

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 526

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2018

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaart op 5 december 2018, informeer ik u in deze brief alvast over:

- Vastleggen 10.000 vliegtuigbewegingen Lelystad Airport;
- Uitvoeringstafel Eindhoven Airport;
- Verbouwing verkeerstoren op Schiphol;
- Aanpak geluidshinder Eijsden;
- Voortgang Luchtvaartnota;
- Aviation Summit 2018 in Wenen;
- Mogelijkheden tot het weren van EU luchtvaartmaatschappijen;
- Moties over verdrag inzake luchtdiensten Curaçao–Qatar;
- Beleidsbrief klimaatbeleid luchtvaart;
- Contract Schiphol en Procheck International;
- Jaarplan Omgevingsraad Schiphol (ORS);
- Vervolgacties beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart;
- Onderwerkregeling graanresten.

Vastleggen 10.000 vliegtuigbewegingen Lelystad Airport

Ik heb uw Kamer toegezegd of, en zo ja, op welke manier het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar voor handelsverkeer op Lelystad Airport kan worden vastgelegd. Het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Er kan dus in praktijk al niet meer gevlogen worden. Om conform de wens van uw Kamer het niet overschrijden van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar ook publiekrechtelijk te borgen, zal ik dit vastleggen. Dat doe ik door het plafond van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar in een ministeriële regeling op te nemen en te publiceren in de luchtvaartgids. Lelystad Airport, LVNL en CLSK zullen bij het werven van luchtvaartmaatschappijen en afhandelen van vluchten hieraan gehouden zijn en binnen dit kader komen tot een evenwichtige dienstregeling over het jaar. Op deze manier zal het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen naast de praktische beperkingen, ook in juridische zin niet overschreden kunnen worden.

Uitvoeringstafel Eindhoven Airport

Bij brief van 13 juli jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van het onderzoek naar hinderbepalende maatregelen door de uitvoeringstafel Eindhoven Airport. Op 16 oktober jl. heeft de voorzitter van de uitvoeringstafel, de heer Van Geel, aan mij de tweede jaarrapportage van de uitvoeringstafel aangeboden. Deze jaarrapportage betreft de periode tussen september 2017 en september 2018 en is samen met de aanbiedingsbrief als bijlage bij deze brief gevoegd¹.

In de jaarrapportage is het werkprogramma van de uitvoeringstafel opgenomen waarbij per uitvoeringsopdracht het doel, het resultaat en de stand van zaken is aangegeven. Voor de flankerende maatregelen geldt dat deze ook een vervolg zullen krijgen in de proefcasus Eindhoven Airport die afgelopen oktober van start is gegaan². Ook zal in de proefcasus aandacht worden besteed aan de wijze waarop na 2019 een vervolg zal worden gegeven aan de werkzaamheden van de uitvoeringstafel. Ik heb de heer Van Geel in zijn rol als verkenner van de proefcasus gevraagd om een voorstel te doen voor de vormgeving en implementatie van een permanente overleg- en participatiestructuur met de omgeving bij toekomstige besluitvorming rondom Eindhoven Airport.

Verbouwing verkeerstoren Schiphol

Door de heer Graus (PVV) is in het VAO over luchtvaartveiligheid van 4 juli jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 102, item 11) gevraagd waarom de huidige verkeerstoren op Schiphol wordt verbouwd en er niet een geheel nieuwe verkeerstoren wordt gebouwd. Ik heb aangegeven geen aanleiding te zien een dergelijk scenario verder te onderzoeken, omdat de huidige verkeerstoren aan alle veiligheidseisen voldoet en dit ook tijdens de verbouwing is geborgd. Ik heb wel toegezegd om te zullen nagaan bij LVNL welke overwegingen hebben meegespeeld om de huidige verkeerstoren te verbouwen.

Om de werkomgeving van de luchtverkeersleiders te verbeteren wordt de verkeerstoren op Schiphol-Centrum verbouwd. Dit is nodig omdat er momenteel bijna 500.000 starts en landingen per jaar vanuit de verkeerstoren worden begeleid, wat een verdubbeling is ten opzichte van de ingebruikname in 1991. Door deze toegenomen drukte is het nodig om het aantal werkposities voor luchtverkeersleiders uit te breiden. Bovendien worden de «papierstrippen», waar alle informatie op staat over de vliegtuigen die de verkeersleiders onder hun hoede hebben, vervangen door *Electronic Flight Strips* (EFS). Daardoor hoeven luchtverkeersleiders de strippen niet meer fysiek door te geven aan elkaar en ontstaat er meer rust op de werkvloer. Dit draagt allemaal bij aan de veiligheid en voorspelbaarheid van het werk.

De huidige verkeerstoren staat volgens LVNL al op de beste locatie om het verkeer op Schiphol te begeleiden. Het zou ook zeer lastig, zo niet onmogelijk zijn in de nabijheid een andere geschikte locatie voor een nieuwe toren te vinden, die ook nog eens tijdens de bouw geen (visuele) hinder oplevert voor het werken vanuit de huidige toren. De verbouwkosten bedragen 14 miljoen euro, waarvan 8 miljoen euro voor de fysieke verbouwing en ongeveer 6 miljoen euro voor de modernisering van systemen. Een geheel nieuwe toren zal aanmerkelijk duurder uitvallen, en daarbij is de doorlooptijd van het ontwikkelen en de bouw vele malen langer. Aangezien de benodigde extra ruimte en modernisering ook

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 31 936, nrs. 513 en 516.

binnen de huidige toren kan worden gerealiseerd, heeft dit vanuit kostenefficiëntie en duurzaamheid de voorkeur.

LVNL geeft aan dat de veiligheid in de huidige toren nu, tijdens en na de verbouwing is geborgd. Ik heb u daarover tijdens het AO over luchtvaartveiligheid op 3 juli 2018 ook nader geïnformeerd (Kamerstuk 29 665, nr. 346). De verbouwing heeft geen impact op de vluchtroutes bij een calamiteit in de toren. Daar zal toezicht op worden gehouden.

Aanpak geluidshinder Eijsden

Per brief van 19 april 2017³ en in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Kröger (GroenLinks) van 31 augustus 2017⁴, is uw Kamer geïnformeerd over de aanpak van de geluidshinder boven de gemeente Eijsden-Margraten als gevolg van luchtverkeer richting de luchthaven Luik-Bierset. Deze hinder nam toe na een luchtruimwijziging in 2013 waarbij het beheer van het luchtruim boven Eijsden onder verantwoordelijkheid kwam van de Belgische luchtverkeersleiding. De in 2013 doorgevoerde luchtruimwijziging was nodig om een urgent veiligheidsprobleem van het luchtverkeer ter plekke op te lossen.

In de eerder genoemde brieven werd aangegeven dat de diverse maatregelen die sinds 2013 met de Belgische overheid en Belgocontrol zijn afgesproken, hebben geleid tot een substantiële verbetering van de situatie, maar dat die verbetering nog onvoldoende is en vooral te weinig stabiel. Met name in de vroege nacht wordt te veel over Eijsden gevlogen. Ook wordt de afgesproken minimale vlieghoogte, voor het geval het luchtruim boven Eijsden niet vermeden kan worden, te vaak niet gehaald.

De situatie van het afgelopen jaar wijkt slechts beperkt af van bovengenoemd beeld. Nog steeds worden goede periodes afgewisseld met mindere periodes. Ik begrijp daarom heel goed de onvrede in Eijsden-Margraten over de huidige overlast. Ook ik vind dat de hinder verder teruggebracht moet worden. Het feit dat meestal het luchtruim boven Eijsden wel vermeden wordt, sterkt mij in de overtuiging dat dit vaker moet kunnen, met name ook op de momenten waarop de meeste hinder ervaren wordt. Daarom heb ik recent met de Belgische federale overheid en Belgocontrol afspraken gemaakt om door een onafhankelijke derde partij een detailanalyse te laten doen naar de afhandeling van het luchtverkeer op de luchthaven Luik, mede in relatie tot het overige vliegverkeer in de (grens)regio. Deze analyse moet helderheid bieden waarom nog te vaak en te laag over Eijsden gevlogen wordt, en zal daarmee operationele handvatten bieden om de situatie te verbeteren. Afronding van deze analyse is voorzien begin 2019.

Gelijktijdig met deze Kamerbrief heb ik de gemeente Eijsden-Margraten en de provincie Limburg conform eerdere afspraken een nieuwe monitoring-rapportage toegestuurd. Ook de resultaten van bovengenoemde analyse worden met beide partijen besproken.

Voortgang Luchtvaartnota

Zoals aangekondigd in de participatiebrief⁵, bereid ik een Luchtvaartnota 2020–2050 voor. Op dit moment rond ik de verkenningsfase af en verwacht ik uw Kamer, conform afspraak, voor het einde van 2018 een brief over de uitkomsten van deze verkenning toe te sturen. Daarbij

³ Kamerstuk 31 936, nr. 388.

⁴ Aansluitend Handelingen II 2016/17, nr. 2593.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 491.

ontvangt uw Kamer ook een bloemlezing van alle opgehaalde aandachtspunten, een kennisscan van kennisinstellingen en geef ik inzicht in de planning voor de komende fase. De meeste onderwerpen waarover moties zijn ingediend komen nadrukkelijk naar voren in de resultaten van de verkenningsfase.

Daarnaast ben ik bezig een aantal moties van uw Kamer uit te voeren. Allereerst is op verzoek van uw Kamer dit voorjaar een start gemaakt met de quick scan naar de potentiële maatschappelijke kosten en baten alsmede de consequenties voor de vliegveiligheid van een verplaatsing van Schiphol naar zee. De Kamer wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2019⁶ ingelicht over de resultaten.

Zoals aangegeven tijdens de begrotingsbehandeling, geef ik uitvoering aan de motie van de leden Van Raan en Bruins⁷ over het ondersteunen van belangengroepen en omwonenden van Luchthavens. In verkennende gesprekken over de Luchtvaartnota hebben de bewonersgroepen rondom regionale luchthavens zich verenigd in de Stichting Direct Omwonenden Regionale Luchthavens (i.o.). Zij hebben mij financiële ondersteuning voor 2019 gevraagd voor het op peil brengen van het kennisniveau. Ik ben voornemens om daaraan tegemoet te komen en onderzoek op dit moment met hen op welke wijze dat het beste gestalte kan krijgen. Daarmee geef ik uitvoering aan de hiervoor genoemde motie.

Tot slot is de uitvoering van de motie⁸ over het breder definiëren van hinder in voorbereiding. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in de Luchtvaartnota.

Aviation summit 2018 in Wenen

Op initiatief van het Oostenrijkse EU-voorzitterschap is 3–4 oktober jl. in Wenen een luchtvaarttop gehouden. Het doel van de Nederlandse ministeriële deelname aan deze top was een bijdrage te leveren aan de follow up van de eerste Aviation Summit, die in januari 2016 onder het Nederlandse EU-voorzitterschap op Schiphol Airport plaatsvond. Bij die gelegenheid werd door de Europese Commissie de Europese Aviation Strategy gepresenteerd. Tevens bood deze tweede top een goede gelegenheid aandacht te vragen voor enkele Nederlandse prioriteiten in het luchtvaartbeleid.

De Nederlandse inbreng concentreerde zich op het streven naar een duurzame luchtvaartsector, aandacht voor vliegen over conflictgebieden en de sociale agenda in de Luchtvaart. Er is tijdens de top ook de bijgevoegde ministeriële verklaring getekend door Frankrijk, Duitsland, Denemarken, België, Luxemburg, en Nederland getekend om blijvend aandacht te vragen voor de sociale agenda in de luchtvaartsector. In dat kader heeft Nederland zich aangesloten bij de *Declaration on a Social Agenda in Aviation* (zie ook bijlage bij deze brief)⁹, die en marge van deze top is aangenomen.

Mogelijkheden tot het weren van EU-luchtvaartmaatschappijen

Tijdens de begrotingsbehandeling op 8 november jl. is verzocht de mogelijkheden te bezien die er zijn om luchtvaartmaatschappijen als Ryanair te weren (Handelingen II 2018/19, nr. 21, Begroting Infrastructuur

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 317.

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 496.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 445.

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

en Waterstaat 2019 en Infrastructuur fonds). Hierover kan ik u het volgende melden. Markttoegang van EU luchtvaartmaatschappijen op routes binnen de EU valt onder de exclusieve competentie van de Europese Unie. Alle luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een exploitatievergunning afgegeven door één van de EU lidstaten, hebben toegang tot de gehele interne markt. De lidstaten mogen de exploitatie van deze vervoersrechten niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. De regels voor markttoegang van EU luchtvaartmaatschappijen tot de interne markt is vastgelegd in verordening 1008/2008¹⁰.

In verordening 1008/2008 wordt het belang onderstreept van het naar behoren toepassen van communautaire en nationale sociale wetgeving. De verordening biedt echter geen concrete gronden om EU luchtvaartmaatschappijen markttoegang te ontzeggen wanneer deze wetgeving niet naar behoren wordt toegepast. Hierdoor kan Nederland geen luchtvaartmaatschappijen weren die de randen opzoeken van de sociale wetgeving of overschrijden.

Ik hecht er aan dat werknemers in de luchtvaartsector de sociale bescherming krijgen van het land waar zij hun werkzaamheden gewoonlijk verrichten. Dit kan ik op basis van EU wetgeving echter niet afdwingen door luchtvaartmaatschappijen markttoegang te ontzeggen. Zoals per brief van 31 oktober jl. aan uw Kamer gemeld, zet Nederland zich binnen Europa in voor betere arbeidsvoorwaarden in de luchtvaartsector (Kamerstuk 29 544, nr. 845). Hierbij kan mede gedacht aan coördinatie tussen verschillende lidstaten of eventuele wetgeving over het toepasselijke recht. De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft daarnaast ook de brief van 31 oktober jl. ondertekend, die hij en enkele van zijn EU ambtsgenoten naar Ryanair topman O'Leary heeft verstuurd.

Moties over verdrag inzake luchtdiensten Curaçao–Qatar

Tijdens het Vervolg Schriftelijk Overleg van 18 april 2018 zijn door de leden Graus en Remco Dijkstra drie moties ingediend¹¹ over de stilzwijgende goedkeuring op 7 april 2018 van het op 6 december 2017 te Colombo tot stand gekomen verdrag inzake luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao en de regering van de Staat Qatar, met Bijlage¹².

In reactie op de eerste en derde motie, kan ik bevestigen dat het verdrag inzake luchtdiensten tussen Curaçao en Qatar geen opmaat is tot het toestaan van vluchten van Curaçao via Nederland of voor concurrentievervalsing voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op de luchtverbinding tussen Amsterdam en Curaçao. Conform staande praktijk en het Statuut van het Koninkrijk is het aan de regering van elk Land binnen het Koninkrijk om te bepalen of een luchtvaartverdrag met een derde land wenselijk is. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen uit Qatar zowel toestemming nodig hebben van Curaçao als Nederland om te opereren op de route van Qatar naar Curaçao via Nederland. Dit is op basis van specifieke afspraken over markttoegang die voortvloeien uit de luchtvaartverdragen van Qatar met respectievelijk Curaçao en Nederland.

Op basis van de huidige afspraken tussen Nederland en Qatar is de markttoegang van luchtvaartmaatschappijen uit Qatar op de routes van

¹⁰ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap.

¹¹ Kamerstuk 34 899, nrs. 4, 5, 6.

¹² Trb. 2018, nr. 6.

Qatar naar Curaçao via Nederland beperkt: maximaal zeven frequenties voor passagierstoestellen en zeven voor volledige vrachttoestellen zonder vijfde vrijheidsrechten op die route. Ook in mogelijk toekomstige afspraken met Qatar over uitbreiding van markttoegang, waarover de Europese Unie momenteel onderhandelt met de Staat Qatar, zal ik me in EU verband ervoor inzetten dat daarbij geen oneerlijke concurrentie ontstaat met Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op die routes.

Over de tweede motie kan ik u aangeven dat momenteel geen luchtvaartmaatschappijen uit Qatar op de routes tussen Doha, Curaçao en Amsterdam opereren en er daartoe ook geen concrete plannen bestaan. Het (laten) verrichten van onderzoek naar de gevolgen van het luchtvaartverdrag tussen Curaçao en Qatar inzake oneerlijke concurrentie en mogelijk hieruit voortvloeiende nadelen aangaande de luchtverbinding Curaçao–Amsterdam en vice versa voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is mijn inziens niet nodig. Dit komt omdat altijd toestemming nodig is van zowel Curaçao als Nederland die ieder hun eigen bilaterale afspraken met Qatar hebben over de mate van toegestane markttoegang.

Beleidsbrief klimaatbeleid luchtvaart

Eerder dit jaar heb ik toegezegd de Kamer in 2018 in een Kamerbrief te informeren over het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Het Klimaatakkoord – en in het bijzonder de uitkomst van de Duurzame luchtvaarttafel – zal hierop van grote invloed zijn. Om de uitkomst van de Duurzame luchtvaarttafel mee te nemen in de beleidsbrief en u een zo volledig en actueel mogelijk beeld te geven, informeer ik u na het verschijnen van het Klimaatakkoord middels een brief. Over de planning van het Klimaatakkoord bent u geïnformeerd door de Minister van EZK. Ik verwacht dat ik u begin 2019 de beleidsbrief over klimaatbeleid voor luchtvaart kan sturen.

In de beleidsbrief klimaatbeleid voor luchtvaart zal ik onder andere op de volgende onderwerpen in gaan:

- De internationale context van het klimaatbeleid voor luchtvaart, waaronder CORSIA, EU ETS en de verhouding tussen deze op marktwerking gebaseerde systemen. Hierbij zal ook worden toegelicht hoe de doelstellingen van Parijs, ICAO, de EU en het nationale Klimaatakkoord zich tot elkaar verhouden;
- Duurzame energiedragers, waaronder biobrandstoffen, synthetische kerosine en elektrisch/hybride vliegen;
- Het proces van vlootvernieuwing en de mogelijkheden om deze te stimuleren middels onder andere de luchthaventarieven en het uitfaseren van de meest lawaaiige en vervuilende vliegtuigen;
- Het proces van de Duurzame Luchtvaarttafel, met daarbij een toelichting op thema's die in aanvulling op bovenstaande punten besproken zijn, zoals bewustwording en het financiële instrumentarium;
- Een korte toelichting op overige onderwerpen die raken aan het klimaatbeleid op luchtvaart, waaronder het stimuleren van treinvervoer op de korte afstanden en operationele (luchtruimgerelateerde) verbeteringen.

Contract Schiphol en Procheck International

Tijdens het Algemeen Overleg Vliegveiligheid van 3 juli jl. heeft het lid Van Dijk (PvdA) geïnformeerd naar de opzegging door de overheid van het contract tussen Schiphol en Procheck International inzake de inzet op vluchten met een verhoogd risico, en de mogelijke consequenties daarvan. In overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid kan ik u melden dat met betrekking tot de controle van passagiers en hun

handbagage er andere securitymaatregelen worden vereist, dan momenteel van toepassing zijn op hoge risico vluchten. Het vraaggesprek met reizigers, waarvoor Procheck International mede werd ingehuurd, is daarmee niet meer van toepassing. Over de securitymaatregelen als zodanig worden uit veiligheidsredenen geen uitspraken gedaan.

Jaarplan Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Bijgevoegd bij deze brief vindt uw Kamer het jaarplan van de Omgevingsraad Schiphol (ORS)¹³. In dit jaarplan wordt een overzicht gegeven van de activiteiten en producten van de ORS in 2019. De ORS zal spoedig adviseren over de middellange termijnontwikkeling van Schiphol en over het vraagstuk wonen – vliegen. Na afronding wordt de ORS geëvalueerd en zal worden bezien wat dit betekent voor de activiteiten en producten in 2019.

Vervolgacties beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart

Op 22 december 2017 heb ik u de rapportage van de beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart toegezonden. In de begeleidende Kamerbrief¹⁴ zijn door mij twee vervolgstappen aangekondigd. Deze vervolgstappen zijn ten eerste de aanscherping/aanpassing van de in artikel 17 Luchtvaart opgenomen doelen, kengetallen en indicatoren en ten tweede een daaruit voortvloeiende evaluatieagenda met een planning voor beleidsmonitors en -evaluaties voor de komende doorlichtingsperiode die loopt tot 2022.

Ik vind het wenselijk dit tijdpad parallel te laten lopen met het traject van de nieuwe Luchtvaartnota, waardoor deze vervolgstappen in overeenstemming worden gebracht met het beleid in de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota wordt naar verwachting eind 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit betekent dat een jaar later dan december jl. aangekondigd, invulling wordt gegeven aan een deel van de vervolgstappen op de beleidsdoorlichting.

Onderwerkregeling graanresten

Het oogsten van graan in de omgeving van Schiphol heeft een sterke aantrekkingskracht op ganzen. Ganzen in deze omgeving vormen een bedreiging voor de vliegveiligheid. Om dit risico op een diervriendelijke manier te beperken worden in de noordelijke Haarlemmermeer sinds 2012 de graanresten direct na de oogst ondergewerkt. Vanwege het positieve resultaat van het versneld onderwerken – het aantal ganzenbewegingen over de luchthaven nam af – is besloten de maatregel vanaf 1 januari 2018 voor vijf jaar te continueren. Aangezien het subsidiebedrag (de vergoeding) marktconform moet zijn, is er door Wageningen Economic Research (WER), analoog aan hun studie uit 2012, opnieuw onderzoek gedaan naar de elementen die de hoogte van de vergoeding per hectare ondergewerkte graanakker bepalen. Op basis van dit onderzoek is eind 2017 met LTO overeenstemming bereikt over de voorwaarden van de nieuwe regeling inclusief het vergoedingsbedrag. Dit bedrag, dat op basis van het WER onderzoek is vastgesteld, is lager dan het bedrag uit de vorige regeling. Tijdens een door het Ministerie van lenW georganiseerde voorlichtingsavond voor de agrariërs is de nieuwe regeling toegelicht. Hierbij kwamen ook de argumenten voor de verlaging van de vergoeding aan de orde. Een deel van de agrarische ondernemers reageerde negatief op deze verlaging. Het aantal aanmeldingen voor de nieuwe regeling bleef aanvankelijk dan ook achter. Mede gezien de motie

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁴ Kamerstuk 32 861, nr. 28.

van de leden Amhaouch en Bruins (Kamerstuk 31 936, nr. 499) zijn de ondernemers die zich niet hadden aangemeld, opnieuw benaderd. Uiteindelijk leidde dit ertoe dat ook de komende periode tot 2023, ondanks de verlaging van de vergoeding, bijna alle agrariërs (98%) hun graanresten versneld zullen onderwerpen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga