



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Stichting Stop Geluidsoverlast HSL
T.a.v. Dhr. R. Wendel
Postbus 306
2650 AH Berkel en Rodenrijs

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 6591
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon
T.H. Vierling

T 1354
theo.vierling@minvenw.nl

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/11670

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
1

Datum 15 december 2009
Onderwerp Geluidsoverlast HSL

Geachte heer Wendel,

In uw brief van 20 november 2009 vraagt u passende maatregelen te nemen om de woonplaatsen die u vertegenwoordigt leefbaar te houden en toe te laten zeggen dat er geen sprake zal zijn van goederenvervoer. Voorts stelt u dat de Traxx-treinen en Prio-rijtuigen onrechtmatig op het HSL-tracé rijden.

U heeft tevens verzocht om uw standpunten in een gesprek nader uit te leggen. Op 7 december 2009 hebben wij u in de gelegenheid gesteld uw punten aan ons kenbaar te maken en hebben wij u informatie verschaft over hoe VenW hier tegenaan kijkt en welke acties VenW in samenwerking met NS Hispeed in de nabije toekomst gaat ondernemen.

Van mijn kant hecht ik eraan om u te laten weten dat het gesprek als zeer prettig ervaren is en dat de door u verstrekte informatie van toegevoegde waarde is voor de te nemen stappen.

In dit antwoord zal ik ook de onderwerpen betrekken die in het gesprek aan de orde zijn geweest. Het verslag van het gesprek voeg ik als bijlage bij deze brief toe.

Ik wil mijn reactie bundelen tot 3 hoofdonderwerpen, deze zijn:

1. Maatregelen die VenW in samenwerking met de sector neemt om de geluidsoverlast te beperken.
2. Goederenvervoer over de HSL
3. Rechtmatigheid Traxx-treinen en Prio-rijtuigen

1. Maatregelen die VenW in samenwerking met de sector neemt om de geluidsoverlast te beperken.

In uw brief stelt u dat de maatregelen die VenW neemt aantoonbaar onvoldoende zijn. Ik ben het niet met u eens. De maatregelen die VenW in samenwerking met de sector neemt zullen wel degelijk bijdragen aan het terugdringen van de geluidsoverlast. Het stiller maken van het huidige materieel door aanpassing van het remsysteem en het akoestisch slijpen van de rails (ook een maatregel) zal, afhankelijk van de gekozen en toegestane oplossing, leiden tot een reductie van het passage geluid van minimaal 5 – 7 dB en kan afhankelijk van de gekozen



oplossing m.b.t. het stiller maken nog hoger worden VenW en de sector doet er in samenwerking met de Belgische toelatingsinstanties alles aan om binnen de geldende eisen voor die oplossing te kiezen die de hoogste geluidsreductie oplevert.

Ten aanzien van de nachtelijke positioneringsritten ben ik met NS Hispeed in gesprek om deze ritten te beperken dan wel niet meer uit te voeren. NS Hispeed heeft mij inmiddels medegedeeld dat bij de aanvang van de dienstregeling 2010 op 13 december 2009 aantal positioneringsritten van 4 wordt teruggebracht naar 2. Met betrekking tot de laatste 2 nachtelijke positioneringsritten onderzoekt NS Hispeed of deze ritten ook binnen afzienbare tijd kunnen worden voorkomen.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
15 december 2009

Ons kenmerk
VENW/DGMo-2009/11670

2. Goederenvervoer over de HSL

De HSL-Zuid zoals deze is ontworpen en aangelegd is technisch niet geschikt voor conventioneel goederenmaterieel. Het ontwerp van de HSL maakt goederenvervoer (het is beter om te spreken over goederenmaterieel) zoals dat plaatsvindt op het conventionele spoorwegnet of de Betuweroute onmogelijk.

Sinds 2006 probeert een aantal private en regionale publieke partijen wel een plan voor licht (lucht)vrachtvervoer over het HSL-tracé vanuit Hoofddorp naar Parijs van de grond te krijgen.

Ik wil hierbij benadrukken dat het dan gaat over hogesnelheidstreinen met hetzelfde uiterlijk, mogelijke snelheid en techniek als de hogesnelheidstreinen voor reizigers, echter met een aangepast interieur.

VenW steunt samen met het Ministerie van Economische zaken dit initiatief dat in het kader van het programma Randstad-Urgent wordt uitgewerkt. Echter wel op de nadrukkelijke voorwaarde dat de betrokken partijen een sluitende businesscase tot stand kunnen brengen, en dat het past binnen de eisen die aan de HSL zijn gesteld met betrekking tot de berekende geluidwaarden zoals beschreven in de toelichting van het tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid.

Ten tijde van de PKB-procedure is voor de aanleg van de HSL-Zuid uitgegaan van het gebruik door lichte en snelle personentreinen. In de PKB is het gebruik voor licht vrachtvervoer echter niet uitgesloten.

3. Rechtmatigheid Traxx-treinen en Prio-rijtuigen

In 1996 is de interoperabiliteitsrichtlijn voor het hogesnelheidsnetwerk vastgesteld en gepubliceerd. Deze richtlijn voorziet in de ontwikkeling van de zogenaamde Technische specificaties interoperabiliteit TSI's voor subsystemen. Er zijn 6 subsystemen gedefinieerd: infrastructuur, rollend materieel, energievoorziening, onderhoud, exploitatie en besturing & beveiliging. Op 30 mei 2002 zijn deze zes TSI's gepubliceerd en deze zijn zes maanden later, per 1 december 2002 van kracht geworden. De geluideisen staan in de TSI voor het rollend materieel.

Het ontwerp van de infrastructuur voor de HSL-Zuid is eerder begonnen in 1998, na de vaststelling van het tracébesluit. Bij het ontwerp van de infrastructuur kon dus nog geen rekening worden gehouden met deze TSI's. Wel is de systematiek van de richtlijn gevolgd met keuring door onafhankelijke keuringsinstituten (notified bodies) en certificering van de infrastructuur.

Materieel moet in iedere lidstaat worden toegelaten tot het net. In Nederland geschiedt dat op basis van het Besluit Keuring Spoorvoertuigen. Voor de toelating tot de infrastructuur spelen enerzijds de internationale regels een rol en moet er toetsing plaatsvinden aan de Europese eisen, verwoord in de TSI's. Anderzijds



moet er een toets plaatsvinden op infracompatibiliteit omdat de nationale infrastructuur nog lang niet TSI conform is. De interoperabiliteitsrichtlijn voorziet daarvoor in de toetsing van de verenigbaarheid¹ tussen spoorvoertuig en net.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Voor het rollend materieel ligt de vaststelling van het eisenpakket wat ingewikkelder. De eisen van het hogesnelheidssysteem rollend materieel zijn van toepassing op het toekomstige materieel van Ansaldo. Bij de bouw van de Ansaldo is hier rekening meegehouden. Omdat dit materieel niet tijdig beschikbaar was, wordt tijdelijk gebruik gemaakt van rollend materieel dat geschikt is voor het conventionele netwerk. Dit materieel is niet specifiek ontworpen voor hoge snelheid en dit materieel hoeft dan ook niet te voldoen aan de TSI-rollend materieel voor het hogesnelheidsnetwerk. Bijlage 1 van de Europese richtlijn geeft daarvoor de juridische basis².

Datum
15 december 2009

Ons kenmerk
VENW/DGMo-2009/11670

Voor dit conventionele netwerk is een soortgelijk systeem van TSI's van toepassing. De TSI voor rollend materieel³ is echter nog niet vastgesteld. Wel is een TSI voor geluid vastgesteld, de zogenaamde TSI Noise.

Voordat materieel wordt toegelaten op het spoorwegnetwerk vindt een toetsing plaats aan de eisen. Deze toetsing wordt sinds een aantal jaren uitgevoerd door onafhankelijke keuringsinstanties. In het verleden (vóór 2001) werd deze toetsing voor de toelating gedaan door de nationale spoorwegmaatschappijen tegen RIC/RIV eisen.

Op de HSL rijden tijdelijk Traxx-locomotieven met Prio-rijtuigen (Type ICR). De Traxx locomotieven zijn in samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse toezichthouder per juni 2007 toegelaten tot het nationale spoorwegnet van Nederland en Duitsland en zijn daarbij getoetst tegen de toen geldende eisen, waaronder de TSI-Noise.

De locomotieven voldoen aan de in de TSI Noise gestelde geluidseisen.

De Prio-rijtuigen zijn al in de 80-er jaren van de vorige eeuw toegelaten door de NV Nederlandse Spoorwegen op grond van de toenmalige RIC-eisen. Aangezien de interoperabiliteitsrichtlijnen alleen van toepassing zijn op nieuwbouw of op verbouw ten behoeve van gewijzigde functionaliteit (en bij de huidige wijzigingen is dat niet het geval) zijn deze rijtuigen nog steeds toegelaten tot het nationale spoorwegnet.

Bij de verbouw (interieur) van deze rijtuigen voor inzet op de HSL is voor de geluidsaspecten nagegaan of er extra geluid geproduceerd zou worden dan voor

¹ Artikel 14.1: Elke lidstaat controleert met name of deze subsystemen aansluiten bij het systeem waarin ze worden opgenomen.

² ROLLEND MATERIEEL

Het in deze richtlijn bedoelde rollend materieel bestaat uit de treinen die zijn ontworpen om te rijden:

- op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/uur, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/uur kunnen worden bereikt;
- of met een snelheid van ongeveer 200 km/uur op de in punt 1 genoemde lijnen, voor zover het prestatieniveau van die lijnen dit toelaat.

³ Het concept van de TSI-Rollend materieel voor het conventionele netwerk verwijst wat betreft de geluidseisen naar de TSI-Noise.



de verbouw. Dat was niet het geval en is besloten dat er voor geluidsaspecten geen aanvullend onderzoek behoefde plaats te vinden.
De TSI HS is alleen van toepassing op materieel dat ontworpen is voor minimaal 200 km/h.

De voorgenomen aanpassing aan het remsysteem (hierbij worden nu twee oplossingen nader uitgewerkt) dient ook getoetst te worden aan de TSI Noise voor conventioneel materieel, waarin wordt geëist dat de wijziging niet mag leiden tot een verhoging van de geluidsproductie ten opzichte van de situatie voor de wijziging. Dit betekent dus dat beide oplossingen die nu uitgezocht worden op het gebied van geluid toelaatbaar zijn volgens deze TSI. Na de wijziging is er immers sprake van minder geluidsafdracht. Natuurlijk moeten de aanpassingen zelf aan de daarvoor geldende eisen voor remsystemen worden getoetst, hiertoe worden remproeven uitgevoerd.

Mijn conclusie kan niet anders zijn dat het huidige materieel, Traxx locomotieven met Prio-rijtuigen, voldoet aan eisen voor toelating en dus niet onrechtmatig aanwezig is.

Tot slot wil ik nogmaals benadrukken dat, hoewel het een tijdelijke situatie betreft, ik binnen mijn mogelijkheden alles zal doen om op korte termijn de geluidsproductie op dit moment zo veel mogelijk te beperken. Ook nadat de eindsituatie is bereikt en alleen met hogesnelheidsmaterieel wordt gereden zal ik door middel van geluidsmetingen bij hoge snelheden op het HSL-tracé de geluidsproductie blijven monitoren. De uitkomsten van deze metingen zullen worden vergeleken met de berekende geluidsbelastingen zoals beschreven in de toelichting van het tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR SPOORVERVOER,

drs. J.A. Jacobs

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
15 december 2009

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/11670



verslag

Verslag van	Gesprek geluidsoverlast HSL
Datum bespreking	7 december 2009
Deelnemers	Brigit Gijsbers, Theo Vierling, Gérard Hoeberigs (verslag), René Wendel, M.C. Wendel-Van Kleef, Hein Schildt
Afschrift aan	

Mobiliteit

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 6591
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

Hoeberigs, G.M.

gerard.m.hoeberigs@minven
w.nl

Datum

7 december 2009

Nummer

-

Bijlage(n)

-

- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL stipt aan dat de nieuwste reclamecampagne van NS Hispeed tot ergernis heeft geleid bij de omwonenden van de HSL. NS Hispeed gebruikt namelijk de slogan "Heeft u het al gehoord?" om de snellere Thalysverbinding tussen Amsterdam en Parijs aan te prijzen. VenW zal dit signaal overbrengen aan NS Hispeed.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL heeft uit de eerder verstrekte informatie geconcludeerd dat de computerberekeningen niet kloppen. VenW stelt dat de computerberekeningen alleen gedaan zijn voor het Hogesnelheids-materieel (en niet voor de Traxx) en dat uit recente metingen (op 7 november) met de Thalys op het HSL-Zuid tracé is gebleken dat de Thalys geluid produceert dat gelijk is aan de aannames in de modelberekeningen en het reken- en meetvoorschrift.
- De uitkomsten van deze Thalys-metingen zullen onderdeel uitmaken van het algemene vervolgonderzoek naar geluidsproductie HSL dat voorlopig nog in volle gang is.
- Stichting Geen Gehoor HSL meldt dat bij het gemeentehuis van Roelofsarendsveen 70 dB gemeten zou zijn aan de gevel en uit zijn verbazing over hoe ver het geluid kan komen.
- VenW legt uit dat de huidige geluidsoverlast van Traxx-treinen wordt veroorzaakt door het rolgeluid tussen wiel en rails. Dit rolgeluid kan duidelijk gereduceerd worden indien zowel de wielen als de rails glad worden gemaakt en glad blijven. De combinatie van glad spoor en gladde wielen kan 5 - 7 dB(A) geluidsreductie opleveren.
- VenW meldt dat het aantal positioneringsritten af zal nemen. Momenteel zijn er vier zogenaamde positioneringsritten (ritten waarbij de trein voor en na de dienstregeling naar Amsterdam wordt gereden). Er zullen in ieder geval twee van deze ritten met ingang van de dienstregeling op 13 december as. niet meer gereden worden. Woensdagavond 9 december zal NS Hispeed bekend maken hoe in de toekomst met de positioneringsritten zal worden omgegaan. Het schrappen van de positioneringsritten is mogelijk omdat per 13 december bij de nieuwe dienstregeling er plek is gereserveerd op het emplacement van Rotterdam.



- VenW heeft de indruk dat NS Hispeed alles op alles zet ter verbetering van de geluidsproblematiek.
- VenW benadrukt dat er ook de komende tijd metingen gedaan blijven worden met het hogesnelheidsmaterieel (Thalys en AnsaldoBreda) en ook aan het stilgemaakte materieel.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL wil weten hoeveel geluid de nieuwe Fyra (de Ansaldo-Breda trein die momenteel nog gebouwd wordt) zal produceren. VenW meldt dat de Ansaldo-Breda een klein beetje stiller is dan de Thalys. VenW zegt toe dat de Ansaldo-Breda trein ook op het HSL-Zuid tracé zal worden getest op geluidsproductie.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL wil weten of de TSIs ook voor Traxx-treinen gelden. VenW legt uit dat TSIs door de Europese Commissie worden geïnitieerd en alleen gelden voor treinen die na ingang van de wetgeving gebouwd worden. Hierdoor vallen de Traxxen niet onder de 'TSI Highspeed'. Ook de 'TSI Noise' is niet van toepassing op Traxx-treinen. Toch streeft VenW er na om binnen de normen van TSI Noise te blijven met de Traxx.
- Stichting Geen Gehoor meldt dat zij treinen met een afwijkend hoger geluid hebben gehoord. Dit zouden mogelijk de Thalysen kunnen zijn en deze hoor je al van ver aankomen. Bovendien, zo ervaren de omwonenden, is het geluid van een hogere frequentie en indringendere aard.
- Stichting Geen Gehoor vraagt zich af waarom er niet nu al vergaande maatregelen worden getroffen. VenW meldt dat er momenteel al aan de treinen wordt gesleuteld. Ten eerste wordt er onderzoek gedaan naar het uitschakelen van de blokremmen. Dit zou tot gevolg hebben dat de wielen glad blijven waardoor er minder rolgeluid zal zijn. Hierdoor worden de rijtuigen alleen maar schijfgeremd. Ook door de gietijzeren remlblokken te vervangen door kunststofremlblokken kunnen de wielen gladder worden en ook glad blijven. Om deze maatregel door te kunnen voeren dient er een safety case gemaakt te worden en dienen er remproeven gedaan te worden. Deze Safety Case moet goedgekeurd worden door Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- Mocht uiteindelijk blijken dat de geluidsproductie na het doorvoeren van deze maatregelen uiteindelijk niet voldoende afgenomen is en de geluidsnormen van het tracebesluit, bij het rijden van de volledige dienstregeling met hogesnelheidsmaterieel, worden overschreden, dan zal VenW zich beraden over eventuele infrastructurele maatregelen. De geluidsproductie-berekening voor de volledige dienstregeling kan pas gemaakt worden nadat er met de Ansaldo-Breda-trein voldoende testritten zijn gemaakt en daarbij zijn ingemeten, over het HSL-Zuid tracé. VenW gaat ervan uit dat de treinen ingemeten zullen zijn en de berekeningen gemaakt zijn vóórdát de volledige dienstregeling in werking zal treden.
- Stichting Stop Geluidsoverlast vraagt hoe België staat tegenover de geluidsproductie van de Traxx-treinen. De Traxx-treinen zullen medio 2010 het inzetcertificaat verkrijgen van België en VenW verwacht dat België de treinen zal accepteren en het certificaat zal uitgeven.
- Stichting Geen Gehoor stipt aan dat Nederland door haar vlakke landschap mogelijk meer geluidsoverlast heeft dan de Belgische heuvelachtige gebieden.
- Stichting Stop Geluidsoverlast wil graag in overleg met betrekking tot het TNO-rapport. VenW zegt toe deze vraag uit te zetten bij ProRail en TNO. Daarnaast wil Stichting Stop Geluidsoverlast over twee zaken gedetailleerde informatie:
 - Met betrekking tot het grafiekje van 14 dB (A) overschrijving in het TNO-rapport wil men weten of hier de norm van 300 km/u vergeleken wordt met de meting van Traxx op 160 km/u.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
7 december 2009

Nummer
-



- Na afloop van de bijeenkomst in Lansingerland zou iemand van TNO hebben gezegd dat bij de huidige dienstregeling op jaarbasis al de normen overschreden zullen worden. Klopt dat?
- VenW zal beide punten zo snel mogelijk uitzoeken.
- VenW ligt toe dat ProRail wettelijk verplicht is om na het opstellen van de jaarlijkse capaciteitsverdeling ook een geluidstoets te doen.
- De stichtingen vragen wie ProRail dan controleert en VenW meldt dat ProRail gecontroleerd wordt door Inspectie VROM.
- Stichting Geen Gehoor wil weten hoe het nu zit met goederenvervoer. VenW meldt dat in het tracébesluit staat dat er geen goederentreinen zullen rijden. Er is ooit een initiatief geweest vanuit de regio Hoofddorp en VenW heeft toen ProRail gevraagd uit te zoeken hoeveel extra kosten er gemaakt zouden moeten worden om goederenvervoer mogelijk te maken. Dit zou om een extreem hoog bedrag gaan. Daarop hebben de initiatiefnemers het idee in de ijskast gezet. VenW verwacht dat goederenvervoer op de HSL ook vrijwel niet rendabel kan worden. De gebruiksvergoeding voor het rijden op het spoor is erg hoog, veel meer dan op het gemengde net. Bovendien mag er 's nachts door onderhoudswerkzaamheden nooit harder dan 120 km/u gereden worden en dus is conventioneel spoor net zo snel, maar wel vele malen goedkoper.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL vraagt zich af of de HSL überhaupt wel rendabel gaat worden. VenW zegt dat dit zaak is van de ondermening NS Hispeed maar wijst er op dat in andere landen de hogesnelheidslijn-verbindingen behoorlijk winstgevend zijn.
- VenW meldt dat er ook aan gevels gemeten zal gaan worden. VenW staat open voor suggesties van de stichtingen waar er gemeten dient te worden.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL geeft aan dat het veel verschil zou uitmaken indien de tijdspanne waarin de treinen rijden verkleind zou kunnen worden. Het zou ideaal zijn als de eerste en laatste trein uit de dienstregeling geschrapt zouden worden.
- Stichting Geen Gehoor uit haar verbazing over het feit dat er gemeten is bij de ingang van de tunnel waar slechts drie boerderijen staan en niet in het dorp zelf.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL stipt een tegenstelling aan in de VROM-wetgeving: er zijn mensen met teveel geluid binnen, waardoor zij de ramen niet mogen open zetten. Maar andere VROM-wetgeving zegt dat je moet ventileren. Waar moet hier tegen in beroep gegaan worden? VenW antwoordt dat als het aankomt bij VROM echt niet lukt, er naar de Raad van State gegaan kan worden.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL heeft vernomen dat er een Stadspark Lansingerland langs de HSL aangelegd zal worden waarvoor regels gelden dat er niet meer dan 50 dB(A) hoorbaar mag zijn in het park. VenW meldt dat, omdat over de aanleg van het park is besloten ná het tracebesluit, de gemeente hierover gaat en hierover dus ook een besluit dient te nemen.
- De stichtingen uiten tevens dat er nu minder recreanten zijn in de regio, dat de dorpen reputatieschade lijden en dat de woningen in waarde zijn gedaald.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL is van mening dat per direct gestopt dient te worden met vervoer op de HSL totdat het huidige materieel stiller is gemaakt. VenW herhaalt dat de dienstregeling zoals die start op 13 december voldoet aan de geluidsnormen en dat de Thalys ook is getest op 300 km/u op het HSL-Zuid tracé.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
7 december 2009

Nummer
-



- VenW verduidelijkt dat in de dienstregeling vanaf 13 december de Thalys tussen Antwerpen en Rotterdam 300 km/u zal rijden en tussen Rotterdam en Amsterdam 160 km/u.
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL doet de suggestie om Berkel en Rodenrijs en Bergschehoek te laten overkappen. VenW doet echter geen toezegging om een studie hiernaar te laten verrichten. VenW gaat pas naar maatregelen aan de infrastructuur kijken, wanneer blijkt dat de volledige dienstregeling 2011 over de geluidsnormen heen zou gaan.
- Stichting Geen Gehoor vraagt of er klachten zijn uit Zoetermeer. VenW antwoordt dat ProRail slechts een handvol klachten heeft ontvangen uit Zoetermeer. Stichting Geen Gehoor meldt dat ze klachten heeft ontvangen uit Haarlemmermeer, waar de trein de tunnel uit komt. Zelfs tot in Nieuw-Vennep hoort men de HSL.
- VenW zegt toe dat er een schriftelijke reactie zal komen op de brief die de stichtingen aan de minister hebben gestuurd.
- VenW zal op woensdag 9 december een afspraak maken met ProRail, TNO en stichtingen om het TNO-rapport te bespreken.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
7 december 2009

Nummer
-