

# IN NAAM DER KONINGIN

## vonnis

---

### RECHTBANK UTRECHT

Sector handels- en familierecht

zaaknummer / rolnummer: 291702 / KG ZA 10-711

### Vonnis in kort geding van 17 september 2010

in de zaak van

1. de stichting  
**STICHTING STOP GELUIDSOVERLAST HSL**,  
gevestigd te Berkel en Rodenrijs,
2. **KARIN HELENE BRANDSEN-KORFF**,  
wonende te Bergschenhoek,
3. **MARIE LOUISE HORST-BOSMAN**,  
wonende te Berkel en Rodenrijs,
4. **JEROEN PETRUS JOHANNUS VAN DEN BERG**,  
wonende te Bergschenhoek,

eisers,

advocaat mr. A.H. Gaastra te Schiphol,

tegen

1. de publiekrechtelijke rechtspersoon  
de **STAAT DER NEDERLANDEN**,  
meer in het bijzonder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
zetelend te 's-Gravenhage,  
gedaagde sub 1,  
advocaat mr. J.H. Geerdink te 's-Gravenhage,
2. de naamloze vennootschap  
**HSA BEHEER N.V.**,  
handelend onder de naam NS Hispeed,  
gevestigd te Rotterdam,  
gedaagde sub 2,  
advocaat mr. W.J. Bosma te 's-Gravenhage,
3. de naamloze vennootschap  
**THALYS NEDERLAND N.V.**,  
gevestigd te Utrecht,  
gedaagde sub 3,  
advocaat mr. W.J. Bosma te 's-Gravenhage,
4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid  
**PRORAIL B.V.**,  
gevestigd te Utrecht,  
gedaagde sub 4,  
advocaat mr. B.P.M. van Ravels, te Breda.

---

Partijen zullen hierna de Stichting c.s. en gedaagden, dan wel waar nodig afzonderlijk, de Staat, HSA, Thalys en ProRail genoemd worden.

## **1. De procedure**

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de gelijkkluidende exploten van dagvaarding met producties
- de vermeerdering van eis
- de mondelinge behandeling
- de pleitnota van de Stichting c.s.
- de pleitnota van de Staat met producties
- de pleitnota van HSA en Thalys met producties
- de pleitnota van ProRail.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

## **2. De feiten**

2.1. De Stichting behartigt, conform haar statutaire doelstelling, de belangen van de inwoners van de gemeente Lansingerland ten aanzien van de geluidsoverlast die zij ondervinden tengevolge van de ingebruikneming van het Hogesnelheidslijn-Zuid (hierna: de HSL-Zuid). De overige eisers zijn inwoners van die gemeente.

2.2. Op 7 september 2009 is de HSL-Zuid in gebruik genomen. Op het traject rijden thans de Thalystrein en de Fyrtrein. Deze laatste bestaat uit een opgevoerde 'standaard'-locomotief van het type Traxx en aangepaste 'standaard'-intercityrijtuigen van het type ICRm. Met deze als prio-materieel aangeduide voertuigen wordt maximaal 160 km per uur gereden. Zolang dit prio-materieel op de HSL-Zuid rijdt (en nog niet de verwachte, snellere, V250 Albatros-treinen), rijdt ook de Thalystrein op het tracédeel (voor zover hier van belang: ten noorden van Rotterdam) maximaal 160 km per uur. Na inzet van de V250 Albatros-treinen zullen deze, net als de Thalystrein, harder rijden dan 160 km per uur.

2.3. De Stichting heeft zich bij brief van 18 juni 2010 tot de Minister van Verkeer en Waterstaat gewend. In dat schrijven stelt zij dat de inwoners van Lansingerland ernstige geluidsoverlast van de HSL-Zuid ondervinden en dat de in het Tracébesluit voor de HSL vastgelegde grenswaarden fors worden overschreden. De Stichting geeft daarbij aan dat er thans per etmaal 34 treinen van het prio-materieel en 16 Thalys treinen, met een snelheid van maximaal 160 kilometer per uur op het bedoelde traject rijden en daarmee voor de overschrijding van de gestelde geluidsnormen zorgen. De Stichting heeft de Minister verzocht en voor zover nodig gesommeerd om het treinvervoer met prio-materieel op het bewuste traject te staken en de uitvoering van de treinen dan wel de dienstregeling van de Thalys aan te (laten) passen zodat aan de geldende wettelijke grenswaarden wordt voldaan en maatregelen te treffen die er toe zullen leiden dat de geluidsnormen worden teruggebracht. De Stichting heeft soortgelijke sommatiebrieven verzonden aan Thalys, HSA en ProRail.

2.4. In het in april 1998 genomen tracébesluit HSL-Zuid is met betrekking tot de geluidshinder het volgende opgenomen:

---

“De door de HSL-Zuid veroorzaakte geluidsbelasting is bepaald volgens de voorschriften van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen. De op grond van deze berekeningen te treffen maatregelen zorgen ervoor dat de geluidsbelasting die de hogesnelheidslijn aan de gevels van de woningen en aan de grens van geluidgevoelige terreinen veroorzaakt, niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde als genoemd in het Besluit. Voor woningen wordt in dat verband een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) aangehouden.

Daar waar, ondanks het toepassen van geluidsafschermende maatregelen, toch een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde optreedt, of waar het toepassen van dergelijke maatregelen op bezwaren stuit van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard, wordt conform het Besluit geluidhinder spoorwegen een hogere geluidswaarde aangevraagd. Daarbij bedraagt de geluidsbelasting die de hogesnelheidslijn langs de nieuwe delen van het tracé aan de gevel van woningen veroorzaakt wettelijk nooit meer dan 70 dB(A); in dit Tracébesluit komen slechts in zeer beperkte mate gevallen voor boven de 65 dB(A).”

In dit geding is aan de orde het tracébesluit voor wat het deeltraject van de HSL-Zuid in de gemeente Lansingerland, zijnde de samenvoeging van de vroegere gemeenten Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs. Ten aanzien van één woning op dat deeltraject is in het tracébesluit een hogere waarde vastgesteld dan 57dB(A), maar die woning speelt in dit geding geen rol.

2.5. In het kader van de voorbereiding van de HSL-Zuid hebben, op enig moment voor 2000, berekeningen plaatsgevonden van de verwachte geluidsniveaus als gevolg van de aanleg ervan in de toen voorziene vorm. Die berekeningen hielden in dat de geluidswaarden op sommige plaatsen (ook in de gemeente Lansingerland) lager zouden worden dan de genoemde voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Op 15 januari 2001 zijn B&W van de gemeente Bergschenhoek akkoord gegaan (jegens de Staat) met een wijziging in de aanvankelijk voorziene aanleg, inhoudend dat de bak waarin de HSL-Zuid wordt aangebracht, op een deel van het in geding zijnde tracé 40 centimeter minder diep komt te liggen, op voorwaarde dat de verwachte geluidsniveaus daardoor niet nadelig worden beïnvloed. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in juni 2000 het Tracébesluit HSL-Zuid en het daarbij behorende akoestische onderzoek getoetst en rechtmatig geacht.

2.6. Op 17 december 2004 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een rapport Akoestisch onderzoek nieuw alignement HVOB HSL-Zuid uitgebracht (hierna RWS-rapport 2004). Dit rapport behelst de studie naar de effecten van een aantal (verdere) wijzigingen die zullen plaatsvinden ten opzichte van de aanvankelijk voorziene aanleg, onder meer de wijziging van een half verdiepte open bak ter hoogte van de kruising met de Berkelseweg te Bergschenhoek, te weten een extra verdieping van die bak met 3,35 meter en aanpassingen aan de geluidsschermen. In dat rapport wordt geconcludeerd dat bij de daar genoemde woningen door de wijzigingen geen hogere geluidbelasting zal optreden dan in het tracébesluit is voorzien en bij een aantal van die woningen zelfs een lagere geluidsbelasting.

2.7. Per 1 januari 2007 wordt ingevolge Europese regelgeving een nieuwe dosismaat voor geluid gehanteerd. Waar voorheen sprake was van de aanduiding dB(A) wordt thans dB gebruikt. Deze nieuwe dosismaat heeft tevens tot het gebruik van een lagere getalswaarde geleid (gemiddeld 2 decibel). Waar voorheen sprake was van een grenswaarde van 57 dB(A) wordt hierna (ook) gesproken over 55 dB, welke waarde daaraan (nagenoeg) gelijk is.

2.8. Aan HSA is per 1 juli 2009 de publiekrechtelijke concessie verleend tot onderhoud van de treinverbinding over de HSL-Zuid tussen Amsterdam en de Nederlandse grens. HSA heeft Thalys gecontracteerd om het treinvervoer met de Thalystrein over de HSL-Zuid uit te voeren tussen Amsterdam en Parijs. Aan ProRail is de publiekrechtelijke concessie verleend tot beheer van de HSL-Zuid. De HSL-Zuid is in 2009 in gebruik genomen. Sedert september van dat jaar rijdt daarover het priomaterieel en sedert december van dat jaar rijdt daarover ook de Thalystrein. Op 15 oktober 2009 en op 11 januari 2010 zijn door TNO onderzoeksrapporten uitgebracht over de geluidemissie van de HSL-Zuid. De conclusie van eerstgenoemd rapport is (kort gezegd) dat de geluidswaarden van het priomaterieel de aanvankelijk geprognoseerde waarden overschrijden en dat metingen bij passages van hogesnelheidsmaterieel moeten uitwijzen welke dienstregeling mogelijk is binnen de geluidsgrenzen van het tracébesluit. De conclusie van laatstgenoemd rapport is (kort gezegd) dat de geluidswaarden van de Thalystrein op sommige plaatsen nagenoeg overeenstemmen met de aanvankelijk geprognoseerde geluidswaarden en op andere plaatsen daar bovengaan, dat waar priomaterieel en Thalys beide gebruik maken van de HSL-Zuid maatregelen getroffen moeten worden door het slijpen van de wielen van het priomaterieel en vervolgens het slijpen van de rails en dat onderzocht moet worden welke verdere geluidsbepalende maatregelen genomen kunnen worden.

2.9. Op 14 juni 2010 is een Rapport Geluidmetingen HSL in Lansingerland opgesteld door DCMR Milieudienst Rijnmond (hierna het DCMR-Rapport). In de conclusies van dat rapport vermeldt DCMR dat over de periode van 1 mei 2009 tot en met 30 april 2010 op drie van de onderzochte locaties zich een overschrijding van de in Tracébesluit genoemde waarden voordeed tot 6 dB, dat over de periode van 7 september 2009 tot en met 6 september 2010 zich een zodanige verwachte overschrijding tot 7 dB zal voordoen, over de periode van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2010 een zodanige verwachte overschrijding tot 7 dB en over de eindsituatie (in het geval van de 'worst case') een zodanige verwachte overschrijding tot 12 dB. In de meetresultaten die in het rapport zijn verwoord, is het geluidreducerende resultaat verwerkt van het slijpen van de wielen van het priomaterieel.

2.10. Op 25 juni 2010 heeft TNO een rapport "Geluidemissiemeting van aangepaste Priorijtuigen op het HSL-Spoor" (hierna TNO-rapport) uitgebracht. Daarin is vermeld, verkort weergegeven, dat uit metingen ten aanzien van het priomaterieel, waarvan de toegevoegde remlblokken zijn uitgeschakeld én de wielen zijn afgedraaid (genomen maatregelen ter vermindering van de wielruwheid), blijkt dat een geluidreductie van 5 tot 9 dB is behaald. TNO verwacht na vermindering van de railruwheid in de toekomst een verdere reductie van het geluidsniveau.

2.11. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brief van 4 juni 2010 aan B&W van de gemeente Lansingerland onder meer het volgende toegezegd:  
"Naast hetgeen ik in het AO van 18 mei heb toegezegd, zeg ik u voorts toe dat de gemeente Lansingerland voor wat betreft de uit te voeren geluidsonderzoeken zal worden betrokken bij de volgende zaken.

- Verificatie rapporten TNO en DCMR

TNO verifieert de methodiek van de gevelmetingen van DCMR, terwijl DCMR de methodiek van de bronmetingen van TNO zal verifiëren. Daarbij kunnen eventuele verschillen van inzicht benoemd worden. Daarnaast zijn de hierboven beschreven metingen noodzakelijk om de aannames voor de

---

toekomstige situatie te verifiëren.

- Opstellen meetplan TNO

Voor alle geplande metingen zal het meetplan van TNO besproken worden met de gemeente en DCMR (...)

Laat ik één toezegging nogmaals benadrukken. Ik respecteer in elk geval de waarden uit het Tracébesluit (voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) of verleende hogere waarden), ondanks dat daar geen wettelijke verplichting voor is. Als blijkt dat deze waarden op de huidige infrastructuur niet gerespecteerd kunnen worden, zijn aanvullende (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk.”

2.12. Op 18 augustus 2010 heeft DCMR een rapport uitgebracht na geluidsmetingen ten aanzien van de HSL-Zuid van 12 mei 2010 tot en met 22 juni 2010. Die metingen hebben plaatsgehad in de gemeente Kaag en Braassem, nadat het remsysteem van het primaterieel was aangepast en de wielen van dat materieel waren geslepen. De conclusie van dat rapport is dat die maatregelen tot een geluidsreductie van meer dan 9 dB hebben geleid en dat de geluidswaarden ter plaatse van de meting voor 2010 binnen de geluidscontouren van het tracébesluit bleven.

2.13. Op 1 september 2010 is op verzoek van HSA een rapport uitgebracht door geluidskundig bureau Peutz B.V. In dit rapport worden een aantal kanttekeningen bij het TNO-rapport geplaatst en wordt geconcludeerd dat ondanks de geluidreducerende maatregelen, de grenswaarde uit het Tracébesluit nog steeds wordt overschreden.

### **3. Het geschil**

3.1. De Stichting c.s. vordert - samengevat - primair: gedaagden te verbieden op het traject van de HSL-Zuid ter hoogte van Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek nog langer gebruik te maken van het zogenoemde “prio-materieel” en de “Traxx-locomotieven” en gedaagden te gelasten zich te houden aan de toegezegde geluidsnormen, dan wel subsidiair: het gebruik van bedoeld materieel op genoemd project te verbieden gedurende de avond- en nachtperiode en in het weekend en gedaagden te gelasten zich aan de normen uit het Tracébesluit te houden, alles op straffe van een dwangsom en met veroordeling van gedaagden in de kosten van deze procedure.

3.2. Gedaagden hebben verweer gevoerd.

3.3. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

### **4. De beoordeling**

4.1. De Stichting c.s. leggen aan hun vorderingen de stelling ten grondslag dat gedaagden onrechtmatig jegens hen handelen omdat gedaagden zich niet houden (primair) aan de aanvankelijk berekende geluidsnormen die op sommige plaatsen lager zijn dan de normen die zijn vastgelegd in het tracébesluit (omtrent welke lagere waarden op 15 januari 2001 overeenstemming was bereikt (zie onder 2.15)), danwel (subsidiair) aan de normen zoals vervat in het tracébesluit. Daarbij voeren zij aan dat de geluidsnorm uit het tracébesluit, te weten 55 dB, ondanks de geluidsreducerende maatregelen die inmiddels zijn getroffen, nog steeds significant wordt overschreden.

De Stichting c.s. stellen dat zij een spoedeisend belang bij hun vorderingen hebben omdat de onrechtmatige hinder voortduurt en binnenkort de dienstregeling van de Fytratrein en de

---

Thalystrein zal worden uitgebreid waardoor de overlast nog verder zal verergeren.

4.2. De voorzieningenrechter stelt voorop dat de regels die bij de aanleg van een landelijke spoorweg, zoals de HSL-Zuid, gelden zijn opgenomen in de Wet geluidhinder en het daarop gebaseerde Besluit geluidhinder spoorwegen. In die regelingen zijn als zodanig geen grenswaarden genoemd maar zij verplichten het bevoegd gezag (i.c. de minister van Verkeer en Waterstaat) om grenswaarden te stellen, waarbij als voorkeurswaarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij woningen 55 dB geldt. De Wet geluidhinder verplicht het gezag om bij het voorbereiden van een tracébesluit een akoestisch onderzoek in te stellen en onderzoek te doen naar de doeltreffendheid van geluidsbeperkende maatregelen. Dit is geschied. Deze geluidswaarden zijn in het Tracébesluit omschreven en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het Tracébesluit HSL-Zuid en het daarbij behorende akoestisch onderzoek getoetst en rechtmatig geacht. De Stichting c.s. hebben in het kader van deze systematiek niet aannemelijk kunnen maken dat gedaagden in strijd met de genoemde Wet en het genoemde Besluit hebben gehandeld, en die stelling kan daarom niet als grondslag dienen voor het door hen beoogde doel. Daarbij telt dat de Wet Geluidhinder en het daarop gebaseerde genoemde besluit geen actieve, afdwingbare verplichting inhouden om de geluidsbelasting van een eenmaal aangelegde spoorlijn terug te dringen of om die geluidsbelasting op een bepaald maximumniveau te houden.

4.3. Een en ander laat echter onverlet dat, indien van een bepaalde mate van geluidsoverlast blijkt, degene die daardoor wordt getroffen uit onrechtmatige daad kan ageren jegens de veroorzaker ervan en/of jegens degene die voor het voortduren ervan aansprakelijk kan worden gehouden. Van die onrechtmatigheid kan sprake zal zijn als wordt gehandeld in strijd met de zorgvuldigheid die in het maatschappelijk verkeer betamelijk is. Er moet hier van worden uitgegaan dat die betamelijkheid mede ingevuld kan worden aan de hand van de genoemde wettelijke normen, aangezien daaraan (naast de processuele betekenis die voortvloeit uit de voorschriften rond de aanleg van een spoorweg) ook een inhoudelijke betekenis toekomt ten aanzien van de vraag wat als geluidsoverlast door treinverkeer over een eenmaal aangelegde spoorlijn voor omwonenden nog acceptabel is. Voorts hangt het oordeel wie uit onrechtmatig handelen of nalaten kan worden aangesproken af van de vraag wie de veroorzaker van de geluidsoverlast is en de vraag wie door diens feitelijke en/of juridische positie in staat en gehouden is de overlast te verminderen of te beëindigen. Tenslotte dient voor een succesvol aanspreken uit onrechtmatige daad sprake te zijn van een zodanige ernstige mate van geluidsoverlast dat niet kan worden gezegd dat deze op grond van zwaarwegende maatschappelijke belangen dient te worden geduld (artikel 6:168 BW).

4.4. Voor zover de Stichting c.s. stellen dat gedaagden gehouden zijn de aanvankelijke voorziene geluidswaarden te handhaven die ten aanzien van sommige plaatsen minder dan dan 55 dB bedragen, gelet op de akkoordverklaring van B&W van de gemeente Bergschenhoek op 15 januari 2001 (zie 2.5), faalt hun betoog. Daartoe is reeds redengevend dat in dit geding niet voldoende aannemelijk is geworden dat die akkoordverklaring aan de zijde van B&W van de gemeente Bergschenhoek het recht heeft doen ontstaan om zich (in afwijking van de vorenomschreven systematiek van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen) na aanleg van de HSL-Zuid zonder meer op de handhaving van de genoemde waarden te beroepen. Ook is hier van belang dat de Stichting c.s. geen partij waren bij het desbetreffende overleg en dat hun belang niet zonder meer samenvalt met het belang van B&W van de gemeente Bergschenhoek.

- 
- 4.5. Ten aanzien van de onder 4.3 omschreven rechtmatigheidsvraag geldt het volgende. In dit geding is onvoldoende duidelijk of in het DCMR-Rapport van 14 juni 2010, op welke uitkomsten de Stichting c.s. de gestelde overschrijding baseren, de wettelijk voorgeschreven meetmethodiek is gevolgd. ProRail heeft immers gemotiveerd gesteld dat de door DCMR gehanteerde methode niet in overeenstemming is met het bij en krachtens de Wet geluidhinder bepaalde omtrent de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege een spoorweg (artikel 110d Wet geluidhinder in samenhang met het Reken- en meetvoorschrift 2006 en de daarin voorgeschreven methodes (regeling van 12 december 2006; Stcrt. 2006,249)). Die stelling is door de Stichting c.s. in onvoldoende mate weersproken.
- 4.6. In dit geding is voorts gebleken dat het genoemde DCMR-rapport en de TNO-rapporten onderling verschillende onderzoekswaarden vermelden, zodat in onvoldoende mate vaststaat wat thans de feitelijk geldende waarden zijn. Dat geldt temeer nu voorshands voldoende aannemelijk geworden dat de door gedaagden uitgevoerde maatregelen en aanpassingen tot een vermindering van 5 á 9 dB hebben geleid. Ook DCMR heeft immers een geluidsreductie van tenminste die omvang gemeten. Dat (zoals de Stichting c.s. stellen) die meetresultaten niet maatgevend zijn voor het traject in de gemeente Lansingerland, is onvoldoende onderbouwd.
- 4.7. Onweersproken is gesteld dat de Staat (in samenwerking met de anderen) eerdaags nadere metingen laat doen door TNO en, bij brief van de minister van 4 juni 2010, heeft toegezegd dat, als die metingen tot de slotsom leiden dat de in het tracébesluit genoemde normen worden overschreden, verdere maatregelen worden getroffen om binnen die normen te blijven. Daarbij is ook onweersproken gesteld dat daarbij TNO namens de Staat samen met DCMR de wederzijdse rapporten zal bezien en herbeoordelen.
- 4.8. Uit het voorgaande volgt dat onvoldoende duidelijk is of, en in welke mate, thans en in de nabije toekomst daadwerkelijk sprake is van een hoger geluidsniveau dan in het tracébesluit omschreven. Daarmee is niet aannemelijk geworden dat zich een zodanige overschrijding van dat niveau voordoet, dat van onrechtmatig handelen of nalaten aan de zijde van gedaagden sprake is doordat zij - mede gelet op de onder 4.7 omschreven ministeriële toezegging en het onweersproken gestelde maatschappelijke belang bij het blijven rijden van de Fyra- en de Thalystrein over de HSL-Zuid - het huidige gebruik van de HSL-Zuid niet stoppen of geen nadere geluidsbeperkende maatregelen treffen in afwachting van de eerdaags door TNO uit te voeren nadere metingen en de daar eventueel uit voortvloeiende nadere maatregelen. Dit een en ander leidt tot de slotsom dat de vorderingen van de Stichting c.s. moeten worden afgewezen.
- 4.9. Wanneer het voorgaande anders was geweest (en er wél duidelijkheid had bestaan omtrent onaanvaardbaar grote geluidsoverlast van de HSL-Zuid) had vervolgens moeten worden beoordeeld in hoeverre de ingestelde vordering geldend kon worden gemaakt jegens elk van gedaagden afzonderlijk. Gelet op het vorenoverwogene behoeft aan die beoordeling echter niet te worden toegekomen. De juistheid van hetgeen partijen in dat verband naar voren hebben gebracht kan daarom in het midden blijven.
- 4.10. De Stichting c.s. zullen als de in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten worden veroordeeld. De kosten aan de zijde van de Staat afzonderlijk, aan de zijde van HSA en Thalys gezamenlijk en aan de zijde van Prorail afzonderlijk worden telkens begroot op:

---

- vast recht	EUR	263,00
- overige kosten		0,00
- salaris advocaat		<u>816,00</u>
Totaal	EUR	1.079,00

## 5. De beslissing

De voorzieningenrechter

- 5.1. wijst de vorderingen af,
- 5.2. veroordeelt de Stichting c.s. in de proceskosten, en begroot deze tot op heden aan de zijde van de Staat op EUR 1.079,00, aan de zijde van HSA en Thalys op EUR 1.079,00 en aan de zijde van ProRail op EUR 1.079,00,
- 5.3. verklaart dit vonnis wat betreft de kostenveroordelingen uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. R.A. Steenberg en in het openbaar uitgesproken op 17 september 2010.

