

Rechtbank Gelderland; zaaknr's ARN 18 / 546 en ARN 18 / 1487; Jonker vs. AP inz. OV-chipkaart

Edelachtbare heer, vrouwe,

Vrijheid, veiligheid en privacy

Wanneer men in Nederland zegt: "We leven in een vrij land", dan wordt daarmee bedoeld dat we in een land leven waar ieder mens vrij is om te doen wat hij of zij wil, binnen de grenzen van de wet. Die wet is democratisch tot stand gekomen en voor iedereen kenbaar. De manier waarop die wet geïnterpreteerd wordt, is redelijk, en ook redelijk voorspelbaar. Dat biedt aan mensen voldoende veiligheid om zich vrij te voelen, en zich dus ook vrij te gedragen, en vrij te spreken.

Onze vrijheid is dus gebaseerd op veiligheid. Sommige mensen denken dat het dan gaat om collectieve veiligheid. Maar die collectieve veiligheid is niet meer dan een middel om ieders individuele vrijheid te kunnen beschermen. Als collectieve veiligheid een losstaand doel wordt, dat niet meer in dienst staat van ieders individuele veiligheid en vrijheid, dan ontstaat er een tirannie.

Privacy is een voorwaarde voor ieders individuele veiligheid, en dus vrijheid. Bij privacy gaat het om de eerbiediging van ieders persoonlijke levenssfeer, ieders persoonlijke doen en laten. Ook als iemand in gezinsverband leeft, heeft hij of zij nog steeds recht op zijn of haar individuele privacy. Ook in een gezin is niet alles geoorloofd.

Collectieve vrijheid kan schade toebrengen aan individuele vrijheid. Bijvoorbeeld als een groep rovers zich vrij voelt om een dorp aan te vallen. Of als één land een ander land verovert en onderwerpt; als een dictator samen met een groep volgelingen zijn eigen land in een ijzeren greep houdt. Of als een groot bedrijf machteloze werknemers uitbuit. Daarom is collectieve vrijheid alleen gerechtvaardigd voor zover dit niet onnodig afbreuk doet aan individuele vrijheid.

Vrijheid is analoog

Omdat het bij vrijheid in essentie altijd over de vrijheid van individuele mensen gaat, is vrijheid niet digitaal, maar analoog. Immers, elk mens wordt analoog geboren, leeft analoog en sterft ook weer analoog. Vrijheid begint bij fysieke vrijheid: je kunnen bewegen. Dat begint bij de trappelende beentjes van een baby. En het eindigt bij de lippen van iemand die op zijn sterfbed zijn laatste woorden spreekt, of een laatste kus met een glimlach beantwoordt.

Tussen die eerste en laatste momenten bewegen we veel. Dat is ons leven. Onze vrijheid om te leven begint met de vrijheid om niet onnodig te worden gehinderd in onze mogelijkheden om fysiek te bewegen. In onze kindertijd oefenen we door middel van spel en sport om samen met anderen te bewegen. In het directe contact met elkaar leren we als mensen om sociaal met elkaar om te gaan. Zo kan een maatschappij ontstaan, een gemeenschap waarin mensen elkaar gaan vertrouwen, zodat ze samen dingen kunnen ondernemen en successen kunnen boeken.

Technologie

Technologie kan onze mogelijkheden vergroten om door middel van gezamenlijke beweging nieuwe resultaten te behalen. Maar technologie kan ook gebruikt worden om ons van elkaar af te scheiden en onze mogelijkheden om gezamenlijk te bewegen, op die manier juist te verkleinen. Dat is schadelijk voor onze maatschappij, onze gemeenschap, en ook voor ons als individuele mensen.

Het OV-chipkaart-systeem

Het OV-chipkaartsysteem, zoals dat de afgelopen tien jaar is ingevoerd, is een voorbeeld van technologie die op een schadelijke manier wordt gebruikt. Dat begint er al mee dat mensen in hun fysieke bewegingsvrijheid worden beperkt door middel van poortjes en hekken. Ruimte die vroeger in de praktijk openbaar was, was al eerder formeel "geprivatiseerd", en is vervolgens fysiek afgegrensd voor mensen die niet in het bezit zijn van een fysieke "OV-chipkaart".

Maar daarnaast doet het OV-chipkaart-systeem nog meer. Het gaat uit van de negatieve aanname dat mensen niet te vertrouwen zijn en daarom met fysieke middelen moeten worden beperkt in hun bewegingen wanneer zij deelnemen aan het openbaar vervoer. Het bevordert die aanname. En het scheidt mensen af van elkaar door contactmomenten tussen mensen te vervangen door contactmomenten tussen apparaten. Vroeger gaf ik mijn treinkaartje aan de conducteur, die ernaar keek, mij aankeek, en dan een gaatje knipte of een datumstempel op het kaartje zette. Tegenwoordig houd ik mijn OV-chipkaart voor een scanner die door de conducteur wordt vastgehouden. Er is nog wel rechtstreeks contact mogelijk, maar dat wordt niet aangemoedigd.

Het OV-chipkaart-systeem doet nog iets anders. Het beïnvloedt ook mijn beeld van mijzelf. Niet langer ben ik een vrij mens die andere mensen ontmoet. Nee, ik ben nu primair een object dat door automaten wordt gestuurd, als een balletje in een flipperkast dat tegen elektronisch reagerende wanden botst. *Bieperdebiep!... Klik-klik... Badang!*

Met andere woorden: het OV-chipkaart-systeem heeft, net als veel andere elektronische systemen, een effect van ontmenselijking, dat via een proces van gewenning door mensen wordt geïnternaliseerd. Zij gaan zichzelf onbewust steeds minder opvatten als zelfstandig handelende individuen, en raken eraan gewend om op een onpersoonlijke manier te worden aangestuurd. Als gevolg daarvan gaan zij zichzelf, en daarmee ook de andere mensen om zich heen, steeds meer opvatten als instrumenten. Hun wereld, en daarmee hun vrijheid, wordt kleiner, maar zij merken het niet, omdat zij ondertussen uiterst efficiënt worden afgeleid van wat er met hen gebeurt.

Dit geleidelijke proces van dehumanisering en instrumentalisering botst met de wenselijkheid van de eerbiediging van ieders persoonlijke levenssfeer. Die levenssfeer wordt op deze manier niet alleen vernauwd, maar ook gecorrodeerd en vervangen door digitale commando-structuren. Geleidelijk aan worden mensen op deze manier van buiten naar binnen toe gerobotiseerd.

Voorstanders van de afschaffing van de persoonlijke levenssfeer

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

De afschaffing van de persoonlijke levenssfeer biedt op het eerste gezicht grote voordelen aan autoritaire regimes die menen dat zij hun macht over de samenleving kunnen bestendigen door het doen en laten van al hun onderdanen tot in detail geautomatiseerd te controleren en te sturen. Misschien denkt u dat ik het nu over het Chinese regime heb. Waar ik echter ook op doel, zijn Amerikaanse, Europese en andere regimes die aan het hoofd staan van reusachtige bedrijven, die eveneens totalitaire doelen nastreven, niet op basis van directe staatsmacht, maar op basis van financiële overmacht, monopolieposities en informatie-overmacht.

Natuurlijk beseffen Nederlandse vervoerbedrijven, de Nederlandse staat en andere middelgrote organisaties die niet over geavanceerde technologie beschikken, dat zij niet opgewassen zijn tegen dergelijke reuzen. Zij proberen niet om zelf een reus te worden, maar om mee te profiteren van de ontwikkeling door zich in het krachtenveld van data-verzameling en data-handel relatief gunstig te positioneren. Bijvoorbeeld als één van de vele *bronnen* van data. En door het vormen van allianties of conglomeraten die gezamenlijke activiteiten op dat gebied ondernemen, bijvoorbeeld via door hen gezamenlijk opgerichte bedrijven zoals Trans Link Systems (TLS).

Wat er vervolgens met die data gebeurt, valt nog te bezien. Het lijkt erop dat de Nederlandse regering alle bewegingen van individuele OV-reizigers wil kunnen volgen.¹ Maar daarnaast kunnen deze reisgegevens in een later stadium ook via TLS op de data-markt worden gebracht, bijvoorbeeld in de vorm van "afgeleide" of "geaggregeerde" gegevens die door derden, na profilering, alsnog met grote waarschijnlijkheid kunnen worden herleid tot individuele personen.

Dit gaat allemaal ten koste van de bescherming van de privacy van gewone mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn, en die nergens van verdacht worden. (> *onschuldpresumptie*)

Doelen van mijn handhavingsverzoek aan de AP

In deze, hier zeer kort geschetste omstandigheden streef ik de volgende doelen na, door middel van mijn handhavingsverzoeken aan de AP, en met dit beroep bij uw rechtbank:

- (1) Ten eerste wil ik als individuele OV-gebruiker bereiken dat mijn recht op privacy, en dat van anderen, alsnog weer gerespecteerd wordt in het openbaar vervoer.
- (2) Ten tweede wil ik bereiken dat er enkele normen bevestigd worden waaraan de verzameling van persoonsgegevens in de praktijk altijd moet voldoen. *Bijvoorbeeld de norm dat, als er een analoge methode bestaat waarmee de privacy gerespecteerd wordt (in dit geval: papieren treinkaartjes en zichtkaarten voor een abonnement), dat die mogelijkheid dan serieus genomen wordt. Digitale technologie is niet heilig, en ook niet onvermijdelijk. Het is een middel dat kan worden ingezet zolang dat in overeenstemming gebeurt met onze grondrechten.* Op die manier wil ik bereiken dat die normen weer gaan "leven" bij de verantwoordelijke instanties, waaronder de AP als toezichthouder en handhaver.
- (3) Ten derde wil ik bereiken dat de vorig jaar handhaafbaar geworden AVG geïnterpreteerd wordt op een manier die in overeenstemming is met het doel van het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM).
- (4) Ten vierde hoop ik dat mijn actie bijdraagt aan maatschappelijke bewustwording over wat er op het spel staat, en dat het aan mensen hoop geeft dat het wel degelijk mogelijk is om onze privacy effectief te beschermen.
- (5) Ten vijfde wil ik een normatieve en juridische basis creëren vanwaaruit het verloren terrein op het gebied van privacy in de toekomst kan worden teruggewonnen, vooral ook door jongere mensen die na mij komen. Ik zie mijn actie als een overbrugging in een tijdperk van verwarring en verrassing. Ik hoop dat jongere mensen er gebruik van zullen maken. Het gaat immers over hun toekomst.

¹ Zie bijvoorbeeld: <https://www.theguardian.com/world/2019/aug/07/eu-may-expand-collection-of-air-passenger-data-to-rail-and-road-users>

Noot. Omdat ik bij het schrijven van dit pleidooi nog niet weet of uw rechtbank bereid is mijn brief van 11 augustus jl. bij de processtukken te voegen, zie ik me genoodzaakt nog enkele juridische argumenten in te brengen naar aanleiding van de inbreng van NS. Mocht u mijn brief bij de processtukken voegen, dan kan ik het nu volgende deel van mijn pleidooi eventueel overslaan.

Discretionaire bevoegdheid van de AP, marginale toetsing door de rechter

NS verwijst in zijn brief van 11 juli 2018 naar de discretionaire bevoegdheid van de AP en naar de beperking van uw rol als "marginaal" toetsende bestuursrechter. In reactie daarop het volgende:

De vraag of de AP in redelijkheid kan zijn gekomen tot haar weigering om te handhaven, moet worden gezien in het licht van:

- de wettelijke taak van de AP;
- het hoge beschermingsniveau dat de AP op grond van die taak verplicht is te realiseren;
- het feit dat de AVG, net als voorheen de Wbp, de bewijslast bij de verwerkingsverantwoordelijke legt om aan te tonen dat er een noodzaak bestaat voor de verwerking van persoonsgegevens (noodzakelijkheidsbeginsel), en dat er is voldaan aan het subsidiariteitsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel.

Hieruit kan worden afgeleid dat de AP niet in redelijkheid kan komen tot een weigering om te handhaven, indien de verwerkingsverantwoordelijke de noodzaak, subsidiariteit of proportionaliteit van een verwerking niet of onvoldoende heeft aangetoond. De bewijslast van de verwerkingsverantwoordelijke vergt op die manier van de marginaal toetsende rechter dat die zich ook buigt over de materiële vraag of er daadwerkelijk is aangetoond dat er wordt voldaan aan de drie genoemde beginselen. Zo niet, dan is een weigering van de AP om te handhaven, in ieder geval onrechtmatig.

Suggestie van voldongen feit vormt geen wettige grondslag voor gegevensverwerking

NS schrijft in zijn brief van 11 juli 2018:

NS meent dat er, in aanvulling daarop, ook gewicht moet word[en] toegekend aan de omstandigheid dat er op dit moment sprake is van een omvangrijk en ingewikkeld maar niettemin inmiddels naar behoren werkend OV-chipkaartsysteem. Zoals bekend zijn in de aanleg van dat systeem vele miljarden euro's geïnvesteerd.

Dit is het argument van het voldongen feit: "Omdat wij erin geslaagd zijn jarenlang de privacy op onrechtmatige wijze te schenden, met medewerking van de falende toezichthouder, en omdat we aan dat onrechtmatige systeem bovendien miljarden euro's hebben verspild (ten koste van de reizigers die dit in de vorm van prijsverhogingen hebben moeten ophoesten), hebben wij aldus een noodzaak gecreëerd voor de voortzetting van deze grootschalige privacy-schending, op grond waarvan het systeem en de schending alsnog als rechtmatig moeten worden beschouwd."

Het EVRM en de AVG (voorheen: Wbp) bieden echter geen ruimte voor "voldongen feit" als grondslag. Ik heb in juni 2014, zodra de komende privacy-schending voor mij kenbaar werd, zowel NS als de AP benaderd met een verzoek om de schending te stoppen. Ik heb toen niet gevraagd om het disfunctionerende OV-chipkaart-systeem af te schaffen, maar alleen om mij daarnaast de mogelijkheid te (blijven) verschaffen om met privacy te (blijven) reizen. Dat kan nog steeds.

Besluitvormingsproces - misleiding van de Tweede Kamer

NS vervolgt in zijn brief van 11 juli 2018:

En, zoals ook bekend, is het [OV-chipkaartsysteem] tot stand gekomen na afronding van een uitvoerig besluitvormingsproces waarbij onder andere de Tweede Kamer, verschillende toezichthouders, alsmede reizigersorganisaties, waren betrokken.

Wat NS hier verzuimt te vermelden, is dat de Tweede Kamer, de toezichthouders en de reizigersorganisaties nooit goed zijn geïnformeerd over de grootschalige privacy-schending, maar juist zijn zoetgehouden met misleidende beweringen dat de privacy zou zijn gewaarborgd door middel van de beschikbaarheid van een "anonieme" OV-chipkaart. Een besluitvormingsproces dat op misleiding is gebaseerd, kan geen legitieme grondslag opleveren voor een grootschalige inbreuk op de privacy. De Tweede Kamer heeft nooit ingestemd met een dergelijke privacy-schending.

Ongefundeerde bangmakerij over toekomstige kosten

NS vervolgt in zijn brief van 11 juli 2018:

De door de heer Jonker voorgestane afschaffing van het systeem, althans de door hem gewenste vergaande aanpassing daarvan, vereist niet alleen extra miljardeninvesteringen, maar betekent ook dat voorbij wordt gegaan aan dat besluitvormingsproces. Ook dat heeft, vindt NS, betekenis in deze belangenafweging.

Dat is onjuist. Ik heb alternatieven aangedragen die slechts beperkte investeringen vereisen. Bijvoorbeeld het opnieuw beschikbaar stellen van de mogelijkheid om eenmalige, anonieme vervoerbewijzen te kopen, bruikbaar in combinatie met abonnementen, zonder prijsdiscriminatie ten opzichte van het OV-chipkaart-systeem. Het vereist wel een aanpassing van de tarieven van NS, en herstel van mogelijkheden voor contante, privacy-vriendelijke betaling, ook met bankbiljetten, via de automaat of aan de balie. Daar komt nog bij dat een grondrecht wat mag wat kosten. Net zoals we ons milieu beschermen door veel geld te besteden aan afvalinzameling, zo moeten we onze privacy ook niet in het bos dumpen, maar beschermen. NS had nooit mogen overgaan tot een verdienmodel of een bedrijfsvoeringsmodel dat ons grondrecht op privacy schendt.

"Waarborgen" zonder substantie en de leugen over "privacy by design"

NS verlegt haar aandacht vervolgens naar vermeende "waarborgen" en verkondigt de onwaarheid dat er bij het OV-chipkaart-systeem zogenaamd sprake zou zijn van "privacy by design".

Ten eerste moet ik hier opnieuw herhalen dat het (vermeende) bestaan van "waarborgen" pas relevant wordt als er eerst is geconstateerd dat er überhaupt sprake is van een noodzaak voor de verwerking van persoonsgegevens. Dit volgt uit het in de AVG opgenomen beginsel van gegevensminimalisatie. Nu er geen noodzaak is voor de verwerking van reisgegevens van OV-gebruikers, kunnen de vermeende "waarborgen" geen rechtsgrond opleveren voor die verwerking.

Ten tweede zijn die waarborgen niet substantieel. Zoals ik al vele malen heb aangevoerd, biedt het gescheiden bewaren van gegevens geen substantiële bescherming, en al helemaal niet wanneer die gegevens weer gekoppeld worden wanneer er door NS "service" aan de klant wordt verleend.

Ten derde is er bij het OV-chipkaart-systeem geen sprake van "privacy by design". Dit is al in 2010 geconstateerd door een onderzoeksgroep van de Radboud Universiteit onder leiding van Bart Jacobs en anderen. Daarover straks meer.

Nieuwe informatie over tijdstip bekendheid van privacy-gebreken OV-chipkaart

In de periode 2014-2019 heb ik verschillende privacy-gebreken van het OV-chipkaart-systeem onder de aandacht gebracht van de AP, met het verzoek om daarop te gaan handhaven.

Op 8 augustus 2019 ontving ik van iemand die contact met mij had gezocht naar aanleiding van de publiciteit n.a.v. mijn beroepschrift van 5 augustus over de Arnhemse afvalpas, informatie waaruit bleek dat een groep onderzoekers van het *Institute for Computing and Information Sciences* aan de Radboud Universiteit Nijmegen al in 2010 deze privacy-gebreken had geconstateerd en aan de orde had gesteld. Onder leiding van Bart Jacobs, Pim Vullers en Jaap-Henk Hoepman had die onderzoeksgroep de privacy- en veiligheidsaspecten van de OV-chipkaart onderzocht en hun resultaten gepresenteerd, onder de titel "*Privacy and security issues in e-ticketing*" (2010).

Die presentatie loog er niet om. Voor wat betreft privacy en de OV-chipkaart, waren de onderzoekers tot de volgende conclusies gekomen:

- Cards have fixed anti-collision identifier (UID) that shows up in electromagnetic field, making people universally recognisable
- Cards are broken, so your recent travel history (10 trips) can be read surreptitiously (by someone sitting next to you in a bus)
- Back-office stores travel logs for seven years in NL (apparently enforced by tax office)
- Long fight in NL, between transport companies and data protection office [AP, toen nog CBP], yielding half-baked compromise:
 - opt-in for direct marketing
 - opt-out for "more aggregated" profiling for optimised travel advice, in order to stimulate the use of public transport
- Anonymous cards are a sad joke:
 - unattractive: no off-peak reduction
 - cards are traceable; travel history is recorded
 - privacy easily compromised, whenever cardholder is identified:
 - when you order your card via the web, see earlier form [het in te vullen aanvraagformulier voor een anonieme OV-chipkaart - noot MJ]
 - when you charge with bank card, anonymity is compromised (charging with cash possible at only very few places)
 - whenever you want restitution after transaction failure
- For subscription/student cards check-in and check-out is compulsory (so that people are traced)
- Law enforcement authorities have discovered this data feast
- "public transport tap" to be expected soon
- **Privacy is add-on (at most), not in architecture** [m.a.w: geen privacy-by-design - noot MJ]

De presentatie van deze gerenommeerde wetenschappers moet bekend zijn geweest aan de AP. Ik moet daarom wel concluderen dat de AP deze kennis negen jaar lang willens en wetens heeft genegeerd. Als de AP niet had weggekeken, had zij de NS door middel van handhavingsmaatregelen in 2014 kunnen bewegen tot de instandhouding van privacy-vriendelijke vervoerbewijzen. Ook had de AP de door NS voorgenomen privacy-schending publiekelijk aan de Nederlandse staat kunnen voorleggen, die immers concessieverlener en 100% eigenaar van NS was en is. Om die reden acht ik onrechtmatig taakverzuim van de AP aangetoond. De enige plausibele verklaring daarvoor is dat de AP welbewust koos om haar wettelijke taak niet onafhankelijk te vervullen, maar te gehoorzamen aan een lobby die wilde dat de AP zich stil hield.

Verzoek aan de rechtbank

In mijn beroepschrift heb ik uw rechtbank verzocht om het besluit op bezwaar van de AP te vernietigen, en de AP alsnog te verplichten tot het treffen van handhavende maatregelen om een einde te maken aan de overtreding van NS. De AP moet NS verplichten om aan alle klanten weer de mogelijkheid te bieden om met werkelijke privacy te reizen, zonder oneerlijk nadeel ten opzichte van reizigers die hun privacy afstaan. Over de nadere uitwerking hiervan wissel ik graag met de AP en NS van gedachten.

Tot besluit: reizen is meer dan een fysieke beweging van A naar B

Reizen is veel meer dan een fysieke beweging van locatie A naar locatie B. Het OV-chipkaart-systeem in zijn huidige vorm belemmert het echte reizen. Dit wil ik illustreren aan de hand van een citaat van Arthur Swart, die reageerde op een nieuwsbericht over deze rechtszaak:

16 augustus 2019 12:08

(...) [D]at stationsgebied was ooit staatsbedrijf en 'van ons'. Het maakt deel uit van de leefomgeving, ook als er opeens een BV van gemaakt wordt. Door het station lopen is onderdeel van leven in Nederland. Ik wil er geen enorm issue van maken, maar het zit gewoon niet lekker.

Ik houd van stations, toen ik studeerde zat ik vaak met mijn boeken en een thermos koffie op het perron in Haarlem. Na een paar maanden kwam de juffrouw van de restauratie even langs, voor NLG 2,50 wilde ze hem wel bijvullen als ik zonder zat. Met een mindere nerd dan ik was er vast iets moois ontstaan. Haastig koffers meezeulende mensen die me angstig aankeken en "Alkmaar?" vroegen terwijl ze naar een openstaande deur wezen, kwamen met een knikje tot rust. Dagjesmensen die met het hele gezin naar Zandvoort onderweg waren. (...)

Met een doodsimpel besluit dat een paar euro moet besparen verdwijnt de jus van het bord en voortaan eten we met lange tanden. Geen van de aangevoerde redenen wegen op tegen de voordelen van leven in een wereld waar ook eens iets niet een formulier vereist.

Veiliger? Ik heb letterlijk jaren op stations doorgebracht. Er is me een keer of vier door NS personeel gevraagd waarom ik zat waar ik zat, ik ben een keer weggestuurd omdat er een Van Oranje in de volgende trein zat en ik heb me een paar keer moeten legitimeren bij iemand van de spoorwegpolitie die dacht dat ik wel heel vaak op dezelfde bank zat. Kennelijk werd er altijd wel opgelet, veilig was het op het perron volgens mij ongeveer evenzeer als op de stoep voor het station. Veiligheid is sowieso een vaag begrip, wat jij veilig vindt zou ik mogelijk doodeng vinden.

Voordeliger? Kaartjes kosten steeds meer en waarom moet het printen van een vervoersbewijs in vredesnaam een euro kosten? Hooguit een kwart cent inkt, misschien een kwart cent papier en een halve cent stroom veroorzaakt een kaartje.

Duidelijker? Stations zijn ondoorgrondelijker dan ooit. (...) Met de digitale borden die ik hier en daar zie, kan alles. Ik zie nog steeds dezelfde ontheemde zoekers die drie keer op en neer rennen voor ze uit beeld verdwijnen. Wees dan echt duidelijk en vertel bij aanschaf van dat kaartje meteen waar de eerstvolgende trein staat.

Ik vrees dat het uiteindelijk gewoon weer op datahandel uitdraait. Data is al even de grondstof voor winstgevende bedrijfsvoering. NS kan een heleboel data verzamelen waar goed voor betaald gaat worden. Ook als ik een anoniem kaartje koop ben ik volgbaar. Dat kaartje heb ik moeten betalen met een bankrekening die al in duizenden databases zit. Als dat anonieme kaartje vervolgens in Amsterdam incheckt en in Zwolle uitcheckt, snapt iedere dataminer dat ik in Zwolle ben. Helemaal als mijn in dezelfde dataset voorkomende telefoon wat palen pingt en ik in *Maps* een wandelroute naar een bakker zoek.

Ik verwacht in de komende jaren onderweg gepersonaliseerde reclame te krijgen die opduikt omdat mijn gezicht herkend wordt door slimme reclameborden. Misschien is dat enorm handig, maar als ik na een avond in de kroeg even tegen een boom aankijk terwijl dat eigenlijk niet mag, heb ik liever niet nog voor mijn gulp dicht is een bekeuring via email.²

Einde citaat. Hoewel ik het uiteraard niet goedkeur als een boom zich op de verkeerde tijd op de verkeerde plaats bevindt, denk ik dat een vrije samenleving niet kan bestaan zonder ruimte voor een klein beetje wildgroei.

De wereld is niet perfect. Het is inherent aan privacy, dat je mensen de ruimte biedt om op sommige momenten op sommige plaatsen iets te doen wat niet volledig door de beugel kan. Daarmee voorkom je dat er veel ergere dingen gebeuren.

Het OV-chipkaart-systeem maakt deel uit van een trend om op een verkapt, geleidelijke manier een totalitair regime in te voeren, in de vorm van micro-management van het gedrag van elke individuele burger op bijna elk tijdstip. Bijna geen enkele Nederlandse bestuurder, beleidsmedewerker of ondernemer wil dat. Maar diezelfde bestuurders, beleidsmedewerkers en ondernemers willen ook niet onder ogen zien dat ze daar in de praktijk wel degelijk naartoe werken, zonder vrijwillig grenzen in acht te nemen. Formele democratische structuren worden ondertussen geleidelijk gereduceerd tot applausmachines die deel uitmaken van een reclame- en propaganda-apparaat dat mensen hersenspoelt en ze afleidt, zodat ze niet effectief protesteren.

Tegen die ontwikkeling kom ik op. Ik wil onze vrijheid verdedigen en, waar die al verloren is gegaan, bijdragen aan het terugwinnen ervan. Omdat ik ergens moet beginnen, begin ik met relatief behapbare zaken in mijn eigen leefomgeving, waar mijn vrijheid en privacy worden aangetast. In dit geval door het OV-chipkaart-systeem. Het moet voor alle Nederlandse OV-gebruikers weer mogelijk worden om met privacy en zonder discriminatie te reizen.

Ik dank u voor uw aandacht.

2 Bron: <https://tweakers.net/nieuws/156114/arnhemmer-sleept-ap-voor-rechter-voor-onderzoek-anonieme-ov-chipkaart.html?mode=nested&niv=0&order=desc&orderBy=time&page=3#reacties> Geraadpleegd: 16-8-2019. Licht ingekort.