

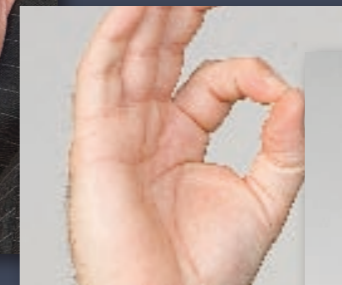
## De zaak van de uitbrander

Een zaak waar het laatste woord nog niet over is gesproken. De heer Ondiep dacht de boot van zijn dromen te hebben gevonden, maar in plaats daarvan bleek hij een schip te hebben aangeschaft dat bij een brand betrokken was.

### Mr. Hommersom



Mr. Frits Hommersom heeft zich in zijn juridische praktijk gespecialiseerd in watersportzaken. In de Waterkampioen brengt hij veel voorkomende en opvallende zaken onder de aandacht.



Deze zaak beschouwt mr. Hommersom als de meest bizarre in zijn praktijk tot op heden. Het volgende was het geval: na lang zoeken vond Hans Ondiep het schip van zijn dromen bij een werf in Midden-Brabant. Het had een lengte van bijna veertien meter en een breedte van ruim vier meter. Het schip was gebouwd voor CE-categorie B en voorzien van kloeke motoren. De oorspronkelijke opdrachtgever had deze boot volgens de werf afbesteld en om die reden was hij voor het seizoen 2006 te koop voor € 450.000. Het schip werd in lovende bewoor-

inbouw van bedieningspanelen was volgens hem onaanvaardbaar, evenals de inbouw van de marifoon. Bij Ondiep begon het gevoel te ontstaan dat er geen sprake was van eerdere ervaring met het bouwen van jachten op deze werf. Herstelreparaties leverden lelijke littekens aan het schip op. Verder bleek dat één reling aan de achterzijde van de boot niet was aangebracht, hoewel dit volgens de CE-B-norm wel verplicht is.

In april 2006 werd een proefvaart met het schip gemaakt waarbij ook foto's zouden worden gemaakt. Een van de pompen maakte veel lawaai.

2005. Vanaf dat moment deed Ondiep er alles aan om te achterhalen wat er met zijn schip kon zijn gebeurd. Hij vernam dat er een expertise was geweest door twee bedrijven, maar geen van beide expertisebureaus wenste de foto's ter beschikking te stellen die kennelijk van het schip waren gemaakt en verwezen hem naar de verzekeraar. De verzekeraar weigerde echter eveneens om de foto's van het schip ter beschikking te stellen want, zo bleek, ook de werf was verzekerd bij dezelfde verzekeraar. Deze verzekeraar verschool zich achter het argument dat als de werf geen toestemming gaf voor het vrijgeven van de foto's, zij dit ook niet konden doen! In de loop van 2006 bleken steeds meer grotere en kleinere gebreken aan het schip die Ondiep met de werf probeerde op te lossen, waarbij hij ook voortdurend nadere informatie probeerde te krijgen over de brand. Het bleef tobben: de werf kon of wilde de waslijst aan gebreken niet afwerken en negeerde ook de verzoeken van Ondiep om nu toch eens duidelijk te maken wat er nu met het schip was gebeurd.

In november 2006 komen de partijen voor een laatste poging om tot een oplossing te komen bij elkaar en wordt een zogenaamd herenakkoord opgesteld, waarin wordt vastgelegd

wat nu nog allemaal door de werf moet worden gedaan om tot een acceptabel schip te komen. Het betreft hier anderhalf A4-tje. Rond deze tijd wordt ook voor het eerst schoorvoetend door de directeur van de werf erkend dat er een klein brandje is geweest op het schip, namelijk in het toilet, waarbij slechts de binnenbepanning beschadigd zou zijn. In de winter van 2006/2007 wordt druk aan het schip gewerkt, maar bij aflevering blijkt dat veel zaken niet zijn afgewerkt zoals afgesproken. In arren moede voert Hans Ondiep zelf dan maar een groot aantal werkzaamheden uit. Niet eenvoudig, want de handleiding en het elektrisch schema van het schip ontbreken.

De werf presteert het dan om ten aanzien van werkzaamheden die hadden moeten worden uitgevoerd in het kader van de CE-wetgeving, de heer Ondiep een factuur betreffende meerwerk te sturen!

Ook in 2007 blijft het aanmodderen, maar Ondiep blijft volharden in zijn onderzoek naar wat zijn schip toch is overkomen. Uiteindelijk is voor de heer Ondiep de maat vol en begin 2008 bezoekt hij mr. Hommersom die de werf in gebreke stelt en aansprakelijk voor alle schade.

#### Expertiserapport

Na talloze verzoeken om informatie en keer op keer tegen een muur te zijn aangelopen, krijgt Ondiep uiteindelijk begin 2008 de foto's van de brand die zijn genomen door de verzekeringsexperts. Waar Hans Ondiep inmiddels al voor vreest, blijkt waarheid: er is geen sprake van een minimaal brandje in het toilet, maar het schip blijkt volledig tot op het staal te zijn uitgebrand. Enkele citaten uit het expertiserapport: "het verfsysteem

van de romp is op circa 1/3 vanaf de voorsteven door hitte ernstig beschadigd", "de romp van het voorschip is aan weerszijden vlak boven de waterlijn door hitte vervormd", "het volledige interieur is vanaf de stuurhut volledig door brand verwoest", "nadat het vaartuig is vrijgemaakt van de brandpuin, blijken de daken van het stuurhuis en salon door hitte verwrongen te zijn".

Klein brandje in het toilet? Het schip is dermate aangetast door brand dat zelfs de stalen romp is vervormd door de hitte. Nu begrijpt de heer Ondiep ook waarom hij de afgelo-

hand van deze bevindingen de werf aan en krijgt tot zijn verbazing antwoord van de advocaat van de werf dat er niks met het schip aan de hand is. Er wordt zelfs een rapport van een expert overlegd die beweert dat het schip voldoet aan de CE-normen. Nadat de expert wordt geconfronteerd met de echte gang van zaken en de staat van het schip, blijkt dat de werf hem kennelijk als een soort vriendendienst op basis van fout informatie heeft verleid tot het afgeven van een rapport, terwijl hij het schip niet eens had gezien!

Is het hiermee klaar voor Ondiep?

### "De daken van het stuurhuis en de salon blijken door de hitte verwrongen te zijn"

pen jaren voortdurend lekkage aan de ramen heeft gehad. Het blijkt dat de werf hem een volledig uitgebrand wrak heeft verkocht en dat enigszins heeft opgekalefaterd! Het wordt echter nog gekker: Ondiep krijgt stukken onder ogen waaruit blijkt dat de werf naar aanleiding van de brand een verzekeringsclaim van ruim € 375.000 heeft ingediend! De werf incasseerde dus twee keer voor het schip, niet alleen van Ondiep voor een bedrag van € 450.000, maar ook nog eens van de verzekeraar. Voor Hans Ondiep is het inmiddels duidelijk: hij heeft niet gekregen wat hij mocht verwachten en hij wil de overeenkomst ontbinden. Ondiep beschouwt zich zelf als bedrogen en opgelicht door de werf. Deze heeft nooit iets verteld over de brand en heeft stug volgehouden dat het schip in orde was.

Mr. Hommersom schrijft aan de

Helaas niet. Inmiddels voldoet, afgezien van de brand, het schip volstrekt niet aan de CE-wetgeving.

De werf heeft een CE-certificaat afgegeven, maar mocht dit al niet meer doen. Tevens blijkt dat het schip op talloze punten afwijkt van het prototype waar ooit de CE-verklaring op was uitgegeven. De zwemtrap zit niet diep genoeg onder water, het zicht van de hoofdstuurstand is onvoldoende en de in het voorschip vereiste maximale hoogte van 120 centimeter tussen een vaste opstap en het vluchtluik in het dek is te hoog en in geval van nood kan dus niet ontsnapt worden.

Kortom: een treurige lijst aan gebreken. Voor mr. Hommersom is er maar één traject, het annuleren van de koopovereenkomst en verhalen van de door Ondiep geleden schade. De zaak ligt bij de rechtbank in Breda. ⚖️

### De werf blijft stug volhouden dat het schip wel helemaal in orde is

dingen aangeprezen. Met geen woord werd gerept over de ramp die het schip op 6 januari 2005 had getroffen (waarover hierna meer). Hans Ondiep was vanaf het tekenen van het contract nauw betrokken bij de (af)bouw van het schip. Als voormalig offshore-man was hij immers technisch onderlegd. Nog tijdens de bouw moest hij echter constateren dat op diverse onderdelen fouten werden gemaakt door de werf. De

Bij het openmaken ervan bleek deze houtskool te bevatten. Houtskool? Het feit dat het vet van de tandwielen verzeept bleek te zijn, was bewijs van het feit dat de pomp onder water had gestaan en kennelijk houtskool aangezogen moest hebben. Dit was voor Hans Ondiep aanleiding om onraad te ruiken. Tot zijn verbazing werd hem kort daarop bericht dat het schip betrokken zou zijn geweest bij een brand op de werf in januari

