

Vergaderjaar 2023–2024

25 764

Reisdocumenten

Nr. 145

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 januari 2024

Op 29 november 2022 bent u, mede namens de Staatssecretaris Koninkrijksrelaties en Digitalisering, geïnformeerd over de deelname van Nederland aan een Europese pilot met een digitaal reisdocument¹ genaamd Digital Travel Credential (DTC) pilot.

Op 13 juli² heb ik u laten weten dat de pilot werd uitgesteld, omdat het eerder gestelde tijdspad te ambitieus is gebleken. Met deze brief informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris Koninkrijksrelaties en Digitalisering, dat de start van de pilot momenteel voorzien is vanaf 10 januari 2024.

Aanleiding

De Europese Commissie (EC) is voornemens begin 2024 een DTC conceptverordening uit te geven betreffende de digitalisering van reisdocumenten en het faciliteren van reizigers³.

Het DTC-concept, waarbij een reiziger voorafgaand aan diens reis gegevens deelt met de grensautoriteiten en/of de luchtvaartmaatschappij, is erop gericht grensprocessen doelgerichter en efficiënter te laten verlopen. Het faciliteren van bonafide reizigers kan voor grensdoorlaatposten met grote passagiersaantallen bijdragen aan een effectieve doorstroom. De DTC-pilot dient als «proof of concept» in een operationele omgeving en moet onder andere inzicht geven in de verwerkingstijden. In voorbereiding op Europese wetgeving is dat nodig ter verantwoording

¹ Kamerstuk 25 764, nr. 141.

² Kamerstuk 25 764, nr. 143.

³ De DTC pilot en de voorgenomen DTC verordening maken geen onderdeel uit van de Europese Verordeningen waaraan in de Uitvoeringswet EU-verordeningen grenzen en veiligheid uitvoering wordt gegeven door middel van zes centrale Europese informatiesystemen in de veiligheids- en migratieketen (SIS, EES, ETIAS, ECRIS-TCN, VIS en EURODAC).

van het opstarten van het wetgevingsproces. De ervaringen met de voorbereiding en uitvoering van de pilot kan de EC meenemen in hun voorstel.

Nederlandse DTC-pilot

De pilot is gebaseerd op de door ICAO gepubliceerde DTC-standaarden⁴. Nederlandse, Belgische en Canadese paspoorthouders van 18 jaar en ouder, reizend met een KLM-vlucht van Canada naar Nederland worden uitgenodigd om op vrijwillige basis deel te nemen aan de pilot. Pilotdeelnemers creëren zelf een DTC door de chip van het paspoort via een speciaal ontwikkelde applicatie op de smartphone uit te lezen. Pilotdeelnemers worden gevraagd een gezichtsportret («selfie») te maken. Het gezichtsportret wordt vergeleken met de foto die opgeslagen is in de paspoortchip. Hiermee wordt gecontroleerd of de persoon die de DTC aanmaakt, ook de rechtmatige houder van het document is. Pilotdeelnemers kunnen hun DTC voorafgaand aan hun reis delen met de overheid (ten behoeve van de grenspassage) en de luchtvaartmaatschappij (ten behoeve van het boarden van het vliegtuig). Het streven is om minimaal 1000 en maximaal 5000 reizigers te laten deelnemen. Na maximaal drie maanden wordt de DTC-pilot gestopt.

In het huidige grensproces worden de grenscontroles⁵ doorgaans uitgevoerd op het moment dat de reiziger fysiek aan de grens verschijnt. Dan wordt onder andere de chip van het paspoort uitgelezen en gecontroleerd in de relevante databanken. Ook wordt de identiteit van de reiziger geverifieerd aan de hand van de pasfoto uit de chip van het reisdocument. Dit proces kost per controle, zowel aan de manuele balie als de e-gates, de nodige tijd.

Met een DTC kan de Koninklijke Marechaussee (KMar) als grensautoriteit enkele controles voorafgaand aan de grenspassage uitvoeren. Pilotdeelnemers kunnen bij aankomst naar een tap & go poortje, waar een foto van de reiziger gemaakt wordt. Het pilotsysteem vergelijkt deze foto met de foto uit de paspoortchip die middels de DTC is verzonden en klaarstaat in het systeem. Als de reiziger is gematcht met zijn DTC, moet de reiziger zijn paspoort gesloten op de paspoortlezer van het poortje leggen. Het systeem opent de chip met de gegevens uit de DTC. Bij een juiste combinatie van reiziger, paspoort en DTC, slaagt dit. Daarna controleert het systeem of dit het oorspronkelijke document is waaruit de DTC afkomstig is en of deze authentiek is. Pilotdeelnemers moeten dus nog altijd een fysiek paspoort bij zich dragen. De DTC is geen vervanger van het paspoort.

Ook voor het boarden van het vliegtuig kan de DTC gebruikt worden. In het kader van de vervoerdersverplichting moeten luchtvaartmaatschappijen een match vaststellen tussen de reiziger die het vliegtuig betreedt en het reisdocument dat gebruikt wordt. Momenteel wordt deze controle visueel gedaan door een medewerker van de luchtvaartmaatschappij. In

⁴ ICAO is een in 1947 opgerichte internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties die als doel heeft de principes en standaarden voor de internationale luchtvaart op te stellen. Het eerste deel van de standaard (DTC-type 1) is inmiddels vastgesteld en wordt gebruikt in deze pilot. DTC-type 1 is gebaseerd op de huidige elektronische paspoorten.

⁵ Op grond van EU-regelgeving (hoofdzakelijk de Schengengrenscore) worden in het kader van het grenscontroleproces verschillende databanken geraadpleegd ten behoeve van de veiligheid van de grenzen en landen binnen de Schengenzone. Het betreft verschillende internationale en nationale databanken, maar bovenal het Schengen Information System (SIS) en «Stolen and Lost Travel Documents» (SLTD). Het SIS bevat signaleringen 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.

de boarding-gate van de pilot wordt dezelfde procedure voor identiteitsvaststelling gevolgd als aan de grens. Het is de verwachting dat een biometrische passagiersverificatie betrouwbaarder en efficiënter is.

De Nederlandse pilot is een samenwerking tussen het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), de Koninklijke Marechaussee (KMar), de Rijksdienst voor Identiteitsgegevens (RvIG), de Koninklijke luchtvaartmaatschappij (KLM), Schiphol en technologieleverancier Idemia.

De pilot sluit nauw aan bij de Nederlandse ambitie om met de inzet van data en innovatieve technologieën het grensproces – binnen de gestelde EU-veiligheidseisen – zo doelgericht en efficiënt mogelijk in te richten en reizigers te faciliteren. Met het uitvoeren van deze pilot kan Nederland in een vroege fase kennis en ervaring op doen met de DTC.

Privacy en wetgeving

Voor de pilot is de huidige wetgeving waaronder de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Pilotdeelnemers worden, in overeenstemming met de AVG, voorafgaand aan de reis om uitdrukkelijke toestemming gevraagd voor de verwerkingen van hun persoonsgegevens. Dit betekent dat reizigers ondubbelzinnig en specifiek geïnformeerd worden over de inhoud en aspecten van de pilot. Reizigers zijn vrij om toestemming voor deelname aan de pilot te geven en deze kan op elk gewenst moment worden ingetrokken. Er zijn geen nadelige gevolgen voor reizigers die niet wensen deel te nemen aan de pilot. Zij zullen via de nu bestaande procedures reizen.

Pilotdeelnemers delen met een DTC verschillende gegevens uit de paspoortchip⁶. Behalve het gezichtsportret, worden geen andere biometrische gegevens gedeeld. De vingerafdrukken en handtekening van de paspoorthouder zijn niet opgenomen in de DTC en spelen geen rol in de pilot.

Bij aanmaak van de DTC worden de gegevens opgeslagen op de telefoon van de reiziger. Deelnemers verzenden de DTC aan een specifiek voor de pilot ontwikkeld opslagsysteem, waarin de gegevens niet langer bewaard worden dan noodzakelijk. De bewaartermijnen zijn afgestemd op het gebruik van de DTC voor één reis. Er is functioneel beperkt toegang tot de app door de beveiliging van het device (pincode, vingerafdruk, gezichts-herkenning) en de versleuteld opgeslagen DTC met een pincode die de gebruiker zelf aanmaakt. De DTC heeft een vervaldatum en is maximaal 72 uur beschikbaar in de app op de telefoon.

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. Er wordt niet meer informatie opgeslagen dan in het reisdocument zit. Persoonsgegevens van de reizigers worden nadrukkelijk niet voor andere doeleinden gebruikt of gedeeld met partijen die niet betrokken zijn bij de pilot.

De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) zal een bezoek brengen aan de pilot gedurende zijn uitvoering op Schiphol. De visie en aandachtspunten van de AP zijn relevant, en kunnen mogelijk meegenomen worden in de onderhandelingen over de conceptverordening.

⁶ Type document, land van uitgifte paspoort, expiratedatum van het paspoort, nationaliteit, achternaam, voornamen, geboortedatum, BSN (reisdocumenten uitgegeven vanaf 30 augustus 2021 bevat deze niet meer), documentnummer, geslacht en pasfoto).

De pilot wordt geëvalueerd en bevindingen zullen worden gerapporteerd aan de EC ten behoeve van de te ontwikkelen conceptverordening en als impactassessment voor het digitaliseren van het reisdocument en het faciliteren van reizen. Uw Kamer zal tevens geïnformeerd worden over de pilotresultaten.

De opgedane ervaringen met de pilot zullen gebruikt worden voor de Nederlandse inzet in de onderhandelingen over bovengenoemd voorstel van de EC.

De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid,
E. van der Burg