

ECLI:NL:RBGEL:2020:2993

Instantie	Rechtbank Gelderland
Datum uitspraak	03-06-2020
Datum publicatie	18-06-2020
Zaaknummer	319883
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - enkelvoudig Op tegenspraak
Inhoudsindicatie	Vervolg op ECLI:NL:RBGEL:2018:5795. Geschil over de bouw van een schip. Niet terugkomen op bindende eindbeslissing dat ondanks afgesproken budgetten geen sprake is van overeenkomst op regiebasis/richtprijs maar van een grotendeels vaste prijs. Bewijs meerwerkopdrachten en/of kostenverhogende keuzes (artikel 7:755 BW) niet geleverd.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK GELDERLAND

Team kanton en handelsrecht

Zittingsplaats Arnhem

zaaknummer / rolnummer: C/05/319883 / HA ZA 17-234 / 1083/871

Vonnis van 3 juni 2020

in de zaak van

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

EUROSHIP SERVICES B.V.,

gevestigd te Heerewaarden, gemeente Lingewaal,
eiseres in conventie,
verweerster in reconventie,
advocaat mr. F.J. Hommersom te Utrecht,

tegen

1 [gedaagde]

2. [gedaagde],
beiden zonder bekende woon- of verblijfplaats in Nederland,
gedaagden in conventie,
eisers in reconventie,
advocaat mr. J.C. Klompé te Loosdrecht.

Partijen zullen hierna Euroship en [gedaagde] genoemd worden.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnis van 4 juli 2018
- de akte uitlating bewijsopdracht met producties 29 en 30 van de zijde van [gedaagde]
- de akte uitlating (getuigen)bewijs, tevens overlegging producties 38 en 39 van de zijde van Euroship
- de akte rectificatie van de zijde van [gedaagde]
- een brief van (6) maart 2019 van Euroship met extra stukken G1 tot en met G33
- het proces-verbaal van getuigenverhoor, gehouden op 22 maart 2019
- het proces-verbaal van tegenverhoor, gehouden op 6 december 2019
- het namens Euroship ingediende rolbericht van 22 januari 2020 met een rapportage van [naam 7]
- de conclusie na getuigenverhoor van de zijde van Euroship
- de conclusie na getuigenverhoor, tevens akte uitlating producties (G1 tot en met G33) van de zijde van [gedaagde].

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

**2. De verdere beoordeling
in conventie**

2.1. In voormeld tussenvonnis van 4 juli 2018 heeft de rechtbank in conventie - kort samengevat - uitdrukkelijk en zonder voorbehoud beslist dat gezien het samenstel van de overeenkomst, de daaraan voorafgegane onderhandelingen en de stelling van Euroship dat zij het schip op het niveau van drie referentieschepen had kunnen afwerken voor de in de budgetten genoemde bedragen, sprake is van een grotendeels vaste prijs van € 460.000,00. Zij heeft daartoe overwogen dat weliswaar voor diverse onderdelen van de bouw apart budgetten zijn vastgesteld - omdat deze specifieke kosten in sterke mate onderhevig zijn aan materiaal- en

uitvoeringskeuzes van [gedaagde] en dat om die reden vooraf geen zekerheid bestond over de als budgetten opgenomen posten zodat het totaalbedrag nog hoger of lager zou kunnen uitvallen - maar dit maakt niet dat het gehele bedrag van € 460.000,00 slechts een indicatie was en dat Euroship gerechtigd was achteraf alle door haar gemaakte kosten in rekening te brengen. Om die redenen heeft de rechtbank beslist dat sprake is van een grotendeels vaste prijs en dat niet vast is komen te staan dat sprake was van een opdracht op regiebasis en een richtprijs, zoals Euroship betoogt en op basis waarvan zij haar vordering heeft berekend.

2.2. Uitgangspunt is dat een rechter van een dergelijke bindende eindbeslissing in dezelfde instantie in beginsel niet mag terugkomen. De rechtbank begrijpt uit de conclusie na enquête dat Euroship dit wel verzoekt. Daarbij wijst Euroship nogmaals op de term 'guideprice', wat volgens haar richtprijs betekent en herhaalt zij de reeds eerder ingenomen standpunten. Ook herhaalt zij dat deze rechtbank in een andere procedure over een vergelijkbare overeenkomst van Euroship, heeft geoordeeld dat sprake is van een richtprijs. Omdat het vonnis in die procedure inmiddels onherroepelijk is geworden, meent Euroship dat dit oordeel ook in onderhavige zaak heeft te gelden. Gelet op hetgeen Euroship heeft aangevoerd, zal de rechtbank nagaan of de eisen van een goede procesorde meebrengen dat van die eindbeslissing moet worden teruggekomen. Dat is bijvoorbeeld het geval indien die beslissing blijkt te berusten op een onjuiste feitelijke of juridische grondslag, en voorts ingeval het op grond van een afweging van de aard van de beslissing en van alle betrokken belangen en omstandigheden, onaanvaardbaar zou zijn om aan de gegeven beslissing vast te houden.

2.3. De rechtbank ziet in het herhaalde betoog over de terminologie geen aanleiding om terug te komen op haar beslissing of op de in het tussenvonnis uitgezette lijn. Euroship heeft geen nieuwe stukken in het geding gebracht. Ook de herhaalde verwijzing naar de budgetten met de opmerking dat Euroship gelet op die budgetten de rechtbank niet kan volgen in de conclusie dat sprake is van een vaste prijs, geeft daartoe geen aanleiding.

Immers, ook indien partijen een vaste prijs hebben afgesproken, kan sprake zijn van budgetten als zogenaamde stelposten. Dit zijn bedragen die in de aanneemsom zijn begrepen en ten laste waarvan voor bepaalde, in de overeenkomst aangegeven bestemmingen uitgaven worden gedaan. Daarbij verdient aanmerking dat een opdrachtgever die instemt met een door de opdrachtnemer voorgestelde stelpost, dit zal doen in de verwachting dat het daarvoor opgenomen bedrag een reële inschatting vormt van de benodigde kosten. Het opnemen van budgetten als stelposten kan er derhalve toe leiden dat een overeengekomen vaste aanneemsom wijziging ondergaat, maar het enkele opnemen van stelposten maakt nog niet dat de gehele overeenkomst als regie moet worden aangemerkt of dat Euroship zonder nadere waarschuwing tot 10% boven de totale aanneemsom zou kunnen factureren, zich daarbij kennelijk baserend op artikel 7:752 BW. In dit geval bestaat de totale aanneemsom van € 460.000,00 voor het grootste deel uit een vaste prijs voor het bouwen van het schip. Euroship erkent dit ook zelf in haar conclusie na enquête, waarin zij schrijft dat het schip voor wat betreft de technische uitvoering een vaste prijs had (punt 26) en dat in het contract nu juist is weergegeven dat geen vaste prijs gold voor interieur en interieur fitout (punt 21). Dat niet-vaste deel beslaat echter minder dan een kwart van de totale aanneemsom. Daarom is onder 4.7. van voormeld tussenvonniss overwogen dat een 'grotendeels' vaste prijs is afgesproken. Daarbij is het betoog van Euroship innerlijk tegenstrijdig. Enerzijds betoogt zij dat het gehele werk als regie beschouwd moet worden en dat een prijsoverschrijding met 10% over de volledige aanneemsom van € 460.000,00 zonder nadere waarschuwing zou zijn toegestaan. Anderzijds stelt Euroship dat zij het schip ook binnen de opgenomen budgetten, en daarmee binnen die totale aanneemsom van € 460.000,00 had kunnen afwerken op het niveau van de referentieschepen. Zij herhaalt meermaals dat alle overschrijdingen het gevolg zijn van extra opdrachten en keuzes van [gedaagde]. Daarmee plaatst zij de overschrijdingen zelf in het kader van de vraag of [gedaagde] inderdaad dergelijke kostenverhogende keuzes heeft gemaakt (artikel 7:755 BW) en niet in het kader van artikel 7:752 BW.

- 2.4. Ook het betoog van Euroship dat een onherroepelijk oordeel in een andere procedure óók in onderhavige procedure zou moeten gelden, gaat niet op. Daargelaten of de zaken in relevante aspecten voldoende overeenkomen en daargelaten dat partijen in die procedure destijds in hoger beroep een schikking hebben bereikt, bepaalt artikel 236 Rv immers dat beslissingen in een in kracht van gewijsde gegaan vonnis alléén tussen dezelfde partijen bindende kracht hebben. Van dezelfde partijen is hier geen sprake.
- 2.5. Een en ander brengt met zich dat de rechtbank geen aanleiding ziet terug te komen op haar oordeel dat geen sprake was van werk op basis van regie, dat artikel 7:752 BW niet op de volledige aanneemsom van toepassing is en dat voor betaling van een hogere dan afgesproken prijs alleen aanleiding bestaat als dit het gevolg is van opdrachten en keuzes van [gedaagde]. De (wederom ingenomen) stellingen van Euroship dat zij een minimaal opeisbare vordering van 10% op de richtprijs van € 460.000,00 heeft en dat een deskundige zou moeten worden benoemd om een redelijke prijs vast te stellen, behoeven verder geen bespreking. Om diezelfde reden kunnen ook de door Euroship gemaakte berekeningen (zie de spreadsheet bij productie 4 onder productie A en de berekening bij productie G van de zijde van Euroship) niet worden gevolgd.
- 2.6. Dit betekent echter niet dat [gedaagde] per definitie nooit meer dan de vaste prijs van € 460.000,00 verschuldigd zou kunnen zijn. Zoals hiervoor onder 2.1. en 2.3. is overwogen, kunnen de budgetten (en daarmee de vaste prijs) worden overschreden als [gedaagde] opdrachten heeft gegeven of keuzes heeft gemaakt die de afgesproken budgetten overstijgen. Uit het toepasselijke artikel 7:755 BW vloeit voort dat [gedaagde] gehouden is een prijsverhoging te betalen voor door hem gewenste toevoegingen of veranderingen in het overeengekomen werk, mits Euroship hem tijdig heeft gewezen op de daaruit voortvloeiende prijsverhogingen. Daarbij is de gedachte dat een opdrachtgever door de informatie over de prijsverhogingen als gevolg van meerwerk, een reëel inzicht krijgt in de omvang van de te verwachten meerkosten zodat hij de gelegenheid krijgt te beslissen of hij het meerwerk buiten het budget ondanks de hogere prijs aan de aannemer wil opdragen. In dat kader is Euroship in de gelegenheid gesteld bewijs te leveren van haar stelling dat [gedaagde], naast het meerwerk waarvoor hij reeds een aanvullende betaling van € 28.808,00 heeft verricht, voor nog eens een bedrag van € 105.475,00 aan meerwerk heeft opgedragen of kostenverhogende keuzes heeft gemaakt. Anders dan Euroship betoogt, ziet de rechtbank gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, geen aanleiding om van deze bewijsopdracht terug te komen.
- 2.7. Ter voldoening aan de bewijsopdracht dat [gedaagde] voor nog eens een bedrag van € 105.475,00 aan meerwerk heeft opgedragen of kostenverhogende keuzes heeft gemaakt, heeft Euroship bewijsstukken G1 tot en met G33 overgelegd (voorzien van een toelichting), nogmaals verwezen naar de producties 21 tot en met 26 bij de conclusie van antwoord in reconventie en zes getuigen doen horen.
- 2.8. De heer [naam 1] (hierna: [naam 1]), bestuurder/eigenaar van Euroship, heeft - kort samengevat - verklaard dat [gedaagde] heeft gekozen voor duurdere materialen zoals Getacore (afwerking) en Silestone (natuurstenen) bladen. Ook het aanbrengen van deze duurdere materialen heeft volgens [naam 1] meer tijd gekost, hetgeen hij in diverse persoonlijke gesprekken aan [gedaagde] zou hebben meegedeeld. Het verzoek van [gedaagde] om meer lades dan deurtjes aan te brengen, heeft volgens [naam 1] meerwerk opgeleverd, evenals het arbeidsintensiever lakwerk. Verder verklaart [naam 1] dat [gedaagde] duurdere stoffering heeft uitgekozen dan gebudgetteerd en dat [gedaagde] in een laat stadium voor meer dan € 9.000,00 aan elektronica heeft besteld dat moest worden ingebouwd terwijl het schip qua afbouw al klaar was. Volgens [naam 1] heeft hij meerdere keren met [gedaagde] besproken dat een nacalculatie zou plaatsvinden.
- 2.9. Voorop staat dat de rechtbank vrij is in de waardering van het getuigenbewijs. In artikel 164 lid 2 Rv ligt besloten dat de verklaring van een partijgetuige zoals [naam 1] geen bewijs te haren voordele kan opleveren indien geen aanvullende bewijzen voorhanden zijn die zodanig sterk zijn

en zodanig essentiële punten betreffen, dat zij de partijverklaring voldoende geloofwaardig maken. De partijgetuige verklaring van [naam 1] kan dus geen bewijs in het voordeel van Euroship opleveren tenzij deze strekt ter aanvulling van onvolledig bewijs. Dit geldt uitsluitend wanneer het gaat om een verklaring omtrent door die partij te bewijzen feiten. Bij tegenbewijs is van dergelijke feiten geen sprake zodat de rechter in dat geval overeenkomstig de hoofdregel van artikel 152 lid 2 Rv vrij is in de waardering van de door een partijgetuige afgelegde verklaring. Dit geldt voor de door [gedaagde] afgelegde verklaringen.

Duurdere materialen (Getacore en Silestone)

- 2.10. Ter aanvulling op de verklaring van [naam 1] dat het schip luxer is afgewerkt, strekken de verklaringen van zijn zoon, [naam 1], en technisch monteur [naam 2] (hierna: [naam 2]), beiden werkzaam bij Euroship. De zoon van [naam 1] heeft verklaard dat hij betrokken was bij de casco-bouw en een deel van de techniek (voortstuwning, schroefinstallatie) en dat deze niet erg afweek van de referentieschepen. Volgens hem was er sprake van een paar detailaanpassingen (extra bolders en andere positie, relingwerk) maar het ging niet om extreme wijzigingen. Verder heeft hij in algemene zin verklaard dat het schip veel luxer is qua gebruikte materialen, zoals een natuurstenen aanrechtblad (Silestone) en het schilderwerk. Ook volgens [naam 2] wijkt het schip qua interieur af van de referentieschepen door het gebruik van paneeldeuren en Getacore. Verder heeft [naam 2] verklaard dat hij hoofdzakelijk het sanitair op het schip heeft verzorgd en dat hij, behoudens het maken van geluidsisolerende kasten om de generator, geen extra werk heeft verricht, ook niet in de eindfase.
- 2.11. Ook [naam 3] (hierna: [naam 3]), de door Euroship ingehuurde scheepstimmerman, heeft verklaard dat het schip qua interieur afwijkt van hetgeen hij gebruikelijk maakt. Zo verklaart hij dat hij voor het eerst een natuurstenen aanrechtblad (Silestone) heeft geplaatst, hetgeen hem overigens geen extra werk heeft opgeleverd, anders dan het polijsten van het in de badkamer toegepaste Getacore wat volgens [naam 3] een week extra werk heeft gekost. De door Euroship in rekening gebrachte 60 uur (voor de Silestone bladen) en 312 uur (voor het aanbrengen van Getacore), acht [naam 3] dus veel.
- 2.12. De verklaring dat duurdere materialen zijn gebruikt (Silestone en Getacore), wordt ook door [gedaagde] onderschreven. Hij heeft echter steeds gesteld dat hij de meerkosten voor die materialen al heeft voldaan, evenals vergoeding van 40 uur aan meerwerk voor het aanbrengen van de Getacore. Deze vormen onderdeel van de extra betalingen van in totaal € 28.808,00. Door Euroship is niet gemotiveerd betwist dat dit bedrag reeds voor meerwerk is betaald, noch dat deze betalingen onder meer zagen op de materiaalkosten voor Silestone en Getacore en 40 uur aan meerwerk voor het aanbrengen van de Getacore. Deze bedragen vallen dus niet onder de bewijsopdracht dat Euroship daarnaast voor nog eens een bedrag van € 105.475,00 aan meerwerk heeft opgedragen of kostenverhogende keuzes heeft gemaakt. Met betrekking tot de Getacore en Silestone moet slechts beoordeeld worden of Euroship daarnaast nog recht heeft op vergoeding van 60 uur aan meerwerk voor het plaatsen van de Silestone bladen en van vergoeding van een aanvullende 272 uur (312 gefactureerde uren min de erkende en betaalde 40 uren) voor het aanbrengen van de Getacore. Dat is niet voldoende aannemelijk gemaakt. Ten eerste volgt uit geen van voormelde verklaringen dat dergelijke grote extra prijsverhogingen voorafgaand aan de gegeven opdracht daartoe tussen Euroship en [gedaagde] zijn besproken. Ten tweede, en belangrijker, verklaart [naam 3] dat het Silestone aanrechtblad hem geen extra werk heeft opgeleverd. Waarom Euroship daar dan toch 60 extra uren voor in rekening heeft gebracht, ongeveer anderhalve week, is niet onderbouwd. [naam 3] heeft verder verklaard dat hij ongeveer een week extra werk heeft gehad in verband met de Getacore. Dat komt overeen met de door [gedaagde] geaccepteerde en reeds betaalde 40 uren aan extra werk. Voor de daarboven nog gevorderde vergoeding van 272 uren, oftewel bijna acht weken aan extra werk, heeft Euroship in het geheel geen bewijs geleverd.

Lakwerk, kitwerk, meer lades

2.13. Op de verklaring van [naam 1] dat sprake is van duurder lakwerk waar [gedaagde] tijdig op zou zijn gewezen, strekt geen aanvullend bewijs. Euroship stelt dat zij € 8.000,00 meer heeft uitgegeven aan het lakwerk als gevolg van de keuze van [gedaagde] voor wit gespoten wanden. [gedaagde] betwist dat het wit verven van de wanden duurder was dan lakken, en betoogt dat hem nooit is gezegd dat dit extra kosten met zich zou brengen. Mevrouw [gedaagde] heeft als getuige verklaard dat [naam 1] haar aanvankelijk zei dat verven goedkoper zou zijn. De rechtbank overweegt dat geen van de vijf getuigenverklaringen van de zijde van Euroship aanvullend bewijs bevat op de partijgetuige verklaring van [naam 1] dat [gedaagde] tijdig zou zijn gewezen op de prijsverhoging als gevolg van de keuze voor het wit spuiten. Overigens heeft timmerman [naam 3] verklaard dat het in kleur spuiten wel wat intensiever is dan lakken, maar hoeveel extra werk weet hij niet. Daarmee is ook onvoldoende bewezen dat daadwerkelijk voor € 8.000,00 aan extra uren werk is verricht.

Evenmin is ondersteunend bewijs ingebracht voor de € 5.130,00 aan extra kitwerk die [gedaagde] heeft gevorderd en de verklaring van [naam 1] dat meer lades dan deurtjes prijsverhogend zou hebben gewerkt.

Elektronica

2.14. Dan de verklaring van [naam 1] over de duurdere elektronica. Ter aanvulling op zijn verklaring strekken de verklaringen van onderaannemer [naam 4] (hierna: [naam 4]) die in opdracht van Euroship de elektrische installatie op het schip heeft aangebracht en van zijn monteur, de heer [naam 5] (hierna: [naam 5]). [naam 4] verklaart dat, hoewel het werk in basis is uitgevoerd zoals geoffereerd, er in opdracht van [gedaagde] bepaalde onderdelen zoals een marifoon zijn geleverd en geïnstalleerd. Volgens [naam 4] valt dit buiten het budget van € 5.000,00 waarvoor een basisset (autopilot, dieptemeter en windmeter) kan worden gekocht en geïnstalleerd. Ook heeft [naam 4] verklaard dat [gedaagde] aan het eind van de bouw nog heeft verzocht om een internetsysteem te installeren waarvoor extra kabels moesten worden getrokken. Dit heeft volgens [naam 4] meer dan een dag extra werk gekost, hetgeen wordt bevestigd door zijn monteur [naam 5]. Die verklaart dat het installeren van het internetsysteem een tijdrovend klusje was omdat het schip al grotendeels was dichtgetimmerd. Volgens hem heeft het ongeveer een dag extra werk gekost. Ook denkt [naam 5] dat een wat kleine wijziging aan de verlichting en een grote toevoeging van een AIS (marifoon) tot extra kosten hebben geleid. Uit de producties 21 tot en met 24 bij de conclusie van antwoord in reconventie waar Euroship wederom naar verwijst, blijkt dat Euroship op 24 augustus 2016 een prijsoverzicht aan [gedaagde] heeft gestuurd voor € 9.396,00 aan te plaatsen elektronica. Diezelfde dag heeft [gedaagde] gereageerd dat hij met € 4.794,00 aan elektronica, dus binnen het budget van € 5.000,00, akkoord kon gaan. Daarbij merkt [gedaagde] op dat dit hetgeen is wat hij zich op dat moment kan veroorloven. Weliswaar heeft [gedaagde] met een e-mail van 25 augustus 2016 verzocht om een andere controller in plaats van de geoffereerde en door hem geaccordeerde controller, en betwist hij niet dat hij via Euroship nog iets aan extra elektronica heeft besteld, maar volgens [gedaagde] heeft hij hiervoor reeds betaald met de aanbetaling van € 5.000,00 dan wel zijn betaling van € 15.000,00 op 20 oktober 2016. Euroship heeft niet inzichtelijk gemaakt dat dit niet het geval is geweest. Verder blijkt uit de door Euroship overgelegde e-mail van 6 april 2017 dat [gedaagde] weliswaar Euroship heeft verzocht om extra elektronica te installeren, wat ook zorgt voor de luxere uitstraling van het schip, maar het betreft elektronica die [gedaagde] zelf heeft aangeschaft. Dus geen meerwerkopdracht aan Euroship. Verder heeft [gedaagde] onbetwist verklaard dat hij € 1.000,00 aan extra arbeidskosten in verband met de elektronica heeft geaccepteerd en voldaan.

2.15. Ook waar het elektronica betreft volgt uit het ingebrachte bewijs dus wél dat [gedaagde] extra apparatuur heeft laten installeren, maar niet dat [gedaagde] nog niet voor die apparatuur heeft betaald. In aanmerking genomen dat [naam 5] en [naam 4] concreet alleen een dag extra werk in verband met een extra lichtschakelaar en een dag extra werk in verband met de internetaansluiting noemen, heeft Euroship evenmin voldoende bewijs ingebracht dat [gedaagde] naast de door hem reeds betaalde € 1.000,00 aan extra werk, nog meer verschuldigd is.

Duurdere stoffering

- 2.16. Dan rest de stoffering. Uit de producties 25 en 26 bij de conclusie van antwoord in reconventie in samenhang met de getuigenverklaringen kan geconcludeerd worden dat [gedaagde] kostenverhogende keuzes heeft gemaakt voor wat betreft de stoffering. Op 19 oktober 2016 heeft Euroship een offerte van de stoffeerder ([naam 6]) van € 9.565,00 aan [gedaagde] doorgestuurd en bij e-mail van 20 oktober 2016 heeft [gedaagde] daarop akkoord gegeven terwijl partijen een budget van € 5.000,00 waren overeengekomen. Echter, op 20 oktober 2016 heeft [gedaagde] op verzoek van Euroship een extra bedrag van € 15.000,00 overgemaakt, onder andere voor de stoffering, zo blijkt uit de overgelegde e-mailwisseling. Door Euroship is geen bewijs ingebracht voor de stelling dat [gedaagde] dit nog niet heeft voldaan of dat daarboven nog meer verschuldigd was.
- 2.17. Ook uit de bewijsstukken G1 tot en met G33 blijkt niet dat Euroship voorafgaand aan het aanbrengen van de duurdere materialen aan [gedaagde] inzichtelijk heeft gemaakt dat dit niet binnen de overeengekomen budgetten en de reeds gedane extra betalingen, zou kunnen worden verricht. Weliswaar heeft Euroship e-mails overgelegd waaruit blijkt dat tussen partijen in maart 2016 is gesproken over materiaalkeuzes (Getacore, Silestone, geen MDF maar hout met lakwerk), maar uit deze e-mails blijkt niet dat Euroship heeft gewezen op de thans gevorderde prijsverhogingen die daaruit zouden voortvloeien. Eerst met een e-mail van 14 juni 2016 heeft Euroship aan [gedaagde] meegedeeld dat [gedaagde] met zijn keuzes 'de grens voor het vragen van extra's binnen de budgetten heeft overschreden'. Hieruit kan worden opgemaakt dat tot dat moment de gemaakte keuzes binnen de budgetten pasten. Daarna heeft [gedaagde] omstreeks 19/20 juli 2016 een extra betaling gedaan van € 8.808,00 voor 'Airco main cabine, Panelled doors, Silestone, Solar/Whisper Power' en aansluitend heeft [gedaagde] in een e-mail van 21 juli 2016 aan Euroship meegedeeld dat hij door het ontbreken van een boekhouding niet inzichtelijk heeft op welke wijze de budgetten zijn/worden besteed. Hoewel [gedaagde] heeft verzocht om een overzicht, is niet gebleken dat Euroship dit op dat moment heeft verstrekt.
- 2.18. Kortom, hoewel op basis van bovenstaande verklaringen geconcludeerd kan worden dat Euroship erin is geslaagd te bewijzen dat het schip op een aantal punten luxer en duurder is uitgevoerd dan de referentieschepen, hetgeen [gedaagde] ook altijd heeft erkend en waarvoor hij al aanvullende betalingen heeft gedaan, kunnen de vijf getuigenverklaringen niet dienen als aanvullend bewijs op de partijgetuige verklaring van [naam 1] dat [gedaagde] tijdig zou zijn gewezen op de daaruit voortvloeiende aanvullende prijsverhogingen. Verder heeft Euroship geen bewijs geleverd van de stelling dat [gedaagde] bovenop de reeds door hem betaalde bedragen van € 8.808,00, € 15.000,00 en het depotbedrag van € 5.000,00 dat is ingezet voor kostenverhogende keuzes, nog een bedrag van € 105.475,00 verschuldigd is. Gelet op het toepasselijk wettelijk kader en het gemotiveerde verweer van [gedaagde] had het op de weg van Euroship gelegen haar stelling beter te onderbouwen. De in conventie gevorderde betaling voor meerwerk en kostenverhogende keuzes voor een bedrag van € 105.475,00 wordt dan ook afgewezen.

proceskosten

- 2.19. Euroship zal als de in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten in conventie worden veroordeeld. De kosten aan de zijde van [gedaagde] worden begroot op:
- griffierecht 1.545,00
 - salaris advocaat 5.121,00 (3,0 punten × tarief € 1.707,00)
- Totaal € 6.666,00
- 2.20. De gevorderde veroordeling in de nakosten is in het kader van deze procedure slechts toewijsbaar voor zover deze kosten op dit moment reeds kunnen worden begroot. De nakosten

zullen dan ook worden toegewezen op de wijze zoals in de beslissing vermeld.

in reconventie

- 2.21. Ook in reconventie ligt allereerst de vraag voor of de eisen van een goede procesorde meebrengen dat van een bindende eindbeslissing moet worden teruggekomen. In zijn akte uitlating bewijsopdracht verzoekt [gedaagde] de rechtbank namelijk om terug te komen op het oordeel dat de vordering tot betaling van een vergoeding voor het (alsnog laten) plaatsen van horren moet worden afgewezen. In zijn conclusie na enquête verzoekt [gedaagde] de rechtbank verder om terug te komen op het oordeel dat Euroship alsnog in de gelegenheid dient te worden gesteld om het schip te ballasten zodat de vordering van [gedaagde] tot betaling van € 38.300,00 voor het (laten) ballasten moet worden afgewezen.

ballasten

- 2.22. Eerst in de conclusie na enquête neemt [gedaagde] de stelling in dat hij na het tussenvonniss 'herhaalde pogingen zou hebben ondernomen' om met Euroship afspraken te maken over de wijze van ballasten en de voorwaarden waaronder [gedaagde] het schip in de zomer van 2019 voor enkele weken aan Euroship zou kunnen afgeven. Volgens [gedaagde] wilde Euroship geen bindende afspraken maken over de uiterste datum van teruggave van het schip en de staat waarin dat zou moeten gebeuren. In samenhang bezien met het kort geding dat [gedaagde] in maart 2017 heeft moeten voeren tot afgifte van het schip, is [gedaagde] van mening dat onder deze omstandigheden niet van hem gevergd kon worden dat hij het schip, zonder duidelijke afspraken, naar Euroship zou moeten brengen.

- 2.23. Naar het oordeel van de rechtbank komt hiermee niet vast te staan dat de eerder door de rechtbank genomen beslissing blijkt te berusten op een onjuiste feitelijke of juridische grondslag. Ook is op grond van een afweging van de aard van de beslissing en van alle betrokken belangen en omstandigheden, geen sprake van een onaanvaardbare beslissing. Immers, tijdens het getuigenverhoor van 6 december 2019 heeft [gedaagde] verklaard dat Euroship wel wil ballasten, maar niet onder de door [gedaagde] gestelde voorwaarden. Omdat [gedaagde] echter op geen enkele wijze heeft onderbouwd welke voorwaarden hij heeft gesteld en niet beoordeeld kan worden of dit redelijke voorwaarden waren, ziet de rechtbank geen aanleiding om op haar eerdere beslissing terug te komen.

horren

- 2.24. Ditzelfde geldt voor het oordeel ten aanzien van de horren. Het enkele feit dat [gedaagde] in zijn akte uitlating bewijsopdracht stelt dat hij na de comparitie van partijen zelf horren heeft laten maken omdat verblijf op het schip in Frankrijk zonder horren onmogelijk bleek, maakt dit niet anders.

verzekering

- 2.25. Ter onderbouwing van haar verweer dat het schip tijdens de bouw verzekerd is geweest en omdat Euroship over dergelijke stukken moet beschikken, is Euroship in voormeld tussenvonniss in de gelegenheid gesteld stukken in het geding te brengen. Uit het door Euroship overgelegde bewijs van dekking van 16 maart 2017 (productie 39) blijkt dat het schip vanaf laatstgenoemde datum door Euroship is verzekerd maar van verzekering vóór die datum is niet gebleken. Het door Euroship overgelegde polisblad van 8 juni 2017 (productie 38) betreft een opstalverzekering en vermeldt, anders dan Euroship betoogt, geen inboedelverzekering. De stelling van [gedaagde] dat het schip in de periode tot 16 maart 2017 niet verzekerd is geweest, is dan ook onvoldoende gemotiveerd betwist door Euroship. Euroship heeft niet betwist dat een deel van de bouwsom bedoeld was voor een dergelijke verzekering, en heeft evenmin verweer gevoerd tegen het betoog dat nu die verzekering niet is afgesloten, sprake is van ongerechtvaardigde verrijking. Het

door [gedaagde] gevorderde bedrag van € 2.350,00 als kosten van een dergelijke verzekering, waarvan Euroship de hoogte niet heeft betwist, wordt dan ook toegewezen.

dieseltanks

2.26. Verder is Euroship in voormeld tussenvonnis opgedragen te bewijzen dat de vergroting van de dieseltanks in overleg met [gedaagde] heeft plaatsgevonden. Ter onderbouwing van haar stelling dat [gedaagde] heeft ingestemd met grotere dieseltanks, heeft Euroship gewezen op (partij)getuigenverklaring van [naam 1] en de getuigenverklaringen van zijn zoon en werknemer [naam 2]. Hoewel [naam 1] eerst verklaarde dat de bouwtekeningen tijdens een bespreking met [gedaagde] (in maart 2016) zijn aangepast waarbij is besproken dat de vrijgekomen ruimte gebruikt zou worden voor extra water- en dieselopslag, verklaart [naam 1] tijdens hetzelfde getuigenverhoor dat deze aanpassing op de bouwtekening ziet op de trap- en keukenwijzigingen en dat de afspraak over de dieseltanks waarschijnlijk eerder (in december 2015) is gemaakt. Nog los van het feit dat deze verklaring niet eenduidig is, is er onvoldoende aanvullend bewijs zoals hiervoor bedoeld. De zoon van [naam 1] en [naam 2] verklaren immers enkel dat [gedaagde] bij een bezoek had kunnen zien welke dieseltanks bij de cascobouw in het schip zijn geplaatst maar niet dat [gedaagde] hiermee heeft ingestemd. Daar komt nog bij dat [gedaagde] betwist dat hij de geplaatste tanks heeft kunnen zien en voert aan dat hij de inhoud van de tanks niet zou kunnen inschatten.

2.27. Nu niet vast komt te staan dat [gedaagde] met vergroting van de dieseltanks heeft ingestemd, dient het verweer van Euroship beoordeeld te worden dat de vergroting van de dieseltanks alleen maar gunstig is en [gedaagde] dus geen schade heeft geleden (zie ook 4.22. van voormeld tussenvonnis). Euroship wijst op een schriftelijke verklaring van 21 januari 2020 van [naam 7] (hierna: [naam 7]) van Ward&McKenzie (jachtexperts). Hieruit blijkt, zoals de door [gedaagde] ingeschakelde deskundige tijdens het getuigenverhoor van 6 december 2019 ook heeft verklaard, dat in de dieseltanks condensvorming kan optreden en dat diesel kan verouderen. [naam 7] verklaart dat daarom geadviseerd wordt om een schip met een volle tank in de winterstalling te leggen. Bij schepen die gezien de afmetingen of 'live-aboard' in het water blijven liggen, zal minder condensvorming optreden door gebruik van een vast en centraal verwarmingssysteem. Verder gaat [naam 7] ervan uit dat het schip is voorzien van een (standaard) gemonteerde waterafscheider (filter) die het toch altijd verzamelende condenswater scheidt van de brandstof zodat voorkomen wordt dat condenswater in de motoren of verbrandingsunits komt. Verder valt volgens [naam 7] niet te verwachten dat de brandstof veel kans tot veroudering zal krijgen gezien het door hem geschatte brandstofverbruik van [gedaagde] op basis van bij hem bekend zijnde gegevens. Volgens [naam 7] zal het brandstofverbruik bij een gemiddeld verbruik van 4 tot 8 liter per uur en 200 tot 250 vaaruren per jaar op 1500 liter per jaar komen. Vermeerderd met een gemiddeld gebruik van 12 tot 15 liter per dag voor het diesel gestookt centraal verwarmingssysteem bij 120 dagen aan boord (4 maanden), ongeveer 1400 liter, komt dit richting de 3000 liter per jaar. Gelet op deze verklaring is de enkele stelling van [gedaagde] dat hij minder vaaruren heeft en gemiddeld minder liter per uur verbruikt en dat hij herhaaldelijk de gevolgen van de te grote tanks zou hebben ondervonden, te weinig gespecificeerd en onvoldoende. Het had op zijn weg gelegen om het door hem gestelde lagere verbruik nader te onderbouwen. De rechtbank neemt daarbij in aanmerking dat de door [gedaagde] ingeschakelde deskundige niets over de (standaard) waterafscheider of de vaaruren en het (jaar)verbruik van [gedaagde] heeft opgemerkt.

2.28. Kortom, gelet op deze verklaringen komt het niet vast te staan dat [gedaagde] schade lijdt door de grootte van de dieseltanks. Daarbij overweegt de rechtbank dat voor zover [gedaagde] in zijn conclusie na enquête een nieuwe tekortkoming opwerpt met zijn stelling dat de dieseltanks midscheeps hadden moeten zitten en niet in de zijden van het schip, dit tardief is. Gelet hierop zal het door [gedaagde] in reconventie gevorderde bedrag van € 6.250,00 worden afgewezen.

cv-ketel

2.29. In voormeld tussenvonnis is [gedaagde] opgedragen te bewijzen dat hij de meerprijs van € 520,00 heeft betaald voor de uiteindelijk niet geïnstalleerde Kabola KB 40 cv-ketel. In zijn akte uitlating bewijsopdracht betoogt [gedaagde] met verwijzing naar e-mails van 10 en 11 juni 2016, van 10 oktober 2016 en van 13 oktober 2016 dat deze betaling is verwerkt in het bedrag van € 15.000,00 dat hij op 20 oktober 2016 aan Euroship heeft overgemaakt. Euroship heeft de ontvangst van deze € 15.000,00 niet betwist en is niet ingegaan op de nadere onderbouwing van [gedaagde]. Het moet er dan ook voor worden gehouden dat [gedaagde] het bedrag van € 520,00 met de betaling van € 15.000,00 heeft voldaan. Omdat deze luxere cv-ketel niet is geleverd (zie 4.16. van voormeld tussenvonnis), wordt het door [gedaagde] gevorderde bedrag van € 520,00 toegewezen.

overige toewijsbare posten

2.30. In voormeld tussenvonnis is verder geoordeeld dat de volgende posten eveneens kunnen worden toegewezen:

- € 572,50 voor de ontbrekende loopplank (zie 4.18. van het tussenvonnis);
- € 500,00 voor de ontbrekende tweede dekwasaansluiting (zie 4.20. van het tussenvonnis);
- € 816,50 voor de ventilatie in de machinekamer (zie 4.25. van het tussenvonnis).

2.31. Gelet op hetgeen hiervoor onder 2.25. (over € 2.350,00) en 2.29. (over € 520,00) is overwogen, zal in reconventie van de gevorderde hoofdsom een (totaal)bedrag van € 4.759,00 worden toegewezen. Over dit bedrag zal de gevorderde wettelijke rente worden toegewezen vanaf 2 augustus 2017 (datum eis in reconventie) omdat [gedaagde], ondanks zijn eerdere mededeling, de verschillende ingangsdata van zijn rentevordering niet nader heeft aangevuld.

technische tekening

2.32. De vordering om Euroship te veroordelen tot het ter beschikking stellen van volledige en deugdelijke tekening van het elektrische systeem zal eveneens worden toegewezen. De rechtbank ziet geen aanleiding aan deze veroordeling een dwangsom te verbinden nu Euroship in haar akte houdende uitlating (getuigen)bewijs heeft verklaard dat zij voor het opmaken van een betere technische tekening zal zorgdragen.

buitengerechtelijke kosten

2.33. [gedaagde] maakt aanspraak op de vergoeding van buitengerechtelijke incassokosten. De rechtbank stelt vast dat het Besluit vergoeding voor buitengerechtelijke incassokosten (hierna: het Besluit) van toepassing is nu het verzuim op/na 1 juli 2012 is ingetreden. De rechtbank stelt vast dat [gedaagde] voldoende heeft gesteld en onderbouwd dat buitengerechtelijke incassowerkzaamheden zijn verricht. Anders dan Euroship betoogt bestaat geen verplichting tot het sturen van een 14 dagen brief nu Euroship een niet-consument is. Het gevorderde bedrag aan buitengerechtelijke incassokosten is hoger dan het in het Besluit bepaalde tarief. De rechtbank zal dan ook conform het wettelijke tarief behorend bij de toegewezen hoofdsom een bedrag van € 727,09 toewijzen.

2.34. De gevorderde rente over de buitengerechtelijke kosten is toewijsbaar. Nu [gedaagde] niet heeft gesteld op welke datum de buitengerechtelijke kosten daadwerkelijk zijn betaald, zal de rechtbank de rente toewijzen met ingang van de dag van de eis in reconventie.

proceskosten en nakosten

2.35. Aangezien elk van partijen als op enig punt in het ongelijk gesteld is te beschouwen, zullen de proceskosten worden gecompenseerd op de hierna te vermelden wijze.

3 De beslissing

De rechtbank

in conventie

- 3.1. wijst de vorderingen af,
- 3.2. veroordeelt Euroship in de proceskosten, aan de zijde van [gedaagde] tot op heden begroot op € 6.666,00, te vermeerderen met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW over dit bedrag met ingang van veertien dagen na betekening van dit vonnis tot de dag van volledige betaling,
- 3.3. veroordeelt Euroship in de na dit vonnis ontstane kosten, begroot op € 157,00 aan salaris advocaat, te vermeerderen, onder de voorwaarde dat niet binnen 14 dagen na aanschrijving aan het vonnis heeft voldaan en er vervolgens betekening van de uitspraak heeft plaatsgevonden, met een bedrag van € 82,00 aan salaris advocaat en de exploitkosten van betekening van de uitspraak, en te vermeerderen met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW over de nakosten met ingang van veertien dagen na de betekening van dit vonnis tot aan de voldoening,
- 3.4. verklaart dit vonnis in conventie wat betreft de kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad,

in reconventie

- 3.5. veroordeelt Euroship om aan [gedaagde] te betalen een bedrag van € 4.759,00, vermeerderd met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW over het toegewezen bedrag met ingang van 2 augustus 2017 tot de dag van volledige betaling,
- 3.6. veroordeelt Euroship om aan [gedaagde] te betalen een bedrag van € 727,09, vermeerderd met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW over het toegewezen bedrag met ingang van 2 augustus 2017 tot de dag van volledige betaling,
- 3.7. verklaart dit vonnis in reconventie tot zover uitvoerbaar bij voorraad,
- 3.8. compenseert de kosten van deze procedure tussen partijen, in die zin dat iedere partij de eigen kosten draagt,
- 3.9. wijst het meer of anders gevorderde af.

Dit vonnis is gewezen door mr. G.A. van der Straaten en in het openbaar uitgesproken op 3 juni 2020.

Coll: PM