

# ECLI:NL:GHAMS:2012:BW3101

Instantie	Gerechtshof Amsterdam
Datum uitspraak	17-04-2012
Datum publicatie	23-04-2012
Zaaknummer	200.057.981
Formele relaties	Eerste aanleg: <a href="#">ECLI:NL:RBUTR:2009:BO2525</a> , Bekrachtiging/bevestiging
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Hoger beroep
Inhoudsindicatie	Non-conformiteit van nieuw gekochte personenauto die meer benzine verbruikt dan uit de "ECE-waarde" volgt?
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl NJF 2012/247

## Uitspraak

GERECHTSHOF AMSTERDAM

nevenzittingsplaats Arnhem

Sector civiel recht

zaaknummer gerechtshof 200.057.981

(zaaknummer rechtbank 238957)

arrest van de eerste civiele kamer van 17 april 2012

inzake

[A],

wonende te [woonplaats],

appellant in het principaal hoger beroep,

geïntimeerde in het voorwaardelijk incidenteel hoger beroep,

advocaat: mr. P.J.L.J. Duijsens,

tegen:

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

Auto-Palace Utrecht B.V.,

handelende onder de naam Smart Center Utrecht,  
gevestigd te Nieuwegein,  
geïntimeerde in het principaal hoger beroep,  
appellante in het voorwaardelijk incidenteel hoger beroep,  
advocaat: mr. W.C.D.E. Wolfhagen.

#### 1. Het geding in eerste aanleg

Voor het geding in eerste aanleg verwijst het hof naar de inhoud van de vonnissen van 23 januari 2008, 18 maart 2009 en 9 december 2009 die de rechtbank Utrecht tussen (principaal) appellant (hierna ook te noemen: [A]) als eiser en (principaal) geïntimeerde (hierna ook te noemen: Smart Center) als gedaagde heeft gewezen; van de laatste twee vonnissen is een fotokopie aan dit arrest gehecht.

#### 2. Het geding in hoger beroep

Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de appel dagvaarding van 28 januari 2010,
- de memorie van grieven,
- de memorie van antwoord, tevens memorie van grieven in het incidenteel hoger beroep, met producties,
- de memorie van antwoord in het incidenteel hoger beroep.

#### 3. De vaststaande feiten

Het hof gaat uit van de feiten die de rechtbank in het tussenvonnis van 18 maart 2009 onder 2.1 tot en met 2.8 heeft vastgesteld, nu daartegen geen bezwaren zijn aangevoerd.

#### 4. De motivering van de beslissing in hoger beroep

4.1 Het gaat in deze zaak om de vraag of [A] terecht de ontbinding (en restitutie van de koopsom met schadevergoeding, op te maken bij staat) vordert van de in april 2007 tussen partijen gesloten koopovereenkomst. Volgens [A] beantwoordt de door hem gekochte nieuwe auto, een Smart fortwo cabrio, niet aan de overeenkomst, omdat deze meer benzine verbruikt dan in de technische specificaties is vermeld. Volgens [A] bedraagt het gemiddelde door hem gemeten benzineverbruik 1 liter op 15,2 km, terwijl het door Smart Center in de technische specificaties opgegeven gecombineerde verbruik 1 liter op 20,4 km bedraagt. Deze afwijking is volgens [A] zodanig groot dat sprake is van non-conformiteit in de zin van art. 7:17 BW.

4.2 [A] heeft in eerste aanleg aan zijn vorderingen ook de slechte wegligging van de auto en een niet goed werkende stereo-installatie ten grondslag gelegd. Ten aanzien van deze gebreken heeft de rechtbank in het tussenvonnis van 18 maart 2009 (onder 4.18.1 en 14.8.2) overwogen dat niet voldaan is aan het bepaalde in art. 7:22 lid 2 BW, omdat niet gezegd kan worden dat Smart Center in een verplichting als bedoeld in art. 7:21 lid 3 BW is tekortgeschoten. Hoewel [A] in de kop van zijn grief alle dragende overwegingen in de beide vonnissen, en dus ook rechtsoverweging 4.18 van het tussenvonnis van 18 maart 2009 noemt, heeft hij in de toelichting daarop niet op voor het hof en Smart Center - voldoende duidelijke en concrete wijze - bezwaar gemaakt tegen deze rechtsoverweging. Deze door [A] gestelde gebreken komen in hoger beroep dan ook niet meer aan de orde.

4.3 De rechtbank heeft de stellingen van [A] wat betreft het benzineverbruik ongegrond bevonden op grond van de volgende, kort weergegeven, overwegingen.

4.3.1 De rechtbank gaat uit van het door [A] gestelde praktijkverbruik van 1 liter op 15,2 km. Vooropgesteld moet worden dat het door de autofabrikant op te geven brandstofverbruik is gereguleerd in EG-richtlijnen, met name Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving der Lid-Saten inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen, zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/116/EG van de Commissie van 17 december 1993 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen. Volgens deze richtlijn moet het op te geven brandstofverbruik worden vastgesteld aan de hand van een laboratoriumproef op een proefbank. Zoals uit hoofdstuk 5 van bijlage I van de Richtlijn 93/116/EG volgt, zijn de proefomstandigheden nauwkeurig vastgelegd. In deze richtlijn wordt dan ook niet een praktijksituatie nagebootst, maar worden condities voorgeschreven, die de door de autofabrikanten op te geven waarden onderling vergelijkbaar maken.

4.3.2 Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's schrijft de inhoud voor van een label ("brandstofverbruiksetiket"), waarvan alle in een verkooppunt uitgestalde (nieuwe) auto's moeten zijn voorzien. Het label waarvan de door [A] gekochte auto in de showroom was voorzien, is in overeenstemming met deze laatste richtlijn.

4.3.3 [A] erkent dat het brandstofverbruik in de praktijk wat ongunstiger zal zijn dan de door de fabrikant opgegeven waarde, die is bepaald volgens Richtlijn 80/1268/EEG, als gewijzigd.

4.3.4 De rechtbank heeft in openbare bronnen (met name: de website van de ANWB) onderzoek verricht naar de vraag in hoeverre het door de fabrikant opgegeven verbruik, gemeten volgens deze EG-richtlijn, afwijkt van het verbruik in de praktijk en heeft aan de hand daarvan bevonden dat een afwijking van 25% tussen het werkelijke verbruik en het door de fabrikant opgegeven gecombineerde verbruik voor een auto als deze Smart geenszins ongebruikelijk is. Dit heeft de rechtbank tot het voorlopig oordeel geleid dat uit deze bevindingen volgt dat het door [A] gestelde verbruik niet meebrengt dat aan de door [A] gekochte Smart een gebrek kleeft. De rechtbank heeft partijen in het tussenvonnissen van 18 maart 2009 in de gelegenheid gesteld zich over haar bevindingen en dit voorlopig oordeel uit te laten, waartoe de zaak naar de rol is verwezen.

4.3.5 De rechtbank heeft de vraag onder ogen gezien of [A] niet uitdrukkelijker had moeten worden gewaarschuwd voor de afwijking tussen het praktijkverbruik en het volgens de Richtlijnen 80/1268 en 93/116 vastgestelde verbruik aan de hand van de laboratoriumproef. De rechtbank heeft die vraag ontkennend beantwoord, omdat het label waarmee het brandstofverbruik onder de aandacht van [A] is gebracht voldoet aan die richtlijn, die minutieus voorschrijft hoe het label moet luiden en dat het niet op de weg van de rechter, maar van de EG-wetgever ligt om de voorschriften waaraan het label voldoet eventueel met het oog op de voorlichting en bescherming van consumenten aan te scherpen. [A] is voldoende gewezen op het karakter van de technische gegevens en de geringe betekenis daarvan voor het praktijkverbruik. In een voetnoot bij die specificaties is immers vermeld dat de opgegeven verbruikswaarden zijn gemeten volgens de Richtlijn 80/1268/EEG in de huidige versie en bovendien is vermeld dat de opgaven slechts zijn bedoeld ter vergelijking van de verschillende voertuigtypen.

4.3.6 De rechtbank heeft, ten slotte, overwogen dat [A] niet heeft gesteld dat hij de uitlatingen van de verkoper van Smart Center, Borghart, heeft begrepen en redelijkerwijs heeft mogen begrijpen in die zin dat Borghart zich baseerde op andere gegevens dan de volgens de EG-Richtlijn vastgestelde meetwaarde.

Het principaal hoger beroep

4.4 De grief van [A] komt op de volgende klachten neer. Zijn voornaamste bezwaar is dat de rechtbank de Richtlijnen 80/1268/EEG en 1999/94/EG op onjuiste wijze heeft uitgelegd en dat de rechtbank impliciet oordeelt dat het op basis van de Richtlijn 80/1268/EEG gemeten brandstofverbruik geen waarde voor de consument heeft in die zin dat de consument daaraan geen gerechtvaardigde verwachtingen kan ontleenen. [A] voert verder aan, dat de rechtbank ten onrechte heeft overwogen dat hij niet heeft bestreden dat het

label in overeenstemming met de richtlijn is. De rechtbank miskent dat, zelfs indien een afwijking van 25% voor auto's in het algemeen en Smarts in het bijzonder als gebruikelijk moet worden aangemerkt, dit de aansprakelijkheid van Smart Center onverlet laat. [A] stelt verder dat hij de uitkomsten van het door de ANWB verrichte onderzoek wel degelijk heeft betwist en dat de overweging van de rechtbank om ter vermindering van een deskundigenbericht zelf een openbare bron te raadplegen niet aangaat, omdat met openbare bronnen op het internet nu eenmaal niet kan worden geverifieerd welke informatie achter op te vragen informatie schuilgaat. Hij betwist de juistheid van de op de website van de ANWB te vinden verbruikscijfers.

4.5 Ten aanzien van eerstgenoemde richtlijn stelt [A] zich op het standpunt dat uit de preambule daarvan blijkt dat het doel van de richtlijn is om kopers en gebruikers objectieve en nauwkeurige voorlichting te geven over het brandstofverbruik. Hij stelt verder dat de rechtbank ten onrechte impliciet heeft beslist dat het op basis van deze richtlijn gemeten brandstofverbruik voor de consument geen waarde heeft. Wat de tweede genoemde richtlijn betreft stelt [A] dat de rechtbank zich in de rechtsoverwegingen 4.9 en 4.13 van een doelredenering bedient en dat zij miskent dat deze richtlijn een afgeleide is van Richtlijn 80/1268/EEG. Volgens [A] miskent de rechtbank dat labels wel degelijk "de juiste informatie" moeten bevatten, waarmee hij doelt op het brandstofverbruik in de praktijk. [A] stelt verder dat uit beide richtlijnen volgt dat labels betrouwbaar moeten zijn, omdat de consument daarop moet kunnen afgaan voor de bepaling van zijn keuze.

4.6 Het hof overweegt als volgt. Uitgangspunt is dat in richtlijnen voorkomende begrippen autonoom en eenvormig moeten worden uitgelegd, ongeacht de betekenis daarvan in een bepaald nationaal rechtstelsel. Richtlijnen moeten allereerst verdragsconform worden uitgelegd. Daarnaast komt het aan op het doel dat de richtlijnen nastreven. Verder dienen de in de richtlijnen gegeven regels te worden afgeleid uit hun plaats in het stelsel waartoe zij behoren. Ten slotte kan een historische en een grammaticale uitleg van belang zijn. De Nederlandse omzettingwetgeving dient richtlijnconform te worden uitgelegd.

4.7 In dit verband acht het hof het volgende van belang. In de considerans van Richtlijn 80/1268/EEG wordt onder meer overwogen dat technische handelsbelemmeringen kunnen ontstaan doordat de voorschriften met betrekking tot het meten van het brandstofverbruik van motorvoertuigen van lidstaat tot lidstaat verschillen en dat de lidstaten daarom ter opheffing daarvan dezelfde voorschriften moeten aannemen. Verder wordt daarin overwogen dat het in de eerste plaats nodig is in de communautaire voorschriften een methode vast te stellen voor het meten van het brandstofverbruik van motorvoertuigen en dat een communautaire methode voor het meten van het brandstofverbruik ook en vooral noodzakelijk is met het oog op een objectieve en nauwkeurige voorlichting van kopers en gebruikers.

In de Bijlage I bij deze richtlijn ("bepaling van het brandstofverbruik") is sprake van het bepalen van het brandstofverbruik aan de hand van drie verschillende proeven als in art. 3 "algemene specificaties" omschreven.

De Richtlijn 80/1268/EEG is in het jaar 1993 gewijzigd bij Richtlijn 93/116/EG. In de considerans van deze laatste richtlijn wordt onder meer overwogen dat in verband met de groeiende bezorgdheid over de gevolgen voor het milieu van de emissie van kooldioxide in het op 16 december 1992 door de Raad goedgekeurde vijfde actieprogramma van de Europese Gemeenschappen voor het milieu een streefwaarde voor de stabilisering van deze emissies is vastgesteld; dat het noodzakelijk is de kooldioxide-emissies van lichte motorvoertuigen in het kader van de EG-typegoedkeuring vast te stellen; dat het dienstig is de meting van kooldioxide op de bij Richtlijn 70/220/EEG vastgestelde testprocedure voor de meting van luchtverontreinigende stoffen van motorvoertuigen te baseren en dan op basis van de resultaten van deze metingen het brandstofverbruik te berekenen.

Artikel 1 van de richtlijn bepaalt dat de titel van de Richtlijn 80/1268/EEG als volgt wordt gelezen:

"Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad van 16 december 1980 betreffende de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van motorvoertuigen".

In de artikelen 2 en 3 van de richtlijn is steeds sprake van redenen die verband houden met kooldioxide en brandstofverbruik.

In de hoofdstukken 5 en 6 van de Bijlage I zijn de proefomstandigheden vastgelegd, waarbij eerst CO<sub>2</sub> en koolstofhoudende emissies worden gemeten. In hoofdstuk 7 is vervolgens bepaald dat het brandstofverbruik wordt berekend op basis van de emissies van koolwaterstoffen, koolmonoxide en kooldioxide die overeenkomstig hoofdstuk 6 zijn berekend.

In de considerans van Richtlijn 1999/94/EG wordt onder meer overwogen dat de Gemeenschap bij het Protocol van Kyoto akkoord is gegaan met een vermindering van de uitstoot van een aantal broeikasgassen met 8%; dat informatie van essentieel belang is voor het functioneren van de marktmechanismen; dat met de verschaffing van nauwkeurige, relevante en vergelijkbare informatie over het specifieke brandstofverbruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub> van personenauto's de keuze van de consument kan worden beïnvloed ten gunste van auto's die minder brandstof en aldus minder CO<sub>2</sub> in de atmosfeer brengen en dat de autofabrikanten er aldus toe kunnen worden bewogen het nodige te doen om het brandstofverbruik van hun producten te verminderen; dat de aanwezigheid van etiketten op gebruikte auto's in het verkooppunt kopers van nieuwe personenauto's kan beïnvloeden ten gunste van weinig brandstof verbruikende auto's, omdat met deze factor rekening zal worden gehouden wanneer de auto wordt doorverkocht; dat daarom bij de eerste herziening van deze richtlijn moet worden overwogen de werkingssfeer uit te breiden tot gebruikte auto's die vallen onder Richtlijn 93/116/EG van de Commissie van 17 december 1993 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen; dat het derhalve nodig is een brandstofverbruiksetiket te ontwikkelen voor alle in een verkooppunt uitgestalde personenauto's; dat dit etiket gegevens dient te bevatten over het brandstofverbruik en de specifieke CO<sub>2</sub> uitstoot die zijn bepaald in overeenstemming met de geharmoniseerde normen en methoden, vastgelegd in de Richtlijn 80/1268/EEG en dat het belangrijk is dat potentiële autokopers in het verkooppunt bewust worden gemaakt van de meest brandstofefficiënte modellen van personenauto's die in dat verkooppunt beschikbaar zijn.

Artikel 1 van deze richtlijn bepaalt vervolgens dat de richtlijn beoogt te verzekeren dat gegevens over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub> uitstoot van nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap voor verkoop of leasing worden aangeboden, voor de consument beschikbaar worden gesteld, zodat deze met kennis van zaken een keuze kan maken.

4.8 Naar het oordeel van het hof volgt uit de hiervoor weergegeven bepalingen uit de consideransen en de relevante artikelen van de richtlijnen dat zij zowel het opheffen van technische handelsbelemmeringen, die kunnen ontstaan doordat de voorschriften met betrekking tot het meten van het brandstofverbruik van motorvoertuigen van lidstaat tot lidstaat verschillen, beogen te dienen, als het verkrijgen van een schoner milieu (de terugdringing van de emissie van koolwaterstoffen door personenauto's) en het geven van objectieve, nauwkeurige en uniforme voorlichting aan kopers en gebruikers van auto's met het oog op de door hen te maken keuze uit verschillende aangeboden modellen aan de hand van de op het voorgeschreven label (brandstofverbruiksetiket) vermelde gegevens over de CO<sub>2</sub> uitstoot en het brandstofverbruik.

4.9 Bij de in de richtlijn van 1980, als gewijzigd op 17 december 1993, vastgelegde vaststelling van het brandstofverbruik gaat het om een uniform, onder strikte en gestandaardiseerde condities uitgevoerd, op een laboratoriumproef lijkend, onderzoek. De op grond daarvan gevonden, op het label weer te geven waarde, ook wel de ECE-waarde genoemd, kan niet representatief worden geacht voor het brandstofverbruik in de dagelijkse praktijk. De richtlijnen hebben, anders dan [A] aanvoert, kennelijk ook niet het doel om dit laatste brandstofverbruik vast te stellen, maar wel om een communautaire methode voor het meten van het brandstofverbruik vast te stellen, met de onder 4.8 genoemde doelen. De Nederlandse omzettingwetgeving dient, zoals gezegd, richtlijnconform te worden uitgelegd. Anders dan [A] in hoger beroep aanvoert, kan in zijn processtukken geen gemotiveerde betwisting worden gevonden van de stelling van Smart Center dat de gegevens op het door haar aangebrachte label in overeenstemming zijn met het in Richtlijn 80/1268/EEG, als gewijzigd, voorgeschreven onderzoek, zodat het hof daarvan uitgaat.

4.10 De rechtbank heeft niet overwogen dat de ECE-waarde geen enkele waarde voor de consument heeft. De bestreden overweging komt erop neer dat die waarde betrekkelijk is, in die zin dat zij is vastgesteld onder de genoemde strikte en gestandaardiseerde condities, die zich in de dagelijkse praktijk nu eenmaal meestal niet voordoen, en dus in de praktijk vaak niet zal worden bereikt. Het hof verenigt zich met dat oordeel. De

ECE-waarde stelt de consument, zoals de richtlijnen beogen, wel in staat de verschillende aangeboden auto's ten aanzien van CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik - gemeten onder die condities - met elkaar te vergelijken. Smart Center heeft onbetwist gesteld dat zij in de technische specificaties daarop ook heeft gewezen met de voetnoot: "De opgegeven waarden werden gemeten volgens de wettelijke meetprocedure (richtlijn 80/1268/EEG in de huidige versie). De opgaven hebben geen betrekking op een specifiek voertuig. Ze zijn slechts bedoeld ter vergelijking van de verschillende voertuigtypen. De waarden zijn afhankelijk van de bandenmaat." Voor zover [A] ook in hoger beroep heeft willen betogen dat hij uitdrukkelijker had moeten worden gewaarschuwd dan op de wijze als hiervoor onder 4.3.5 is weergegeven, is het hof met de rechtbank van oordeel dat [A] voldoende is geweest op het karakter van de technische gegevens en de geringe betekenis daarvan voor het praktijkverbruik.

4.11 Ten aanzien van de door [A] geuite klachten met betrekking tot het volgen van de uitkomsten van het door de ANWB verrichte, op zijn website gepubliceerde onderzoek overweegt het hof het volgende. Het hof merkt voor zover nodig op dat het de overweging van de rechtbank deelt dat het ter bevordering van de proceseconomie, in het bijzonder ter vermijding van een kostbaar en tijdrovend deskundigenbericht, voor de hand lag om zelf in openbare bronnen onderzoek te doen naar de vraag in hoeverre het door de fabrikant opgegeven verbruik, gemeten volgens de Richtlijn 80/1268/EEG (als gewijzigd) afwijkt van het verbruik in de praktijk, in het bijzonder of een verschil van 25% tussen beide verbruikscijfers ongebruikelijk is, om vervolgens partijen in de gelegenheid te stellen op dat onderzoek en het daarop gebaseerde voorlopige oordeel van de rechtbank te laten reageren.

Aan de stelling van [A] dat bij een openbare bron op het internet niet kan worden geverifieerd welke informatie achter de op te vragen informatie schuilgaat, gaat het hof voorbij. Het gaat erom of de aldus beschikbare informatie van een voldoende betrouwbare en ter zake deskundige bron afkomstig is. [A] heeft niet gesteld dat dit met de website van de ANWB niet het geval is. [A] laat overigens na te vermelden van welke "achterliggende" gegevens hij had willen kennis nemen.

4.12 Het door de rechtbank geraadpleegde, op de website van de ANWB gepubliceerde onderzoek naar het verbruik van de tien zuinigste auto's, acht het hof evenals de rechtbank representatief. De rechtbank heeft daarbij opgemerkt dat zich bij de tien onderzochte auto's ook een Smart fortwo Coupé bevindt. Daaruit volgt, anders dan [A] stelt, niet dat de rechtbank niet onder ogen heeft gezien dat dit een andere auto is dan die van [A]. De verwijzing naar de Smart fortwo Coupé is klaarblijkelijk vooral bedoeld om duidelijk te maken dat een vergelijkbare auto van hetzelfde merk tot de in deze groep onderzochte auto's behoort. Voor alle auto's in die top-10 is een afwijking van 20% of meer vastgesteld. Het hof is met de rechtbank van oordeel dat uit deze uitkomsten volgt dat het door [A] gestelde verschil in benzineverbruik tussen het door hem gemeten cijfer en de ECE-waarde (ten aanzien waarvan [A] niet stelt dat dit wordt veroorzaakt door een technisch defect van de auto) niet meebrengt dat de auto niet aan de overeenkomst beantwoordt.

4.13 De grief faalt. Het hof gaat aan het bewijsaanbod van [A] voorbij, omdat hij geen feiten heeft gesteld, die, indien bewezen, tot een ander oordeel kunnen leiden.

Het voorwaardelijk incidenteel hoger beroep

4.14 Het incidenteel appel is ingesteld onder de voorwaarde dat het hof de grieven van [A] gegrond zou bevinden. Nu de voorwaarde niet is vervuld, behoeft het incidenteel appel geen bespreking.

## 5. Slotsom

[A] heeft geen grieven aangevoerd tegen het vonnis van 23 januari 2008 en is in zoverre niet-ontvankelijk in zijn hoger beroep. De grief in het principaal hoger beroep faalt. Het incidenteel hoger beroep behoeft geen bespreking. Het hof zal de vonnissen van 18 maart 2009 en 9 december 2009 bekrachtigen met

veroordeling van [A], als in het ongelijk gestelde partij, in de kosten van het principaal hoger beroep.

## 6. De beslissing

Het hof, recht doende in het principaal hoger beroep:

verklaart [A] niet-ontvankelijk in zijn hoger beroep van het tussenvonnissen van 23 januari 2008;

bekrachtigt de vonnissen van de rechtbank Utrecht van 18 maart 2009 en 9 december 2009;

veroordeelt [A] in de kosten van het hoger beroep, tot aan deze uitspraak aan de zijde van Smart Center begroot op € 894,- voor salaris overeenkomstig het liquidatietarief en op € 615,- voor griffierecht.

Dit arrest is gewezen door mrs. P.H. van Ginkel, R.A. Dozy en C.J. Laurentius-Kooter en is in tegenwoordigheid van de griffier in het openbaar uitgesproken op 17 april 2012.