

rolbeslissing

RECHTBANK AMSTERDAM

afdeling privaatrecht

Rolbeslissing van 12 juni 2024

in de gevoegde zaken

C/13/686493 / HA ZA 20-697 van

de stichting

STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,

gevestigd te Amsterdam,

e i s e r e s,

advocaat mr. L.C.M. Berger te Amsterdam **Fout! De documentvariabele ontbreekt.**

tegen

1. de vennootschap naar buitenlands recht
MERCEDES-BENZ GROUP AG,
gevestigd te Stuttgart, Duitsland,
3. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MERCEDES-BENZ NEDERLAND B.V.,
gevestigd te Nieuwegein,
advocaat mr. J.S. Kortmann te Amsterdam,
4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
ASV AUTOMOBIELBEDRIJVEN B.V.,
gevestigd te Veghel,
5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO KÖKCÜ B.V.,
gevestigd te Vijfhuizen,
6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO WÜST DORDRECHT B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO WÜST HELLEVOETSLUIS B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO WÜST B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN DRIEL AUTOBEDRIJF B.V.,

gevestigd te Liempde,

10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN MB G B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,

11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN MB R B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,

12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOSERVICE VAN DEN AKKER B.V.,
gevestigd te Uden,

14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
BAAN TWENTE B.V.,
gevestigd te Zuna, gemeente Wierden,

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
COR MILLENAAR B.V.,
gevestigd te Amstelveen,

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
GOMES NOORD HOLLAND B.V.,
gevestigd te Alkmaar,

17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN MB B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,

18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MERCEDES-BENZ DEALER BEDRIJVEN B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
SMEETS M.B. EINDHOVEN B.V.,
gevestigd te Heerlen,

20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
SMEETS M.B. VENLO B.V.,
gevestigd te Heerlen,

21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
SMEETS M.B. ZUID-LIMBURG B.V.,
gevestigd te Heerlen,

22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEDIN AUTOMOTIVE 1M B.V.,
(voorheen STERN 1M B.V.),
gevestigd te Utrecht,

23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN MOSSEL MB B.V.,
gevestigd te Rotterdam,

24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WENSINK AUTOMOTIVE B.V.,

gevestigd te Apeldoorn,
advocaat mr. B. Kemp te Amsterdam,

g e d a a g d e n,

en

C/13/695611 / HA ZA 21-60 van

de stichting
STICHTING CAR CLAIM,
gevestigd te Rotterdam,
e i s e r e s,
advocaat mr. P. Haas te Rotterdam,

tegen

de hiervoor genoemde gedaagden.

Stichting Diesel Emissions Justice zal hierna SDEJ worden genoemd, Stichting Car Claim zal hierna Car Claim worden genoemd. Gedaagden 1 en 3 zullen hierna gezamenlijk Mercedes worden genoemd. Gedaagden 4 tot en met 12 en 14 tot en met 24 zullen hierna gezamenlijk de Partners worden genoemd.

1. Het verloop van de procedures

1.1. Bij vonnis van 17 april 2024 zijn de zaken verwezen naar de rol van 10 juli 2024 voor conclusie van antwoord van Mercedes respectievelijk de Partners, waarbij Mercedes tevens dient te voldoen aan het op grond van artikel 22 Rv gegeven bevel zoals in dat vonnis vermeld onder 2.13.

1.2. Vervolgens zijn bij de rechtbank de in het e-mailbericht van 7 juni 2024 van de griffier vermelde brieven en e-mailberichten ingekomen.

1.3. In het e-mailbericht van de griffier is aangekondigd dat heden een rolbeslissing zal worden gegeven.

2. De beoordeling

Regiezitting

2.1. Zoals in het e-mailbericht van 7 juni 2024 is vermeld, zal een regiezitting van maximaal een dagdeel worden bevolen. Deze dient ertoe (i) met partijen zodanige afspraken te maken dan wel hen op grond van artikel 19 Rv zodanige instructies te geven dat partijen en de rechtbank voorafgaand aan de inhoudelijke behandeling over alle daarvoor relevante informatie beschikken en (ii) verder alles te bespreken wat voor een goed verloop van de verdere procedure van belang kan zijn.

Het bevel op grond van artikel 22 Rv

2.2. Het HvJ EU heeft in het arrest van 17 december 2020, C-693/18, ECLI:EU:C:2020:1040 (Manipulatie-instrument in dieselmotoren) als volgt beslist:

“1) Artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie moet aldus worden uitgelegd dat software die in het motormanagementsysteem is ingebouwd of die op dit systeem inwerkt, een „constructieonderdeel” in de zin van deze bepaling vormt, voor zover de software op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert.

2) Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat het begrip „emissiecontrolesysteem” in de zin van deze bepaling ziet op zowel de technologieën en de zogenoemde uitlaatgasnabehandelingsstrategie die de emissies achteraf – te weten na de vorming ervan – beperken als de technologieën en de strategie die, net als het systeem van uitlaatgasrecirculatie, de emissies vooraf – te weten tijdens het ontstaan ervan – beperken.

3) Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.

4) Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument als aan de orde in het hoofdgeding, dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij deze verordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring van deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in deze bepaling vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten die betrekking heeft op de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en op de veilige werking van het voertuig, ook al helpt het instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.”

2.3. Het HvJ EU heeft in het arrest van 14 juli 2022, C-128/20, ECLI:EU:C:2022:570 (GSMB Invest/Auto Krainer) als volgt beslist:

“1) Artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, van deze verordening, moet aldus worden uitgelegd dat een instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden

Celsius en op een rijhoogte van minder dan 1 000 meter waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een „manipulatie-instrument” in de zin van dit artikel 3, punt 10, vormt.

2) Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en op een rijhoogte van minder dan 1 000 meter waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, niet onder de in deze bepaling neergelegde uitzondering op het verbod op het gebruik van dergelijke instrumenten kan vallen louter omdat met dit instrument onderdelen zoals de uitlaatgasrecirculatieklep, de uitlaatgasrecirculatiekoeler en de roetfilter voor dieselloertuigen worden ontzien, tenzij wordt aangetoond dat dit instrument uitsluitend dient tot het voorkomen van acute risico's op schade of defecten aan de motor ten gevolge van een zodanig gebrekkige werking van een van deze onderdelen dat daardoor tijdens het rijden met een met dat systeem uitgerust voertuig een concreet gevaar ontstaat. Hoe dan ook kan een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, niet onder de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 vallen.”

2.4. Het HvJ EU heeft in het arrest van 14 juli 2022, C-134/20, ECLI:EU:C:2022:571 (IR/Volkswagen) als volgt beslist:

[1 en 2: gelijk aan het in de vorige overweging genoemde arrest]

“3) Artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 3, punt 10, van deze verordening, moet aldus worden uitgelegd dat de omstandigheid dat een manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling ná het in het verkeer brengen van een voertuig, bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen, werd geïnstalleerd, niet van belang is ter beoordeling of het gebruik van dit instrument op grond van dit artikel 5, lid 2, verboden is.”

2.5. Het HvJ EU heeft in het arrest van 14 juli 2022, C-145/20, ECLI:EU:C:2022:572 (DS/ Porsche Inter Auto en Volkswagen) als volgt beslist:

“Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

1) Artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen, moet aldus worden uitgelegd dat een motorvoertuig dat binnen de werkingssfeer van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, valt,

niet de kwaliteit biedt die voor goederen van dezelfde soort normaal is en die de consument redelijkerwijs mag verwachten, indien dit voertuig weliswaar een geldige EG-typegoedkeuring heeft en dus in het wegverkeer mag worden gebruikt, maar uitgerust is met een manipulatie-instrument waarvan het gebruik op grond van artikel 5, lid 2, van deze verordening verboden is.

2) *[gelijk aan de beslissing onder 2 in de arresten van 14 juli 2022, C-128/20 en C-134/20, ECLI:EU:C:2022:570 en 571]*

3) *Artikel 3, lid 6, van richtlijn 1999/44 moet aldus worden uitgelegd dat een gebrek aan overeenstemming dat erin bestaat dat een voertuig is uitgerust met een manipulatie-instrument waarvan het gebruik op grond van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 verboden is, niet kan worden aangemerkt als een gebrek „van geringe betekenis”, zelfs al zou de consument dat voertuig ook hebben gekocht wanneer de aanwezigheid van dit manipulatie-instrument en de werking ervan hem bekend waren geweest.”*

2.6. De rechtbank leidt uit de genoemde beslissingen van het HvJ EU af dat ook als een typegoedkeuring is verleend los daarvan beoordeeld moet worden of sprake is van een verboden manipulatie-instrument. Dat oordeel is in ieder geval nodig om te beoordelen of het betrokken voertuig de kwaliteit biedt die voor goederen van dezelfde soort normaal is en die de consument redelijkerwijs mag verwachten. Een voertuig met een verboden manipulatie-instrument voldoet niet aan die norm en dit is geen gebrek van geringe betekenis. De beoordeling of sprake is van een of meer verboden manipulatie-instrumenten is in deze zaken aan de orde voor zover de vorderingen zich richten tegen de Partners omdat jegens hen een beroep wordt gedaan op het niet beantwoorden van het geleverde voertuig aan de overeenkomst. Maar de vraag of er al dan niet verboden manipulatie-instrumenten aanwezig zijn zal in deze zaak eveneens moeten worden beoordeeld om te kunnen beslissen over de vorderingen jegens Mercedes op grond van onrechtmatige daad.

2.7. Doel van het in het tussenvonnissen van 17 april 2024 onder 2.9-2.13.6 gegeven bevel is om voor elk in de relevante periode door Mercedes in Nederland op de markt gebracht dieselvevoertuig duidelijkheid te verkrijgen over de volgende vragen:

- bevat dit voertuig een of meer manipulatie-instrumenten?
- zo ja, op welke wijze beïnvloeden deze de werking van het emissiecontrolesysteem?
- wat is hiervan de rechtvaardiging; gaat het hierbij al dan niet om een verboden manipulatie-instrument?

2.8. De rechtbank is er daarbij vanuit gegaan dat na een typegoedkeuring (bedoeld is daarbij inderdaad de emissietypegoedkeuring, niet de voertuigtypegoedkeuring) uitsluitend voertuigen op de markt worden gebracht die voorzien zijn van een emissiecontrolesysteem dat overeenstemt met het emissiecontrolesysteem zoals aanwezig in het ter keuring aangeboden voertuig. Vandaar dat de rechtbank bij de vraagstelling aansluiting heeft gezocht bij de typegoedkeuringen.

2.9. De rechtbank begrijpt uit de brief van Mercedes dat volgens Mercedes voertuigen met dezelfde emissietypegoedkeuring niet dezelfde hard- en software behoeven te hebben voor zover het gaat om het emissiecontrolesysteem. Een indeling naar emissietypegoedkeuring is dan ook niet zinvol, zo stelt

Mercedes. Zij stelt voor op de regiezitting te bespreken wat wel een zinnige indeling kan zijn.

2.10. Dit roept de volgende vragen op:

1. Staat het - mede gelet op het voor elk voertuig af te geven Certificaat van Overeenstemming - Mercedes vrij voertuigen op de markt te brengen met een bepaalde emissietypegoedkeuring en deze te voorzien van hard- en software die afwijkt van de hard- en software die aanwezig was in het geteste voertuig op basis waarvan de emissietypegoedkeuring is verleend? Zo ja, op grond van welke bepaling(en) is dat toegestaan?
2. Indien de emissietypegoedkeuring geen zinvolle indeling oplevert, welke alternatieve indeling is dan zinvol teneinde de onder 2.7 genoemde vragen te kunnen beantwoorden?

2.11. Mercedes heeft vragen gesteld over de in het op grond van artikel 22 Rv gegeven bevel genoemde verschillende functionaliteiten, waarvan een aantal volgens haar niet in het partijdebat aan de orde is geweest. Deze functionaliteiten zijn in andere zaken wel genoemd, zodat het de rechtbank dienstig voorkomt daar ook in dit geval expliciet naar te vragen. Verschil maakt dat niet, omdat in de slotvraag naar alle nog niet genoemde manipulatie-instrumenten wordt gevraagd. Voor zover een functionaliteit niet aanwezig is, kan de vraag eenvoudig met nee worden beantwoord.

2.12. Mercedes wenst ook duidelijkheid te krijgen over de vraag of van haar meer wordt verwacht dan uitleg over de emissiestrategieën die het KBA als IMI heeft aangemerkt. Het antwoord daarop is af te leiden uit rechtsoverweging 2.9 van het vonnis van 17 april 2024:
“De rechtbank heeft daarnaast behoefte aan verdere informatie om te kunnen oordelen over de toelaatbaarheid van de in de betrokken voertuigen aanwezige manipulatie-instrumenten.” De rechtbank zal zich niet kunnen en mogen baseren op de beoordeling van het KBA, omdat – zoals uit de rechtspraak van het HvJ EU is af te leiden - de rechtbank over de aanwezigheid en toelaatbaarheid van manipulatie-instrumenten een eigen oordeel zal moeten geven.¹ Daarvoor is vereist dat de rechtbank weet welke manipulatie-instrumenten aanwezig zijn en hoe deze werken, zodat de toelaatbaarheid daarvan kan worden beoordeeld.

2.13. Mercedes wil bevestigd krijgen dat zij haar conclusie van antwoord en de beantwoording van het op grond van art. 22 Rv gegeven bevel mag beperken tot die voertuigen waarvan de rechtbank de belangen bundelbaar heeft geacht.

De rechtbank heeft in het vonnis van 24 januari 2024 het volgende overwogen:

“10.6.9. Partijen hebben nader gedebatteerd over de vraag of en, zo ja, welke “Betrokken Voertuigen” (onder de collectieve vorderingen van SDEJ en Car Claim vallende diesellootvoertuigen) ook “Getroffen Voertuigen” (diesellootvoertuigen met een IMI) zijn. In dit verband zijn onder meer de (wel) door het KBA bevolen terugroepacties en de door Mercedes-Benz Group AG daartegen aangehangig gemaakte

¹ Zie HvJ EU 14 juli 2022, ECLI:EU:C:2022:572, beantwoording van de eerste vraag.

bezwaar- en beroepsprocedures aan de orde gekomen. Met betrekking tot de door het KBA geïdentificeerde series van (motoren van) dieselloertuigen met IMI's kan (zo lang daar in hoger beroep niet anders over is geoordeeld) uit worden gegaan van de aanwezigheid van IMI's. Dus is sprake van bundelbaarheid van de bij de ingestelde vorderingen betrokken belangen die een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan bevorderen. De kopers en lessees van die dieselloertuigen bevinden zich in dezelfde feitelijke positie en hebben er belang bij dat collectief voor hen wordt opgekomen. Bovendien kan bij de beoordeling of sprake is van een IMI, worden gedifferentieerd naar (bijvoorbeeld) type voertuig, model en/of uitvoering. Het argument dat voor de verschillende dieselloertuigen en voertuigtypes vele duizenden softwareversies en kalibraties zijn gebruikt staat aan bundelbaarheid niet in de weg, omdat het kennelijk zo is dat het KBA series van voertuigen heeft aangewezen die van een(zelfde) IMI zijn voorzien. De eigenaren/lessees van alle voertuigen uit een dergelijke serie verkeren daarmee in een gelijke positie en hun belangen zijn dus bundelbaar.”

Uit deze overweging kan worden afgeleid dat het verweer dat voor de verschillende dieselloertuigen en voertuigtypes vele duizenden softwareversies en kalibraties zijn gebruikt, zodat de belangen niet bundelbaar zijn, is verworpen, omdat de terugroepacties van het KBA duidelijk maken dat in ieder geval series van voertuigen volgens het KBA met dezelfde IMI zijn uitgerust. Hieruit kan evenwel niet worden afgeleid dat de bundelbaarheid beperkt is tot voertuigen die door het KBA zijn teruggeroepen. De bundelbaarheid geldt voor alle voertuigen die van eenzelfde manipulatie-instrument zijn voorzien. Vandaar ook dat de beantwoording van de door de rechtbank gestelde vragen betrekking heeft op alle door Mercedes in de relevante periode in Nederland op de markt gebrachte dieselloertuigen. Anders gezegd: Mercedes mag haar conclusie van antwoord en de antwoorden op het art. 22-bevel niet beperken tot de voertuigen die onderwerp zijn van een terugroepactie door het KBA, het gaat om alle in de relevante periode op de markt gebrachte dieselloertuigen, waarbij is te onderzoeken welke van die voertuigen van eenzelfde manipulatie-instrument zijn voorzien en of dit al dan niet een toelaatbaar manipulatie-instrument is.

2.14. Mercedes heeft verder nog aangevoerd dat zij in algemene zin heeft betwist dat manipulatie-instrumenten aanwezig zijn, maar dat als dat al zo is die manipulatie-instrumenten gerechtvaardigd zijn. De rechtbank merkt hierover op dat Mercedes in ieder geval bij de bespreking van de functionaliteit koelvlloeistoftemperatuurregeling (zie o.a. Partiële conclusie van antwoord 'fase 2', inzake ontvankelijkheid en toepasselijk recht inzake Car Claim, nr. 117) heeft opgemerkt dat dit volgens het KBA is sommige gevallen een toegestane en in andere gevallen een niet toegestane functionaliteit was. Daarmee is de aanwezigheid van een manipulatie-instrument in bepaalde gevallen in ieder geval erkend, al betwist Mercedes inderdaad wel steeds dat dit een ontoelaatbaar manipulatie-instrument zou zijn.

Voortgang procedure

2.15. In het e-mailbericht van 7 juni 2024 is partijen gevraagd op de rol van heden opgave te doen van hun verhinderingen in de maand juli 2024. De datum van de regiezitting zal zo spoedig mogelijk per e-mail worden medegedeeld.

2.16. De zaken zullen worden verwezen naar de rol van 26 juni 2024 voor het nemen van een akte door Mercedes ter beantwoording van de vragen zoals vermeld onder 2.10; eiseressen zullen bij de

regiezitting hierop kunnen reageren en mogen zich daartoe bedienen van pleitaantekeningen die in het dossier zullen worden gevoegd.

2.17. De zaken worden voor het houden van de regiezitting verwezen naar de enkelvoudige kamer. Mr. R.H.C. Jongeneel wordt benoemd als rechter-commissaris. Tijdens de regiezitting zal geen gelegenheid worden gegeven voor het toelichten van stellingen; de regiezitting dient uitsluitend ter bespreking van het verdere procesverloop. Voor zover met partijen geen overeenstemming kan worden bereikt over het verdere procesverloop zal de rechter-commissaris met toepassing van artikel 19 lid 2 Rv alle beslissingen nemen die nodig zijn voor een goed verloop van de procedure. Vervolgens zullen de zaken worden terugverwezen naar de meervoudige kamer voor de verdere behandeling en beslissing.

2.18. Iedere verdere beslissing zal worden aangehouden.

3. De beslissing

De rechtbank:

in beide zaken

- 3.1. verwijst de zaken naar de rol van 26 juni 2024 voor het nemen van een akte door Mercedes ter beantwoording van de vragen die zijn vermeld onder 2.10;
- 3.2. verwijst de zaken voor het houden van de regiezitting naar de enkelvoudige kamer;
- 3.3. benoemt mr. R.H.C. Jongeneel als rechter-commissaris;
- 3.4. houdt iedere verdere beslissing aan.

Deze rolbeslissing is gegeven door mr. R.H.C. Jongeneel, mr. N.C.H. Blankevoort en mr. M.L.S. Kalff, rechters, bijgestaan door mr. A.A.J. Wissink, griffier, en in het openbaar uitgesproken op 12 juni 2024.