Electronic Ticket Control Database"), bij de Nederlandse vervoersbewijzen wordt het "OV-pay" of "OV-pas" genoemd. Bij de internationale vervoersbewijzen wordt het datasysteem ETCD "gerund" door het Nederlandse bedrijf Hit Rail B.V. (gevestigd in Utrecht), bij het Nederlandse vervoersbewijzen heeft het datasysteem van OV-pay de firma Translink (TLS, eveneens gevestigd in Utrecht) als "operator". Het zou me niet verbazen als de operationele afdelingen van deze beide firma's zich ook nog in hetzelfde gebouw bevinden - wellicht een gebouw dat toebehoort aan NS. Dat kan ik via openbare bronnen niet achterhalen.

Het **werkelijke doel** van zowel ETCD als OV-pay lijkt te zijn: datahandel en massasurveillance. Want daar zijn die systemen op ingericht. Die inrichting is natuurlijk niet toevallig.

Er lijkt daardoor sprake te zijn van een monsterverbond tussen commerciële firma's (vervoerbedrijven, Big Tech, banken en "payment providers") die geld willen verdienen met datahandel, en overheden die massasurveillance willen toepassen op alle reizigers in het openbaar vervoer. Hierbij worden artikel 8 EVRM en de AVG willens en wetens overtreden, kennelijk in de overtuiging dat dit conglomeraat van bedrijven en overheden zo machtig is dat ook de in naam "onafhankelijke" toezichthouder AP het hoofd wel zal buigen, of wellicht al lang gecoöpteerd is door het netwerk van organasties dat deze massale, criminele overtreding van de wet organiseert.

Ik heb dit besproken in paragrafen 4.2 en 4.5.7 van mijn beroepschrift in de rechtszaak m.b.t. internationale treintickets, getiteld: "Massasurveillance in het openbaar vervoer", dat zich reeds in uw dossier m.b.t. de betreffende zaak bevindt.¹¹ Ik **verzoek** u om mijn uiteenzetting daar te betrekken bij uw behandeling van mijn onderhavige handhavingsverzoek.

11 M. Jonker, "Massasurveillance in het openbaar vervoer", beroepschrift d.d. 22 mei 2026, gericht aan de Rechtbank Gelderland (zaaknr. ARN 26/2621 AVG). Tevens raadpleegbaar via: <https://privacyfirst.nl/wp-content/uploads/2026-05-22-prv-cor-beroep-int-treintickets-privacy.pdf>

2.3 Mijn eerdere handhavingsverzoeken m.b.t. contante betaling voor tickets

In 2018 heb ik bij de AP twee handhavingsverzoeken ingediend voor de bescherming van privacy-vriendelijke, contante betaling voor tickets, zolang er nog geen even privacy-vriendelijk alternatief voorhanden is met digitale betaling. Contante betaling aan een fysieke balie vereist **geen enkele verwerking** van persoonsgegevens.

Dat laatste is vooralsnog technisch en anderszins niet haalbaar met digitale betalingssystemen, en al helemaal met digitale betalingssystemen waarmee persoonsgegevens worden opgeslagen in "de cloud", dat wil zeggen op servers van grote organisaties ergens ter wereld. Bijvoorbeeld ergens anders in Nederland, of zelfs in het buitenland, of zelfs buiten de EU, bijvoorbeeld in de VS waar privacy al helemaal niet adequaat wordt beschermd - ondanks de reeks leugenachtige "adequaathheidsbesluiten" waarmee de Europese Commissie in de loop der jaren onze persoonsgegevens heeft uitgeleverd aan Amerikaanse datarovers.¹²

Mijn twee handhavingsverzoeken hadden betrekking op:

- contante betaling voor bustickets (21 juni 2018);
- contante betaling voor bioscooptickets (17 augustus 2018).

Met betrekking tot bustickets heeft de RvS op 10 november 2021 uitspraak gedaan,¹³ en daarbij geoordeeld dat vervoerbedrijven met willekeur een "contract" (algemene voorwaarden) mogen opstellen waarmee de verwerking van persoonsgegevens bij busreizigers wordt afgedwongen, zonder dat de objectieve onontbeerlijkheid ten behoeve van het hoofdoel (busvervoer) hoeft te worden aangetoond. De pure wens van vervoerbedrijven, zoals vastgelegd in een "actieprogramma", leverde volgens de RvS reeds een wettelijke grondslag op ex art. 6.1.b AVG. Dit was één van de rechterlijke dwalingen die de RvS op 10 november 2021 beging. Het was, zoals het Mousse-arrest van het HvJ-EU drie jaar later (9 januari 2025) duidelijk maakte, in strijd met de AVG.

Met betrekking tot de bioscooptickets heeft de RvS, na lang niets doen en tijdrekken van de AP, op 11 februari 2026 uitspraak gedaan.¹⁴ In die uitspraak heeft de RvS mij in zoverre in het gelijk gesteld, dat het na zevenenhalf jaar nog altijd volledig ontbreken van enige materiële argumentatie van de kant van de AP waarom er een noodzaak of gerechtvaardigd belang voor het verwerken van persoonsgegevens zou zijn, door de RvS dit keer niet werd toegedekt en afgezegd. Dit keer vond de RvS, mogelijk na kennisname van het Mousse-arrest (dat door de RvS niet in zijn motivering werd vermeld) dat het volledig ontbreken van enige materiële onderbouwing leidde tot **onrechtmatigheid** van uw afwijzende besluit op mijn handhavingsverzoek.

12 De betreffende, leugenachtige adequaatheidsbesluiten staan bekend als: 1. "Privacy Harbor" (op 6 oktober 2015 door het HvJ-EU onrechtmatig verklaard in de uitspraak "Schrems I"); 2. "EU-US Privacy Shield" (op 16 juli 2020 door het HvJ-EU onrechtmatig verklaard in de uitspraak "Schrems II"); 3. "Trans-Atlantic Data Privacy Framework" (in 2022 geïntroduceerd, waarbij de juridische status onduidelijk bleef maar het faciliteren door de EU van dataroof, gepleegd ten kose van de eigen EU-burgers door Amerikaanse datarovers, gewoon doorging). Mede als gevolg van het presidentschap van Donald Trump in de VS, alsmede de perikelen rond de voorgenomen, maar uiteindelijk onder druk van de publieke opinie door de Nederlandse regering verboden overname van het bedrijf Solvinity (leverancier van DigiD) door het Amerikaanse bedrijf Kyndryl, lijkt althans het **politieke** tij nu te keren.

13 ECLI:NL:RVS:2021:2511.

14 ECLI:NL:RVS:2026:746.

De uitspraak van de RvS inzake bioscooptickets is relevant voor de manier waarop ik mag verwachten dat de AP met mijn onderhavige handhavingsverzoek omgaat, met name ook in de eerste fase van uw behandeling van dat verzoek, het zogeheten "verkennende bureau-onderzoek". De RvS heeft duidelijk gemaakt dat het niet rechtmatig is als u eigenlijk helemaal niets onderzoekt, maar alleen nazegt ("vaststelt") wat een verwerkingsverantwoordelijke beweert. Het vereiste dat u echt wat onderzoekt, is goed nieuws voor burgers die hun privacy beschermd willen zien!

Van de AP mag verwacht worden dat u in uw verkennende bureau-onderzoek op zijn minst nagaat en vaststelt:

- op welke beschermwaardige natuurlijke persoon of personen de AVG-klacht betrekking heeft (hoeveel personen worden er geraakt door de gegevensverwerking waarover de klacht gaat?);
- op welke feitelijke gegevensverwerking(en) de AVG-klacht betrekking heeft;
- hoe ernstig de consequenties van deze gegevensverwerking kunnen zijn voor de betrokkenen;
- op welke verwerkingsverantwoordelijken de AVG-klacht betrekking heeft;
- op welke verwerkers en subverwerkers de AVG-klacht betrekking heeft.

In paragrafen 3.7 ("Het vraagstuk van de verwerkingsverantwoordelijkheid") en paragraaf 4 ("Het belang van mijn handhavingsverzoek") zal ik hier nader op ingaan.

2.4 Een conglomeraat dat langdurig in een ontkenningfase verkeert

Op basis van mijn ervaringen in de afgelopen twaalf jaar (sinds 2014) met de manier waarop de AP omgaat met handhavingsverzoeken, ben ik tot de conclusie gekomen dat de AP structureel haar wettelijke taak verzaakt, en dat dit niet alleen ligt aan een gebrek aan budget of personeels-capaciteit.

In mijn eerdergenoemde beroepschrift d.d. 22 mei 2026 over internationale treintickets heb ik geanalyseerd hoe er op twee niveaus conglomeraten lijken te bestaan die collectief aansturen op het realiseren van massasurveillance omwille van commerciële en statelijke doelen.¹⁵

Ten eerste is er het niveau van het techno-organisatorisch systeem. Op dit niveau werken (semi-overheden en/of commerciële bedrijven samen aan het inrichten van technische en organisatorische systemen waarmee persoonsgegevens worden verzameld en verder verwerkt. ETCD, het OV-chipkaart-systeem en het toekomstige OV-pay/OV-pas-systeem zijn daar voorbeelden van.

Ten tweede is er het hogere niveau van het techno-juridisch systeem. Op dit niveau werken overheden samen met andere partijen om een politiek-juridische inbedding, d.w.z. legitimering, normalisering en legalisering, te verschaffen voor de surveillance-systemen op het eerste niveau.

De vraag is nu of de AP deel uitmaakt van één of meer conglomeraten op dit tweede niveau. Daar heeft het alle schijn van. Als dat zo is, wil dat zeggen dat de AP niet opereert conform uw formele onafhankelijkheid en ook niet conform uw formele wettelijke taak. Omdat ik geen alternatief heb, doe ik echter toch een beroep op u om mij en andere burgers daadwerkelijk te beschermen.

¹⁵ Beroepschrift van Jonker d.d. 22 mei 2026, "Massasurveillance in het openbaar vervoer", paragrafen 4.2 en 4.5.7. Zie ook paragraaf 2.2 en voetnoot daaronder.

3 Gronden voor de onderhavige klacht/handhavingsverzoek

Mijn onderhavige handhavingsverzoek heeft betrekking op de volgende, door NS en andere partijen reeds aangekondigde overtredingen, die met het OV-pay/OV-pas-systeem zullen worden gepleegd.

3.1 Het opeisen van mijn e-mailadres

Op 22 augustus 2026 ontving ik de volgende brief, gedateerd 19 augustus 2026:

Belangrijk: het is tijd om je e-mailadres door te geven

Geachte heer [xxx],

De OV-chipkaart gaat stoppen. Vanaf eind 2026 vervangen we de OV-chipkaart stap voor stap voor de OV-pas. Je ontvangt bericht van ons zodra het jouw beurt is. Tot die tijd reis je gewoon met je OV-chipkaart.

Wat kun je nu alvast doen?

Jouw e-mailadres is niet bekend bij ons. Geef nu alvast je e-mailadres aan ons door.

Waarom we je e-mailadres nodig hebben

Met je e-mailadres koppelen we je NS-abonnement aan je OV-pas. Zo weten we zeker dat alleen jij toegang hebt tot je persoons- en reisgegevens.

Als we je e-mailadres niet hebben, dan kun je straks niet reizen met een NS-abonnement op een OV pas.

Zo geef je het e-mailadres door

Bel onze Klantenservice op 030-7515155. We zijn doordeweeks bereikbaar van 7:00 tot 19:00 uur en in het weekend van 8:30 tot 17:00 uur. We koppelen je e-mailadres veilig aan jouw gegevens. Heb je nog geen e-mailadres? Maak er dan eerst één aan.

Meer over de OV-pas lees je op ns.nl/ov-pas.

Met vriendelijke groet,
Bertien van Raak
Directeur Commercie¹⁶

Aangezien het duidelijk was dat NS een extra persoonsgegeven van mij opeiste op straffe van het verlies van mijn NS-abonnement en de daarbij behorende korting op bepaalde reizen, en dat NS op deze wijze niet voldeed aan de informatieplicht in artikel 13 AVG, stuurde ik op 26 augustus 2026 de volgende brief aan NS:

¹⁶ Voor een scan van de originele brief, zie bijlage 2 van dit handhavingsverzoek.

Onderwerp: uw brief over het opeisen van mijn e-mailadres

Uw kenmerk: [xxx]

Geachte heer/mevrouw,

Ik maak als OV-reiziger sinds meer dan twintig jaar gebruik van een NS-voordeelurenabonnement, waarvoor ik jaarlijks een bedrag aan NS betaal.

Op 22 augustus jl. ontving ik per briefpost uw brief d.d. 19 augustus 2026, namens Bertien van Baak, uw "Directeur Commercie" (zie bijlage), met als onderwerp: "Belangrijk: het is tijd om je e-mailadres door te geven". In die brief geeft u aan dat u mijn huidige OV-chipkaart "vanaf eind 2026" gaat "vervangen" door een OV-pas, waarmee u de suggestie wekt dat u mijn OV-chipkaart gaat uitfasen, met andere woorden afschaffen, zodat ik die in de toekomst niet meer zal kunnen gebruiken. In dat verband kondigt u aan dat u mijn e-mailadres wilt gebruiken om mijn NS-abonnement te "koppelen" aan mijn toekomstige OV-pas. Daarom wilt u dat ik nu mijn e-mailadres aan u verstrek. U schrijft: "Als we je e-mailadres niet hebben, dan kun je straks niet reizen met een NS-abonnement op een OV-pas".

Dit zou betekenen dat u voornemens bent mij de mogelijkheid te ontnemen om nog van mijn voordeelurenabonnement gebruik te maken als ik aan u niet mijn e-mailadres verstrek.

Ik attendeer u erop dat mijn e-mailadres, ook als ik een nieuw e-mail adres zou aanmaken, een persoonsgegeven is, dat door u alleen verwerkt mag worden indien en voorzover dat in overeenstemming is met artikel 8 EVRM en met de AVG. De AVG vereist een wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens (art. 6, eerste lid AVG) en schrijft dataminimalisatie voor (art. 5.1 onder c AVG). De AVG vereist van de verwerkingsverantwoordelijke dat die kan aantonen dat er aan deze en andere voorwaarden (bijv. proportionaliteit) is voldaan (art. 5, tweede lid AVG). Ook bevat de AVG een informatieplicht voor de verwerkingsverantwoordelijke om de betrokkene (de natuurlijke persoon) om wiens persoonsgegevens het gaat, goed en tijdig te informeren over de gegevensverwerking (art. 13 AVG).

Met uw brief d.d. 19 augustus voldoet u aan geen van deze door de AVG gestelde eisen. Uw brief moet gekarakteriseerd worden als de analoge variant van een "phishing-mail" met daarin een "dark pattern", waarin u mij op manipulatieve wijze zover probeert te krijgen dat ik mijn e-mail-adres aan u verstrek. Ik ga hier **niet mee akkoord** en **verzoek u mij binnen drie weken te bevestigen** dat ik ook in de toekomst mijn voordeelurenabonnement zal kunnen blijven gebruiken zonder u mijn e-mail-adres te hoeven verstrekken. Hieronder zal ik dat nader toelichten.

Geen aangetoonde noodzaak voor verwerking e-mailadres

In uw summiere brief d.d. 19 augustus 2026 schrijft u, na de inleidende aankondiging dat u de OV-chipkaart vanaf eind 2026 gaat vervangen en dat ik op enig moment aan de "beurt" ben, het volgende:

Wat kun je nu alvast doen?

Jouw e-mailadres is niet bekend bij ons. Geef nu alvast je e-mailadres aan ons door.

Waarom we je e-mailadres nodig hebben

Met je e-mailadres koppelen we je NS-abonnement aan je OV-pas. Zo weten we zeker dat alleen jij toegang hebt tot je persoons- en je reisgegevens.

Als we je e-mailadres niet hebben, dan kun je straks niet reizen met een NS-abonnement op een OV pas.

Daarna volgt dan een laatste alinea met instructies hoe ik mijn e-mailadres telefonisch aan u zou moeten doorgeven, plus de mededeling: "Heb je nog geen e-mailadres? Maak er dan eerst één aan."

Op deze manier toont u geen noodzaak aan voor de verwerking van enig e-mail-adres van mij (niet als het gaat om een bestaand e-mailadres, en ook niet als het gaat om een nog aan te maken e-mailadres).

Alleen al uit het blote feit dat u met succes een brief aan mij heeft gestuurd, geadresseerd aan mijn correcte woonadres, blijkt juist al dat u géén e-mailadres nodig heeft om mijn NS-abonnement aan enige OV-pas te "koppelen". Een door mij aangemaakt e-mailadres is niet veiliger dan mijn woonadres.

U heeft mijn voordeelurenabonnement ook al meer dan twintig jaar zonder probleem aan mijn OV-chipkaart gekoppeld, zonder dat u beschikte over mijn e-mailadres. Er is dus niet zo'n noodzaak.

Als u er zelf voor heeft **gekozen** om het OV-chipkaart-systeem te vervangen door een ander systeem dat wel de koppeling van een e-mail-adres technisch zou vereisen, dan handelt u op die manier in strijd met overweging 15 van de AVG, die **technologieneutraliteit** voorschrijft bij de keuze tussen verschillende verwerkingsmogelijkheden. Het is NS op grond van de AVG niet toegestaan een nieuw betalings- of abonnementssysteem in te voeren dat OV-reizigers dwingt om meer persoonsgegevens te laten verwerken dan nodig is.

Een dergelijk systeem zou ook **discriminatoir** zijn ten aanzien van reizigers die vasthouden aan de eerbiediging van hun grondrecht op privacy, zodra zij worden gedwongen om te kiezen tussen ofwel de eerbiediging van hun grondrecht, ofwel een nadelige behandeling (het ontnemen van de mogelijkheid om net als anderen met voordeelurenkorting te reizen). Dit zou ook niet proportioneel zijn.

Verzoek aan NS

Op grond van het bovenstaande verzoek ik u om binnen drie weken na dagtekening van deze brief aan mij schriftelijk te bevestigen dat ik, ook zonder mijn e-mailadres aan u te verstrekken, van alle door NS geleverde vervoersdiensten in gelijke mate gebruik zal kunnen maken als personen die kiezen om hun e-mailadres wel aan u te verstrekken. Indien ik binnen die termijn geen reactie van u krijg, zal ik hierover de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) benaderen.

Met vriendelijke groet,¹⁷

In reactie op die brief, ontving ik van NS op 11 september een op 4 september gedateerde brief:

¹⁷ Voor mijn originele brief aan NS, inclusief adressering, zie bijlage 3 van dit handhavingsverzoek.

Onderwerp: Opvolging naar aanleiding van uw contact met NS Klantenservice

Beste heer [xxx],

Hartelijk dank voor uw brief. Mijn excuses voor de late reactie. Uit uw brief begrijp ik dat u bezwaar heeft tegen het doorgeven van uw e-mailadres om uw NS-abonnement te blijven gebruiken.

Voor de overgang van de OV-chipkaart naar de nieuwe OV-pas is het noodzakelijk om uw NS-voordeelurenabonnement te koppelen aan een uniek identificatiemiddel, namelijk uw e-mailadres. Dit e-mailadres gebruiken wij voor het activeren en koppelen van uw abonnement, het versturen van verificatiecodes en belangrijke berichten, en voor het accountbeheer. Zonder e-mailadres is het helaas niet mogelijk uw abonnement in het nieuwe systeem te activeren. Daarom vragen wij reizigers om hun e-mailadres door te geven.

Mocht u nog vragen hebben, dan helpen wij u graag verder. Kijk op ns.nl/service-en-contact.

Met vriendelijke groet,
Maaïke Kranenburg
Hoofd NS Klantenservice

Met deze summiere reactie ging NS als verwerkingsverantwoordelijke **niet** in op verschillende, cruciale punten die ik aanvoerde in mijn brief:

- NS informeerde niet over de wettelijke grondslag voor de voorgenomen dataverwerking met betrekking tot mijn e-mailadres;
- NS negeerde mijn bezwaar dat NS op deze manier niet voldoet aan het beginsel van dataminimalisatie;
- NS negeerde mijn bezwaar dat NS op deze manier niet voldoet aan het beginsel van technologieneutraliteit;
- Met betrekking tot een noodzaak voor de door NS voorgenomen, extra gegevensverwerking voerde NS alleen aan dat het door NS uit eigen beweging nieuwgekozen technische systeem de verwerking van dit extra persoonsgegeven zou vereisen. Daarmee is de "objectieve onontbeerlijkheid" die ook volgens het HvJ-EU vereist is, niet aangetoond. Op die manier heeft NS niet voldaan aan artikel 5.2 AVG.

Ik **verzoek** de AP om als toezichthouder handhavend op te treden tegen de overtreding door NS van artikel 13 AVG (informatieplicht). Dat wetsartikel wordt geschonden als een verwerkingsverantwoordelijke een persoonsgegeven opeist zonder gelijktijdig de relevante informatie aan de betrokkene te verschaffen. NS deed dat zelfs niet na een daaropvolgende brief van mij.

Daarnaast **verzoek** ik u om als toezichthouder mijn privacy te beschermen door preventief handhavend op te treden tegen de door NS aangekondigde schending van mijn privacy, die zonder ingrijpen van de AP zal plaatsvinden zodra NS mijn huidige voordeelurenabonnement buiten werking stelt, volgens NS "vanaf eind 2026".

3.2 Het verlagen van het maximum-saldo op de anonieme OV-pas; prijsstelling

Het in paragraaf 1 genoemde nieuwsbericht op 1 juni 2026, waaruit naar voren leek te komen dat de geplande OV-pas privacy-vriendelijk zou zijn, was ik een tijd lang ietwat gerustgesteld geweest. Na de brief van NS in augustus 2026 was het me echter duidelijk dat de geruststellende geluiden van de kant van NS misleidend waren geweest - net zoals NS ruim vijftien jaar geleden ook misleidend had gecommuniceerd bij de introductie van de OV-chipkaart, en later in 2017/2018 ook weer toen het ging om het opeisen van persoonsgegevens bij de verkoop van internationale treintickets.

Veel dingen veranderen, maar kennelijk niet de leugenachtigheid van NS (d.w.z. de directie en de medewerkers van hun "communicatie"-afdeling). Zij vinden het kennelijk normaal en acceptabel om als medewerkers van een semi-publiek nutsbedrijf burgers "strategisch" te misleiden.

Omdat ik het nu niet meer vertrouwde, deed ik op 28 augustus 2026 een kleine inventarisatie van informatie op de website van NS over de komende OV-pas. Deze inventarisatie leidde mij ook naar de website van "OV-pay". U treft deze inventarisatie in bijlage 4 van dit handavingsverzoek.

Uit deze informatie blijkt dat Nederlandse vervoerbedrijven voornemens zijn om met het OV-pay-systeem de privacy van OV-reizigers op verschillende punten te schenden, en om reizigers die vasthouden aan hun privacy, op verschillende manieren nadelig te behandelen en daarmee te discrimineren.

-- Discriminerende pesterij: drie keer zo laag maximumsaldo op de OV-pas --

Eén van de pesterijen die de vervoerbedrijven hebben gepland, is om het maximale bedrag dat per een "anonieme" OV-pas kan worden geladen, te verlagen tot vijftig (50) euro, terwijl op de huidige OV-chipkaart al vijftien jaar lang een saldo van maximaal honderdvijftig (150) euro kan worden geladen.

Als gevolg van inflatie (verhoging van de ritprijzen in de afgelopen vijftien jaar) is dat bedrag van 150 euro op dit moment nauwelijks meer dan de helft waard van wat het vijftien jaar geleden waard was ten tijde van de introductie van de OV-chipkaart. Het bedrag zou dus nu verhoogd moeten worden naar 250 euro. In plaats daarvan willen de vervoerbedrijven het omgekeerde doen door het te verlagen naar 50 euro.

Dat is privacy-schendend. Ik zal uitleggen waarom. Op dit moment kan ik als inwoner van Arnhem mijn OV-chipkaart met contant geld opladen aan de stationsbalie. Ik kan dan met die 150 euro ongeveer vier of vijf reizen maken naar het noorden of het zuiden des lands, waar op de stations geen mogelijkheid is om de kaart met bankbiljetten op te laden, terwijl het voor mij ook niet mogelijk is om op tijd bijvoorbeeld dertig twee-euro-munten op te sparen.¹⁸

Als het toch al te lage maximum drie keer zo klein wordt, kan ik straks niet eens meer één retour Arnhem-Leeuwarden betalen met een opgeladen "anonieme" OV-pas.

¹⁸ NS heeft de stations waar de OV-chipkaart met contant geld (bankbiljetten) kan worden opgeladen, beperkt tot vijf stations in Nederland: Schiphol, Amsterdam CS, Rotterdam, Utrecht, Arnhem.

Ik zou dit dan moeten ondervangen door in plaats van één "anonieme" OV-chipkaart, straks drie "anonieme" OV-passen tegelijk in mijn portemonnee te moeten meedragen.

Daar komt nog bij dat elke "anonieme" OV-pas volgens de informatie van NS en OV-pay bij aanschaf zes euro zal kosten. Dat wordt juichend gepresenteerd als "goedkoper" dan de huidige OV-chipkaart. Maar dat is dus een leugen. Om hetzelfde saldo te kunnen laden als nu op mijn OV-chipkaart, moet ik straks 18 euro (drie keer zes euro) betalen in plaats van de huidige 7,50 euro.

Hoe lang de OV-pas geldig blijft, heb ik vooralsnog niet vermeld zien staan bij de informatie. Langer dan de vijf jaar van de huidige OV-chipkaart zal het niet worden. Stel dat NS, de andere vervoerbedrijven en OV-pay besluiten om de geldigheidsduur te verminderen tot twee jaar. Dan worden de kosten voor het aanhouden van drie "anonieme" OV-passen straks **zes keer zo hoog** als het aanhouden van één OV-chipkaart.

Ik **verzoek** de AP om als toezichthouder van de vervoerbedrijven te eisen dat zij OV-reizigers die met behoud van privacy willen reizen, niet financieel discrimineren, omdat dergelijke discriminatie in de praktijk een schending van hun privacy inhoudt, namelijk een vorm van druk of dwang om hun persoonsgegevens af te geven aan die vervoerbedrijven en hun "operator" Translink.

Zie in dit verband ook mijn opmerkingen in paragraaf 2.1 over privacydiscriminatie en de onrechtmatigheid van het "pay or ok"-verdienmodel van het bedrijf Meta. Het is een privacy-schending als een bedrijf zijn (markt)dominantie en poortwachtersfunctie voor een bepaalde infrastructuur misbruikt om mensen die afhankelijk zijn van die infrastructuur, onder druk te zetten om zich hun persoonsgegevens te laten afpersen.

De AP zou door middel van een duidelijke, publieke stellingname en door middel van actief handhavend ingrijpen deze privacy-schending moeten tegengaan. Een betalings- en registratiesysteem waarmee trein- en busreizigers onder druk worden gezet om meer persoonsgegevens af te staan dan nodig, is in strijd met de AVG en daarmee onrechtmatig.

Concreet betekent dit dat ik de AP **verzoek** om van de vervoerbedrijven te eisen dat zij anonieme vervoersbewijzen waarop saldo kan worden geladen, **oplaadbaar maken tot een maximumsaldo dat ten minste een gelijke reiskilometer-koopkracht biedt** als die op de anonieme OV-chipkaart bij de invoering daarvan in 2010. Een adequate maatstaf voor de indexering van die inflatie kan bijvoorbeeld zijn: het gemiddelde van de inflatiepercentages bij een enkele reis Maastricht-Groningen (ca. 350 km.) tegen vol tarief in 2010 en in 2026, een enkele reis Arnhem-Utrecht (ca. 50 km.) tegen vol tarief in 2010 en 2026 en een enkele reis Arnhem-Velp (ca. 5 km.) tegen vol tarief in 2010 en 2026. Vermoedelijk komt het nieuwe maximumsaldo dan uit op ca. 250 euro per anonieme kaart anno 2026/2027.

-- Het verhullen van privacydiscriminatie door middel van onduidelijke prijsstellingen --

Een extra probleem hierbij vormen de pogingen van NS en mogelijk andere vervoerbedrijven om de prijzen die klanten voor tickets moeten betalen, minder transparant te maken, zodat de discriminatie van privacybewuste reizigers nog steeds wél voelbaar is, maar minder zichtbaar.

Een voorbeeld hiervan was of is de "prijs-tijd-deal" waarvoor NS in 2024 reclame maakte.¹⁹ Het lijkt of vervoerbedrijven ernaar streven dat OV-reizigers geen kennis meer hebben van vooraf bekende, voorspelbare prijzen, maar gemanipuleerd worden om naar een app op een smartfoon te kijken om te ontdekken welke prijs een vervoerbedrijf op enig moment in rekening brengt wanneer een "speciaal" ticket of arrangement op dat moment digitaal via die smartfoon wordt besteld.

Via gepersonaliseerde reclameboodschappen, overgebracht via de smartfoon, kunnen individuele reizigers dan benaderd worden met "speciale aanbiedingen", die reguliere, voorspelbare prijzen steeds vaker uit het zicht houden. De strategie van NS en andere vervoerbedrijven lijkt te zijn om de reguliere prijzen zo hoog te maken, dat iedereen alleen nog geïnteresseerd is in speciale aanbiedingen die alleen nog na het verstrekken van persoonsgegevens kunnen worden verkregen.

Ik **verzoek** de AP om te onderzoeken wat de relatie is tussen het nieuwe OV-pay/OV-pas-systeem en deze privacy-ondermijnende strategie van vervoerbedrijven en hun "partners" (banken, databedrijven, "payment providers") met betrekking tot variabele en/of gepersonaliseerde prijsstelling.

Als het OV-pay/OV-pas-systeem, zoals het nu is ontworpen, op enige wijze dwingt of dringt tot het ondermijnen van privacy, **verzoek** ik de AP om in te grijpen met handhavende maatregelen voordat een dergelijk systeem dwingend wordt geïmplementeerd.

¹⁹ Zie bijlage 6 van dit handhavingsverzoek.

3.3 De verwerkingsverantwoordelijke neemt geen verantwoordelijkheid voor een privacy-vriendelijke verkoopmethode voor de "anonieme" OV-pas

In paragraaf 3.2 heb ik onderbouwd waarom er met het OV-pay/OV-pas-systeem sprake zal zijn van structurele discriminatie en pesterij van OV-reizigers die met privacy willen reizen. De vraag is daarnaast echter ook of het met het OV-pay/OV-pas-systeem überhaupt nog mogelijk is om met privacy te reizen.

Het antwoord op die vraag hangt af van het antwoord op twee subvragen, namelijk:

1. Welk effect heeft de **verkoopmethode** van het OV-pay/OV-pas-systeem op de privacy van OV-reizigers?
2. Welk effect heeft het **gebruik** van de OV-pas op de privacy van OV-reizigers?

De eerste van die twee vragen zal ik de huidige paragraaf 3.3 behandelen. De tweede vraag zal ik behandelen in paragraaf 3.4.

-- Het ontbreken van privacy-vriendelijke verkoopmethoden voor OV-reizen --

De enige realistische manier om in beginsel met privacy OV-vervoersbewijzen te kopen, was de afgelopen jaren de aankoop aan stationsbalies door middel van contante betaling, waarbij er geen persoonsgegevens van de reiziger werden geregistreerd (wel stonden er een groot aantal camera's op de reiziger gericht).

De oorzaak hiervan was dat NS en andere vervoerbedrijven tot op heden weigeren om aan reizigers betaalautomaten beschikbaar te stellen waar anoniem met bankbiljetten kan worden betaald. Talloze supermarkten hebben zulke betaalautomaten geïnstalleerd in hun "zelfscan"-afdelingen, maar NS en andere vervoerbedrijven weigeren om hetzelfde te doen. Ze weigeren dat zelfs in grote stations waar allerlei bewakers rondlopen en waar een "plofkraak" onmogelijk is. Deze handelwijze van NS en andere vervoerbedrijven is op zichzelf al een privacy-schending, en in strijd met het subsidiariteitsbeginsel, zeker op de 99% van de Nederlandse treinstations waar NS de fysieke stationsbalies heeft afgeschaft zonder te voorzien in een even privacy-vriendelijke vervanging.²⁰

De AP heeft twaalf jaar lang (sinds 2014) consequent geweigerd tegen die privacy-schending op te treden, en zo meegewerkt aan de gewenning van Nederlanders aan het ontbreken van privacy in het openbaar vervoer, en aan het normaliseren van de massasurveillance die met het OV-chipkaartsysteem tot op heden wordt gefaciliteerd. De AP heeft op die manier een doodsteek toegebracht aan de privacy in het openbaar vervoer.

-- Het ontbreken van privacy-vriendelijke verkoopmethoden voor de OV-pas --

Nadat NS en andere Nederlandse vervoerbedrijven ca. vijftien jaar lang de privacy op die manier geschonden hebben, zou men mogen verwachten dat nu, bij de invoering van een nieuw betaalsysteem voor het OV, dit alsnog gecorrigeerd zou worden, in de vorm van een verkoopmethode die het voor OV-reizigers weer mogelijk maakt om met privacy tickets te kopen.

²⁰ Van de ca. 400 Nederlandse stations hebben er volgens mijn meest recente informatie nog vijf een stationsbalie met ticketverkoop: AmsterdamCS, Amsterdam Schiphol Airport, Arnhem, Rotterdam, Utrecht. In 2020 waren er nog op 36 Nederlandse stations van deze "full-service-balies". Zie bijlage 10 van dit handhavingsverzoek.

Helaas blijken de vervoerbedrijven (de verwerkingsverantwoordelijken) dit juist niet te doen. Dat valt af te leiden uit de volgende informatie.

(1) Als de informatie op de website van NS klopt, wordt de OV-pas **niet** verkocht aan stationsbalies van NS, zoals in mijn woonplaats Arnhem. Enerzijds beweert NS dat er een "anonieme" OV-pas verkrijgbaar is, maar anderzijds neemt NS als verwerkingsverantwoordelijke **niet** zelf verantwoordelijkheid voor het realiseren van een verkoopmethode waarbij zo'n pas ook anoniem kan worden aangeschaft tegen contante betaling. NS schrijft namelijk het volgende:

Hoe kom ik aan een OV-pas?

Je kunt nu nog niet reizen met een NS-abonnement op je OV-pas. Heb je een abonnement bij ons? Dan laten we je weten wanneer je kunt overstappen.
Eind van het jaar beginnen we met het overzetten van abonnementen. Tot die tijd reis je gewoon door met je OV-chipkaart.

Reis je 2e klas en zonder korting?

Dan reis je met je betaalpas óf koop je een OV-pas op ovpay.nl. Wil je de pas liever in een winkel kopen? De OV-pas is ook te koop bij alle Primera-winkels. Hier kun je hem ook contant betalen en opladen met de barcode op de pas.²¹

In lang niet elk Nederlands treinstation is echter een Primera-winkel gevestigd. Als ik bijvoorbeeld even naar de spoorlijn Arnhem-Westervoort-Duiven-Zevenaar kijk, waarlangs ik wel eens reis, dan blijkt dat station Zevenaar, en ook de plaats Zevenaar, waar ik wel eens kom, **niet** beschikt over een Primera-winkel. Duiven en Didam wel, maar die liggen daar kilometers vandaan. Duiven beschikt over een treinstation, maar de Primera-winkel ligt daar **ver vandaan**, in het centrum van Duiven (Elshofpassage 42). Westervoort heeft ook een station, maar daar is geen Primera-winkel.²²

Op deze manier voldoet NS als grootste vervoerbedrijf van Nederland ook na de contractering van Primera niet aan zijn plicht om voor elk station een privacy-vriendelijke verkoop van vervoersbewijzen te realiseren, ook niet na invoering van de OV-pas.

Bovendien bestaat het risico dat de firma Primera er op een gegeven moment voor kiest om het contract met NS te beëindigen - dat staat het bedrijf immers vrij.

Daar komt nog bij dat Primera-winkels werken op basis van franchise, in een kwetsbare sector. Dit betekent dat een ondernemer met zo'n winkel er op enig moment mee op kan houden, en als er dan geen opvolger voor de winkelier wordt gevonden, verdwijnt zo'n winkel gewoon.²³

21 Bron: <https://www.ns.nl/service-en-contact/je-pas/ov-pas> (gedownload: 28 augustus 2026). Zie ook bijlage 4 van dit handhavingverzoek, pag. 4.

22 Bron: <https://www.primera.nl/winkels> (geraadpleegd: 28 september 2026).

23 **Primera** is een in 1991 opgerichte Nederlandse winkelketen die zich vooral specialiseert in tabak en rokersbenodigdheden, tijdschriften en dagbladen, wens- en cadeaukaarten, postzegels, kantoorartikelen en loterijen. Primera is een coöperatieve onderneming en werkt volgens het franchisebeginsel. In 2019 waren er in Nederland totaal 519 aangesloten winkels. Primera was daarmee de grootste franchiseformule in Nederland. Eigenaars van de keten zijn de winkeleigenaars (60%) en twee grote tabaksfabrikanten (40%).
Bron: [https://nl.wikipedia.org/wiki/Primera_\(winkelketen\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Primera_(winkelketen)).

NS kan op deze manier niet waarborgen dat er in zulke gevallen andere privacy-vriendelijke verkooppunten beschikbaar zijn of komen. Immers, NS beschikt op deze manier niet zelf over de betreffende voorzieningen, maar heeft zich afhankelijk gemaakt van een winkelketen die hij niet eigendom heeft, waarvan de commerciële vooruitzichten op veel plaatsen onzeker zijn en waarbij de continuïteit van de dienstverlening niet gewaarborgd is.

Het gaat hier echter om de toegang van reizigers tot een publieke nutsvoorziening (het openbaar vervoer), die geen speelbal mag worden van commerciële verhoudingen, economische ontwikkelingen of verschuivende verdienmodellen. Als verwerkingsverantwoordelijken moeten vervoerbedrijven zoals NS **zelf waarborgen scheppen** dat privacy-vriendelijke ticketverkoop te allen tijde voorhanden en toegankelijk blijft.

Ik **verzoek** de AP om dit te onderzoeken en NS en andere vervoerbedrijven ertoe te bewegen om alsnog echte(!) waarborgen te scheppen voor een dekkende, privacyvriendelijke ticketverkoop op alle treinstations.

-- Tegenstrijdige of ontbrekende informatie over verkoopkanalen --

Op de website van NS staat bovendien ofwel tegenstrijdige informatie over de verkoopkanalen voor de OV-pas, ofwel NS laat bewust informatie weg. Dit blijkt uit de volgende teksten op de website:

Heb je geen NS-abonnement?

Bestel dan een losse OV-pas op [OVpay.nl](https://www.ns.nl/ovpay) of [reis met je betaalpas](https://www.ns.nl/reis-met-je-betaalpas). In beide gevallen reis je altijd zonder korting en 2e klas.²⁴

Waarom noemt NS hier **niet** de Primera-winkels, terwijl die informatie juist relevant is voor mensen zonder NS-abonnement die met privacy een anoniem vervoersbewijs willen kopen? Zijn losse OV-passen eigenlijk toch niet bij Primera-winkels te koop? Of wil NS dat verkoopkanaal zoveel mogelijk aan het zicht onttrekken (als een soort "dark pattern") en noemt het daarom zo min mogelijk?

Ook staat er op de NS-website informatie die tegenstrijdig is aan wat er op Wikipedia wordt vermeld:

Mijn OV-chipkaart is (bijna) verlopen

Is je OV-chipkaart verlopen of verloopt deze dit jaar? Dan krijg of bestel je nog gewoon een vervangende OV-chipkaart.

Eind van het jaar beginnen we met overzetten van abonnementen op de OV-pas. Zodra je aan de beurt bent, krijg je bericht van ons.²⁵

²⁴ Bron: <https://www.ns.nl/reizen/inchecken-uitchecken/ov-pas> (gedownload 28 augustus 2026). Zie bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 2.

²⁵ Bron: <https://www.ns.nl/service-en-contact/je-pas/ov-pas> (gedownload 28 augustus 2026). Zie bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 5.

Deze informatie op de site van NS is in strijd met wat er op Wikipedia staat. Daar staat namelijk, zo ontdekte ik op 28 september 2026, onder het kopje "Chronologie":

- vanaf 1 juli 2026: geen verkoop meer van anonieme OV-chipkaarten, omdat deze functionaliteit ondertussen overgenomen is door OVpay, dus door het in- en uitchecken met betaalpas, creditcard, mobiel of de OV-pas.²⁶

Om erachter te komen wat de waarheid is, voer ik op 28 september 2026 een gesprek met de klantenservice van NS. Dat wil zeggen dat ik door NS eerst naar chatbot "Jens" word gedirigeerd, waaraan ik de vraag stel: "Waar kan ik een anonieme OV-chipkaart kopen?" De chatbot antwoordt dat hij/zij/het dat "niet weet". Daarna mag ik met een menselijke medewerker "chatten". Die antwoordt dat er sinds 1 juli 2026 geen anonieme OV-chipkaarten meer worden verkocht.²⁷

Wikipedia verschaftte dus correcte informatie op dit punt, terwijl de tekst op de website van NS zelf misleidend was. Kennelijk was NS op zijn eigen website even "vergeten" dat er ook anonieme OV-chipkaarten bestaan en dat die door NS niet meer verkocht worden.

Maar ook de informatie op Wikipedia is deels misleidend, omdat daar staat dat "de functionaliteit" van de OV-chipkaarten "overgenomen is" door OVpay. Dat is echter niet volledig het geval. De anonieme OV-chipkaarten boden bij gebruik voor transacties een gedeeltelijke privacy die met de OV-pas vermoedelijk is afgeschaft. Hierover meer in paragraaf 3.4, over het gebruik van de OV-pas.

-- De aangekondigde verkoopmethode is niet werkelijk anoniem --

Uit informatie op de website van NS blijkt dat zelfs als een OV-pas tegen contante betaling wordt aangeschaft bij een Primera-winkel, er toch geen sprake is van anonimiteit van het vervoerbewijs. NS schrijft:

Bestaat er een anonieme OV-pas?

De OV-pas is anoniem als je hem online bestelt zonder account en er geen abonnement op zet. In de andere gevallen staan er op de pas wel persoonlijke gegevens.

Bestel anoniem OV-pas [hyperlink naar webpagina: <https://www.ovpay.nl/ov-pas-bestellen-zonder-account>]²⁸

NS schrijft hier een paradoxale tekst, met andere woorden een tekst die tegenstrijdig is in zichzelf. Als iemand **online** een OV-pas bestelt, is die **per definitie niet anoniem**, omdat het 99,99% van de gebruikers van internet, inclusief mijzelf, aan technische kennis ontbreekt om via internet werkelijk anoniem transacties te doen, laat staan transacties waarbij voor een OV-pas 6 euro moet worden betaald. Verwacht NS dat OV-reizigers via Tor (The Onion Router) of via een proxy in een ver buitenland met PGP een OV-pas gaan aanschaffen? Dat is alleen weggelegd voor gespecialiseerde nerds die zich toch al met dergelijke activiteiten bezighouden, niet voor miljoenen Nederlanders.

26 <https://nl.wikipedia.org/wiki/OV-chipkaartsysteem> (gedownload 28 september 2026). Zie bijlage 8 van dit handhavingsverzoek.

27 Voor de volledige chat, inclusief een bespreking van de door NS gecreëerde onmogelijkheid om überhaupt nog anoniem te reizen, zie bijlage 11 van dit handhavingsverzoek.

28 <https://www.ns.nl/service-en-contact/je-pas/ov-pas> (gedownload 28 augustus 2026). Zie ook bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 7.

Wat NS hier zegt, is dat als een klant bij een Primera-winkel aan de toonbank tegen contante betaling een OV-pas koopt, dat géén anonieme OV-pas mag zijn.

Op deze manier haalt NS zijn eigen bewering onderuit dat er in het nieuwe OV-pay/OV-pas-systeem anonieme OV-passen beschikbaar zouden worden gesteld.

-- binnenlandse voortzetting van bestaande guerilla-tactiek voor internationale tickets --

Dit lijkt een "voortzetting met andere middelen" te zijn van de reeds eerder door NS ingevoerde maatregel die betrekking heeft op internationale treintickets. Aan de resterende stationsbalies géén tickets tegen contante betaling meer worden verkocht die met pin-betaling in stationsautomaten kunnen worden aangeschaft (het gaat dan om zogenoemde CT-tickets naar ca. 200 veelvorkomende bestemmingen in Duitsland en België). De baliemedewerkers mogen alleen tickets verkopen via een ticketsysteem waarbij de naam van reizigers wordt opgeëist (het gaat dan om intercity-treinen naar buitenlandse bestemmingen en eventueel daarop aansluitende treinen in het buitenland). Als de klant een CT-ticket wil kopen, moeten de baliemedewerkers van NS Internationaal de klant dan verwijzen naar de automaten die elders op het station staan, maar waar dus niet contant met bankbiljetten kan worden betaald. Ik heb dit aan de stationsbalie van Arnhem een aantal keren meegemaakt.

Op die manier dwingt NS de reiziger om zijn identiteit linksom of rechtsom bekend te maken: ofwel via pin-betaling, ofwel via het verstrekken van zijn naam. Hiermee gaat NS verder met een soort guerilla-tactiek om zijn reeds in 2016 aan het licht gekomen voornemen te realiseren om te komen tot "ID-based ticketing" in binnen- en buitenland - lijnrecht in strijd met het beginsel van dataminimalisatie zoals dat centraal staat in de AVG, als uitwerking van artikel 8.2 EVRM.²⁹

Ik **verzoek** de AP om kritisch te onderzoeken of NS en de andere vervoerbedrijven nu wel of niet werkelijk anonieme OV-passen beschikbaar maken voor OV-reizigers. Zo niet, dan is ook dat een onrechtmatige inbreuk op het recht op privacy van miljoenen Nederlandse OV-reizigers, waartegen de AP handhavend zou moeten optreden.

²⁹ Zie voor meer informatie hierover mijn bezwaar- en beroepschriften in de thans lopende rechtszaak over privacy-schending bij verkoop van internationale treintickets:

3.4 De opslag in de cloud van gegevens in het systeem met de anonieme OV-pas

Naast een beoordeling van de verkoopmethode van de vervoerbewijzen (zie paragraaf 3.3), is voor een beoordeling of het OV-pay/OV-pas-systeem in overeenstemming is met privacy-regelgeving ook een beoordeling nodig van de manier waarop het systeem, inclusief de OV-passen, gebruikt kan worden. Worden er met dit systeem vormen van gebruik afgedwongen die een onnodige privacy-aantasting vereisen? Zo ja, dan is dit systeem in zijn huidige vorm in strijd met die privacy-regelgeving en derhalve onrechtmatig. Dit zal ik in de huidige paragraaf (3.4) bespreken.

Op Wikipedia staat de volgende, algemene informatie over het OV-pay/OV-pas-systeem:

OVpay is een betalingssysteem binnen het openbaar vervoer in Nederland en de beoogde opvolger van de OV-chipkaart. Het kan gebruikt worden op verschillende manieren: met een eigen fysieke kaart, de **OV-pas**, of door rechtstreeks in het OV in en uit te checken met een betaalpas, credit card of de digitale versies daarvan (op smartphone of wearable). De operator is Trans Link Systems (TLS).

Geschiedenis

Met de introductie van het systeem medio 2022 werd het mogelijk om op meerdere manieren in- en uit te checken. Zo kan er in- en uitgecheckt worden met de betaalpas, creditcard en mobiele apparaten zoals een telefoon of smartwatch. Landelijke dekking werd in juni 2023 behaald nadat het systeem per januari 2023 was ingevoerd in treinen, voor reizen in de tweede klasse, en in maart al bij alle maatschappijen met uitzondering van de RET operationeel was. Vanaf 18 september 2023 is reizen met korting met een betaalpas mogelijk bij GVB. Hierna volgden ook andere vervoerders. In juli 2024 werd reizen met leeftijdskorting mogelijk.³⁰

Als burger en OV-reiziger die met behoud van privacy wil kunnen reizen, heb ik op zichzelf geen bezwaar tegen de introductie van een nieuw, extra betalingssysteem, zolang dit geen negatieve invloed heeft op mijn mogelijkheid om met privacy te reizen. Zodra een dergelijk nieuw systeem echter leidt tot de afschaffing of het afgeschaft blijven van een privacy-vriendelijker systeem, **voldoet dit nieuwe systeem niet aan het in de AVG opgenomen subsidiariteitsbeginsel, en heb ik er wel bezwaar tegen**. Het was om die reden dat ik bij de AP nog niet om handhaving verzocht bij de eerste introductie van het OV-chipkaart-systeem (tussen 2005-2011), maar pas toen ik daar persoonlijk door werd geraakt bij de afschaffing van de papieren treinkaartjes medio 2014.³¹

De informatie in de brieven die ik van NS heb ontvangen en die ik heb gevonden op de websites van NS en OV-pay, maken twee dingen duidelijk:

1. Met het OV-pay/OV-pas-systeem wordt (ook) bij het gebruik daarvan een onnodige, **niet objectief onontbeerlijke inbreuk op de privacy van OV-reizigers** gemaakt;
2. Andere, minder privacy-schendende betalingssystemen voor vervoerbewijzen blijven afgeschaft (papieren treintickets) of worden in 2027 afgeschaft (OV-chipkaart-systeem), **in strijd met de beginselen van subsidiariteit en technologieneutraliteit**.

³⁰ Bron: <https://nl.wikipedia.org/wiki/OVpay> (gedownload: 28 september 2026).

³¹ Zie voor de chronologie zoals genoemd op Wikipedia bijlage 8 van dit handnavingsverzoek.

Uit de teksten van NS blijkt namelijk dat het OV-pay/OV-pas-systeem reizigers dwingt om informatie over hun privé-reizen te laten verwerken door en in opdracht van de vervoerbedrijven, op datasystemen die in opdracht van NS en andere vervoerbedrijven worden gebruikt door het bedrijf Translink Systems (TLS), waarbij TLS optreedt als "operator", hetgeen wil zeggen: verwerker in de zin van artikel 4 onder 8 AVG. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de volgende tekst op de website van NS:

Wat is het verschil tussen de OV-pas, OV-chipkaart en betaalpas?

De OV-pas is de opvolger van de OV-chipkaart. Het lijkt gewoon een nieuwe plastic pas, maar technisch verandert er een heleboel.

Je gegevens staan niet meer op je pas, maar in een goed beveiligde online database. Je kunt daardoor meer online regelen en hoeft niet meer langs de NS-kaartautomaat (maar dat mag wel).³²

Uit informatie op Wikipedia blijkt bovendien dat het conglomeraat van vervoerbedrijven, banken, databedrijven en payment-providers dat OV-pay heeft opgezet, niet alleen alle OV-reizigers, maar zelfs **alle Nederlandse burgers** via hun bankrekening en bankpas wil dwingen tot enige vorm van deelname aan OV-pay:

Betaalpassen van de banken ABN AMRO, ASN, bunq, ING, Rabobank, RegioBank en SNS en VISA-debitkaarten van Triodos Bank worden geaccepteerd. Dit geldt ook voor creditcards van Mastercard en VISA. Ook een buitenlandse contactloze betaalpas of creditcard van Maestro, V-PAY, Mastercard of VISA wordt geaccepteerd. Gebruikers van deze betaalpassen hebben niet de mogelijkheid om OVpay uit te zetten. Zelfs het uitzetten van contactloos betalen, als dat mogelijk is, werkt niet voor OVpay. De limieten van contactloos betalen zijn ook niet van toepassing.³³

Dit maakt duidelijk dat **niet alleen de OV-bedrijven (vervoerbedrijven)** als verwerkingsverantwoordelijken ten behoeve van het doel van het aanbieden en leveren van vervoersdiensten, maar daarnaast ook de **banken** in hun rol als verwerkingsverantwoordelijken voor het aanbieden en leveren van bankdiensten, **in strijd handelen met het in de AVG opgenomen beginsel van dataminimalisatie**. Immers, het leveren van een bancaire dienst schept geen "objectieve onontbeerlijkheid" om ook persoonlijke reisgegevens te laten verwerken, maar toch dwingen de banken gebruikers van betaalpassen en bank-apps op smartfoons om zich aan te sluiten op het OV-pay/OV-pas-systeem.

Ik **verzoek** de AP om na te gaan of het inderdaad zo is dat bepaalde gegevens die in het OV-chipkaart-systeem bij "anonieme" OV-chipkaarten "op de kaart" werden opgeslagen, in het OV-pay/OV-pas-systeem "online" (d.w.z. ergens op een server van Translink Systems) worden

32 Bron: <https://www.ns.nl/reizen/inchecken-uitchecken/ov-pas> (gedownload: 28 augustus 2026). Zie bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 7. Dezelfde tekst minus de tweede zin ervan, staat eerder op de website van NS ook vermeld onder het kopje "Hoe werkt de OV-pas?". Zie bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 6.

33 Bron: <https://nl.wikipedia.org/wiki/OVpay> (gedownload: 28 augustus 2026). Zie ook bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 24 onder het kopje "compatibiliteit".

opgeslagen. Dat zou betekenen dat het OV-pay/OV-pas-systeem een verdere verslechtering met zich meebrengt voor de (toch al aangetaste, gedeeltelijke) privacy die het OV-chipkaart-systeem nog biedt. Het principe van dataminimalisatie zou dan nog verder zijn geschonden.

Als de OV-pas inderdaad een verdergaande verwerking van persoonlijke reis- en andere gegevens van OV-reizigers vereist dan de OV-chipkaart of echt anonieme vervoerbewijzen, dan **verzoek** ik de AP om handhavend op te treden tegen de afschaffing van de OV-chipkaart en tegen de afschaffing van eenmalige, anonieme vervoerbewijzen die aan de stationsbalies of bij stationsautomaten kunnen worden gekocht.

3.5 Mogelijke andere onrechtmatigheden in het systeem met de OV-pas

In de voorafgaande paragrafen heb ik een aantal concrete, uit schriftelijke teksten van NS blijkende aanwijzingen genoemd dat er bij het OV-pay/OV-pas-systeem sprake is of uiterlijk in 2027 zal zijn van structurele, grootschalige, ernstige schending van de privacy van alle OV-reizigers.

Het staat niet vast dat ik hiermee elke manier heb beschreven waarop het OV-pay/OV-pas-systeem de privacy van reizigers in het openbaar vervoer schendt of zal schenden.

Het gaat hier om **serieuze aanwijzingen** van ernstige, grootschalige, structurele overtredingen die voor de AP aanleiding moeten zijn om het OV-pay/OV-pas-systeem in zijn geheel te onderzoeken voor wat betreft de effecten daarvan op de privacy van OV-reizigers.

Deze **onderzoeksplicht** vloeit voort uit de **wettelijke taak** van de AP om een hoog, doeltreffend en volledig niveau van privacybescherming te bieden aan Nederlandse burgers, zoals aangegeven in jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU), bijvoorbeeld in de uitspraak Schrems I (6 oktober 2015) en ook in het veel recentere Mousse-arrest (9 januari 2025).

Ik **verzoek** de AP derhalve om te onderzoeken of de invoering van het OV-pay/OV-pas-systeem als geheel, in de thans aangekondigde vorm of vormen, **in samenhang met** de uitfasering van het OV-chipkaartsysteem en de afschaffing van losse, aan stationsbalies en uit automaten verkrijgbare vervoersbewijzen, leidt tot schendingen van het recht op privacy van OV-reizigers.

3.6 Privacy-schendingen die samengaan met de invoering van de OV-pas

Tijdens het schrijven van dit handhavingsverzoek, kwam ik op 28 september 2026 op de website van NS een aankondiging tegen dat verschillende vervoerbewijzen vanaf 12 oktober a.s. niet langer verkrijgbaar zullen zijn uit de stationsautomaten, en ook niet aan de stationsbalies, maar alleen nog "online". Het betreft de volgende vervoersbewijzen:

- Dagretour
- Railrunner
- Fietskaart Dal
- Dagkaart Hond
- Dagkaart Dal
- ICE-toeslag
- ICE direct-toeslag³⁴

Aangezien er bij online-ticketverkoop, anders dan bij contante betaling aan een stationsbalie of met muntgeld in een automaat (het gaat hier in sommige gevallen om kleinere bedragen) altijd persoonsgegevens worden verwerkt, overtreedt NS op deze manier vanaf 12 oktober 2026 (dus over twee weken) de AVG, en met name ook:

- de in art. 5.1.c AVG opgenomen beginselen van noodzakelijkheid, dataminimalisatie en subsidiariteit,
- de in art. 5.2 AVG opgenomen aantoonbaarheidsplicht;
- de in art. 13 AVG opgenomen informatieplicht (er wordt op de webpagina bijvoorbeeld niet verteld wat de wettelijke grondslag is voor de hiermee in gang gezette, onvrijwillige gegevensverwerking).

Ik **verzoek** de AP om onmiddellijk handhavend op te treden tegen deze door NS aangekondigde privacy-schendingen, zodat OV-reizigers zoals ik ook na 11 oktober nog de betreffende vervoersbewijzen met behoud van privacy kunnen aanschaffen.

³⁴ Voor de volledige tekst op de website van NS, zie bijlage 9 van dit handhavingsverzoek.

3.7 Het vraagstuk van de verwerkingsverantwoordelijkheid

Op grond van mijn eerdere ervaringen m.b.t. de manier waarop de AP omging met door mij ingediende AVG-klachten/handhavingsverzoeken, wil ik u alvast wijzen op het belang van het vaststellen van de verwerkingsverantwoordelijkheid in de eerste fase van uw behandeling van dit handhavingsverzoek, die u meestal een "verkennend bureau-onderzoek" noemt. Dit onderzoek bestaat in de praktijk meestal uit het versturen van een brief door de AP aan één of meer mogelijke verwerkingsverantwoordelijken, waarin u aan deze organisatie(s) enkele vragen stelt.

-- Minimale vereisten die gesteld kunnen worden aan verkennend bureau-onderzoek --

In paragraaf 2.3 van dit handhavingsverzoek heb ik reeds gewezen op enkele vereisten waaraan zo'n eerste onderzoek in ieder geval moet voldoen. Van de AP mag verwacht worden dat u in uw verkennende bureau-onderzoek op zijn minst nagaat en vaststelt:

- op welke beschermwaardige natuurlijke persoon of personen de AVG-klacht betrekking heeft (hoeveel personen worden er geraakt door de gegevensverwerking waarover de klacht gaat?);
- op welke feitelijke gegevensverwerking(en) de AVG-klacht betrekking heeft;
- hoe ernstig de consequenties van deze gegevensverwerking kunnen zijn voor de betrokkenen;
- op welke verwerkingsverantwoordelijken de AVG-klacht betrekking heeft;
- op welke verwerkers en subverwerkers de AVG-klacht betrekking heeft.

Met betrekking tot de vraag wie er voor de door mij gemelde, onrechtmatige gegevensverwerkingen de verwerkingsverantwoordelijken en verwerkers zijn, wil ik u wijzen op de volgende mogelijkheden, die de AP in ieder geval moet onderzoeken door de betreffende organisaties daarover schriftelijk om informatie te vragen in het verkennende bureau-onderzoek:

Mogelijke verwerkingsverantwoordelijken m.b.t. overtredingen, genoemd in paragrafen 3.1-3.5:

- Nederlandse vervoerbedrijven, zoals genoemd op de website van OV-pay
- Nederlandse banken, zoals genoemd op de website van OV-pay

Mogelijke (sub)verwerkers m.b.t. overtredingen, genoemd in paragrafen 3.1-3.5:

- Nederlandse banken, zoals genoemd op de website van OV-pay
- Googlepay en Apple-pay, zoals genoemd op de website van OV-pay
- Paymentproviders, zoals genoemd op de website van OV-pay
- Translink Systems (TLS; genoemd als "operator" van het OV-pay-systeem op Wikipedia en als "uitgever" van de OV-pas op de website van OV-Shop)
- Chip Bizz B.V. (genoemd op website van OV-Shop (zie bijlage 7 van dit handhavingsverzoek)

Zie voor namenlijst van bovengenoemde organisaties bijlage 4 van dit handhavingsverzoek, pag. 7.

Mogelijke verwerkingsverantwoordelijken m.b.t. overtredingen, genoemd in paragraaf 3.6:

- Nederlandse Spoorwegen (NS)
- Buitenlandse spoorwegmaatschappijen, bijv. Deutsche Bahn (m.b.t. ICE-toeslagen).

Mogelijke (sub)verwerkers m.b.t. overtredingen, genoemd in paragraaf 3.6:

- Translink Systems (TLS; beheerder van OV-chipkaart-systeem en OV-pay-systeem)
- Hit Rail B.V. te Utrecht (beheerder van het internationale ETCD-systeem).

4 Het belang van mijn handhavingsverzoek

Bij de behandeling van eerdere handhavingsverzoeken van mij heeft de AP herhaaldelijk aangegeven daaraan weinig tot geen **prioriteit** te willen toekennen, kennelijk omdat de AP het **belang** van de betreffende privacy-schendingen niet groot genoeg achtte. Meest recentelijk was dat het geval in uw besluit van 28 augustus 2024 op mijn handhavingsverzoek d.d. 20 juni 2020 inzake verwerking van persoonsgegevens bij de verkoop van internationale treintickets, waarover thans een rechtszaak loopt.³⁵

Gezien de structurele bagatellisering van privacy in het openbaar vervoer door de AP, hecht ik eraan om in dit handhavingsverzoek het belang van de door mij gemelde overtredingen te benadrukken, en daarbij te wijzen op de prioriteringscriteria die de AP op enig moment heeft gezegd te hanteren bij de behandeling van AVG-klachten.

4.1 De invoering van de OV-pas en de uitfasering van de anonieme OV-chipkaart

Het belang van privacy in het openbaar vervoer is groot, omdat het bij persoonlijke reisgegevens gaat om gevoelige **locatiegegevens** van miljoenen mensen, waaruit in veel gevallen hun identiteit en delen van hun leefpatroon vallen af te leiden.

Immers, bij deze reisgegevens gaat het om hun locatie op het tijdstip van hun vertrek, op de tijdstippen waarop zij overstappen op een ander vervoermiddel en op het tijdstip van hun aankomst op hun bestemming. Als het vervoersbewijs ook nog eens geregistreerd wordt door middel van hun smartfoon of bankpas (betaalpas), dan zijn er allerlei verdere koppelingen van persoonsgegevens mogelijk.

Door de aangekondigde afschaffing per 12 oktober a.s. van de mogelijkheid om bijvoorbeeld een ICE-toeslag offline anoniem te kopen, wordt het voor reizigers onmogelijk om nog met privacy van een intercitytrein naar Duitsland gebruik te maken. Dit hangt nauw samen met de problematiek van het door een internationaal consortium van spoorwegmaatschappijen opgezette ETCD-systeem, waarover mijn bovengenoemde beroepschrift gaat.³⁶

De privacy van OV-reizigers is onontbeerlijk voor de eerbiediging van grondrechten zoals het recht op vereniging, het recht om te demonstreren en op vrije meningsuiting en het recht op eerbiediging van het gezins- en familieleven. Met het OV-pay-systeem worden deze rechten geschaad.

Voor een nadere toelichting hierop verwijs ik u naar paragraaf 2.5.4 van de motivering d.d. 27 oktober 2024 van mijn bij u ingediende bezwaarschrift inzake privacy-schendingen bij de verkoop van internationale treintickets.³⁷

³⁵ Beroepschrift "Massasurveillance in het openbaar vervoer" d.d. 22 mei 2026 van Jonker te Arnhem, ingediend bij Rechtbank Gelderland. Zaaknr. rechtbank: ARN 26 / 2621 AVG. Reeds in uw bezit. Tevens raadpleegbaar en downloadbaar via: <https://privacyfirst.nl/wp-content/uploads/2026-05-22-prv-cor-beroep-int-treintickets-privacy.pdf>

³⁶ Ibid.

³⁷ Reeds in uw bezit. Tevens raadpleegbaar en downloadbaar via: <https://privacyfirst.nl/wp-content/uploads/2024-10-27-prv-AP-bezwaarschr-2-internat-treintickets.pdf>

4.2 Prioriteringscriteria van de AP en een passende mate van onderzoek

Bij beslissingen over de manier waarop en de voortvarendheid waarmee de AP het onderhavige handhavingsverzoek gaat behandelen, speelt het beleid van de AP een rol. Dit beleid is vermoedelijk vastgelegd in (prioriterings-)criteria die de AP zegt te hanteren, of juist ontkent te hanteren.

-- Criteria --

In de eerdergenoemde juridische procedures met betrekking tot privacy-schending bij de verkoop van internationale treintickets, heb ik enorm veel inspanning moeten leveren om meer duidelijkheid te krijgen over door de AP gehanteerde of althans met de mond beleden prioriteringscriteria.

Voorzover de actuele criteria van de AP op dit moment kenbaar zijn, **voldoet mijn onderhavige handhavingsverzoek daar in hoge mate aan**, in essentie om dezelfde redenen als waarom mijn handhavingsverzoek inzake internationale treintickets daaraan voldoet.

Kort samengevat: het gaat hier om (a) gevoelige locatiegegevens waaruit veel over mensen valt af te leiden, en om (b) een structurele verwerking van persoonsgegevens die (c) miljoenen mensen raakt. En het gaat hier om een overtreding waarbij (d) de AP door inzet van handhavingsinstrumenten effectief een verschil kan maken. Dit komt overeen met de prioriteringscriteria a t/m d die het CBP (de rechtsvoorganger van de AP in 2015 hanteerde en die ook de AP tot 20 september 2018 heeft gevolgd).

Vanaf 20 september 2018 ontstaat er onduidelijkheid over welke criteria de AP nu eigenlijk hanteert, en over welke status deze criteria nu eigenlijk hebben ("beleid" of slechts een "vaste werkwijze"). Aan deze onduidelijkheid probeer ik sinds 27 oktober 2024 een einde te maken, onder andere door middel van een aantal Woo-verzoeken en Woo-bezwaarschriften, gericht aan de AP.

Voor een nadere toelichting over de (prioriterings-)criteria van de AP en mijn zoektocht daarnaar, zie paragraaf 2.5 (pp. 57-82) van de motivering d.d. 27 oktober 2024 van mijn eerdergenoemde bezwaarschrift inzake internationale treintickets (reeds in uw bezit), alsmede paragraaf 4.7.2 (pag. 102) van mijn beroepschrift "Massasurveillance in het openbaar vervoer" d.d. 22 mei 2026, in dezelfde zaak (eveneens reeds in uw bezit).

-- Passende mate van onderzoek --

Als het gaat om de vraag wat een passende mate van onderzoek is naar aanleiding van de onderhavige AVG-klacht / handhavingsverzoek, verwijs ik u graag naar mijn toelichting en de daarin genoemde jurisprudentie zoals verwoord in paragraaf 2.2.1 ("Passende mate van onderzoek"; pp. 25-27) in de motivering d.d. 27 oktober 2024 van mijn bovengenoemde bezwaarschrift inzake internationale treintickets.

Wat daar staat, is *mutatis mutandis* ook van toepassing op het onderhavige handhavingsverzoek.

5 De spoedeisendheid van mijn handhavingsverzoek; verzoek bestuursdwang

Met betrekking tot de aangekondigde overtredingen van vervoerbedrijven zoals aan de AP gemeld in de onderhavige AVG-klacht/handhavingsverzoek (paragrafen 3.1 t/m 3.6) is er sprake van spoedeisendheid ten aanzien van handhavende maatregelen van de kant van de AP.

De mate van spoedeisendheid verschilt echter per klachtonderdeel.

-- M.b.t. paragraaf 3.6: primair verzoek om toepassing bestuursdwang --

De in paragraaf 3.6 genoemde overtredingen die spoorwegmaatschappij NS heeft aangekondigd vanaf 12 oktober 2026 te zullen begaan, vergen onmiddellijke handhavende maatregelen ter preventie daarvan, of indien dat op dit moment al niet meer haalbaar is, ter beëindiging daarvan. Het gaat hier om overtredingen die het voor alle Nederlandse OV-reizigers onmogelijk maken om met privacy bepaalde vervoerbewijzen aan te schaffen.

De overtreding valt door NS eenvoudig te voorkomen of te beëindigen, door de verkoop van de betreffende vervoersbewijzen aan stationsbalies en met automaten alsnog voort te zetten, dan wel opnieuw te starten, voor **alle** reizigers en overige klanten van vervoerbedrijven (bijvoorbeeld ook volwassenen die zelf niet reizen, maar een vervoerbewijs voor een minderjarige aanschaffen).

Met het oog hierop en de zeer nabije datum van 12 oktober, **verzoek** ik de AP primair om ten aanzien van NS onmiddellijk na ontvangst van dit handhavingsverzoek bij wijze van herstelsanctie zoals bedoeld in artikel 5.7 Awb zonder voorafgaande last daadwerkelijk bestuursdwang toe te passen, zoals bedoeld in artikel 5:31, eerste en tweede lid Algemene wet bestuursrecht (Awb). De AP is hiertoe bevoegd op grond van artikel 58, tweede lid, aanhef en onder c), d) en f) AVG en artikel 16, eerste lid UAVG. De herstelsanctie zou moeten strekken tot het voortzetten of herstarten van de privacy-vriendelijke, offline verkoop van de in paragraaf 3.6 van dit handhavingsverzoek genoemde vervoersbewijzen.

-- M.b.t. paragraaf 3.6: subsidair verzoek om last onder bestuursdwang --

Indien de AP onverhoopt niet bereid mocht zijn om zo doortastend en effectief op te treden als hierboven in mijn primaire verzoek aangegeven, dan **verzoek** ik de AP subsidair om onmiddellijk na ontvangst van dit handhavingsverzoek aan NS een last onder bestuursdwang op te leggen, strekkende tot de voortzetting of het herstarten van de privacy-vriendelijke offline verkoop van de in paragraaf 3.6 genoemde vervoersbewijzen aan stationsbalies en met stationsautomaten, met een termijn van twee weken om aan de last te voldoen.

-- M.b.t. paragraaf 3.6: tertiair verzoek om last onder dwangsom --

Als de AP onverhoopt ook mijn subsidiaire verzoek te daadkrachtig en daarom een beetje te eng mocht vinden, dan **verzoek** ik de AP tertiair om zo spoedig mogelijk na ontvangst van dit handhavingsverzoek aan NS een last onder dwangsom op te leggen met dezelfde strekking als de (last onder) bestuursdwang zoals hierboven vermeld in mijn primaire en subsidiaire verzoek, met een termijn van twee weken om aan de last te voldoen.

-- M.b.t. paragrafen 3.1 t/m 3.5 van dit handhavingsverzoek --

De in paragraaf 3.1 t/m 3.5 van dit handhavingsverzoek gemelde, door vervoerbedrijven aangekondigde overtredingen worden pas daadwerkelijk begaan op het moment dat minder privacy-schendende verkoopmethoden worden beëindigd, waardoor klanten op dat moment gedwongen worden om gebruik te maken van het OV-pay/OV-pas-systeem. Volgens de tekst op de website van NS zal dit "vanaf eind 2026" en "in 2027" gebeuren.

Dit geeft OV-reizigers die met privacy willen reizen, nog een respijt van ongeveer drie maanden voordat hun privacy daadwerkelijk geschonden wordt door NS en andere vervoerbedrijven.

Met het oog hierop **verzoek** ik de AP om dit handhavingsverzoek binnen de geldende termijn van drie maanden met hoge prioriteit te behandelen, en deze beslistermijn niet te verlengen. Dat is dus een heel andere werkwijze dan die, die de AP toepaste ten aanzien van mijn handhavingsverzoek inzake internationale treintickets d.d. 20 juni 2020, waarbij de belistermijn door de AP in totaal ongeveer zestien à zeventien keer werd verlengd, al dan niet stilzwijgend, alvorens de AP op 28 augustus 2024 tot een primair besluit kwam.

Uit jurisprudentie van de Rechtbank Midden-Nederland komt naar voren dat de in artikel 57 onder f AVG en overweging 141 AVG genoemde "redelijke termijn" waarbinnen over een AVG-klacht moet worden gecommuniceerd of beslist, in de ogen van Nederlandse rechters uitermate rekbaar is.³⁸ Mogelijk verheffen Nederlandse bestuursrechters het gezegde "*justice delayed is justice denied*" tot een soort lijfspreuk die door het gehele Nederlandse bestuur met trots in doorzichtige inkt op het vaandel kan worden gezet en als ideaal kan worden nagestreefd.

Ik kan daar wat van vinden, maar heb sinds 2014 herhaaldelijk ervaren dat wat ik vind, ofwel uitermate weinig indruk op de AP maakt, ofwel door de AP wordt opgevat als grensoverschrijdend gedrag waarover de AP mij dan weer een waarschuwingsbrief stuurt. Zo'n waarschuwingsbrief wordt dan een paar jaar later door de Nationale Ombudsman onterecht bevonden, waarop de AP ervoor kiest dat oordeel en het bijbehorende advies van de Nationale Ombudsman onmiddellijk te vergeten en niet toe te passen - want ook dat advies maakt op de AP uitermate weinig indruk.³⁹

Hoe dat ook zij, bij dezen attendeer ik de AP erop dat ik dit handhavingsverzoek op een zodanig tijdstip indien, **drie maanden voorafgaand aan de feitelijke afschaffing** van alternatieven voor het OV-pay/OV-pas-systeem, dat dit de AP in staat stelt de aangekondigde overtredingen van de AVG te voorkomen, mits de AP de in de AVG genoemde "redelijke termijn" niet gaat besteden aan wachten totdat de grootschalige overtreding daadwerkelijk wordt gepleegd.

Er zijn bij mijn weten geen rechts- of andere middelen waarmee ik de AP ertoe zou kunnen bewegen de onderhavige AVG-klacht feitelijk binnen een fatsoenlijke termijn te behandelen, maar ik behoud mij het recht voor om de AP op enig moment hierover aan te spreken, in gebreke te stellen(bijv. met verwijzing naar artikelen 4:13, 4:14 en 4:17 Awb) of een beroep in te dienen tegen niet tijdig beslissen. Ik kan financiële schade lijden als gevolg van niet tijdig beslissen van de AP.

³⁸ Uitspraak 15 oktober 2020 van Rechtbank Midden-Nederland, ECLI:NL:RBMNE:2020:4442.

³⁹ Zie bijv. paragraaf 1.7 van de eerdergenoemde motivering d.d. 27 oktober 2024 van mijn bezwaarschrift inzake internationale treintickets.

-- Waarschijnlijk geen onomkeerbaarheid, maar wel grote schade --

In relatie tot de spoedeisendheid van dit handhavingsverzoek, wil ik er hier nog op wijzen dat de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) op 12 juni 2020 naar aanleiding van een door mij ingediend verzoek om voorlopige voorziening heeft geoordeeld dat (systeem-)technische maatregelen van spoorwegmaatschappijen en data-verwerkende organisaties zoals NS, niet onomkeerbaar zijn, omdat ze door de betreffende bedrijven "voor eigen rekening en risico" worden uitgevoerd.⁴⁰

Destijds ging het om de afschaffing van het privacy-vriendelijke ATB-systeem voor de verkoop van internationale treintickets, dat werd vervangen door een privacy-schendend ticketverkoopstelsel (vermoedelijk toen reeds het ETCD-systeem, maar dat werd destijds door spoorwegmaatschappijen niet met het publiek gecommuniceerd, waarschijnlijk omdat duidelijkheid daarover onder de bevolking weerstand en onrust had kunnen oproepen).

Het lijkt waarschijnlijk dat de voorzieningenrechter hetzelfde zal oordelen over de afschaffing van het OV-chipkaartsysteem en de ingebruikname van het OV-pay/OV-pas-systeem.

Er is echter een groot maatschappelijk belang bij:

- het voorkomen van een langdurige schending van het recht op privacy van alle OV-reizigers, en ook bij
- het voorkomen dat organisaties die publieke nutsfuncties vervullen (spoorwegmaatschappijen, banken e.d.) enorme financiële investeringen doen in een privacy-schendend (data-)systeem dat daarna dan weer afgeschaft of ingrijpend aangepast zou moeten worden (*sunk costs*).

Ik verzoek de AP zich bewust te zijn van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid op deze twee punten.

⁴⁰ Uitspraak voorzieningenrechter RvS, 12 juni 2020, in Jonker vs. AP. ECLI:NL:RVS:2020:1379.

6 Verzoek aan de AP

Op grond van de overwegingen in **paragraaf 3.1** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (1) Ik verzoek u om als toezichthouder **handhavend op te treden** tegen de overtreding door NS van artikel 13 AVG (**informatieplicht**) bij het opeisen van mijn **e-mailadres**. Dat wetsartikel wordt geschonden als een verwerkingsverantwoordelijke per brief een persoonsgegeven opeist zonder gelijktijdig de relevante informatie aan de betrokkene te verschaffen. NS deed dat zelfs niet na een daaropvolgende brief van mij.
- (2) Ik verzoek u om als toezichthouder mijn privacy te beschermen door **preventief-handhavend op te treden** tegen de door NS aangekondigde schending van mijn privacy, die zonder ingrijpen van de AP zal plaatsvinden zodra NS mijn huidige **voordeelurenabonnement buiten werking** stelt tenzij ik mijn **e-mailadres** verstrek, volgens NS "vanaf eind 2026".

Op grond van de overwegingen in **paragraaf 3.2** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (3) Ik verzoek de AP om als toezichthouder van de vervoerbedrijven te **eisen** en bij die bedrijven te **handhaven** dat zij OV-reizigers die met behoud van privacy willen reizen, niet **financieel of anderszins discrimineren**, omdat dergelijke discriminatie in de praktijk een schending van hun privacy inhoudt, namelijk een vorm van druk of dwang om hun persoonsgegevens af te geven aan die vervoerbedrijven en hun "operator" Translink.

Concreet betekent dit dat ik de AP verzoek om van de vervoerbedrijven te **eisen** dat zij anonieme vervoersbewijzen waarop saldo kan worden geladen, **oplaadbaar maken tot een maximumsaldo dat ten minste een gelijke reiskilometer-koopkracht biedt** als die op de anonieme OV-chipkaart bij de invoering daarvan in 2010. Een adequate maatstaf voor de indexering van die inflatie kan bijvoorbeeld zijn: het gemiddelde van de inflatiepercentages bij een enkele reis Maastricht-Groningen (ca. 350 km.) tegen vol tarief in 2010 en in 2026, een enkele reis Arnhem-Utrecht (ca. 50 km.) tegen vol tarief in 2010 en 2026 en een enkele reis Arnhem-Velp (ca. 5 km.) tegen vol tarief in 2010 en 2026. Vermoedelijk komt het nieuwe maximumsaldo dan uit op ca. 250 euro per anonieme kaart anno 2026/2027.

- (4) Ik verzoek de AP om te **onderzoeken** wat de relatie is tussen het nieuwe OV-pay/OV-pas-systeem en de privacy-ondermijnende strategie van vervoerbedrijven en hun "partners" (banken, databedrijven, "payment providers") met betrekking tot **variabele en/of gepersonaliseerde prijsstelling**.

Als het OV-pay/OV-pas-systeem, zoals het nu is ontworpen, via het verminderen van de transparantie van prijsstelling op enige wijze dwingt tot, dringt tot of anderszins bijdraagt aan het ondermijnen van privacy, verzoek ik de AP om in te grijpen met **handhavende** maatregelen voordat een dergelijk systeem dwingend wordt geïmplementeerd.

Op grond van de overwegingen in **paragraaf 3.3** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (5) Ik verzoek de AP om te **onderzoeken** of de NS en andere vervoerbedrijven reële **waarborgen bieden voor de verkoop van privacy-vriendelijke, anonieme vervoerbewijzen** op alle stations, tegen contante betaling, waarbij de vervoerbedrijven als verwerkingsverantwoordelijken niet afhankelijk zijn van de keuzes en het voortbestaan van tijdelijke commerciële partners, maar daadwerkelijk zeggenschap hebben over de verkoop.

Mocht dit niet of onvoldoende het geval zijn, dan verzoek ik de AP om NS en andere vervoerbedrijven met **handhavende maatregelen** ertoe te bewegen om alsnog echte(!) waarborgen te scheppen voor een dekkende, privacyvriendelijke ticketverkoop op alle treinstations en andere punten waarop OV-reizigers in een vervoermiddel stappen.

- (6) Ik verzoek de AP om **kritisch te onderzoeken** of NS en andere vervoerbedrijven in het OV-pay/OV-pas-systeem nu wel of niet **werkelijk anonieme OV-passen beschikbaar maken** voor OV-reizigers. Zo niet, dan is ook dat een onrechtmatige inbreuk op het recht op privacy van miljoenen Nederlandse OV-reizigers, waartegen de AP **handhavend** zou moeten optreden.

Op grond van de overwegingen in **paragraaf 3.4** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (7) Ik verzoek de AP om **na te gaan** of het inderdaad zo is dat bepaalde gegevens die in het OV-chipkaart-systeem bij "anonieme" OV-chipkaarten "op de kaart" werden opgeslagen, in het OV-pay/OV-pas-systeem **"online" (d.w.z. ergens op een server van Translink Systems) worden opgeslagen**. Dat zou betekenen dat het OV-pay/OV-pas-systeem een verdere verslechtering met zich meebrengt voor de (toch al aangetaste, gedeeltelijke) privacy die het OV-chipkaart-systeem nog biedt. Het principe van dataminimalisatie zou dan nog verder zijn geschonden.

Als de OV-pas inderdaad een verdergaande verwerking van persoonlijke reis- en andere gegevens van OV-reizigers vereist dan de OV-chipkaart of echt anonieme vervoerbewijzen, dan verzoek ik de AP om **handhavend op te treden** tegen **de afschaffing van de OV-chipkaart en tegen de afschaffing van eenmalige, anonieme vervoerbewijzen** die aan de stationsbalies of bij stationsautomaten kunnen worden gekocht.

Op grond van de overwegingen in **paragraaf 3.5** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (8) Ik verzoek de AP om te onderzoeken of de invoering van het **OV-pay/OV-pas-systeem als geheel**, in de thans aangekondigde vorm of vormen, **in samenhang met** de uitfasering van het OV-chipkaartsysteem en de afschaffing van losse, aan stationsbalies en uit automaten verkrijgbare vervoersbewijzen, leidt tot schendingen van het recht op privacy van OV-reizigers.

Op grond van de overwegingen in **paragrafen 3.1 t/m 3.5 en 5** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (9) Ik verzoek de AP om dit handhavingsverzoek m.b.t. de in paragrafen 3.1 t/m 3.5 besproken **privacy-schendingen die samenhangen met de invoering van het OV-pay/OV-pas-systeem** binnen de geldende termijn van drie maanden met hoge prioriteit te behandelen en binnen deze termijn een beslissing op mijn handhavingsverzoek te nemen.

Op grond van de overwegingen in **paragraaf 3.6 en 5** van dit handhavingsverzoek, verzoek ik de AP om het volgende:

- (10) Ik verzoek de AP om onmiddellijk handhavend op te treden tegen de in paragraaf 3.6 genoemde, door NS aangekondigde **privacy-schendingen die vanaf 12 oktober 2026 zullen plaatsvinden** als de AP niet ingrijpt.

Primair verzoek ik de AP in dezen om meteen bestuursdwang toe te passen. Subsidiair verzoek ik de AP om meteen een last onder bestuursdwang op te leggen met een termijn van twee weken om aan de last te voldoen. Tertiair verzoek ik de AP om meteen een last onder dwangsom op te leggen met een termijn van twee weken om aan de last te voldoen.

Met vriendelijke groet,

Michiel Jonker

Bijlagen:

1. Nieuwsbericht 1 juni 2025 op Security.nl: volgens NS zou de OV-pas anoniem zijn
2. Brief NS d.d. 19 augustus 2026 aan Jonker (verzoek om e-mailadres aan te leveren)
3. Brief Jonker d.d. 26 augustus 2026 aan NS
4. Informatie op websites van NS en OV-pay, geraadpleegd 28 augustus 2026
5. Antwoord NS d.d. 4 september 2026 aan Jonker
6. Reclame van NS voor een "prijs-tijd-deal" (2024)
7. Algemene voorwaarden OV-shop (gedownload: november 2025)
8. Informatie op Wikipedia over afschaffing anonieme OV-chipkaart per 1 juli 2026 / chronologie OV-chipkaart (gedownload: 28 september 2026)
9. Informatie website NS minder vervoersbewijzen bij kaartautomaten v.a. 12 oktober a.s.
10. Publicatie van NS uit 2020 over afschaffing van stationsbalies en vermindering service
11. Tekst van een "chat" op 28 september 2026 met NS Klantenservice.