

## **Bijlage 3 achtergrond privacy**

### Inleiding

Binnen het OV-chipkaartsysteem zijn meerdere partijen verantwoordelijk voor de verwerking van persoonsgegevens. Om in Nederland het OV-chipkaartsysteem mogelijk te maken, hebben vijf grote vervoerbedrijven Trans Link Systems B.V. (TLS) opgericht. De vervoerbedrijven en TLS hebben binnen het systeem een eigen rol en dragen verantwoordelijkheid voor de eigen verwerking van persoonsgegevens. Bij mijn brieven van 2 mei en 4 november 2003 over het publieke kader van de OV-chipkaart en de projectvoortgang, en in beantwoording van uw vragen ter zake op 22 oktober 2003, heb ik aangegeven dat over de privacy overleg is (gestart) met zowel vervoerbedrijven, TLS als het CBP. Dat is niet zonder reden. De ingebruikname van een gepersonaliseerde OV-chipkaart resulteert in een nieuwe wijze van verwerking van persoonsgegevens van de kaartgebruiker. Het verschil met het huidige papieren systeem is dat gegevens van het reizen zelf kunnen worden geregistreerd ten behoeve van de betaling op basis van met name reisafstand (via het in en uitchecken) en dat de verwerking van gegevens over het reizen grootschaliger en sneller zal zijn. Gegevens over de reis worden straks verwerkt door het bijbehorende systeem van vervoersregistratie op de stations en in voertuigen. Bij het gebruik van gepersonaliseerde kaarten, waaronder de meeste abonnementen, kan het daarbij ook gaan om verwerking van persoonsgegevens. Het blijft dus niet beperkt tot gegevensvergaring bij kaart aankoop. Zo bevatten elektronische abonnementen persoonsgegevens om reden dat bij registratie van de reis of controle door toezichthouders het recht op een bepaalde reis of korting voor een reiziger kan worden geverifieerd. Het benutten van een voorziene mogelijkheid van automatische betaling op basis van een door de reiziger gemaakte reis leidt straks ook tot verwerking van persoonsgegevens (bancaire gegevens).

### Inhoud

De verwerking van deze persoonsgegevens moet in ieder geval voldoen aan de regels van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). De regels zijn van toepassing op de verantwoordelijke voor en de bewerker van persoonsgegevens. Dit zijn in het OV-chipkaartsysteem de vervoerbedrijven en ondersteunende bedrijven die reizen van of betalingen door reizigers verwerken, waaronder TLS en andere backoffices. De Wbp stelt op de eerste plaats dat de verwerking van persoonsgegevens een duidelijk en gerechtvaardigd doel moet hebben en dat de gegevensverwerking voor het bereiken van dat doel noodzakelijk is. Op de tweede plaats moet de verwerking zijn gebaseerd op een van de zes wettelijke grondslagen. Grondslagen zijn bijvoorbeeld een ondubbelzinnige toestemming van de betrokkene bij het gebruik van gegevens, gegevensverwerking ter uitvoering van een publiekrechtelijke taak of een ander gerechtvaardigd belang. Tenslotte moeten persoonsgegevens afhankelijk van de aard (bijvoorbeeld met of zonder pasfoto) door de verwerker op een bepaald niveau beveiligd zijn tegen verlies en onrechtmatige verwerking.

### Historie

Het College bescherming persoonsgegevens (CBP) heeft sinds 2004 haar zorg geuit over de verwerking van persoonsgegevens bij invoering van het OV-chipkaartsysteem. Sindsdien heb ik het CBP een toelichting gegeven op de invoering van de OV-chipkaart en vervoerbedrijven verzocht met het College overleg te voeren over de implicaties van de privacyregelgeving voor het OV-chipkaartsysteem. Enkele aanvankelijke bezwaren van het CBP, zoals over een korting op het reizen met gepersonaliseerde kaarten, zijn daarbij door de vervoerbedrijven weg genomen. Zo is de verwerking van gegevens op persoonlijke OV-chipkaarten door vervoerbedrijven straks noodzakelijk ter uitvoering de vervoerovereenkomst en bij de controle op de geldigheid van vervoerbewijzen door vervoerders (als onderdeel van hun taak op grond van de Wet personenvervoer 2000). In de tweede helft van 2005 heb ik twee keer met het CBP en de vervoerbedrijven aan tafel gezeten om opheldering te krijgen over specifieke bezwaren van het CBP, met name richting de NS. Partijen hebben daarbij op hoog niveau afgesproken en vastgesteld dat verdere ontwikkeling en gebruik van het OV-chipkaartsysteem moet worden getoetst aan de privacyaspecten voor de reiziger. Ook zijn

er bilaterale contacten tussen mijn ministerie en de vervoerbedrijven geweest om het belang van een goede naleving en toepassing van de Wbp te benadrukken. De NS heeft haar plannen met de OV-chipkaart in relatie tot het gebruik van persoons- en reisgegevens voor de buitenwereld en het CBP uitvoerig beschreven.

Onlangs heeft het CBP een zienswijze gepubliceerd over de OV-chipkaart. Het College geeft daarin te kennen sterke twijfels te houden over de rechtvaardiging van de mogelijke verwerking van persoonsgegevens voor marketingdoeleinden en de onbepaalde bewaartermijn van deze gegevens onder een OV-chipkaartsysteem. Verder zou NS de klant expliciet moeten vragen of zijn gegevens voor bepaalde doeleinden mogen worden bewaard en gebruikt.

### Voortgang

Hoe nu verder? Er zijn weliswaar verschillen van inzicht tussen partijen in wat op grond van de Wbp is toegestaan, deze zijn niet onoverbrugbaar. Ik heb de NS en het CBP voorgesteld om knelpunten te concretiseren en mogelijke oplossingen op basis van voortschrijdend inzicht en de wijze van implementatie van het OV-chipkaartsysteem te bespreken alvorens verdere actie wordt ondernomen. Daarmee is het belang van de OV-chipkaart voor zowel de vervoerders als de reiziger gediend. Voor een aanvaardbare, werkbare oplossing rest tijd omdat de OV-chipkaart als vervangend vervoerbewijs nog niet definitief is ingevoerd. Ook zijn er op dit moment geen onomkeerbare keuzes zijn gemaakt die de privacy van reizigers straks in gevaar brengen. De bezwaren inzake de privacy zijn immers niet inherent aan het systeem, maar hebben meer betrekking op de handelwijze en bedrijfsvoering van de vervoerders. Indien partijen dat wensen, zal ik in een bemiddelende rol vervullen bij het vinden van oplossingen.

Mijn uitgangspunt daarbij is dat de handelwijze van vervoerbedrijven ten aanzien van persoonsgegevens in overeenstemming moet zijn met de Wbp. Ik begrijp daarom ook de zorg van het CBP dat zich vanuit haar taak terdege heeft ingeleefd in de werking van het toekomstige OV-chipkaartsysteem en partijen en de samenleving zo bewust probeert te maken van de risico's van het gebruik van persoonsgegevens op de OV-chipkaart. Als minister van Verkeer en Waterstaat heb ik daarnaast begrip voor de positie van de NS en andere openbaar vervoerbedrijven om met behulp van de OV-chipkaart zoveel mogelijk reizigers aan te trekken. Het openbaar vervoer dient een publiek belang en is één van de manieren om de groei van het autoverkeer te matigen. Eén van de voordelen van de OV-chipkaart is dat het vervoerbedrijven inzicht geeft in het reisgedrag van groepen reizigers. De OV-chipkaart kan daarmee bijdragen aan het effectief inrichten van het openbaar vervoeraanbod, het verlagen de bedrijfsvoeringkosten en het binden van (toekomstige) reizigers aan het openbaar vervoer. Het gebruik van elektronische reisgegevens op de OV-chipkaart voor marketingdoeleinden en het doen van gerichte aanbiedingen aan (vaste) klanten kunnen een middel zijn om de vervoerprestatie te verbeteren. Het gebruik reisgegevens voor persoonsgerichte marketingdoeleinden moet dan wel beperkt zijn tot het vergroten van de openbaar vervoermarkt en niet van andere, in dat kader irrelevante markten. Indien het gebruik van gegevens op de OV-chipkaart kan bijdragen aan de groei van het reizigersaandeel in het openbaar vervoer, kan ik mij voorstellen dat het onderliggende publieke belang een geclausuleerd gebruik van die persoonsgegevens voor uitsluitend dat doel kan rechtvaardigen. Reizigers moeten daarbij in de gelegenheid zijn om aan te geven dat hun persoonsgegevens niet (meer) voor marketingdoeleinden gebruikt mogen worden. Deze voorwaarden kunnen dan door de vervoerder in een privacyreglement worden vastgelegd. Voor mij is van belang dat de reiziger, evenals van het gemak van de OV-chipkaart, ook overtuigd is van een correcte omgang met zijn persoonsgegevens. Nogmaals, of een dergelijke opvatting ruimte kan bieden in de discussie is aan het CBP en de vervoerbedrijven, waarbij het CBP als toezichthouder op naleving van de regels de zeggenschap heeft.