

Vergaderjaar 2022–2023

25 764

Reisdocumenten

Nr. 143

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 21 juli 2023

De vaste commissie voor Digitale Zaken heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretarissen van Justitie en Veiligheid en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de brief van 29 november 2022 over deelname Nederland aan Europese pilot met digitaal reisdocument (Kamerstuk 25 764, nr. 141).

De vragen en opmerkingen zijn op 20 januari 2023 aan de Staatssecretarissen van Justitie en Veiligheid en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voorgelegd. Bij brief van 13 juli 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Valstar

Adjunct-griffier van de commissie,
Van Tilburg

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Allereerst wil ik de leden hartelijk danken voor de inbreng. Op verzoek van de Europese Commissie wordt met de pilot het doel van de DTC – processen op en rond de grens effectiever en efficiënter uit te kunnen voeren – in de praktijk beproefd. De inbreng helpt mij een beter beeld te krijgen van die zaken die wij moeten onderzoeken en wegen om de pilot goed vorm te geven en ons voor te bereiden op mogelijke EU-wetgeving voor een digitaal reisdocument en het faciliteren van reizen.

In mijn Kamerbrief van 29 november (Kamerstuk 25 764, nr. 141) heb ik aangegeven dat de uitvoering van de pilot voorzien is voor de eerste helft van 2023. Graag wil ik van deze beantwoording gebruik maken om aan te geven dat het tijdspad te ambitieus is gebleken en de pilot op een later moment plaats zal vinden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie bedanken de Staatssecretaris voor de brief van 29 november 2022 inzake de deelname van Nederland aan een Europese pilot met een digitaal reisdocument. Graag willen deze leden de Staatssecretaris een aantal vragen stellen.

De leden van de VVD-fractie merken op dat het door Nederland ingediende pilotvoorstel voor een digitaal reisdocument door de Europese Commissie is goedgekeurd. Welke andere landen van de Europese Unie voeren ook een dergelijke pilot uit? Worden al deze pilots op eenzelfde manier uitgevoerd? Of zijn er verschillen tussen de diverse pilots? Kan worden aangegeven wat de verschillen zijn? Graag krijgen deze leden een reactie van de Staatssecretaris.

Antwoord:

Naast Nederland hebben Finland en Kroatië een voorstel ingediend voor een pilot om een Digital Travel Credential (DTC) te beproeven. De inrichting van de pilots wordt door de deelnemende landen bepaald. Dit heeft te maken met bestaande Europese en nationale wetgeving, infrastructuur, maar ook de visie van de in de landen betrokken organisaties. Dat is in deze pilotfase geen probleem. Mocht het komen tot Europese regulering zal uniformiteit wel belangrijk zijn. De resultaten van de pilots zullen door de Europese Commissie gebruikt worden voor het vormgeven van de conceptverordening en de impact assessment. Het is niet aan het Nederlandse kabinet om de aspecten van pilots van andere landen te publiceren, laat staan te wegen.

In het kader van de pilot wordt gebruik gemaakt van gezichtsherkenning om zo de identiteit van de reiziger te verifiëren. Dit gebeurt met de nadrukkelijke toestemming van de reiziger. Het gebruikte gezichtsportret wordt na matching verwijderd. Hoe is het gebruik maken van gezichtsherkenning in dezen geregeld? Welke hard- en softwaretechnologie wordt gebruikt voor de controle? Maakt buiten de EU gemaakte hard- en softwaretechnologie onderdeel uit van deze pilot? Waar is geregeld dat het gebruikte gezichtsportret na matching wordt verwijderd?

De leden van de D66-fractie achten het van belang dat het gebruik van digitale reisdocumenten voor iedereen toegankelijk is. Is de Staatssecretaris bekend met het vaker verkeerd herkennen van mensen van kleur door gezichtsvergelijking? Hoe wordt er omgegaan met deze bias in de pilot? Hoe worden mensen die slechtziend of weinig digitaal vaardig zijn ondersteund in het gebruik van de app? Werkt de gezichtsherkenning ook met een bril op? Deze leden willen niet dat het reizen in de toekomst te

afhankelijk is van gezichtsherkenningstechnologie die op dit moment niet goed werkt, hoe kijkt de staatsecretaris hier tegenaan? De leden van de SP-fractie lezen dat er een pilot gestart gaat worden om grenscontroles «efficiënter en effectiever» te laten verlopen. Is het effectiever voor de veiligheid om gezichtsherkenning digitaal uit te voeren dan door een mens? Vindt de Staatssecretaris efficiëntie voldoende reden om zware middelen als gezichtsherkenning in te stellen en gevoelige data over reisdocumenten te verzamelen en delen via een app?

Antwoord:

De gebruikte software en hardware is binnen Europa ontwikkeld. Daarbij geldt «privacy by design» (conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming / AVG) als ontwerpprincipe. In de pilot wordt gebruik gemaakt van gezichtsvergelijking met als doel de verificatie van de reiziger. Eerst bij het creëren van de DTC, daarna bij het passeren van een toegangspoortje op de luchthaven, waarbij de DTC-gegevens gebruikt worden voor gezichtsvergelijking. Deze verificatie wordt gedaan met medeweten en alleen met expliciete toestemming van de pilotdeelnemer.

Bij het aanmaken van de DTC wordt gevraagd een gezichtsportret («selfie») te maken. Deze wordt vergeleken met de foto die opgeslagen is in de paspoortchip en daarna verwijderd. Met gezichtsvergelijking wordt geverifieerd dat de rechtmatig houder van het document degene is die de DTC-data aanmaakt en deelt met de luchtvaartmaatschappij en/of de grensautoriteit.

Doel van de toepassing van gezichtsvergelijking bij het aanmaken van de DTC binnen de pilot is om te voorkomen dat met het reisdocument van een ander een DTC wordt aangemaakt en verstuurd. Daarnaast is het de verwachting dat de toepassing de doorstroom aan de grens bevordert, omdat reeds bekend is dat alle binnengekomen DTC's, bij aanmaken, met succes aan de rechtmatige documenthouder gekoppeld zijn. Daarbij geldt dat aan de grens een identiteit nu ook geverifieerd wordt op basis van een gezicht.

Het is een bekend gegeven dat gezichtsvergelijkingssystemen een bias kunnen kennen. Het is daarbij belangrijk aan te geven dat een bias situationeel is.

Er is geen reden om aan te nemen dat mensen van kleur minder vaak kunnen meedoen aan de pilot. Afhankelijk van de situatie kan het effect vervallen of juist andersom zijn. Huidskleur kan van invloed zijn op automatische gezichtsvergelijking, net zoals leeftijd, geslacht, gezichtsuitdrukkingen of een bril dragen. Hoe een bias precies uitwerkt wordt niet enkel door deze aspecten gedictieerd, maar volgt ook uit de gebruikte software, op welke dataset deze getraind is, de kwaliteit van de gemaakte foto's, de belichting van de foto's en de hardware ter plaatse. Naarmate de kwaliteit van deze aspecten verbetert, verminderen ook deze bias-effecten. Er wordt momenteel veel onderzoek gedaan naar deze invloeden¹. Ik volg deze onderzoeken nauwlettend. Recente ontwikkelingen op het gebied van AI-techniek, specifiek deep learning, hebben de prestaties in termen van snelheid, betrouwbaarheid en rechtvaardigheid aanzienlijk verbeterd. Men spreekt van rechtvaardigheid in deze context wanneer systemen dezelfde statistische resultaten presenteren voor verschillende groepen mensen, dus wanneer de kans op fouten niet significant verschilt bij de ene groep ten opzichte van de andere.

¹ Onderzoek van NIST uit 2021 laat zien dat er veel verbeterd op dat gebied en dat invloeden steeds kleiner worden. NISTIR 8381, Face Recognition Vendor Test (FRVT) Part 7: Identification for paperless travel and immigration, <https://doi.org/10.6028/NIST.IR.8381>.

Transparantie binnen de pilot is van groot belang. De onafhankelijke National Institute of Standards and Technology² (NIST) toetst gezichtsherkenningsoftware op nauwkeurigheid en rechtvaardigheid. De leverancier van de in de pilot gebruikte software biedt diens software aan bij de NIST voor een Face Recognition Vendor Test (FRVT). Dit is een internationaal zeer gerenommeerde test die regelmatig herhaald wordt en waaraan elke leverancier van biometrische softwarealgoritmes kosteloos kan meedoen. De resultaten worden openbaar gepubliceerd op de NIST-website.

De in de pilot gebruikte software is in het onafhankelijke NIST-onderzoek³, gebaseerd op wetenschappelijke principes, onderzocht op een mogelijke bias en het aantal false non-matches. Uit dit onderzoek is gebleken dat de software voldoet aan de normen en eisen inzake het maximaal aantal false non-matches binnen gezichtsvergelijkingsoftware, zowel voor de populatie als geheel als voor groepen onderscheiden naar geboorteregio. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de software hierin geen significante bias vertoont en voor alle bevolkingsgroepen aan de standaarden voldoet.

Doordat voor de pilot gebruik gemaakt wordt van deze getoetste software, wordt volgens de leverancier, een risico op een mogelijke bias op voorhand zoveel als mogelijk gemitigeerd.

In geval er sprake is van een non-match bij het aanmaken van een DTC, zal dat ertoe leiden dat iemand niet kan deelnemen aan de pilot, maar via het reguliere grensproces moet reizen. In de meeste gevallen is een non-match terecht: een persoon probeert bijvoorbeeld namens iemand anders te handelen en een DTC aan te maken met een document waarvan hij geen documenthouder is. Indien er gedurende het grenscontroleproces bij de automatische gezichtsvergelijking een non-match is, wordt de identiteit van de reiziger manueel geverifieerd door de KMar.

Dan de kwaliteitsvergelijking tussen mens en machine voor het vergelijken van gezichten. Hier wordt ook veel onderzoek naar gedaan. Hoogwaardige vergelijkingsoftware wordt steeds beter en heeft de menselijke beoordeling op diverse fronten gepasseerd. Best practice voor de hoogste betrouwbaarheid is een combinatie van menselijke en automatische beoordeling. Als het aankomt op efficiëntie aan de grens is het ondenkbaar geen gebruik te maken van automatische gezichtsvergelijking, vanwege de snelheid van de vergelijking en de beperkte beschikbaarheid van personeel. De grenswachter wordt ondersteund door moderne technologie. De finale beoordeling, waarbij alle bronnen van informatie betrokken worden en niet alleen de gezichtsopname, vindt in geval van een negatief oordeel echter nog altijd manueel plaats.

De toegankelijkheid van de app en de websites voldoen volgens de leverancier aan de Web Content Accessibility Guidelines (WCAG). Deze richtlijnen vormen de basis voor de Europese norm 301 549 waaraan volgens wetgeving voldaan moet worden⁴. Signalen vanuit gebruikers over de toegankelijkheid worden bovendien actief gemonitord gedurende de pilot. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de evaluatie.

In de tekst op pagina 3 staat het volgende: «Dan wordt onder andere de chip van het paspoort uitgelezen en gecontroleerd in de relevante

² National Institute of Standards and Technology, het vooraanstaand instituut voor onafhankelijke leverancierstesten van biometrie (gezichts- en vingerafdrukkerkenningsoftware).

³ https://pages.nist.gov/frvt/reports/travel/frvt_travel_report.pdf, pagina 37

⁴ De Europese norm 301 549 en de WCAG worden expliciet genoemd in het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid.

databanken». Wat wordt hier met relevante databanken bedoeld? Welke databanken zijn dit?

Antwoord:

Op grond van EU-regelgeving worden in het kader van het grenscontroleproces verschillende databanken geraadpleegd ten behoeve van de veiligheid van de grenzen. Het betreft verschillende Europese en nationale databanken, maar bovenal het Schengen Information System (SIS) en «Stolen and Lost Travel Documents» (SLTD). Het SIS bevat signalering en informatie over personen en voorwerpen en instructies voor de autoriteiten over wat zij bij aantreffen met die persoon of dat voorwerp moeten doen. Dit kan bijvoorbeeld gaan over gezochte criminelen, terroristen en vermiste personen.

Na afloop van de pilot worden de verkregen inzichten geëvalueerd. Wie voert deze evaluatie uit?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie naar het verdere traject met betrekking tot het digitaal reisdocument. Hoe ziet het tijdschema eruit? Wanneer, zo is de verwachting, wordt er door de Europese Commissie een voorstel voor een verordening betreffende de digitalisering van reisdocumenten voorgelegd? Hoe ziet het traject eruit, nádat de Europese Commissie een voorstel heeft gepresenteerd? Graag krijgen deze leden een reactie van de Staatssecretaris.

De leden van de D66-fractie merken op dat er een korte tijd zit tussen de goedkeuring van het pilotvoorstel dat Nederland heeft ingediend in september 2022, het begin van de pilot in de eerste helft van 2023 en de indiening van de verordening in 2023. Hoe wordt gewaarborgd dat de ervaringen voldoende worden verwerkt in de verordening voordat het voorstel wordt ingediend?

Antwoord:

De uitvoering van de Nederlandse pilot was voorzien voor de eerste helft van 2023. Dit tijdspad is te ambitieus gebleken, de uitvoering van de pilot zal op een later moment plaatsvinden. Momenteel worden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en daarnaast vinden er tussentijdse evaluaties plaats. De evaluatie van de inzichten en (tussentijdse) resultaten is onderdeel van de pilot en wordt gedeeld met de Europese Commissie ten behoeve van de conceptverordening. De Europese evaluatie en interpretatie van de resultaten van de verschillende pilots (Finland, Kroatië en Nederland) zullen door de Europese Commissie worden gedaan en vervolgens gebruikt worden voor de impactassessment en conceptverordening voor een digitaal reisdocument en het faciliteren van reizen.

Nederland spreekt ook gedurende de pilot veel met de Europese Commissie over de voortgang van de pilot. De daarbij geleerde lessen kunnen ook als deelresultaten gezien worden. De Europese Commissie heeft aangegeven een conceptverordening in 2023 te willen publiceren. De weging wanneer zij voldoende kennis hebben opgedaan is uiteindelijk aan hen. Hoe dan ook zal de Kamer geïnformeerd worden over de pilotresultaten en middels een BNC-Fiche over het standpunt ten aanzien van de concept-verordening. Daarna zullen de onderhandelingen over de concept-verordening volgen. Nederland zal de opgedane ervaringen met de pilot zelf gebruiken tijdens deze onderhandelingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen van welke andere innovaties en technische mogelijkheden de Europese Commissie gebruik van wil maken voor de digitalisering van grenscontroles. Is de Staatssecretaris daarvan op de hoogte?

Antwoord:

De Europese Commissie heeft in haar Schengenstrategie van 2021 voor een volledig functionerend en veerkrachtig Schengengebied het belang aangegeven van de implementatie van IT-systemen voor grensbeheer. Daarvoor zijn in 2017–2018 verordeningen aangenomen voor het slimme grenzenpakket die gerealiseerd worden door middel van zes centrale Europese informatiesystemen in de veiligheids- en migratieketen (SIS, EES, ETIAS, ECRIS-TCN, VIS en EURODAC). De verordeningen en informatiesystemen hebben als doel het bestrijden van illegale migratie, het vergroten van de veiligheid binnen het Schengengebied en het beter faciliteren van het grensproces. Daarnaast heeft de Europese Commissie voorstellen gepubliceerd ten behoeve van (verdere) digitalisering van het visa. Voor een uitgebreider kabinetsreactie op deze voornemens verwijst ik u naar het Fiche⁵ met betrekking tot de Schengenstrategie⁶.

Is de Staatssecretaris bereid om het pilotvoorstel van Nederland integraal met de Kamer te delen? Wat gebeurt er na afloop van de pilot?

Het lid van de BBB-fractie ontvangt graag voorafgaande aan de start van de pilot een overzicht van de te registreren informatie die benodigd is voor een goede evaluatie en de huidige kengetallen die horen bij die informatie en die gebruikt kunnen worden om het resultaat van de pilot goed te kunnen beoordelen.

Antwoord:

Het pilotvoorstel dat ingediend is bij de Europese Commissie is bijgesloten in de bijlage. Wel wil ik u erop wijzen dat er sinds het indienen van het pilotvoorstel op basis van voortschrijdend inzicht veranderingen zijn aangebracht. Voor de meest recent geplande uitvoering verwijst ik naar de Kamerbrief⁷ van 29 november jl. Het is niet mogelijk om voorafgaand een overzicht aan te leveren van de procestijden, deze zijn namelijk afhankelijk van diverse factoren. In de pilotevaluatie worden de huidige procestijden aan de manuele balie gelijktijdig met de procestijden aan het grenspoortje van de pilot gemeten. Op deze manier wordt getracht verschillen in procestijden niet gerelateerd aan de pilot, uit te sluiten. Na afloop van de pilot zal de Kamer geïnformeerd worden over de resultaten.

De leden van de D66-fractie ondersteunen het doel om te komen tot een efficiënter grensproces. In hoeverre draagt een digitaal reisdocument daaraan bij? Is er een inschatting gemaakt van de geschatte tijdswinst voor een reiziger? Is er een inschatting gemaakt van de geschatte besparing van middelen? Met andere woorden, wat is precies het doel van deze pilot? Wanneer is de pilot geslaagd volgens de staatsecretaris?

Het lid van de BBB-fractie ondersteunt het streven om grenscontroles te vergemakkelijken. Wat dit lid betreft wordt het mogelijk positief effect hiervan ingezet om meer grenscontroles uit te kunnen voeren binnen hetzelfde budget. Is de Staatssecretaris dit met dit lid eens? Zo nee waarom niet?

Antwoord:

Het DTC-concept, waarbij een reiziger voorafgaand aan diens reis reeds gegevens stuurt, is er op gericht grensprocessen doelgerichter en efficiënter te laten verlopen. Het faciliteren van bonafide reizigers kan voor grensdoorlaatposten met grote passagiersaantallen, zoals Schiphol, mogelijk bijdragen aan een effectieve doorstroom. Of de DTC hieraan kan

⁵ Verordening inzake digitalisering visumprocedure Kamerstuk 22 112, nr. 3441.

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3162

⁷ Kamerbrief inzake Deelname Nederland aan Europese pilot met digitaal reisdocument (Kamerstuk 25 764, nr. 141)

bijdragen is op dit moment een theoretische uitspraak en slechts beproefd in lab-opstellingen. Deze pilot dient als proof of concept in een operationele omgeving. Deze pilot moet onder andere inzicht geven in de tijdswinst voor de reizigers. In voorbereiding op Europese wetgeving is dat nodig ter verantwoording van het opstarten van het wetgevingsproces. De beoordeling of de pilot voldoende grond geeft om het wetgevingsproces op te starten, is dan ook uiteindelijk aan de Europese Commissie.

De leden van de D66-fractie ondersteunen het voornemen om de inzet van data en innovatieve technologieën niet ten koste te laten gaan van de gestelde Europese veiligheidseisen. Hoe worden dezen gewaarborgd tijdens de pilot? Worden er steekproeven gedaan ter controle? Zo ja, op basis van welke criteria worden steekproeven gedaan? Verder wil het lid van de BBB-fractie de garantie dat alle deelnemers aan de pilot ook op de normale manier worden gecontroleerd, ook bij de zogenaamde pre-checks. Wil de Staatssecretaris die garantie afgeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Bij het ontwerp van de pilot was behoud van veiligheid van het grensproces het uitgangspunt. De opzet van de pilot is dan ook zodanig dat er geen concessies gedaan worden op dit vlak. Daarom acht ik het onnodig steekproeven te doen en deelnemers naast het pilotproces ook regulier te controleren.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben de brief over het voornemen om een pilot te starten met betrekking tot verdere digitalisering van grenscontroles gelezen en hebben hierover nog vele vragen en zorgen. De leden van de SP-fractie vragen of de Staatssecretaris de opvatting van de Europese Commissie deelt dat een digitaal reisdocument veiliger is. Zo ja, kan uitgebreid toegelicht worden waar dit op gebaseerd is? Gaat het hier om veiligheid van het individu die de gegevens digitaal deelt of de veiligheid voor de samenleving als geheel omdat er sneller dreigingen zouden kunnen worden opgespoord? Indien dit veiliger zou zijn voor het individu dan een papieren reisdocument, kan dan uitgebreid worden toegelicht waarom dit onveiliger zou zijn dan een digitaal reisdocument?

Antwoord:

Ten aanzien van de veiligheid van de individu inzake gegevensverwerking is een Digitale Privacy Impact Assessment (DPIA) uitgevoerd. Deze is positief beoordeeld door de Functionarissen Gegevensbescherming van alle verwerkingsverantwoordelijke partijen te weten: het Ministerie van Justitie & Veiligheid, het Ministerie van Defensie en de KLM).

Ten aanzien van de veiligheid van de samenleving, is het de verwachting dat een DTC bijdraagt aan efficiënte en effectieve grenscontroles, wat bijdraagt aan een veilige grens. Bij het inreizen van het Schengengebied wordt het reisdocument op de grens gecontroleerd om te zorgen dat alleen personen die gerechtigd zijn worden toegelaten tot het Schengengebied. Hierbij wordt de identiteit van reizigers geverifieerd en worden de relevante databanken gecontroleerd met als doel het waarborgen van de nationale veiligheid. Met een DTC kunnen reizigers betrouwbare gegevens voorafgaand aan de reis delen met relevante partijen zoals de luchtvaartmaatschappij en de grensautoriteit. Met een DTC kunnen relevante databanken in een vroeg stadium onderzocht worden en kan bepaald worden of een reiziger nadere aandacht behoeft voordat deze aan de

grens staat. Dit is naar verwachting bevorderlijk voor efficiënte en effectieve grenscontroles. Daarnaast kan een DTC helpen om het reizen via de buitengrenzen te vergemakkelijken, druk en knelpunten aan grensdoorlaatposten te verminderen en wachttijden te verkorten. Ook kan het digitaliseren van reisdocumenten bijdragen ter verbetering van de instrumenten voor de bestrijding van documentfraude.

De leden van de SP-fractie vragen of enkel aan de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is voldaan omdat er toestemming wordt gevraagd van betrokkenen. In hoeverre vindt de Staatssecretaris deze wijziging noodzakelijk of proportioneel? Indien de pilot succesvol is, acht de Staatssecretaris het voorstelbaar dat deze manier van controle verplicht wordt gesteld? Hoe verhoudt zich dat tot dat mensen toestemming dienen te geven?

Antwoord:

Deze pilot wordt gedaan in voorbereiding op Europese wetgeving. De ervaringen die worden opgedaan met de pilot zal ook meer zicht geven op de noodzakelijkheid en proportionaliteit van een DTC. Er is immers geen voorstel voor wetgeving. Met de pilot wordt de werkwijze van de DTC beproefd.

De processen rond reisdocumenten en grenspassage zijn nu gereguleerd via de Paspoortwet en de Schengengrenscodex. Doordat deze pilot anders werkt dan de processen zoals beschreven in deze wetgeving is toestemming van de reiziger nodig als grondslag voor de verwerking van de gegevens. Het staat reizigers vrij deel te nemen aan de pilot, of dat niet te doen. Een deelnemer aan de pilot kan zich indien gewenst op elk moment terugtrekken.

Het is aan de Europese Commissie om een eerste inschatting te maken of een DTC voor reizen verplicht moet worden. In de conceptverordening zal hier duidelijkheid over komen. Nederland zal op basis van de resultaten van de pilot een standpunt hierover in nemen.

Wat zijn de kosten van deze pilot?

Antwoord:

De uitgaven voor de DTC pilot zijn geraamd op € 2.3 miljoen. De Europese Commissie heeft een subsidie beschikbaar gesteld van € 1.2 miljoen voor de Nederlandse pilot. De overige kosten worden 50/50 verdeeld door de overheidspartijen en de private organisaties.

Vragen en opmerkingen van het lid van de BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie heeft met interesse kennisgenomen van de brief van 29 november 2022 met hierin de aankondiging van de deelname van Nederland aan een Europese pilot met een digitaal reisdocument. Verder is het lid van de BBB-fractie benieuwd hoe de privacy van de deelnemers gegarandeerd gaat worden nu een reiziger voorafgaand aan diens reis de Digital Travel Credential (DTC) gaat delen met de betrokken partijen zoals de luchtvaartmaatschappij en de overheid. Wie zal deze informatie nog meer gaan ontvangen, dan alleen de desbetreffende luchtvaartmaatschappij en met welk doel? Wil de Staatssecretaris hierop antwoorden?

De SP fractie vraagt: Hoe worden mensen gewezen op de gevolgen en risico's van digitale gegevensverwerking van hun identificatiedocument? Hoe is het toezicht op de pilot geregeld? Hoeveel en welke bedrijven of aanbieders verwerken de gegevens die verkregen zijn door de pilot? Op hoeveel plekken wordt er extra informatie over het reisdocument

opgeslagen ten opzichte van de huidige situatie, daarbij meenemende dat mensen ook gegevens verwerken met hun persoonlijke smartphone?

De VVD Fractie vraagt: *Gaat het alleen om Europese luchtvaartmaatschappijen of worden deze data ook gedeeld met buitenlandse overheden buiten de EU?*

Antwoord

Deelname aan de pilot is op vrijwillige basis. Er zijn geen nadelige gevolgen voor reizigers die niet wensen deel te nemen aan de pilot, zij kunnen te allen tijde de reguliere processen op de luchthaven doorlopen. Voor de pilot geldt dat van elke deelnemer driemaal uitdrukkelijke toestemming wordt gevraagd, namelijk voor het aanmaken van de DTC, voor het gebruik daarvan voor het boardingproces door KLM en voor het gebruik voor het grensproces door de KMar. De pilot is in overeenstemming met de juridische voorwaarden in de AVG. Toestemming wordt als grondslag voor de verwerking van gegevens aangemerkt. Pilotdeelnemers kunnen op elk moment hun toestemming tot deelname intrekken en via het reguliere proces reizen. Voorafgaand aan het geven van de expliciete toestemming voor deelname aan de pilot worden deelnemers geïnformeerd over welke gegevens in de pilot worden verwerkt, door welke partijen en hoelang de gegevens worden bewaard. Deze informatie is tevens opgenomen in het privacy-statement, waarnaar in de applicatie wordt gelinkt en waarin alle informatie inzake privacy, betrokken partijen en persoonsgegevens en ook de mogelijke gevolgen en risico's staan uitgeschreven. Daarin staat ook een e-mailadres waarmee deelnemers overige vragen en/of verzoeken inzake hun persoonsgegevens kunnen indienen. Ten slotte worden deelnemers ook op de luchthaven zelf bij de biometrische grenspassage nogmaals gewezen op het privacy-statement.

Er wordt binnen de pilot geen data gedeeld met derde partijen dan wel buitenlandse overheden. Deelnemers aan de DTC pilot bepalen zelf met welke partij zij hun gegevens wensen te delen. Binnen de pilot zijn dit de Koninklijke luchtvaartmaatschappij (KLM) voor het faciliteren van het boardingproces en de KMar voor het grenscontroleproces. Toezicht geschiedt conform de reguliere procedures. Daarnaast moet NL ook over de uitvoering van de pilot periodiek rapporteren aan CIE.

Bij aanmaak van de DTC worden de gegevens opgeslagen op de telefoon van de reiziger. Bij het aanmelden voor boarding en/of het grenscontroleproces, wordt de DTC verzonden aan een specifiek voor de pilot ontwikkeld opslagsysteem en niet langer bewaard dan noodzakelijk. De gegevens zijn 72 uur beschikbaar in de app op de telefoon en worden daarna automatisch verwijderd. Voor het boarden van het vliegtuig en de grenspassage worden de gegevens maximaal 96 uur opgeslagen in het pilotsysteem en 24 uur na de grenspassage verwijderd. Persoonsgegevens van reizigers verblijven voor één reis in het opslagsysteem en worden daarna verwijderd. Er wordt ook geen extra informatie opgeslagen dan in het reisdocument zit.

De gegevensverwerking is conform de AVG, beschreven en gewogen in een DPIA. Deze is positief beoordeeld door de Functionarissen Gegevensbescherming van alle verwerkingsverantwoordelijke partijen. Ook de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) is op de hoogte van het voornemen om een DTC pilot uit te voeren en zal een bezoek aan de pilot brengen.