



AUTORITEIT  
PERSOONSgegevens

**Autoriteit Persoonsgegevens**

Postbus 93374, 2509 AJ Den Haag  
Hoge Nieuwstraat 8, 2514 EL Den Haag  
T 070 8888 500 - F 070 8888 501  
autoriteitpersoonsgegevens.nl

Mr. Olivier Onidi, Deputy Director-General  
Directorate General for Migration & Home Affairs,  
(HOME.B),  
European Commission  
Rue du Luxembourg 46/ Luxemburgstraat 46  
1000 Bruxelles/ Brussel,  
België

Datum

11 juli 2024

Ons kenmerk

Contactpersoon

Onderwerp

Privacy aspecten Nederlandse pilot Digital Travel Credential (DTC-1).

Geachte heer Onidi,

In de eerste helft van dit jaar heeft het Consortium<sup>1</sup> de Nederlandse Digital Travel Credential (DTC-1) pilot op verzoek van de Europese Commissie (EC) op Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol) uitgevoerd. Het doel van deze pilot was om na te gaan of het internationaal reisproces en grenscontroles met behulp van een digitaal reisdocument effectiever en efficiënter kunnen plaatsvinden. Met deze pilot heeft het Consortium input kunnen leveren voor het impact assessment dat op den duur mogelijk zal leiden tot de ontwikkeling van de wetgeving om de digitalisering van reisdocumenten mogelijk te maken.<sup>2</sup>

Het Consortium heeft de uitkomsten van de pilot in een eindrapport<sup>3</sup> op 31 mei jongstleden aan u aangeboden (projectnummer 101102556). In de periode van februari 2023 tot heden heeft de Autoriteit Persoonsgegevens (AP), als Nederlandse toezichthouder op het gebied van gegevensbescherming, de DTC-1 pilot gevolgd. Bij deze brief<sup>4</sup> wil de AP naar aanleiding van de uitgevoerde pilot haar beschouwingen met u delen, en advies uitbrengen in relatie tot de gegevensbescherming en toekomstige wetgeving over digitale reisdocumenten.

---

<sup>1</sup> Het Consortium is een publiek-privaat samenwerkingsverband bestaand uit de volgende partijen: het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV); ministerie van Defensie/de Koninklijke Marechaussee (KMar); ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK); de Rijksdienst voor Identiteitsgegevens (RvIG); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), en technologiebedrijf IDEMIA.

<sup>2</sup> European Commission: "Proposal for a regulation on the digitalisation of travel documents and facilitation of travel is needed to support the possibilities to use advance technology to support a safe and secure borders and facilitate a smooth travel", 2022.

<sup>3</sup> "DTC1 pilot in the Netherlands; Final evaluation report, version 1.0, May 30<sup>th</sup>, 2024".

<sup>4</sup> Het Consortium is op de hoogte van deze brief.



Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

De belangrijkste constatering van de AP is dat op grond van de pilot niet is vast te stellen of de invoering van een digitaal reisdocument zal leiden tot de beoogde effectievere en efficiëntere controles en grenspassages. De pilot was onvoldoende representatief door het kleine aantal deelnemers en verschillende selecties.

Het is voor de AP daarnaast onduidelijk of het gebruik van digitale reisdocumenten door internationale reizigers en nieuwe wetgeving om dit mogelijk te maken, toegevoegde waarde zullen hebben ten opzichte van de bestaande verordeningen met betrekking tot reis- en grensprocessen zoals EES en ETIAS.<sup>5</sup> Ook deze digitale systemen zijn gericht op het verhogen van efficiëntie en effectiviteit van de grensprocessen, en voorzien grensbewakingsautoriteiten in aanvullende mogelijkheden om reizigers vroegtijdig te screenen. De AP heeft daarmee sterke twijfels of voldaan zal worden aan de vereisten van noodzakelijkheid en proportionaliteit wanneer dergelijke wetgeving ontwikkeld wordt. Juist ook omdat sprake is van een complexe verwerking van bijzondere persoonsgegevens die ingrijpt op het fundamentele recht op de bescherming van persoonsgegevens, zoals neergelegd in artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. In dit kader wijst de AP erop dat bij grootschalige gegevensverwerkingen risico's van beveiligingsincidenten, inclusief gegevensverlies nooit volledig kunnen worden uitgesloten. Door eventuele datalekken van biometrische persoonsgegevens kunnen betrokkenen voor een lange tijd nadelige gevolgen hiervan ondervinden, bijvoorbeeld vanwege (identiteits)fraude.

Hierna volgt een toelichting op bovenstaande bevindingen.

## 1. Aanleiding en rol van AP in relatie tot DTC-1 pilot.

De AP is de onafhankelijke toezichthouder in Nederland op de naleving van de wettelijke regels voor bescherming van persoonsgegevens, waaronder de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG),<sup>6</sup> de Richtlijn Gegevensbescherming bij Rechtshandhaving (RGR)<sup>7</sup> en hieruit voortvloeiende nationale wetgeving.

Naar aanleiding van diverse berichten in de media en de brief<sup>8</sup> van de Staatssecretaris JenV, gericht aan de Tweede Kamer over het deelname van Nederland aan de Europese pilot met een digitaal reisdocument, heeft de AP besloten om de DTC-1 pilot te volgen vanuit het perspectief van gegevensbescherming. De AP heeft hiervoor gekozen mede vanwege de toepassing van innovatieve technologieën zoals gezichtsherkenning in de pilot.

De AP heeft de DTC-1 pilot gevolgd in de fases van de voorbereiding, uitvoering en evaluatie. Gedurende dit traject heeft de AP gesprekken<sup>9</sup> gevoerd met het Consortium, schriftelijke vragen gesteld, documentatie<sup>10</sup> opgevraagd, de pilot bezocht op Schiphol en bij het Targeting Center Borders (TCB) van de KMar in

---

<sup>5</sup> Het gaat daarbij met name om de verordeningen in het kader van nog in te voeren Entry/Exit System (EES) en European Travel Information and Authorisation System (ETIAS).

<sup>6</sup> Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad.

<sup>7</sup> Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad.

<sup>8</sup> [Reisdocumenten | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).

<sup>9</sup> Gesprekken op 12 juni 2023 en 30 november 2023.

<sup>10</sup> AP-brief van 2 november 2023.



Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

Soesterberg. Tevens heeft de AP voorafgaand aan de start van de pilot bij brief guidance gegeven<sup>11</sup> aan JenV, de KMar en KLM over de wijze waarop de pilot conform gegevensbeschermingsbeginselen kan worden uitgevoerd. Met het Consortium is afgesproken dat de AP na de afronding van de pilot haar bevindingen zou delen met de EC middels deze brief.

## 2. De werking van en deelname aan de pilot.

De Nederlandse pilot was gericht op het testen van een DTC-1<sup>12</sup> ten behoeve van het reizen met de KLM tussen Canada en Schiphol.<sup>13</sup> De reiziger die aan de pilot deelnam, scande voorafgaand aan de reis met een applicatie op de smartphone de chip in zijn/ haar paspoort en maakte een 'selfie', waarbij de applicatie middels gezichtsherkenning verifieerde of de gemaakte foto overeenkwam met de foto in het paspoort. De persoonsgegevens van de reiziger werden, vóór de reiziger aan de reis begon, door middel van de applicatie verstrekt aan- en gecheckt door de KLM en/of de KMar. Daardoor kon de reiziger bij vertrek vanaf het vliegveld in Montreal het paspoort bij een DTC-poortje scannen en een live foto van het gezicht laten maken om toegang tot het vliegtuig te verkrijgen. Daarnaast kon de KMar in een eerder stadium een pre-assessment uitvoeren. Bij aankomst op Schiphol kon de reiziger opnieuw zijn/haar paspoort bij een DTC-poortje scannen en via speciale gezichtsherkenningcamera's een live foto laten maken om zijn/haar identiteit te verifiëren alvorens de grenspassage via het DTC-poortje. Zoals eerder aangegeven wordt met dit proces beoogd het internationaal reisproces en grenscontroles effectiever en efficiënter te laten plaatsvinden.

Gedurende de looptijd van de DTC-1 pilot heeft de AP inhoudelijke informatie van het consortium gekregen over de processen en de technische inrichting van de pilot, inclusief de datastromen en de inzet van technische apparatuur. Hiermee heeft de AP een beeld gekregen van de gegevensverwerkingen die nodig zijn om het gebruik van digitale reisdocumenten mogelijk te maken.<sup>14</sup>

Echter, de AP heeft door de relatief lage opkomst<sup>15</sup> geen reizigers op Schiphol live kunnen observeren die meededen aan de grenspassage met een DTC. Ook heeft de AP niet aan de hand van live data kunnen waarnemen hoe het pre-assessment door de KMar wordt uitgevoerd, omdat er in de dagen voorafgaand aan het AP-bezoek aan het TCB van de KMar, geen aanmeldingen waren voor deelname aan de pilot. De KMar heeft wel mondelinge toelichting gegeven op de toegepaste werkwijze en systemen die in het kader van de pilot geraadpleegd zijn.

Daarnaast merkt de AP op dat de resultaten van de pilot niet direct te generaliseren zijn naar de werkelijke, complexe situatie rondom grenscontroles en -passage. In de pilot was er sprake van meerdere selecties en

---

<sup>11</sup> AP-brief van 18 december 2023. De guidance van de AP zag op de toestemming als wettelijke grondslag voor gegevensverwerkingen (o.a. informatievoorziening aan betrokkenen en terugtrekking van toestemming); transparantie en rechten van betrokkenen; internationale doorgifte van persoonsgegevens en beveiliging van persoonsgegevens.

<sup>12</sup> Dit document is afgeleid van het fysieke (biometrische) paspoort (eMRTD: *electronic machine-readable travel document*) en gebaseerd op de ICAO-standaard DTC (type 1).

<sup>13</sup> Vanaf de luchthaven Calgary, Edmonton, Toronto, Vancouver en Montreal konden Nederlandse, Belgische en Canadese paspoorthouders met een KLM vlucht naar Amsterdam Airport Schiphol deelnemen aan het grenscontrole- gedeelte van de pilot. Biometrisch boarden was alleen toegankelijk voor KLM vluchten uit Montreal.

<sup>14</sup> Zie in dit kader ook de beschrijving van de exacte werking van de pilot in de door het Consortium aan u verstrekte eindrapportage

<sup>15</sup> Volgens de DPIA zouden er 1000- 5000 reizigers aan de Nederlandse DTC-1 pilot deelnemen, maar het aantal deelnemers was aanzienlijk lager. Volgens het eindrapport hebben 143 reizigers meegedaan aan biometrisch boarden, en 435 reizigers aan de grenspassage, waarvan respectievelijk, 39 en 113 reizigers succesvol door het DTC-poortje zijn gelopen.



Datum

11 juli 2024

Ons kenmerk

daardoor mogelijke biases, namelijk: (1) deelname aan de pilot was gebaseerd op vrije toestemming hetgeen de enige mogelijke grondslag was voor gegevensverwerkingen, (2) deelname stond enkel open voor Nederlandse, Belgische en Canadese paspoorthouders die een KLM-vliegreis tussen Canada en Schiphol maakten en (3) sommige reizigers hadden tijdens de deelname te maken met technische en logistieke problemen, waardoor de grenspassage alsnog via de reguliere grenscontrole bij de KMar-balie plaatsvond.

Ofwel, de AP heeft veel informatie gekregen over processen en de technische inrichting van de pilot, maar heeft niet kunnen waarnemen hoe de pilot in de praktijk is uitgevoerd.

### **3. Belangrijkste bevindingen in relatie tot gegevensbeschermingsrecht.**

De belangrijkste constatering van de AP is dat op grond van de pilot niet is vast te stellen of de invoering van een digitaal reisdocument zal leiden tot de beoogde effectievere en efficiëntere controles en grenspassages. Zoals in de vorige paragraaf beschreven was de pilot door het kleine aantal reizigers die hieraan deel hebben genomen en verschillende selecties, onvoldoende representatief voor de omvang en complexiteit van de grensprocessen op Schiphol en andere vliegvelden.

Het is voor de AP daarnaast onduidelijk of het gebruik van digitale reisdocumenten door internationale reizigers en de daarvoor beoogde nieuwe wetgeving, toegevoegde waarde zullen hebben ten opzichte van de bestaande verordeningen met betrekking tot reis- en grensprocessen.<sup>16</sup> De AP heeft daarmee sterke twijfels of voldaan zal worden aan de vereisten van noodzakelijkheid en proportionaliteit. Juist ook omdat sprake is van een verwerking van bijzondere persoonsgegevens die ingrijpt op het fundamentele recht op de bescherming van persoonsgegevens, zoals neergelegd in artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

Dit wordt hierna verder toegelicht.

#### **Noodzakelijkheid en proportionaliteit van nieuwe EU-wetgeving over digitale reisdocumenten.**

Als algemeen beginsel van EU recht wordt de uitoefening van de bevoegdheden van de Europese Unie beheerst door de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid.<sup>17</sup> Volgens het evenredigheidsbeginsel gaan de inhoud en de vorm van het optreden van de Unie niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen van de (Europese) Verdragen te verwezenlijken.<sup>18</sup> Dit wil zeggen dat EU maatregelen, zoals het aannemen van een Verordening of een ander rechtsinstrument, niet alleen geschikt maar ook noodzakelijk moeten zijn voor het bereiken van het uiteindelijke doel. Daarnaast zou eventuele wetgeving inzake een DTC door de verwerking van persoonsgegevens die daaruit voortvloeit weerslag kunnen hebben op het fundamentele recht op de bescherming van persoonsgegevens zoals neergelegd in artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

---

<sup>16</sup> Het gaat daarbij met name om de verordeningen in het kader van nog in te voeren Entry/Exit System (EES) en European Travel Information and Authorisation System (ETIAS).

<sup>17</sup> Verdrag betreffende de Europese Unie, artikel 5, lid 1.

<sup>18</sup> Idem, lid 4.



Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

Voor de al dan niet tijdelijke beperking van fundamentele rechten en vrijheden van burgers geldt ook het proportionaliteitsbeginsel. Dit beginsel vereist dat de beperkingen die worden opgelegd aan deze rechten en vrijheden in verhouding staan tot het beoogde doel, en niet verder gaan dan strikt noodzakelijk is om dat doel te bereiken. Dit impliceert onder meer dat wetgeving ten behoeve van de invoering van digitale reisdocumenten alleen rechtmatig is wanneer zulke wetgeving geschikt en noodzakelijk is om zijn uiteindelijke doel te bereiken, met inachtneming van het proportionaliteitsbeginsel.

De AP is voor wat betreft de DTC-1 pilot alleen op hoofdlijnen geïnformeerd over de doeleinden van de mogelijke brede implementatie van de DTC, waarbij de nadruk werd gelegd op het vergemakkelijken van het internationale reisproces dankzij de efficiënte en effectieve uitvoering van de processen op- en rondom de grens. Zoals opgemerkt kan de AP op basis van de DTC-1 pilot geen conclusies trekken over of deze doelstellingen gehaald worden, gelet op het beperkt aantal deelnemers aan de pilot en aanwezige selecties. Wel heeft de AP sterke twijfels of een DTC, en daarmee de wetgeving die dit mogelijk zou maken, zou voldoen aan het hiervoor besproken noodzakelijkheidsvereiste en proportionaliteit.

De reden hiervoor is dat er in de afgelopen jaren ten behoeve van het reisproces en de grensovergang, en ten behoeve van het verhogen van de effectiviteit van de grenscontrole, een aantal rechtsinstrumenten op Europees niveau van kracht zijn geworden. Het gaat hierbij met name om de EES en ETIAS verordeningen en de PNR Richtlijn.<sup>19</sup> Ook deze systemen maken het digitaal en in een vroegtijdig stadium controleren van reizigers door de grensbewakingsautoriteiten als de KMar mogelijk. De effectiviteit van deze rechtsinstrumenten<sup>20</sup> kan pas worden bepaald nadat de genoemde systemen in werking zijn getreden en hun werking wordt geëvalueerd. Zonder evaluatie van de effectiviteit van deze bestaande systemen en rechtsinstrumenten is het niet mogelijk de noodzaak van aanvullende wet- en regelgeving adequaat te bepalen. Bovendien is de toegevoegde waarde van nieuwe wetgeving met betrekking tot digitale reisdocumenten ten opzichte van de genoemde bestaande wetgeving voor de AP vooralsnog onduidelijk.

De invoering van eventuele wetgeving inzake digitale reisdocumenten zal naar verwachting zijn weerslag hebben op de bescherming van persoonsgegevens van betrokkenen die gebruik zullen (moeten) maken van zo'n digitaal reisdocument. Biometrische persoonsgegevens zullen immers op grote schaal worden verwerkt en de gegevensverwerkingen zullen adequate bescherming vereisen om beveiligingsrisico's weg te nemen. Risico's van beveiligingsincidenten, datalekken en daarmee de kans op fraude kunnen echter nooit volledig worden uitgesloten. Digitale systemen waarin grootschalige gegevensverwerkingen plaatsvinden in een internationale context, zijn niet vrij van verstoringen en kwetsbaarheden die potentieel kunnen leiden tot beveiligingsincidenten met gegevensverlies, ondanks getroffen beveiligingsmaatregelen. De gevolgen van zelfs maar één incident met gegevensverlies kunnen ernstig zijn voor zowel betrokkenen als organisaties verantwoordelijk voor gegevensverwerkingen. Zo kunnen betrokkenen door eventuele datalekken van biometrische persoonsgegevens lange tijd nadelige gevolgen hiervan ondervinden, bijvoorbeeld in geval van misbruik van hun persoonsgegevens voor (identiteits)fraude. De AP ziet sinds jaren een trend in het toenemende aantal datalekken en persoonsgegevens die illegaal worden verhandeld, hetgeen te maken heeft met toenemende digitalisering van processen bij organisaties in de publieke en private sector.

<sup>19</sup> Respectievelijk, Verordening (EU) 2017/2226 (EES-verordening), Verordening (EU) 2018/1240 (ETIAS-verordening) en Richtlijn (EU) 2016/681 (PNR-richtlijn).

<sup>20</sup> De invoering van de EES en ETIAS Verordeningen en van de corresponderende systemen: het *Entry/Exit System* (EES) en *European Travel Information and Authorisation System* (ETIAS), zullen in de komende periode naar verwachting worden voltooid. De correcte omzetting van de PNR Richtlijn is in sommige EU-lidstaten, waaronder Nederland, nog niet geheel voltooid.



Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

Gelet op de hiervoor beschreven risico's dienen verwerkingen in het kader van digitale reisdocumenten derhalve substantiële toegevoegde waarde te hebben, vergeleken met gegevensverwerkingen die op grond van de bestaande verordeningen plaatsvinden, om als proportioneel te worden aangemerkt.

De AP heeft daarom sterke twijfels of voldaan zal worden aan de vereisten van subsidiariteit en proportionaliteit wanneer wetgeving om de invoering van digitale reisdocumenten mogelijk te maken conform de (DTC-1) pilot.

#### **Belangrijke beginselen en normen van gegevensbeschermingsrecht.**

Mocht de noodzakelijkheid en proportionaliteit van zulke wetgeving per se desondanks gegeven zijn, zullen de bestaande wettelijke regelingen op het gebied van het privacy beschermingsrecht, waaronder de AVG en RGR, vanzelfsprekend van toepassing zijn op de nieuwe EU Verordening. De AP wil in dit kader benadrukken dat het essentieel is om in de ontwikkel- en ontwerpfasen van zowel wetgeving als technische oplossingen nadrukkelijk aandacht te hebben voor beginselen en normen van gegevensbeschermingsrecht, zoals neergelegd in de AVG en RGR. Het gaat dan bijvoorbeeld over toestemming als grondslag voor de verwerkingen van persoonsgegevens, waarborgen voor de rechten van betrokkenen, adequate beveiliging van de persoonsgegevens en internationale doorgifte hiervan (zie Bijlage voor nadere toelichting).

Daarnaast wil ik u wijzen op het advies<sup>21</sup> dat de European Data Protection Board (EDPB) recentelijk heeft uitgebracht over de inzet van gezichtsherkenning door luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen op vliegvelden. Deze EDPB-opinie heeft weliswaar een beperkte reikwijdte en geen betrekking heeft op het gebruik van gezichtsherkenning voor veiligheidsdoeleinden, grenstoezicht of door wetshandavingsinstanties. Het is echter niet uit te sluiten dat deze opinie implicaties zal hebben voor gegevensverwerkingen door luchtvaartmaatschappijen die gezichtsherkenning gebruiken om groepen reizigers te kunnen stroomlijnen, zoals bij biometrisch boarden.

#### **4. Tot slot.**

In deze brief heeft de AP-verslag uitgebracht van haar activiteiten en bevindingen in het kader van de recentelijk uitgevoerde DTC-1 pilot in Nederland.

De belangrijkste constatering van de AP is dat op grond van de pilot niet is vast te stellen of de invoering van een digitaal reisdocument zal leiden tot de beoogde effectievere en efficiëntere controles en grenspassages. De pilot was onvoldoende representatief voor de grensprocessen, vanwege het kleine aantal deelnemers en verschillende selecties.

Het is voor de AP daarnaast onduidelijk of het gebruik van digitale reisdocumenten door internationale reizigers en nieuwe wetgeving om dit mogelijk te maken toegevoegde waarde zal hebben ten opzichte van de bestaande verordeningen met betrekking tot reis- en grensprocessen. De AP heeft daarmee sterke twijfels of

---

<sup>21</sup> "EDPB Opinion 11/2024 on the use of facial recognition to streamline airport passengers' flow (compatibility with Articles 5(1)(e) and (f), 25 and 32 GDPR" (link: [Opinion 11/2024 on the use of facial recognition to streamline airport passengers' flow \(compatibility with Articles 5\(1\)\(e\) and \(f\), 25 and 32 GDPR | European Data Protection Board \(europa.eu\)](https://eudpa.europa.eu/eudpa/doi/10.29107/2024-0111)).



Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

voldaan zal worden aan de vereisten van noodzakelijkheid en proportionaliteit wanneer dergelijke wetgeving ontwikkeld wordt. Juist ook omdat sprake is van een verwerking van bijzondere persoonsgegevens die ingrijpt op het fundamentele recht op de bescherming van persoonsgegevens, zoals neergelegd in artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Bij grootschalige gegevensverwerkingen kunnen risico's van beveiligingsincidenten, inclusief gegevensverlies nooit volledig worden uitgesloten. Door eventuele datalekken van biometrische persoonsgegevens kunnen betrokkenen voor een lange tijd nadelige gevolgen hiervan ondervinden, bijvoorbeeld vanwege (identiteits)fraude.

Met betrekking tot pilots die onder andere in de context van nieuwe wetgeving worden ondernomen, wijst de AP u, wellicht ten overvloede, op dat voor verwerkingen van persoonsgegevens de wettelijke voorschriften van het privacy beschermingsrecht, waaronder de AVG, gelden. Het uittesten van nieuwe systemen en/of technische concepten, waarbij persoonsgegevens van betrokkenen worden verwerkt, dient conform de AVG-regels plaatsvinden. De AP is van mening dat het niet alleen de verplichting is van de verwerkingsverantwoordelijke, maar ook de opdrachtgever van zulke pilots, om erop toe te zien dat de wettelijke regels in pilots worden nageleefd.

Mocht u nog naar aanleiding van deze brief aanvullende vragen en/of opmerkingen hebben, dan kunt u contact met de AP opnemen via de bovengenoemde contactpersonen.

Hoogachtend,  
Autoriteit Persoonsgegevens,

Aleid Wolfsen  
voorzitter

Bijlage: Toelichting op belangrijke beginselen en normen van gegevensbeschermingsrecht.



Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

**Bijlage: Toelichting op belangrijke beginselen en normen van gegevensbeschermingsrecht**

*Toestemming als grondslag*

Mocht voor een deel van de verwerkingen die voortvloeien uit de invoering van een digitaal reisdocument 'toestemming' ex artikel 6, lid 1, onder a, AVG worden gekozen als grondslag voor de verwerking, dan geldt artikel 9, lid 2, onder a, AVG. Voor de verwerking van bijzondere persoonsgegevens, zoals onder andere biometrische gegevens, moet door betrokkenen uitdrukkelijke toestemming worden gegeven voor die verwerking voor één of meer welbepaalde doeleinden. Toestemming moet vrijelijk, ondubbelzinnig, geïnformeerd, en uitdrukkelijk zijn gegeven door middel van een verklaring of een ondubbelzinnige actieve handeling.<sup>22</sup> Voor het verlenen van rechtsgeldige toestemming gelden strenge voorschriften volgens artikel 4, lid 11, AVG. Geïnformeerde toestemming in de zin van artikel 4, AVG veronderstelt dat betrokkenen op een toegankelijke en complete manier worden geïnformeerd over alle relevante aspecten van de voorgenomen gegevensverwerking. Pas dán kan ondubbelzinnig toestemming worden verleend door betrokkenen, en deze ondubbelzinnige toestemming als rechtsgeldig worden beschouwd. Daarnaast moet ook vrije toestemming door betrokkenen verleend worden, hetgeen betekent dat het onthouden van toestemming mogelijk moet zijn, zonder dat daaraan enig negatief gevolg kleeft. Dat houdt ook in dat er een alternatief moet bestaan voor de handeling waarmee de verwerking van persoonsgegevens verband houdt. In de huidige context betekent het dat reizen met gebruikmaking van een fysiek paspoort of identiteitskaart mogelijk moet zijn. Tenslotte moet de toestemming te allen tijde kunnen worden ingetrokken – op een manier die even eenvoudig is als het verlenen van toestemming.

*Transparantie en rechten van betrokkenen*

Onafhankelijk van de grondslag voor de verwerking moeten de rechten van betrokkenen, zoals te vinden in hoofdstuk III van de AVG, in acht worden genomen. Deze rechten behelzen onder meer, maar niet uitsluitend, het recht op informatie, inzage, correctie en verwijdering van persoonsgegevens.

De voorziening van transparante informatie, zoals beschreven in artikelen 12, 13 en 14, AVG is essentieel voor de uitoefening van de rechten van betrokkenen. Hierbij dienen onder meer de verwerkingsdoeleinden waarvoor (biometrische) persoonsgegevens zijn bestemd aan betrokkenen in een begrijpelijke en toegankelijke taal te worden gecommuniceerd. Daarnaast moet informatie over procedures voor inzage, rectificatie en wissing van persoonsgegevens duidelijk en toegankelijk zijn voor betrokkenen, alsmede andere informatie over verwerkingen van persoonsgegevens, zoals vermeld in artikelen 13 en 14, AVG. Mogelijke gebreken met betrekking tot de verstrekking van transparante informatie omtrent de gegevensverwerkingen kunnen betrokkenen beperken in het uitoefenen van hun rechten.

*Beveiliging van gegevensverwerkingen*

Met gebruikmaking van digitale reisdocumenten worden er wereldwijd grote datastromen gegenereerd en grote volumes van (biometrische) persoonsgegevens verwerkt die adequate maatregelen ter beveiliging vereisen. Hiervoor verwijst de AP naar de vereisten van artikel 32, AVG, waarin onder meer de verwerkingsverantwoordelijke en de verwerker verantwoordelijk worden gesteld voor het nemen van

---

<sup>22</sup> De EDPB, Richtsnoeren 05/2020 inzake toestemming overeenkomstig de AVG Verordening (Verordening 2016/679).





Datum  
11 juli 2024

Ons kenmerk

passende technische en organisatorische beveiligingsmaatregelen om een beschermingsniveau dat is afgestemd op het risico, te waarborgen.

In dit kader kan gedacht worden aan de volgende maatregelen<sup>23</sup> ter bevordering van beveiliging. Er dient adequate en up-to-date beveiliging van toegang tot gegevens te zijn, zowel op de servers als op de apparatuur in beheer van reizigers. Ook moeten er logbestanden bijgehouden worden met betrekking tot toegang en gegevensverwerkingen. Andere punten van aandacht zijn dataminimalisatie en effectieve en tijdige verwijdering van persoonsgegevens uit alle mogelijke plekken waar deze op enig moment opgeslagen zouden kunnen zijn. Ook dienen gegevens dusdanig versleuteld te zijn dat ontsleuteling nu en in de toekomst niet mogelijk is voor hen die geen sleutel bezitten. Er dient verder voor gezorgd te zijn dat toegang tot gegevens beperkt wordt tot slechts de personen waarvoor deze toegang noodzakelijk is. Bij dit alles moet in ogenschouw genomen worden dat een eventueel datalek van biometrische persoonsgegevens langdurige nadelige gevolgen kan hebben voor betrokkenen. Biometrische gegevens zijn meestal permanent verbonden aan een natuurlijk persoon en in tegenstelling tot andere gegevens, zoals bijvoorbeeld een e-mailadres of een telefoonnummer, kunnen niet gewijzigd worden.

#### *Internationale doorgifte van persoonsgegevens*

Afhankelijk van de inrichting van het gebruik van digitale reisdocumenten kan er sprake zijn van internationale doorgifte van persoonsgegevens. Hoewel er op EU-niveau met betrekking tot diverse derde landen een adequaatheidsbesluit van toepassing is, wat in principe aangeeft dat deze landen een vergelijkbaar beschermingsniveau bieden, geldt dit lang niet voor alle derde landen. Daarom is doorgifte van bijzondere persoonsgegevens naar dergelijke landen niet zonder meer mogelijk. Volgens artikel 44, AVG is doorgifte van persoonsgegevens aan een derde land alleen toegestaan onder twee voorwaarden. Allereerst moet de verwerking zelf voldoen aan de gegevensbeschermingsbeginselen van artikel 5 van de AVG, legitiem zijn in overeenstemming met artikel 6 van de AVG, en voldoen aan artikel 9 van de AVG in het geval van verwerking van bijzondere persoonsgegevens. Ten tweede moet worden gegarandeerd dat de bescherming die door de AVG wordt geboden aan de persoonsgegevens ook geldt in het derde land. Dit betekent dat de verwerkingsverantwoordelijke vóór de doorgifte moet controleren of het derde land een beschermingsniveau biedt dat in wezen gelijkwaardig is aan dat in de EU. De rechtmatigheid van de doorgifte wordt dus in twee stappen getoetst: er moet eerst een rechtsgrondslag zijn voor de gegevensverwerking zelf, en vervolgens moeten de bepalingen met betrekking tot doorgifte in hoofdstuk V van de AVG worden nageleefd.

---

<sup>23</sup> Deze aandachtspunten zijn niet uitputtend voor alle vereisten met betrekking tot beveiliging van persoonsgegevens.