



## Boeteoplegger SZW

### Boeterapport

<b>Kenmerk</b>	411401125/02
<b>Gedagtekend op</b>	10.2.E
<b>Naar aanleiding van</b>	Arbeidsongeval
<b>Gegevens overtreder</b>	De Vries Piping & Constructions B.V. Van Utrechtweg 22 2921 LN Krimpen aan den IJssel vertegenwoordigd door: De heer 10.2.e Kruisstraat 4 2922 XH Krimpen aan den IJssel
<b>Gegevens overtreding</b>	Datum : 23 juni 2014 Tijdstip : Omstreeks 09:00 uur Locatie : Vissershavenweg 's-Gravenhage
<b>Korte omschrijving overtreding</b>	In alle gevallen waarin werknemers worden of kunnen worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen zijn zodanige maatregelen getroffen dat het gevaar, dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen een ongewilde gebeurtenis voordoet zoveel mogelijk is vermeden hetgeen nu niet het geval was.
<b>Overtreding van</b>	Artikel 16 lid 10 van de Arbeidsomstandighedenwet, juncto artikel 4.6 lid 1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit, zijnde een overtreding waar een bestuurlijke boete voor kan worden opgelegd volgens artikel 9.9b lid 1 onder d. van het Arbeidsomstandighedenbesluit.
<b>Slachtoffer</b>	10.2.e
<b>Ziekenhuisopname</b>	10. 2.e
<b>Blijvend Letsel</b>	Onbekend
<b>Opgemaakt door</b>	Mevrouw 10.2.e Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW

Ons kenmerk: 411401125/02

- Rapporteur** Ik, <sup>10.2.e</sup>, arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW, belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen krachtens de Arbeidsomstandighedenwet, verklaar het volgende.
- Locatie** Op 3 juli 2014, omstreeks 14.00 uur was ik, samen met de heer <sup>10.2.e</sup>, eveneens arbeidsinspecteur, op een locatie, aan boord van een vissersschip, de SCH 118 "Johanna Maria", aangemeerd aan de kade ter hoogte van de Vissershavenweg te 's-Gravenhage.
- Reden aanwezigheid** Ik was daar vanwege de melding van een arbeidsongeval dat op die locatie had plaatsgevonden. Het arbeidsongeval werd op 23 juni 2014 omstreeks 18.30 uur door de heer <sup>10.2.e</sup>, directeur van De Vries Piping & Constructions B.V. bij de Inspectie SZW gemeld en onder nummer 519549 geregistreerd.  
De melding betrof een arbeidsongeval dat op 23 juni 2014 omstreeks 9.00 uur aan boord van een vissersschip, de SCH 118 "Johanna Maria" plaatsvond. Dit vissersschip lag voor groot onderhoud aan de kade van één van de binnenhavens van Scheveningen, ter hoogte van de Vissershavenweg. Tijdens het vervangen van leidingen aan boord van het vissersschip is brand ontstaan waarbij één van de werknemers van De Vries Piping & Constructions B.V., de heer <sup>10.2.e</sup>, <sup>10.1.d</sup>
- Arbeidssituatie op arbeidsplaats** Uit verklaringen van de heren <sup>10.2.e</sup> en <sup>10.2.e</sup> is mij gebleken dat op bedoelde locatie door de heer <sup>10.2.e</sup> werkzaamheden werden verricht, bestaande uit het vervangen van leidingen aan boord van een aangemeerd vissersschip, aldus zijnde een arbeidsplaats als bedoeld in artikel 1 lid 3 onder g. van de Arbeidsomstandighedenwet.
- Arbeidsmiddelen** Uit verklaringen van de heer <sup>10.2.e</sup> is mij gebleken dat op deze arbeidsplaats een snijbrander werd gebruikt, waarmee dit arbeidsongeval is gebeurd, aldus zijnde een arbeidsmiddel als bedoeld in artikel 1 lid 3 onder h. van de Arbeidsomstandighedenwet.
- Arbeidsrelatie slachtoffer** De genoemde werkzaamheden werden verricht door ter beschikking gesteld personeel, voor werk dat de werkgever gewoonlijk doet verrichten, zodat er sprake was van werkgever en werknemers in de zin van artikel 1 lid 1 onder a, 2°, en van artikel 1 lid 1 onder b. van de Arbeidsomstandighedenwet, zoals blijkt uit de verklaringen van de heer <sup>10.2.e</sup>, slachtoffer, en de heer <sup>10.2.e</sup>, vertegenwoordiger van de overtreder.
- Waarnemingen Arbeidsinspecteur** Maandag **23 juni 2014** omstreeks 18.30 uur werd het arbeidsongeval bij de Inspectie SZW gemeld. Op dat moment stond het vissersschip de SCH 118 "Johanna Maria" nog in brand. Met een consignatie-inspecteur is besproken om niet direct ter plaatse te gaan, omdat waarnemingen ter plekke, in verband met de brand, niet mogelijk zouden zijn.  
Woensdagochtend **25 juni 2014** sprak ik telefonisch met <sup>10.1.d</sup>  
  
Donderdag **26 juni 2014** heb ik bij de Nationale Politie, Regio Haaglanden, bureau Scheveningen een door hen, in het kader van hun onderzoek, opgesteld proces verbaal van bevindingen en door hen opgenomen getuigenverklaringen opgehaald.

Medewerkers van de Koninklijke Marechaussee (KMAR) assisteerden de medewerkers van de Nationale Politie. Bij de KMAR, gevestigd op de luchthaven Rotterdam-The Hague Airport, heb ik vrijdag **27 juni 2014** een door hen opgesteld proces-verbaal van bevindingen en een door hen opgestelde getuigenverklaring opgehaald.

Vervolgens sprak ik die dag met de heer <sup>10.2.e</sup> , <sup>10.1.d</sup> en nam zijn verklaring op. Deze verklaring is als bijlage 4 bij dit rapport opgenomen.

Eveneens op vrijdag 27 juni 2014 was ik aan het eind van die dag op het kantoor van De Vries Piping & Constructions B.V., gevestigd aan de Van Utrechtweg 22 te Krimpen aan den IJssel, aanwezig. Ik sprak aldaar met de heren <sup>10.2.e</sup> en <sup>10.2.e</sup> , manager. Op mijn verzoek daartoe ontving ik onder andere de Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) van De Vries Piping & Constructions B.V..

Donderdag **3 juli 2014** was ik samen met de heer <sup>10.2.e</sup> , collega-inspecteur, op een locatie aan de Vissershavenweg. Ik zag dat aan de Vissershavenweg onder andere een bedrijf, Jaczon, gevestigd was. In het water van de binnenhaven, aan de kade voor het pand van Jaczon, zag ik een schip aangemeerd liggen. Wij meldden ons bij de beveiliging. De heer <sup>10.2.e</sup> , een medewerker van Jaczon, werd voor ons opgeroepen. De heer <sup>10.2.e</sup> leidde ons aan boord van het schip rond. Ik vernam van de heer <sup>10.2.e</sup> tijdens de rondgang op het vissersschip dat de SCH 118 "Johanna Maria" een vissersschip is, waar de op zee gevangen vis direct aan boord verwerkt wordt. Tevens hoorde ik van de heer <sup>10.2.e</sup> dat om dit ook in de toekomst te kunnen blijven doen, er diverse onderhoudswerkzaamheden werden uitgevoerd. Ik hoorde van de heer <sup>10.2.e</sup> dat bij deze werkzaamheden verschillende organisaties betrokken waren, waaronder De Vries Piping & Constructions B.V.. De heer <sup>10.2.e</sup> toonde ons de plek waar het arbeidsongeval ruim een week ervoor had plaatsgevonden. Ik hoorde van de heer <sup>10.2.e</sup> dat de etages op een schip met "decks" aangeduid worden. Tevens hoorde ik van de heer <sup>10.2.e</sup> dat het arbeidsongeval op het Tweendeck, ook als Frosterdeck aangeduid, had plaatsgevonden. Volgens de heer <sup>10.2.e</sup> is dit het deck waar de gevangen vis verwerkt en vervolgens bevroren wordt.

Ik zag aldaar dat er in de buurt van de plek, waar de werknemer van De Vries Piping en Constructions B.V. had gewerkt en waar de brand was ontstaan, gewerkt werd om beschadigde delen van het vissersschip, als gevolg van brand en bluswater, te verwijderen. <sup>10.1.d</sup>

, was zwartgeblakerd.

Aan wal spraken de heer <sup>10.2.e</sup> en ik kort met de heer <sup>10.2.e</sup> en werkzaam bij Les Pompiers. Hij was de dag van het arbeidsongeval ook op deze locatie werkzaam. Ik hoorde van de heer <sup>10.2.e</sup> dat bij het uitvoeren van zogenaamd heet werk (lassen, branden en snijden met behulp van een snijbrander) aan boord van het schip, er eerst een heetwerkvergunning moet worden aangevraagd. Ik hoorde vervolgens van de heer <sup>10.2.e</sup> dat deze heetwerkvergunningen bij hem, als S.O., worden aangevraagd. Tevens hoorde ik van de heer <sup>10.2.e</sup> dat hij, nadat hij zo'n heetwerk-aanvraag had ontvangen, beoordeelde welke maatregelen er in het kader van brandveiligheid genomen moeten worden om die klus veilig te kunnen uitvoeren. Tot slot gaf de heer <sup>10.2.e</sup> aan dat hij ook voor de klus die de heer <sup>10.2.e</sup> die dag uitvoerde een heetwerkvergunning, zie bijlage 8, had afgegeven. Ik hoorde namelijk van hem dat De Vries Piping & Constructions B.V. de uit te voeren klus op het Frosterdeck middels een aanvraagformulier bij hem had aangevraagd. Ik hoorde van de heer <sup>10.2.e</sup> dat hij niet over meer het betreffende aanvraagformulier beschikte omdat hij deze aanvraagformulieren als een soort van notitieblaadjes beschouwde. Na het verwerken van de aanvraag in een heetwerkvergunning gooidde hij zulke aanvragen dan ook weg. De heer <sup>10.2.e</sup> overhandigde mij, ter informatie, een blanco aanvraagformulier, zie bijlage 9. Tot slot hoorde ik van de heer <sup>10.2.e</sup> dat er op het moment van het

ongeval bij de klus die de heer 10.2.e uitvoerde, twee brandwachten aanwezig waren.

Op donderdag **24 juli 2014** sprak ik, samen met de heer 10.2.e, met de heer 10.2.e, 10.2.e bij De Vries Piping & Constructions B.V. en nam ik zijn verklaring op.

Op maandag **28 juli 2014** sprak ik met de heer 10.2.e, 10.2.e Les Pompiers, en nam ik zijn verklaring op.

Op dinsdag **19 augustus 2014** sprak ik met mevrouw 10.2.e en de heren 10.2.e en 10.2.e, allen werkzaam bij de Veiligheidsregio Haaglanden (Brandweer). Ter plekke kreeg ik een presentatie, naar aanleiding van een onderzoek dat de VRH/Brandweer uitgevoerd had, te zien. Ik zag dat er voor dit onderzoek veel foto's aan boord van het vissersschip gemaakt waren. Op mijn verzoek zijn deze foto's (digitaal) aan mij overhandigd. Enkele, relevante foto's zijn in de fotobijlage bijgevoegd, zie bijlage 14.

Op maandag **8 september 2014** sprak ik met de heer 10.2.e, machinist aan boord van de SCH 118 "Johanna Maria", en nam ik zijn verklaring op.

### Horen getuigen

In de loop van mijn onderzoek sprak ik de volgende personen, die door mij als getuigen werden gehoord:

De heer 10.2.e, van wie de verklaring als bijlage 4 bij dit rapport is gevoegd.

De heer 10.2.e, van wie de verklaring als bijlage 5 bij dit rapport is gevoegd.

De heer 10.2.e, van wie de verklaring als bijlage 6 bij dit rapport is gevoegd.

De heer 10.2.e, van wie de verklaring als bijlage 7 bij dit rapport is gevoegd.

### Horen vertegenwoordiger overtreder en aanzeggen boeterapport

Op donderdag **4 juni 2015** omstreeks 9.00 uur hoorde ik, samen met de heer 10.2.e, de vertegenwoordiger van de overtreder, de heer 10.2.e, van wie de verklaring als bijlage 3 bij dit boeterapport is gevoegd.

Aansluitend aan het verhoor heb ik De Vries Piping & Constructions B.V. in de persoon van de heer 10.2.e voornoemd, het boeterapport aangezegd.

Uittreksels uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel op naam van De Vries Piping & Constructions B.V. en 10.2.e Holding B.V. zijn als bijlage 1 en 2 bij dit boeterapport gevoegd.

Hieruit blijkt dat de heer 10.2.e De Vries Piping & Constructions B.V. in rechte mag vertegenwoordigen.

De persoonsgegevens van de vertegenwoordiger van de overtreder zijn conform de Basisregistratie personen.

### Bevindingen

Uit onderzoek en uit verklaringen is mij het volgende gebleken. Het arbeidsongeval heeft als volgt plaatsgevonden.

De heer 10.2.e het slachtoffer, was op maandag 23 juni 2014 aan boord van een vissersschip, de SCH 118 "Johanna Maria" aan het werk. Hij verrichtte deze werkzaamheden als 10.2.e / 10.2.e werknemer voor De Vries Piping & Constructions B.V.. Dit vissersschip lag voor groot onderhoud aan de kade van één van de binnenhavens van Scheveningen.

Dit vissersschip werd gebruikelijk ingezet voor het vangen van zeevis, die vervolgens aan boord met behulp van een visverwerkingslijn direct verwerkt en ingevroren werd. Het invriezen van de gevangen zeevis gebeurde met behulp van zogenaamde frosters op het Tweendeck/Frosterdeck.

Het groot onderhoud bestond uit het renoveren van de visverwerkingslijn waarbij er diverse werkzaamheden zouden plaatsvinden. Deze

onderhoudswerkzaamheden vingen medio april 2014 aan en werden door diverse onderhoudspartijen uitgevoerd. Medio mei 2014 waren de onderhoudswerkzaamheden zo ver gevorderd dat De Vries Piping & Constructions B.V. ook bij het groot onderhoud aan boord van de SCH 118 "Johanna Maria" betrokken werd. Het slachtoffer is vanaf medio mei vrijwel dagelijks als pijpfitter aan boord van het vissersschip werkzaam.

Op maandag 23 juni 2014 zou het slachtoffer een aantal leidingen vervangen. Het ging hierbij om een koelwaterleiding en een zeewaterleiding. Hierbij moesten ook doorvoeren ten behoeve van deze leidingen in de vloeren tussen de decks gemaakt worden. De werkzaamheden werden onder andere uitgevoerd met behulp van een snijbrander. Omdat er bij snijbranden kans op brand als gevolg van smeltend metaal of door wegschietende vonken aanwezig was, werden diverse plekken voorafgaand aan de uit te voeren werkzaamheden met branddekens bedekt. Dit gebeurde zowel op de plek waar het slachtoffer werkte, het Tweendeck/Frosterdeck, als op het deck direct onder hem, in de machinekamer. In de machinekamer werden diverse machineonderdelen met branddekens afgedekt. Naast het plaatsen van branddekens, werd de vloer van brandbare materialen ontdaan en waren er brandwachten bij de klus aanwezig. De genomen maatregelen zijn, conform de verkregen heetwerkvergunning, uitgevoerd. Het slachtoffer rolde de gasslangen uit en koppelde de snijbrander aan deze slangen. De bij hem aanwezige brandwacht, de heer <sup>10.2.e</sup>, heeft de vloer en de branddeken waar het slachtoffer op zat met behulp van de brandslang nat gemaakt. Vervolgens vroeg het slachtoffer aan de brandwacht, die in de directe nabijheid van hem opgesteld stond, of hij mocht beginnen met branden. Dit werd door de brandwacht, de heer <sup>10.2.e</sup>, na contact met de heer <sup>10.2.e</sup>, de <sup>10.2.e</sup>, via de portofoon bevestigd. Het slachtoffer heeft eerst een doorvoer, dus om de leiding heen, gemaakt. Later brandde hij een hoekstaaltje, met metalen hoekprofiel, weg. Tussen de hoekstaal en de nog te verwijderen leiding zat een verbinding, bestaande uit een metalen beugel. Tijdens het afvloeien van deze beugel was er ineens een steekvlam en een explosie. <sup>10.1.d</sup>

De werkzaamheden die het slachtoffer uitvoerde, werden pas uitgevoerd nadat er een heetwerkvergunning was aangevraagd en verstrekt. De bedoeling van deze heetwerkvergunning is dat warme werkzaamheden, zoals (snij)branden, slijpen en lassen, veilig uitgevoerd worden. Echter wanneer een afgegeven vergunning, door omstandigheden, niet gebruikt wordt, wordt deze aan het eind van de dag "teruggegeven". De voorman in kwestie kan deze de volgende morgen weer ophalen. Zo kan er tussen de aanvraag en het daadwerkelijk uitvoeren van de werkzaamheden de nodige tijd verstrijken. De afgegeven vergunning voor de te verrichten werkzaamheden, waar het slachtoffer mee bezig was ten tijde van het ongeval, was reeds eerder verstrekt, maar in verband met uit te voeren werkzaamheden van anderen vond de voorman van De Vries Piping & Constructions B.V., de heer <sup>10.2.e</sup>, het niet verantwoord om de werkzaamheden aan te laten vangen.

Het slachtoffer moest werk verrichten aan (zee)waterleidingen. Deze liepen van boven naar beneden, dus tussen de decks door. In de buurt van waar het slachtoffer aan het werk was, liepen ook twee smalle hydrauliekleidingen. Het onderzoek heeft uitgewezen dat ten tijde van het arbeidsongeval het vissersschip niet geheel buiten bedrijf was. De hydrauliekleidingen waren gevuld met hydraulische olie. Toen het slachtoffer aan het afvloeien was, zijn er metaalslakken of spetters, op één van deze hydrauliekleidingen terecht gekomen. De hydrauliekleidingen waren van een lichter materiaal dan de (zee)waterleidingen. Bovendien bleek, achteraf, dat de hydraulische

olie in de leidingen door een compressor onder druk stond. De combinatie van een zeer warme plek aan de buitenkant van de leiding en de druk van de hydraulische olie aan de binnenzijde maakte dat er een scheurtje in de leiding ontstond en de hydraulische olie naar buiten werd geperst. De hydraulische olie kwam onder zeer grote druk uit een heel klein warm gaatje gespoten en raakte direct met zuurstof vermengd. In de directe nabijheid ervan was het slachtoffer met zijn snijbrander, waarvan de vlam nog branden, aan het werk. Hydraulische olie is normaal gesproken niet vlambaar, echter in deze situatie stond de olie onder hoge druk in de leiding. <sup>10.1.d</sup>

De werkzaamheden werden door het slachtoffer verricht terwijl er leidingen in de buurt waren. Deze leidingen waren niet (volledig) afgesloten, afgeblind of afgedekt/beschermd tegen invloeden van buitenaf. In alle gevallen waarin werknemers worden of kunnen worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen zijn zodanige maatregelen getroffen dat het gevaar, dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen een ongewilde gebeurtenis voordoet, zoveel mogelijk is vermeden, hetgeen nu niet het geval was. Dit is een overtreding van artikel 4.6 lid 1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit, zijnde een overtreding waar een bestuurlijke boete voor kan worden opgelegd volgens artikel 9.9b lid 1 onder d. van ditzelfde besluit.

#### 1. Risico's geïnventariseerd en maatregelen getroffen

De werkgever heeft de risico's van de werkzaamheden waarbij de overtreding zich heeft voorgedaan op de volgende wijze geïnventariseerd:

- In januari 2014 is een Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) opgesteld, waarbij gebruik gemaakt is van de RI&E Metaalbewerking, een branche-instrument. In dit document staat vanaf pagina 70 "Werken met of bij derden" beschreven, zie bijlage 10, beschreven. Het hoofdstuk "Werken met of bij derden" is op het slachtoffer en op het werken op het vissersschip van toepassing. In dit hoofdstuk staat bij vraag twee opgenomen dat het bedrijf geen duidelijke afspraken over veilig werken bij derden heeft gemaakt. De praktijk is genuanceerder, er worden door derden eisen, bijvoorbeeld in deze situatie in de vorm een toegangsbeleid, gesteld. In dit door rederij Jaczon opgestelde toegangsbeleid was wel degelijk een passage over arbo en veiligheid opgenomen. Alle aan boord werkzame bedrijven zijn hier door Jaczon over aangeschreven, zie bijlagen 11 en 12.
- Naast de inventarisatie die de werkgever in algemene zin, middels de RI&E, uitvoert, wordt er op elke locatie door de voorman in kwestie een risico-inschatting gemaakt en indien nodig worden aan de hand van deze inschatting maatregelen getroffen.
- Deze onderhoudsklus werd door uitgevoerd aan boord van een (vissers)schip. De rederij, de eigenaar van het schip, had ook een risico-inschatting met betrekking tot de uit te voeren werkzaamheden gemaakt en hierop maatregelen getroffen. Voor alle uit te voeren warme werkzaamheden, dus het branden, snijden en lassen aan boord van het schip, diende vooraf een heetwerkvergunning, zie bijlage 9, aangevraagd te worden. Deze heetwerkvergunningen werden door Les Pompiers, onder voorwaarden, afgegeven, zie bijlage 8. Les Pompiers was door de rederij in het kader van brandpreventie en veilig werken ingehuurd.
- Uit het onderzoek niet is gebleken dat de betrokkenen op de hoogte waren van het feit dat de leidingen met hydraulische olie gevuld waren en dat deze onder druk stonden. Uit de verklaringen blijkt tevens dat de risico's hiervan verschillend worden ingeschat
- Op de voor de werkzaamheden afgegeven heetwerkvergunning was niet aangegeven dat de leidingen tijdens de werkzaamheden afgesloten of afgeblind hadden moeten worden.
- De werkgever van het slachtoffer ziet deze, door de reder opgelegde

manier van werken, als een aanvullende risico-inschatting ter plekke.

Op grond van deze inventarisaties heeft de werkgever de volgende maatregelen getroffen:

- Het aantrekken van deskundig personeel, zoals het slachtoffer. Het slachtoffer beschikte over diverse certificaten, waaronder die van VCA Veiligheid voor Leidinggevende en het werken aan Flensverbindingen. Ook had het slachtoffer werkervaring, voornamelijk in de petrochemische industrie, opgedaan.
- Deugdelijke, voor de arbeid geschikte, arbeidsmiddelen, ter beschikking gesteld, waaronder de gebruikte snijbrander.
- Diverse persoonlijke beschermingsmiddelen werden ter beschikking gesteld, waaronder een lasbril (brandersbril), een laspetje, een tuinbroekoverall en werkkleding (trui).

## 2. Voorlichting & Onderricht

De werkgever heeft de volgende instructies gegeven met betrekking tot de werkzaamheden waarbij de overtreding is begaan:

- Het slachtoffer heeft 23 juni 2014 schriftelijke en mondelinge instructies ontvangen met betrekking tot de brandveiligheid met betrekking tot de uit te voeren klus. Deze stonden aangegeven op de heetwerkvergunning, zie bijlage 8. Deze vergunning heeft het slachtoffer gezien en de voorman, de heer <sup>10.2.e</sup>, heeft deze met het slachtoffer doorgesproken. Die instructies schrijven voor dat de brandbare stoffen opgeruimd moeten worden, dat er met branddekens afgedekt moet worden en dat blusmiddelen aanwezig moeten en dat er twee brandwachten stand-by moeten zijn.
- Aan boord van het vissersschip golden regels. Deze huisregels zijn op de eerste werkdag van het slachtoffer met hem besproken.

## 3. Toezicht

De werkgever heeft het toezicht als volgt geregeld met betrekking tot de werkzaamheden waarbij de overtreding is begaan:

- Uit verklaringen is gebleken dat de heer <sup>10.2.e</sup> als voorman van De Vries Piping en Constructions B.V. tijdens deze klus aan boord van de SCH 118 "Johanna Maria" verantwoordelijk was voor het houden van toezicht op de heer <sup>10.2.e</sup>.
- De toezichthouder, de heer <sup>10.2.e</sup>, was doorgaans elke werkdag de gehele dag aan boord van het vissersschip aanwezig.
- De Vries Piping en Constructions B.V. hanteert huisregels met daarin opgenomen een sanctiebeleid.
- Het slachtoffer was niet eerder op het vertonen van onveilig gedrag aangesproken, omdat dit niet nodig was.

### **Aanleiding tot boeterapport**

Aanleiding tot dit boeterapport is de overtreding van de Arbeidsomstandighedenwet, die de oorzaak is van het, ingevolge artikel 9, 1e lid van diezelfde wet, meldingsplichtige arbeidsongeval.

De heer <sup>10.2.e</sup> is in verband met <sup>10.1.d</sup>

### **Opmerkingen Rapporteur**

Naar aanleiding van het in het boeterapport gestelde voeg ik het volgende toe:

-Bij het aanzeggen van het ongevalboeterapport verklaarde de heer <sup>10.2.e</sup>, directeur van De Vries Piping & Constructions B.V. dat er een onderzoek naar de brand (het falen van de hydrauliekleiding) had plaatsgevonden. Dit onderzoek is op 7 april 2015 door Element Materials Technology te Amsterdam uitgevoerd. Het naar aanleiding van dit onderzoek opgemaakte rapport is als bijlage 13 bijgevoegd. Hierin valt bij de discussie en conclusie te lezen dat het lek in de hydrauliekleiding is ontstaan door het (gedeeltelijk) smelten van het buismateriaal (rvs). De warmte die nodig is voor het smelten van het materiaal komt

van geoxideerd koolstof staal op het oppervlak van de leiding. Dit geoxideerde staal is waarschijnlijk afkomstig van een doorgebrande koolstof stalen beugel.

-Ten tijde van het ongeval zat de heer <sup>10.2.e</sup> machinist, op de brug met alle voormannen in een vergadering. Tijdens die vergadering ging het brandalarm af. Dit gebeurde wel vaker. Toen dit nog een keer gebeurde, werd er door de Safety Officer contact met de brandwachten gezocht. Tegelijkertijd kwam de eerste stuurman binnenrennen en vertelde dat de boel onder de rook stond. Er werd meteen een sein gegeven dat er geëvacueerd moet worden. De machinist wist meteen waar er brand moest zijn. Er was namelijk maar één plek waar die dag snij-werkzaamheden uitgevoerd werden. De machinist is naar beneden gelopen om de brandpompen te starten. Daarna wilde ik bluswater naar het deck, daar waar de brand was, brengen. Dit lukte hem niet meer. Hij kon door de grote hoeveelheid rook, die op het deck aanwezig was, niet meer ademen. De machinist heeft er, blijkt uit zijn verklaring, niet aan gedacht de stroom aan boord van het schip volledig uit te zetten. Hij wilde er juist voor zorgen dat de boel bleef draaien, zodat de brand geblust kon worden. Als de machinist het schip stroomloos had gemaakt, was ook de druk op de leidingen met hydraulische olie weggevallen. Dit laatste had de explosie en brand niet voorkomen, maar de schade als gevolg van de brand zeker beperkt. Dit laatste geeft ook aan dat onderhoudswerkzaamheden aan boord van een (vissers)schip gecompliceerd kunnen zijn. Ondanks alle inspanningen van alle partijen/werkgevers, om veilig te werken, is dit ongeval niet voorkomen.



Ons kenmerk: 411401125/02

**Afsluiting  
boeterapport**

De waarnemingen en/of handelingen van de arbeidsinspecteur die heeft deelgenomen aan het onderzoek, is door de rapporteur vastgelegd in dit boeterapport. Dit rapport is door de hieronder genoemde arbeidsinspecteur akkoord bevonden en als bewijs daarvan elektronisch geaccordeerd in het informatiesysteem van de Inspectie SZW.

De heer <sup>10.2.e</sup> , arbeidsinspecteur op ambtseed

Dit boeterapport is op ambtsbelofte opgemaakt en gesloten te Utrecht. Ondertekend, gedagtekend, zoals vermeld op de 1e pagina en ingezonden aan de Boeteoplegger te Den Haag.

<sup>10.2.e</sup>

Mevrouw <sup>10.2.e</sup>  
Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW

**C.C.**

- Overtreder
- Slachtoffer

Ons kenmerk: 411401125/02

Bijlage(n)	Omschrijving
Bijlage 1:	Uitreksel KvK De Vries Piping & Constructions B.V.
Bijlage 2:	Uitreksel KvK M. de Vries Holding B.V.
Bijlage 3:	Verklaring de heer <sup>10.2.e</sup> , vertegenwoordiger v.d. overtreder
Bijlage 4:	Verklaring de heer <sup>10.2.e</sup> , slachtoffer
Bijlage 5:	Verklaring de heer <sup>10.2.e</sup> , getuige
Bijlage 6:	Verklaring de heer <sup>10.2.e</sup> , getuige
Bijlage 7:	Verklaring de heer <sup>10.2.e</sup> , getuige
Bijlage 8:	Afgegeven heetwerkvergunning
Bijlage 9:	Blanco aanvraagformulier Pompiers
Bijlage 10:	Deel RI&E
Bijlage 11:	Folder handout Jaczon
Bijlage 12:	Toegangsbeleid Jaczon
Bijlage 13:	Onderzoeksrapport EAM015139-1
Bijlage 14:	Fotobijlage

**Online inzage uittreksel****KvK-nummer** 24371724

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen zichtbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

**Rechtspersoon**

RSIN	814130598
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	De Vries Piping & Constructions B.V.
Statutaire zetel	Krimpen aan den IJssel
Eerste inschrijving handelsregister	28-01-2005
Datum akte van oprichting	27-01-2005
Geplaatst kapitaal	EUR 18.000,00
Gestort kapitaal	EUR 18.000,00
Deponering jaarstuk	De jaarrekening over boekjaar 2012 is gedeponeed op 29-11-2013.

**Onderneming**

Handelsnaam	De Vries Piping & Constructions B.V.
Startdatum onderneming	03-01-2005
Activiteiten	SBI-code: 2599 - Vervaardiging van overige producten van metaal SBI-code: 2511 - Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan
Werkzame personen	15

**Vestiging**

Vestigingsnummer	000016875893
Handelsnaam	De Vries Piping & Constructions B.V.
Bezoekadres	Van Utrechtweg 22, 2921LN Krimpen aan den IJssel
Postadres	Postbus 42, 2920AA Krimpen Aan Den IJssel
Telefoonnummer	0180514733
Faxnummer	0180516428
Internetadres	www.devriespiping.nl
E-mailadres	info@devriespiping.nl
Datum vestiging	03-01-2005
Deze rechtspersoon drijft de vestiging sinds	27-01-2005
Activiteiten	SBI-code: 2599 - Vervaardiging van overige producten van metaal SBI-code: 2511 - Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan De exploitatie van een metaalbewerkings- en metaalconstructiebedrijf, waaronder het fabriceren, aanbrengen en monteren van pijp- leidingen, alsmede de fabricage van metaal- constructies
Werkzame personen	15

**Enig aandeelhouder**

Naam	M. de Vries Holding B.V.
Bezoekadres	Van Utrechtweg 22, 2921LN Krimpen aan den IJssel
Ingeschreven onder KvK-nummer	24357780

Bijlage 1 bij kenmerk 411401125/02 - Pagina 2 van 2

Enig aandeelhouder sedert 27-01-2005

---

**Bestuurder**

Naam	M. de Vries Holding B.V.
Bezoekadres	Van Utrechtweg 22, 2921LN Krimpen aan den IJssel
Ingeschreven onder KvK-nummer	24357780
Datum in functie	27-01-2005
Bevoegdheid	Alleen/zelfstandig bevoegd

---

Gegevens zijn vervaardigd op 24-06-2014 om 08.00 uur.

**Online inzage uittreksel****KvK-nummer** 24357780

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen zichtbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

**Rechtspersoon**

RSIN	813062238
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	M. de Vries Holding B.V.
Statutaire zetel	Krimpen aan den IJssel
Eerste inschrijving handelsregister	27-01-2004
Datum akte van oprichting	26-01-2004
Geplaatst kapitaal	EUR 18.000,00
Gestort kapitaal	EUR 18.000,00
Deponering jaarstuk	De jaarrekening over boekjaar 2012 is gedeponerd op 29-11-2013.

**Onderneming**

Handelsnaam	M. de Vries Holding B.V.
Startdatum onderneming	26-01-2004
Activiteiten	SBI-code: 66292 - Actuariële en pensioenadviesbureaus; beheer en administratie van pensioenvermogens
Werkzame personen	0

**Vestiging**

Vestigingsnummer	000008902399
Handelsnaam	M. de Vries Holding B.V.
Bezoekadres	Van Utrechtweg 22, 2921LN Krimpen aan den IJssel
Postadres	Postbus 42, 2920AA Krimpen Aan Den IJssel
Telefoonnummer	0180554678
E-mailadres	mdevriesholding@planet.nl
Datum vestiging	26-01-2004
Activiteiten	SBI-code: 66292 - Actuariële en pensioenadviesbureaus; beheer en administratie van pensioenvermogens Houdstermaatschappij
Werkzame personen	0

**Enig aandeelhouder**

Naam	10.2.e
Geboortedatum en -plaats	
Adres	
Enig aandeelhouder sedert	26-01-2004

**Bestuurder**

Naam	10.2.e
Geboortedatum en -plaats	
Adres	
Datum in functie	26-01-2004
Titel	directeur
Bevoegdheid	Alleen/zelfstandig bevoegd

Bijlage 2 bij kenmerk 411401125/02 - Pagina 2 van 2

---

Gegevens zijn vervaardigd op 24-06-2014 om 08.01  
uur.

## VERKLARING VERTEGENWOORDIGER OVERTREDER

Op donderdag 4 juni 2015 omstreeks 9.00 uur bevond ik, <sup>10.2.e</sup>, mij in een onderneming, De Vries Piping & Constructions B.V., gelegen aan de Van Utrechtweg 22, Krimpen a/d IJssel.

Ik sprak daar samen met de heer <sup>10.2.e</sup>, eveneens arbeidsinspecteur, met een mij inmiddels bekend persoon. Wij legitimeerden ons (nogmaals) als Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Hierop vroegen wij hem naar zijn identiteitsgegevens. Hij gaf ons op te zijn:

**Naam** : <sup>10.2.e</sup>  
**Voornaam** : <sup>10.2.e</sup>  
**Geboortedatum** : <sup>10.2.e</sup>  
**Geboorteplaats** : <sup>10.2.e</sup>  
**Nationaliteit** : <sup>10.2.e</sup>  
**Adres** : <sup>10.2.e</sup>  
**Woonplaats** : <sup>10.2.e</sup>  
**Beroep** : <sup>10.2.e</sup>

De persoonsgegevens van de vertegenwoordiger van de overtreder zijn overeenkomstig een ons getoond geldig paspoort met nummer <sup>10.2.e</sup>

Wij deelden hem mee dat De Vries Piping & Constructions B.V. de Arbeidsomstandighedenwet had overtreden en op onze vraag daartoe verklaarde hij bevoegd te zijn de genoemde rechtspersoon in deze te vertegenwoordigen.

Nadat wij hem hadden meegedeeld dat hij als vertegenwoordiger van de overtreder niet tot het afleggen van een verklaring was verplicht, verklaarde hij ons op onze vragen het volgende:

"De bestuurder van De Vries Piping & Constructions B.V. is M. de Vries Holding B.V. en van deze B.V. ben ik bestuurder. Hierdoor ben ik bevoegd om De Vries Piping & Constructions B.V. in rechte te vertegenwoordigen.

Bij De Vries Piping & Constructions B.V. werken ongeveer 30 mensen in vaste dienst en ongeveer 16 medewerkers extern ingehuurd. Op de dag dat de heer <sup>10.2.e</sup> een arbeidsongeval overkwam, maandag 23 juni 2014, werken er dus ongeveer 46 mensen voor De Vries Piping & Constructions B.V.. De heer <sup>10.2.e</sup> het slachtoffer, was één van de door De Vries Piping & Constructions B.V. ingehuurde krachten.

Ongeveer 4 weken voor het ongeval is <sup>10.2.e</sup> als uitzendkracht, in de functie van <sup>10.2.e</sup> bij De Vries Piping & Constructions B.V. komen werken. Ten tijde van het arbeidsongeval werkte <sup>10.2.e</sup> op het schip, de Johanna Maria van Rederij Jaczon. Dit schip lag aan de kade voor het pand van Jaczon in de haven van Scheveningen. <sup>10.2.e</sup> was, met andere (ingeleende) werknemers van De Vries Piping & Constructions B.V. bezig om onderhoud aan dit schip te plegen.

De werkzaamheden die <sup>10.2.e</sup> uitvoerde behoorde tot zijn reguliere werkzaamheden, namelijk het vervangen van een aantal leidingen aan boord van het schip. De Vries Piping & Constructions B.V. had van Rederij Jaczon de opdracht gekregen om diverse onderhouds- en reparatiewerkzaamheden aan het vissersschip Johanna Maria uit te voeren.

Wij hadden opdracht gekregen om het leidingwerk aan boord van de Johanna Maria te vervangen. Voordat de werkzaamheden daadwerkelijk aanvingen, is een vergunning aangevraagd, heb ik van mijn werknemers begrepen. Deze vergunning is bij Les Pompiers (<sup>10.2.e</sup> <sup>10.2.e</sup> ik weet niet precies wat zijn functies is) aangevraagd. De <sup>10.2.e</sup> van De Vries Piping & Constructions B.V., <sup>10.2.e</sup>, vraagt deze heetwerkvergunning bij Les Pompiers aan. Zonder vergunning mogen de werkzaamheden niet uitgevoerd worden. Dit mag niet vanuit Jaczon als opdrachtgever, maar ook niet van ons als werkgever. Dit is bekend bij onze werknemers en ook bij onze ingeleende werknemers. Bij aanvang van een nieuwe klus krijgen zij de daar geldende veiligheidseisen te horen. Doorgaans zijn de regels bij het werken aan boord van vissersschepen hetzelfde. <sup>10.2.e</sup> had ook veel ervaring met het werken aan boord van vissersschepen. Ook zijn vorige werk was aan boord van vissersschepen. <sup>10.2.e</sup> het slachtoffer, was ook ervaren. Hij had zeker ervaring met leidingwerk. Of hij ervaring aan boord van schepen had, kan ik minder goed inschatten. Hij is over de aan boord geldende regels op de hoogte gebracht door <sup>10.2.e</sup>. <sup>10.2.e</sup> heeft, bij indiensttreding diverse certificaten

getoond. Ook hebben wij vanuit De Vries Piping & Constructions B.V. referenties nagevraagd. Deze waren allemaal zeer positief.

Voorafgaand aan het ongeval liep <sup>10.2.e</sup> al bijna een maand fulltime aan boord van schip en had <sup>10.2.e</sup> daar dus ook de nodige ervaring opgedaan. <sup>10.2.e</sup> was, als voorman, zeer te spreken over <sup>10.2.e</sup>

De heetwerkvergunning voor de klus, het vervangen van de leidingen, heb ik al eerder aan u overhandigd. Deze heetwerkvergunning is met <sup>10.2.e</sup> doorgesproken, voor aanvang van zijn, werkzaamheden. Dit is door <sup>10.2.e</sup> gebeurd. Naar aanleiding van dit doorspreken, is er besloten om er nog een brandwacht bij te vragen. Ten tijde van de werkzaamheden stond deze extra brandwacht er ook. Benedendeks was een split level situatie en daar was die extra brandwacht voor nodig. Dit hebben de werknemers van Les Pompiers middels de portofoon onderling verzocht en geregeld.

De te nemen maatregelen, zoals deze op de heetwerkvergunning staan, worden door onze mensen uitgevoerd. De brandwachten helpen hierbij en kijken mee of zij nog extra risico's zien. Zij geven hierbij aanwijzingen. Op een gegeven moment was het goed en werd er groen licht door de brandwachten gegeven en is <sup>10.2.e</sup> gestart met het werk. Het was wel bekend dat er leidingen liepen, maar niet dat dit hydrauliekleidingen waren. Ook was niet bekend of deze in werking waren. Dit was in ieder geval niet bij ons bekend. Wij zijn voor zulke informatie afhankelijk van de rederij. Dit geldt trouwens ook voor Les Pompiers, de organisatie die de heetwerkvergunning opmaakt. Tussen het aanvragen van de vergunning, dit gebeurt door de voorman van De Vries Piping & Constructions B.V., en het afgeven ervan, door Les Pompiers, zit altijd geruime tijd. Meestal is dit ongeveer een halve dag.

Deze heetwerkvergunning zien wij als een aanvullende risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) op locatie. Los van deze heetwerkvergunningen wordt ook door ons als organisatie door onze voorman beoordeeld hoe onze mensen veilig een klus op locatie uit moeten voeren. Hierop worden maatregelen getroffen en pas daarna worden de werkzaamheden gestart. Bij lastige klussen en twijfel wordt er altijd eerst opgeschakeld naar een projectleider, daarna komt het bij mij terecht, alvorens de werkzaamheden gestart worden. Wanneer zaken niet verantwoord zijn, wordt het werk stopgezet. Dit is in het verleden eenmaal voorgekomen in het geval van onveilige stellingen.

Er is inmiddels metaalonderzoek gedaan. De verslaglegging van dit onderzoek zal ik later nog per mail toesturen aan de Inspectie SZW. Door de verzekeraar van Jaczon is een expertisebureau ingeschakeld. Dat bureau heeft dit onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is grofweg gebleken dat <sup>10.2.e</sup> tijdens het uitvoeren van zijn snijbrandwerkzaamheden geen fouten heeft gemaakt. De brand heeft kunnen ontstaan doordat er metaaldruppels op de hydrauliekleidingen zijn gevallen. Deze leidingen stonden onder druk en dit heeft ervoor gezorgd dat de leiding op de plek waar de metaaldruppels de leiding raakten open is gesprongen. De hydraulische olie is er in nevelvorm uitgekomen en heeft vervolgens vlam gevat omdat <sup>10.2.e</sup> nog bezig was met snijbranden.

Het arbeidsmiddel dat <sup>10.2.e</sup> gebruikte, een snijbrander, is door een van de onderzoekers ter plekke meegenomen. Deze heb ik tot op heden niet meer terug gezien. Al onze arbeidsmiddelen worden jaarlijks gekeurd en onderhouden. Ter plaatse worden de arbeidsmiddelen door medewerkers visueel geïnspecteerd. De snijbrander waar <sup>10.2.e</sup> mee werkte was dus van De Vries en deze functioneerde goed. Bij deze werkzaamheden worden medewerkers geacht veiligheidsschoenen, overall, handschoenen, brandbril of gelaatscherm afhankelijk van de ruimte, te dragen. Bij een beperkte ruimte is het niet mogelijk om een volledig gelaatscherm te dragen en wordt voor een lasbril gekozen. <sup>10.1.d</sup> van <sup>10.2.e</sup> droeg hij ten tijden arbeidsongeval een lasbril.

De Vries Piping & Constructions B.V. beschikt over een RI&E waarin ook aandacht is voor het werken bij derden, zoals in het geval van Jaczon. De RI&E heb ik al eerder overhandigd. <sup>10.2.e</sup> was ter plekke de voorman en hield ter plekke toezicht op de medewerkers. Ten tijde van het ongeval werkten er ongeveer 7 à 8 mensen van De Vries Piping & Constructions B.V. aan boord van de Johanna Maria, onder wie <sup>10.2.e</sup> was dagelijks op deze klus, aan boord van het schip, aanwezig en hield toezicht. Hij hield ter plekke zowel controle op de voortgang van de klus, maar had ook als taak te controleren op goed, gezond en veilig werken door de mensen van De Vries Piping & Constructions B.V.. Hierbij had hij de bevoegdheid om mensen weg te sturen wanneer zij hier niet aan zouden voldoen,. Op deze klus is dit overigens niet voorgekomen, maar op een eerdere klus wel.

Binnen De Vries Piping & Constructions B.V. houden we toolboxbijeenkomsten. Hierin wordt door de projectleider voorlichting over diverse onderwerpen aan onze werknemers gegeven.



Er zijn binnen De Vries Piping & Constructions B.V. huisregels opgesteld waarin eveneens het sanctiebeleid benoemd wordt.

10.2.e is na het arbeidsongeval tot en met woensdagmiddag, 25 juni 2014, 10.1.d

Inmiddels werkt hij niet meer voor De Vries Piping & Constructions B.V., maar dit kan op korte termijn zomaar anders zijn. Ik spreek hem nog regelmatig. Het gaat goed met hem.

Ik erken niet dat De Vries Piping & Constructions B.V. de Arbeidsomstandighedenwetgeving heeft overtreden. Ik denk dat wij alles er aan doen om een veilig werkklimaat te scheppen en denk dan ook niet dat wij er meer aan hadden kunnen doen dan dat wij nu hebben gedaan. Ondanks dat ik van mening ben dat we er alles aan gedaan hebben om veilig te werken, zijn wij naar aanleiding dit ongeval nog kritischer gaan kijken naar de rol van de opdrachtgever en de rol van organisaties zoals Les Pompiers. Hier nemen we ook de rol van de machinist van het vissersschip in mee.

Verder heb ik niets aan mijn verklaring toe te voegen.”

Op 8 juni 2015 heb ik de verklaring per e-mail ter controle aan de heer 10.2.e toe- gestuurd. De heer 10.2.e heeft op 20 juli 2015 per email aangegeven met de verklaring akkoord te gaan.

## VERKLARING SLACHTOFFER

Op 27 juni 2014 omstreeks 11.00 uur bevond ik, <sup>10.2.e</sup> , mij op een locatie, gelegen aan de <sup>10.2.e</sup> te <sup>10.2.e</sup>

Ik sprak daar een mij onbekend persoon en legitimeerde mij als Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Hierop vroeg ik hem naar zijn identiteitsgegevens. Hij gaf mij op te zijn:

**Naam** : <sup>10.2.e</sup>  
**Voornaam** :  
**Geboortedatum** :  
**Geboorteplaats** :  
**Nationaliteit** :  
**Adres** :  
**Woonplaats** :  
**Beroep** : <sup>10.2.e</sup>

De persoonsgegevens van het slachtoffer zijn overeenkomstig een mij getoond geldige Europese identiteitskaart met nummer <sup>10.2.e</sup>

Op mijn vragen verklaarde hij:

“Ik sta als <sup>10.2.e</sup> bij AJWTU (uitzendbureau) ingeschreven. Ik factuur het uitzendbureau mijn uren en zij facturen deze aan de opdrachtgever, De Vries Piping en Constructions B.V.. Sinds vier weken ben ik als pijpfitter werkzaam voor De Vries Piping. De gehele vier weken was ik werkzaam op het project, het zeeschip, de Johanna Maria, in de haven van Scheveningen. Ik werk hier onder het gezag van De Vries Piping.

Op maandag 23 juni 2014 <sup>10.1.d</sup>

Ik was als pijpfitter op het schip, de Johanna Maria, aan het werk. Ik zou die dag twee leidingen vervangen in een ruimte, het frosterdeck, op het schip. Ik was de met de eerste leiding bezig. Ik had de beugel, waarmee de leiding vastzat, doorgebrand. Daarna was ik deze aan het afvloeien. Tijdens het afvloeien was er ineens een explosie gevolgd door een steekvlam. <sup>10.1.d</sup>

Dit doorbranden en afvloeien, deed ik met behulp van een snijbrander. Deze was van De Vries Piping. Op het werk staat een container van De Vries Piping. Die dag werkten wij met <sup>10.2.e</sup> of <sup>10.2.e</sup> man van De Vries Piping. Ik ben niet de enige pijpfitter. De eigen mensen van De Vries Piping hebben hun eigen gereedschapskisten. Ik ben een <sup>10.2.e</sup> en heb dus geen gereedschapskist van De Vries Piping. Een snijbrander is geen standaardgereedschap. Dit zit dus niet in de gereedschapskist, maar ligt voor algemeen gebruik in de opslagcontainer op het project. Er was maar één snijbrander in de container van De Vries Piping. De afgelopen weken werkte ik steeds met deze snijbrander. Deze was prima in orde. Het merk en type snijbrander weet ik niet.

Het werk wordt onder een heetwerkvergunning verricht. <sup>10.2.e</sup> de <sup>10.2.e</sup> van De Vries Piping, heeft deze bij Les Pompiers opgehaald. Les Pompiers levert ook de brandwachten. Deze vergunning wordt afgegeven als het bijvoorbeeld om lassen, branden en slijpen gaat. Er wordt in deze vergunning aangegeven hoe het werk veilig uitgevoerd moet worden. Nadat <sup>10.2.e</sup> dit gedaan heeft, bespreekt hij de afgegeven vergunningen met ons. De vergunning voor de klus in de frosterruimte is dus met mij besproken. Ik heb deze vergunning zelf ook gezien. Ik heb hierop gezien dat er twee brandwachten ingezet zouden worden. Wij bekijken vervolgens de situatie ter plekke. Toen had ik twee brandwachten bij me, <sup>10.2.e</sup> en <sup>10.2.e</sup> . Met hen bekeek ik ook de ruimte onder waar ik zou gaan branden. Dit was de machinekamer. Deze ruimte dekten wij af met branddekens. Dit stond in de vergunning en dit is een gebruikelijke werkwijze. Dit is om te voorkomen dat er brandende metaalslakken op machineonderdelen terecht komen. Toen zag ik

dat er een "split-level" in de machinekamer was. De machineruimte werd in tweeën gesplits, hetgeen een extra risico met zich mee bracht. Om dit tegen te gaan, bedachten de brandwachten en ik dat er nog een derde brandwacht bij moest komen. De brandwachten vroegen aan hun chef een extra brandwacht en die kwam.

Ik was toen op mijn eigen dek bezig. Ik weet dus niet wie er gekomen. Ik ben toen mijn slangen (zuurstof en een gas, welk gas weet ik niet) uitgerold. Deze twee slangen zijn samengebonden, dus eigenlijk rol je de twee slangen tegelijkertijd uit. Hieraan heb ik vervolgens de brander gekoppeld. Ik heb mijn positie ingenomen, ik moest in een hoekje op de grond een leiding vervangen. Deze moest door de vloer heen, daarom spreken we over een doorvoer. Ik vroeg aan de brandwacht die bij mij stond of ik kon beginnen. Dit werd bevestigd. Ik heb eerst een doorvoer, om de leiding heen, gemaakt. Wanneer je later de leiding weghaalt, zit er dus een gat in de vloer. Daarna heb ik een hoekstaaltje weggebrand. Dit is een stukje van ongeveer 30 à 40 centimeter. De hoekstaal zat aan de leiding vast gelast. De leiding moest er tussenuit. De verbinding tussen de hoekstaal en de leiding heb ik weggebrand. De beugel tussen de pijp en de duimse leiding ernaast heb ik doorgebrand. Deze beugel heb ik afgevoerd toen was er ineens explosie en een steekvlam. <sup>10.1.d</sup>

. Verder had ik een laspetje op. Ook had ik een tuinbroekoverall aan en een trui aan. Van de trui had ik de mouwen opgestroopt.

De brandwacht stond op het froster linksachter mij en had een brandblusser bij zich. Ik weet niet of hij één of twee brandblussers bij zich had. <sup>10.1.d</sup>

Ik heb de afgelopen twee jaar ervaring opgedaan als pijpfitter. Ik heb hier geen vakdiploma of iets dergelijk voor gehaald. Ik heb veel met ervaren collega's meegelopen en goed gekeken hoe zij het werk uitvoerden. Hiervoor heb ik in de petrochemische industrie gewerkt. Ik heb mijn flens-certificaat, dit is geldig tot 15 november 2017, gehaald. Ook heb ik op 21 november 2012 mijn VCA-vol (voor leidinggevende) certificaat gehaald.

Wij, alle werkers op de Johanna Maria, melden ons op het schip op de gangway bij de in- en uitcheckbalie. Hierdoor weet men altijd wie er aan boord van het schip is. Op het schip is <sup>10.2.e</sup> de voorman en houdt toezicht op ons en op de werkzaamheden. 's Morgens starten we altijd met het bespreken van de vergunningen. Elk bedrijf dat aan boord werkt heeft een voorman. Deze voormannen houden geregeld een meeting bijvoorbeeld over de voortgang en de veiligheid. Via <sup>10.2.e</sup> onze <sup>10.2.e</sup> dus, krijgen wij de uitkomsten uit deze overleggen teruggekoppeld. Bij De Vries Piping kennen we een sanctiebeleid. Als wij ons niet aan de voorschriften houden, worden wij zeker aangesproken. Wij werken in risicovolle omgeving waarbij het je niet aan de voorschriften houden niet gewenst is. Ik denk dat mensen in sommige gevallen echt niet terug hoeven te komen. Er zijn wat huisregels en die zijn op mijn eerste werkdag mondeling met mij besproken.

Ik werk eigenlijk zelfstandig binnen De Vries Piping. De vergunning is leidend en kent een korte geldigheidsduur. Binnen die duur moet de klus gedaan worden. Anders moet de vergunning opnieuw worden verstrekt. De klus op zich deed ik niet voor het eerst, wel deed ik het voor het eerst op een moeilijke bereikbare plek. Dit had vooral met het formaat van de brander in combinatie met de beperkte ruimte te maken.

De tanks met zuurstof en gas stonden buiten. De samengebonden slangen kwamen van boven en liepen over de froster. De slang kwam van rechtsachter me. Dit heeft met veiligheid te maken. De slang zit zo nooit in de weg.

Dagelijks, zo rond 6.45uur starten we met werken en krijgen we de vergunning uitgereikt. Vervolgens gaan we afdekken en de situatie bekijken. Ik weet niet wat de achternaam van <sup>10.2.e</sup> de voorman, is. Met de voorbereiding van het werk zijn we zeker anderhalf uur bezig geweest. <sup>10.2.e</sup> is nog een keer geweest toen ik de slangen uitrollen was. Toen hebben we nog even overlegd over de leiding. Ik werkte met een haakse snijbrander van De Vries Piping uit de container. Verder weet ik daar niets over te vertellen.

Ik heb er geen bezwaar tegen dat de andere inspectiediensten, zoals de ILenT deze verklaring lezen.

Verder heb ik niets aan mijn verklaring toe te voegen."

Op 30 juni 2011 heb ik de verklaring per e-mail ter controle aan de heer <sup>10.2.e</sup> toegestuurd. De heer <sup>10.2.e</sup> heeft op 1 juli 2014 per email aangegeven met de verklaring akkoord te gaan.

## VERKLARING GETUIGE

Op 24 juli 2014 omstreeks 9.00 uur bevond ik, <sup>10.2.e</sup> , mij op een locatie gelegen aan de <sup>10.2.e</sup> te <sup>10.2.e</sup>

Ik sprak samen met de heer <sup>10.2.e</sup> , collega-inspecteur, met een mij onbekend persoon. Wij legitimeerden ons als Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Hierop vroegen wij hem naar zijn identiteitsgegevens. Hij gaf ons op te zijn:

<sup>10.2.e</sup>

<b>Naam</b>	:
<b>Voor naam</b>	:
<b>Geboortedatum</b>	:
<b>Geboorteplaats</b>	:
<b>Nationaliteit</b>	:
<b>Adres</b>	:
<b>Woonplaats</b>	:
<b>Beroep</b>	: <sup>10.2.e</sup>

De persoonsgegevens van de getuige zijn overeenkomstig een ons getoond geldig paspoort met nummer <sup>10.2.e</sup>

Op onze vragen verklaarde hij:

"Ik ben sinds 24 februari 2014 in tijdelijke dienst bij de Vries Piping en Constructions B.V.. Ik ben hier werkzaam in de functie van <sup>10.2.e</sup>  
De dag dat <sup>10.2.e</sup> een arbeidsongeval overkwam, 23 juni 2014, was ik werkzaam op de SCH 118, de Johanna Maria, in Scheveningen. In mijn functie als voorman gaf ik op dit werk aan <sup>1</sup> à <sup>1</sup> man leiding. Op dit vissersschip van Jaczon verrichte De Vries Piping diverse onderhoudswerkzaamheden. Ik heb begrepen dat er in totaal die dag ongeveer 95 mannen aan boord van het schip werkten.

De klus waar <sup>10.2.e</sup> mee bezig was, was de volgende: De koudwaterleiding moest vergroot worden. Huig, de machinist van het schip, en ik zijn ter plekke op het werkdek wezen kijken. De zeewaterleiding, vijf-duims breed, moest worden vervangen. Dat is de brede leiding op de foto. De leiding ervoor was een gewone, 2-duims breed, koudwaterleiding, moest worden vergroot naar een 3-duims brede leiding.

Hiervoor heb ik een heetwerkvergunning bij de Safety Officer (S.O) van Pompiers aangevraagd. Ik neem aan dat als er aan boord van een schip van Jaczon met een heetwerkvergunning gewerkt wordt, dit door de verzekering van Jaczon opgelegd is. Iedereen aan boord weet dat er bij het uitvoeren van heet werk een vergunning aangevraagd moet gebeuren. Ik ben dus naar de keet van Pompiers gelopen en heb de S.O. daar op de tekening aangewezen waar de werkzaamheden plaats moesten vinden. <sup>10.2.e</sup> (de Safety Officer) van Pompiers heeft direct wat aantekeningen gemaakt. Pompiers heeft op de kade voor het schip een keet staat. De afspraak is wanneer ik voor 15.00 uur de heetwerkvergunning aanvraag, ik deze de volgende morgen daar kan ophalen. Ik heb voor de uit te voeren werkzaamheden twee weken lang een vergunning op zak gehad. Zolang de werkzaamheden niet hebben plaatsgevonden, lever ik aan het eind van de dag de vergunning weer in. De volgende dag haal ik dezelfde vergunning weer op bij de S.O..

Op de vergunning staat een paraaf van de S.O., ook wordt er door de machinist van het schip getekend. Op de eerste vergunning heeft <sup>10.2.e</sup> getekend. Vervolgens is er, voor de volgende week, een nieuwe vergunning afgegeven. De tweede vergunning is getekend door <sup>10.2.e</sup>. Vervolgens zet ik twee parafen. Waarom ik twee keer teken, weet ik eigenlijk ook niet. De brandwacht zou als laatste moeten parafieren voordat de werkzaamheden daadwerkelijk mogen beginnen. Niet elke brandwacht vraagt mij om de vergunning. Ook in dit geval is er door de brandwacht niet om gevraagd, zodoende heeft de brandwacht niet geparafeerd. Ik zat ten tijde van de werkzaamheden waarbij het ongeval gebeurde in de stuurhut in een meeting met de voormannen van de andere onderhoudsbedrijven. De afgegeven heetwerkvergunning blijft gedurende de uit te voeren werkzaamheden bij mij als voorman. Na afloop van de werkzaamheden lever ik deze weer in bij de S.O. van Pompiers. Pompiers heeft dus alle originele afgegeven heetwerkvergunningen van de gehele onderhoudsklus aan boord van de Johanna Maria.

De 23<sup>ste</sup> juni, na het ophalen van de heetwerkvergunning bij de S.O. heb ik de klus met <sup>10.2.e</sup> doorgesproken. Samen hebben wij ter plekke rondgekeken en de klus besproken. Op de

vergunning staan twee brandwachten genoteerd. Later heeft <sup>10.2.e</sup> toen hij in de machinekamer samen met een brandwacht machineonderdelen met lasdekens aan het afdekken was, bedacht dat daar een derde brandwacht nodig was vanwege dat de vonken een dek lager uit konden komen. Hier was ik niet meer bij. Ik heb wel van <sup>10.2.e</sup> begrepen dat er vervolgens een derde brandwacht is bijgekomen.

Doorgaans dekte <sup>10.2.e</sup> samen met de brandwachten alles af. Op het moment dat het helemaal goed is, krijgt <sup>10.2.e</sup> van de brandwacht een seintje dat hij met zijn werk mag starten. <sup>10.2.e</sup> mag er dan vanuit gaan dat hij veilig met de werkzaamheden kan starten. Hij is vervolgens met zijn werkzaamheden gestart, heb ik begrepen.

Het is gebruikelijk dat bij een heetwerk-aanvraag, zoals in dit geval, het maken van een doorvoer, alle werkzaamheden die nodig zijn om die opdracht te realiseren, inbegrepen zitten. Dit staat dus niet expliciet en gedetailleerd op de vergunning. Niet elke handeling aan elke beugel, koppeling etc. staat dus beschreven.

De te nemen maatregelen aangegeven op de vergunning worden door Pompiers aangekruist. Ik mag er daarom vanuit gaan dat Pompiers na mijn aanvraag aan boord van het schip geweest is om te kijken welke maatregelen er getroffen zouden moeten worden om het werk veilig uit te voeren. Of dit ook gebeurd is, moet u aan Pompiers vragen!

Er waren in de twee weken voorafgaand aan het ongeval teveel mensen aan het werk op het werkdek om met de werkzaamheden aan deze leidingen te beginnen. Om die reden heb ik de werkzaamheden steeds uitgesteld. En dus de vergunning niet aangesproken. Zaterdag was iedereen klaar op het werkdek. Die maandag erop, de 23<sup>ste</sup>, zou <sup>10.2.e</sup> starten met de werkzaamheden omdat er helemaal niemand meer op die plek aan het werk was. Normaal gesproken kan hydraulische olie geen kwaad. Dit vat geen vlam.

Elke week was er op dit werk een meeting om de werkzaamheden af te stemmen. Deze werd geleid door <sup>10.2.e</sup> van Jaczon, <sup>10.2.e</sup> de <sup>10.2.e</sup> van het schip was hier ook bij aanwezig, net als alle voormannen van de diverse onderhoudsbedrijven.

De vrijdag na de brand is er een onderzoek uitgevoerd door de rechercheafdeling van de brandweer. De hydrauliekleidingen zijn toen met stikstof onder druk gezet. Alle aanwezigen, inclusief ikzelf hebben kunnen zien dat op een bepaald punt de stikstof uit de hydrauliekleiding kwam, hierdoor werd een lek zichtbaar. Ik heb gezien dat er foto's en films tijdens het uitvoeren van dit onderzoek zijn gemaakt. Hierna ben ik weggelopen en weer aan het werk gegaan.

<sup>10.2.e</sup> werkte ongeveer een maand aan boord. Ik heb in die periode regelmatig met hem samengewerkt. Ik vind dat hij een goede vakman is. Hij werkte door en erg netjes. Zelf heb ik bijna 27 jaar ervaring en beoordeel hem zeer positief. Hij werkte ook voor mijn vorige werkgever. Hij kwam vanuit de procesindustrie en daar is men nog strenger op veiligheid. Mijn mening is dat hij goed en veilig zijn werk verrichtte. Ik werkte dagelijks op de Johanna Maria en stuurde ongeveer <sup>1</sup>/<sub>0</sub> à <sup>1</sup>/<sub>0</sub> man van De Vries Piping op dit schip aan. Wanneer iemand niet voldoet op locatie, neem ik contact op met de directie van De Vries Piping. Iemand kan dan niet langer op locatie blijven. Dit is sinds mijn tijd bij De Vries Piping nog niet voorgekomen. Veiligheid is binnen De Vries Piping erg belangrijk, niet alleen voor het eigen personeel, maar ook voor anderen.

Er werd door <sup>10.2.e</sup> gewerkt met een snijbrander van De Vries. We hadden er op dit werk maar één snijbrander van de zaak meegenomen. Wel hadden we meerdere mondstukken om erop aan te sluiten bij ons. Wij hadden ook twee sets slangen bij ons. Deze waren, in verband met de te overbruggen afstand aan elkaar gekoppeld.

De gasflessen waren niet van ons, maar van een ander bedrijf. Het snijbranden gebeurde met zuurstof en acetyleen. De gasflessen waren van firma De Bus. Deze gasflessen mochten we gebruiken en stonden op het achterdek buiten opgesteld. De brandweer heeft volgens mij alle spullen veilig gesteld.

Ik ben nog te kort in dienst bij De Vries om te weten of bijvoorbeeld de snijbrander periodiek gekeurd wordt. Wanneer je 'm nieuw koopt zit er altijd een certificaat van goedkeuring bij. De brander functioneerde in ieder geval goed, ik heb er zelf op de Johanna Maria ook mee gewerkt. Ook was deze haakse snijbrander geschikt om de werkzaamheden die <sup>10.2.e</sup> deed, uit te voeren. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden droeg <sup>10.2.e</sup> een petje, een lasbril, werkhandschoenen, veiligheidsschoeisel en een werktuinbroek, dus geen overall. Bij het branden draag je sowieso geen scherm omdat daar geen ruimte in de omgeving voor is. Het scherm zit dan in de weg bij de uit te voeren werkzaamheden.

Vorige week maandag heb ik <sup>10.2.e</sup> nog gezien. Hij kwam hier wat spullen brengen en toen hoorde ik van hem dat hij weer aan het werk voor De Vries Piping ging.

Ik heb er geen bezwaar tegen dat de andere inspectiediensten, zoals de ILenT, of de politie deze verklaring lezen.

Verder heb ik niets aan mijn verklaring toe te voegen.”

Op 28 juli 2014 heb ik de verklaring per e-mail ter controle aan de heer 10.2.e toe-  
gestuurd. De heer 10.2.e heeft op 30 juli 2014 telefonisch wat kleine aanpassingen  
doorgegeven. De aangepaste verklaring is op 30 juli 2014 per e-mail ter controle aan de heer  
10.2.e toegestuurd. De heer 10.2.e heeft op 1 augustus 2014 per email  
aangegeven met de verklaring akkoord te gaan.

## VERKLARING GETUIGE

Op 28 juli 2014 omstreeks 9.00 uur bevond ik, <sup>10.2.e</sup>, mij op een locatie gelegen aan de Platte Molendijk 24.

Ik sprak daar een mij onbekend persoon en legitimeerde mij als Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Hierop vroeg ik hem naar zijn identiteitsgegevens. Hij gaf mij op te zijn:

<sup>10.2.e</sup>  
**Naam** :  
**Voornaam** :  
**Geboortedatum** :  
**Geboorteplaats** :  
**Nationaliteit** :  
**Adres** :  
**Woonplaats** :  
**Beroep** : <sup>10.2.e</sup>

De persoonsgegevens van de getuige zijn overeenkomstig een mij getoond geldig rijbewijs met nummer <sup>10.2.e</sup>

Op mijn vragen verklaarde hij:

"Rond <sup>10.2.e</sup> ben ik gestart met het werken in de praktijk als <sup>10.2.e</sup> Hiervoor heb ik 6 hele dagen een opleiding gevolgd. Hier was ik 12 mei 2014 gestart. Na afloop van de zesdaagse opleiding heb ik een examen moeten doen. Dit heb ik gehaald. Praktijkervaring heb ik op het schip, de Johanna Maria, in Scheveningen opgedaan. Ik heb deze opleiding vanuit het UWV aangeboden gekregen. Vervolgens ben ik via een uitzendbureau, Carrière, bij Les Pompiers aan het werk gegaan. Op het schip werkte ik als brandwacht. De dag van het ongeval, 23 juni, werkte ik ook aan boord van het schip. Ik startte die dag omstreeks 7.00 uur. De Safety Officer deelde 's morgens de mensen van Les Pompiers in. Ik werkte eigenlijk steeds met mensen van De Vries Piping. Ik werkte vanaf 10 juni regelmatig met <sup>10.2.e</sup> samen. <sup>10.2.e</sup> de <sup>10.2.e</sup> van De Vries, krijgt van de Safety Officer (S.O.) een heetwerkvergunning. Zo ook voor die dag. Ik heb gezien dat <sup>10.2.e</sup> 's morgensvroeg samen met <sup>10.2.e</sup> de plek bekeek waar de werkzaamheden uitgevoerd moesten worden. Volgens mij was de heetwerkvergunning toen nog niet afgegeven. Pas later hoorde ik via portofoon dat die heetwerkvergunning in orde was en dat wij met de klus mochten starten. Dit hoorde ik van <sup>10.2.e</sup>, de <sup>10.2.e</sup>. <sup>10.2.e</sup> had altijd een stapel heetwerkvergunningen bij zich. Ik had geen zin om hem steeds achterna te lopen om hierom te vragen. Ik moest deze heetwerkvergunning aftekenen. De heetwerkvergunning die bij de werkzaamheden van <sup>10.2.e</sup> behoorde heb ik dan ook niet gezien. Normaal gesproken had <sup>10.2.e</sup> de vergunning mij af moeten geven zodat ik had kunnen zien welke maatregelen er getroffen zouden moeten worden. Dit is niet gebeurd. Het akkoord kwam van de S.O. over de portofoon, na dit akkoord zijn we met de werkzaamheden gestart. Bij elke heetwerkklus moeten er zaken afgedekt worden, dit gebeurt met branddekens. Ook het opruimen en natmaken gebeurt bij elke klus en is standaard te noemen. Ik weet dat alle heetwerkvergunningen door de S.O. in de keet aan de wal opgemaakt worden. Ik denk dus dat dit bij deze heetwerkvergunning ook het geval is. Ik denk niet dat de S.O. ter plekke is wezen kijken op basis waarvan hij de te nemen maatregelen heeft ingevuld. Ik heb wel diverse leidingen gezien voor aanvang van de werkzaamheden, ik ben ervan uit gegaan dat deze niet meer onder druk zouden staan en dat de werkzaamheden dus veilig uitgevoerd kunnen worden. Ik werkte die dag samen met <sup>10.2.e</sup> een andere brandwacht. <sup>10.2.e</sup> werkt ook via Carrière uitzendbureau bij Les Pompiers. Ik zou bij <sup>10.2.e</sup> als brandwacht staan. <sup>10.2.e</sup> zou één niveau onder ons als brandwacht werken. <sup>10.2.e</sup> moest een doorvoer door de vloer heen maken. De vonken zouden dus een etage lager neerkomen. <sup>10.2.e</sup> zou de boel daar in de gaten houden. <sup>10.2.e</sup> had de vloer schoon geschraapt met een grote bout. Er lag nog bitumen ofzo op de grond en dit heeft hij weggehaald. Ik heb <sup>10.2.e</sup> eerst geholpen in de machinekamer met het afdekken van de machineonderdelen met branddekens. Vervolgens heb ik <sup>10.2.e</sup> geholpen met het afdekken van zijn werkplek. Ik kan me niet herinneren of wij over een derde brandwacht, dus een tweede voor bij <sup>10.2.e</sup> gesproken hebben. Ik heb hier in ieder geval niet bij de S.O. om verzocht. Misschien dat <sup>10.2.e</sup> dit gedaan heeft of zich hier iets over kan herinneren. Ik heb de vloer en de branddeken waar <sup>10.2.e</sup> op zat wat nat gemaakt. Dit deed ik met behulp van een brandslang. <sup>10.2.e</sup> is vervolgens gestart met het maken van de doorvoer van de grote buis. Dit had <sup>10.2.e</sup> mij vlak ervoor uitgelegd. Dit deed hij met behulp van een snijbrander. Voor

deze brede leiding liep een andere leiding. Deze zat met beugels aan de brede leiding. 10.2.e wilde de beugels los hebben. Hij gebruikte hiervoor eerst een slijptol. Hiermee kreeg hij het niet voor elkaar. 10.2.e gaf aan dat hij er met de slijptol niet goed bij kon. Hij overlegde met mij dat het niet lukte en dat hij het met de snijbrander ging proberen. Ik vond dat goed. 10.2.e heeft volgens mij ook niet geweten dat de leidingen onder druk stonden.

10.2.e de SO, kwam langs toen 10.2.e bezig was en stak zijn duim op. Ook 10.2.e een gediplomeerde brandwacht en tevens een soort voorman van Les Pompiers, kwam kijken, terwijl 10.2.e en ik daar bezig waren. Ook hij stak zijn duim op. Beide collega's hebben veel ervaring en gaven mij een duim ter goedkeuring. Zij hebben mij niet naar de leidingen gevraagd. Ik had toen pas twee weken ervaring, zij aanzienlijk meer. Ik kan me niet herinneren dat 10.2.e de 10.2.e van 10.2.e nog lang is geweest.

Ik stond bij 10.2.e en vlak naast mij stond een poederblusser. Deze heb ik naast mij neergezet. Op een gegeven moment hoorde ik een doffe knal, een soort explosie maar dan zonder drukgolf. Vlak erna was er een steekvlam. Ik zag vuur om 10.2.e heen. 10.2.e gooide zijn slang neer en sprong op een van de frosters. Ik heb ik mijn poederblusser gepakt en ben ik direct gaan blussen. 10.2.e was toen al gevluht. Er kwam veel rook op mij af. De hitte was intens en ik kreeg de vlammen maar niet uit. 10.2.e een collega, en 10.2.e kwamen op mij af om te helpen blussen. De hele ruimte stond al gauw vol rook. Wij moesten ook vluchten. Later hoorde ik dat er 120 bar druk op de hydrauliekleidingen stond en dat een leiding kapot was gegaan waardoor de hydraulische olie eruit kon. Dit is gaan nevelen. Deze nevel heeft vlam gevat.

Verder heb ik niets aan mijn verklaring toe te voegen."

Op 28 juli 2014 heb ik de verklaring per e-mail ter controle aan de heer 10.2.e toegestuurd. De heer 10.2.e heeft op 28 juli 2014 per email aangegeven met de verklaring akkoord te gaan.



## VERKLARING GETUIGE

Op 8 september 2014 omstreeks 10.00 uur bevond ik, <sup>10.2.e</sup>, mij op een locatie, gelegen aan de Vissershavenweg 35 te Den Haag.

Ik sprak daar een mij onbekend persoon en legitimeerde mij als Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Hierop vroeg ik hem naar zijn identiteitsgegevens. Hij gaf mij op te zijn:

<sup>10.2.e</sup>  
**Naam** :  
**Voornaam** :  
**Geboortedatum** :  
**Geboorteplaats** :  
**Nationaliteit** :  
**Adres** :  
**Woonplaats** :  
**Beroep** :

Op mijn vragen verklaarde hij:

“Ik ben in dienst bij Jaczon, ik denk bij een aparte B.V. waar al het zeevarende personeel in zit. Ik ben al ongeveer <sup>10.2.e</sup> als <sup>10.2.e</sup> in <sup>10.2.e</sup> dienst bij Jaczon. Sinds <sup>10.2.e</sup> ben ik werkzaam op het schip de <sup>10.2.e</sup>. Ik ben <sup>10.2.e</sup> aan boord van dit schip. Hierbij stuur ik <sup>10.2.e</sup> aan.

Sinds eind april 2014 lag de Johanna Maria aan de kade voor het kantoor van Jaczon, dus aan de Vissershavenweg. Het schip lag voor groot onderhoud aan de kade. De bestaande koel- en vries installaties werden omgebouwd. Freon air 22 ging eruit en dit werd vervangen door een ander soort <sup>10.2.e</sup>. Volgens mij zijn dit niet zodanige gevaarlijke gassen dat deze werkzaamheden op een werf uitgevoerd moeten worden. Ik weet niet of wij tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden aan boord van het schip door een instantie gecontroleerd zijn. Als dit al gebeurd is, denk ik dat dit door de havendienst gebeurd zou moeten zijn.

Iedereen die aan boord kwam, moest zich eerst melden. Aan het eind van de gangway stond bovenop het dek een cabin, met daarin een controle post. Het zou dus kunnen dat er wel controle geweest is. Dat is vast geregistreerd. Ik weet er in ieder geval niet van. Na de brand zijn er wel geregeld mensen van de gemeente Den Haag langs geweest, wie precies weet ik niet.

De dag van het ongeval, 23 juni 2014, was ik 's morgens rond een uur of 7 gestart met werken. De werkzaamheden die De Vries voor Jaczon zou uitvoeren, waren al bekend. Dit had ik al eerder met <sup>10.2.e</sup>, de voorman van De Vries, doorgesproken. Na dit doorspreken van de werkzaamheden met <sup>10.2.e</sup> vroeg hij een heetwerkvergunning aan. Een heetwerkvergunning is vereist bij het uitvoeren van hete werkzaamheden, zoals branden en snijden. Normaal gesproken teken ik deze vergunning zelf af. De vergunning die u mij nu laat zien, is afgetekend door mijn vervanger, <sup>10.2.e</sup>. Als <sup>10.2.e</sup> zegt dat hij al eerder dezelfde vergunning had, die ik getekend heb, zou dat zomaar kunnen. Soms werden de werkzaamheden niet meteen uitgevoerd. De aard van de werkzaamheden is echter niet veranderd. De vergunning geeft aan waar er gewerkt moet worden en hoeveel brandwachten er bij dit werk nodig zijn. Degene die de vergunning afgeeft, heeft de werkplek van te voren gecontroleerd.

Er werden door de Safety Officer van Pompiers controles uitgevoerd. Ik neem aan dat hij dit ook voorafgaand aan het verstrekken van de vergunningen deed, Ik weet zeker dat hij rondes over het schip deed, waarbij hij ook monteurs heeft aangesproken en zelfs werkzaamheden gestaakt heeft.

Ik was die morgen ook aan boord van het schip aan het werk. Ik zag dat de brandwachten, nog voordat de werkzaamheden aanvingen, de werkplek inspoten met een soort brandvertragend schuim. Ik heb ook gezien dat de machineonderdelen met lasdeken/branddeken ingepakt waren. Dit was om de machineonderdelen tegen vonken te beschermen. Er waren in ieder geval twee brandwachten in de buurt van de werkzaamheden die de pijpfitter van De Vries deed en ook <sup>10.2.e</sup> de <sup>10.2.e</sup> liep in de directe omgeving.

<sup>10.1.c</sup>

bezig geweest met het vervangen van de 10.1.c

Ten tijde van het ongeval, zat ik op de brug in een vergadering met alle voormannen. Ik heb het ongeval dat ook niet zien gebeuren. In de vergadering ging het brandalarm af. Dit gebeurde wel vaker. Toen het nog een keer gebeurde werd er door de Safety Officer met de brandwachten contact gezocht. Tegelijkertijd kwam de eerste stuurman binnenrennen en vertelde dat de boel onder de rook stond. Er werd meteen een sein gegeven dat er geëvacueerd moet worden. Ik wist meteen waar de brand moest zijn. Dit was namelijk de enige plek waar die dag snijwerkzaamheden uitgevoerd werden. Ik ben naar beneden gelopen om de brandpompen te starten. Daarna wilde ik bluswater naar het werkdek, daar waar de brand was, brengen. Dit lukte mij niet meer. Ik kon niet meer ademen door de grote hoeveelheid rook die op het werkdek aanwezig was.

Ik heb er niet aan gedacht de stroom aan boord van het schip volledig uit te zetten. Ik wilde juist zorgen dat de boel bleef draaien, zodat de brand geblust kon worden. Als ik er aan gedacht had het schip stroomloos te maken, was ook de druk 10.1.c

10.2.e de 10.2.e van De Vries werkte vanaf begin af aan boord van de Johanna Maria. Ik zag hem wel vaker en hij was altijd aan het 10.1.c. Ik kreeg de indruk dat hij dit werk al langer deed. Ik denk dat De Vries met een mannetje of acht aan boord van het schip werkte. Ik heb van eerdere werkzaamheden, en ook bij deze klus, een goede indruk van 10.2.e kregen. Een Safety Management Systeem, een soort handboek met daarin allerlei procedures en werkinstructies is er nog niet. Een werkinstructie voor bijvoorbeeld snijwerkzaamheden is er dan ook niet, voor zover ik weet. Zowel wekelijks als dagelijks hadden we met alle voormannen van de onderhoudsbedrijven overleg over de voortgang van de onderhoudswerkzaamheden. Tijdens dit overleg werden de werkzaamheden afgestemd. Hierbij waren ook de kapitein of eerste stuurman, de Safety Officer en ikzelf als 10.2.e bij aanwezig. Dit overleg was op initiatief van Jaczon/de Johanna Maria en is voor alle voormannen verplicht om bij te wonen. Voor de dagelijkse vergadering kon men zich, zonder vervanging, afmelden. Bij een afmelding voor de donderdagvergadering gold dat er een vervanger geregeld diende te worden.

Verder heb ik niets aan mijn verklaring toe te voegen.”

Op 9 september 2014 heb ik de verklaring per e-mail ter controle aan de heer 10.2.e toegestuurd. De heer 10.2.e heeft op 9 september 2014 per email aangegeven met de verklaring akkoord te gaan.



AANVRAAGFORMULIER HEETWERK

Uitvoerdatum :

.....

Naam firma :

.....

Naam aanvrager :

.....

Deck ( Tanktop-Tween-Upper-main-Boat-Lowerbridge-Bridge) :

.....

Locatie naam :

.....

SB-MS-BB :

.....

Spantnummer (0-160) :

.....

Lassen-Slijpen-Branden-Gutsen-Vloeien-Thermische lans:

.....

Omschrijving van de werkzaamheden:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Volgnummer permit

.....

Week nummer

.....















10.1.c















































Foto 1, de SCH 118 "Johanna Maria". Foto is afkomstig van het internet.

10.1.d



10.1.d

10.1.d

---

10.1.d



Foto 6, detailfoto van een stuk van de hydrauliekleiding. Hierop is (vergroot) te zien dat er een gaatje in de leiding is ontstaan.



> Retouradres Postbus 90801 2509 LV 's-Gravenhage

De Vries Piping & Constructions B.V.  
t.a.v. de directie  
Postbus 42  
2920 AA KRIMPEN AAN DEN IJSSEL



**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en  
Inning

Postbus 90801  
2509 LV 's-Gravenhage  
www.inspectieszw.nl

**Contactpersoon**

Mevrouw [10.2.e](#)

T +31 (0)6 [10.2.e](#)

F +31 (0)70 [10.2.e](#)

Datum 27-6-2016  
Betreft Kennisgeving inzake boete

**Onze referentie**  
071504154/02

**Uw referentie**  
-

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van een onderzoek naar een arbeidsongeval dat op een werklocatie van De Vries Piping & Constructions B.V. aan boord van vissersschip SCH 118 "Johanna Maria" gelegen aan de Vissershavenweg te 's-Gravenhage op maandag 23 juni 2014 heeft plaatsgevonden, is door een arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW geconstateerd dat een overtreding is gepleegd ingevolge de Arbeidsomstandighedenwetgeving (Arbo). De arbeidsinspecteur heeft op grond hiervan een boeterapport opgemaakt, kenmerk 411401125/02, d.d. 1 september 2015, dat u inmiddels is toegezonden.

### VOORNEMEN TOT OPLEGGEN BOETE

Op grond van de constatering van de arbeidsinspecteur heb ik het voornemen De Vries Piping & Constructions B.V. voor de hieronder staande overtreding een boete op te leggen van € 18.000,00. Het bedrag is berekend conform de Beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving (hierna: de beleidsregel).

Omschrijving overtreding en betreffende artikel:

Boetebedrag

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. Op maandag 23 juni 2014 werden op een werklocatie van De Vries Piping & Constructions B.V. aan boord van vissersschip SCH 118 "Johanna Maria" gelegen aan de Vissershavenweg te 's-Gravenhage, door één van uw werknemers, te weten de heer <a href="#">10.2.e</a> , werkzaamheden verricht bestaande uit het vervangen van leidingen. | € 18.000,00 |
|---|-------------|

Uw werknemer moest op het Tweendeck/Frosterdeck van het vissersschip een koelwaterleiding en een zeewaterleiding vervangen. Hij heeft eerst een doorvoer gemaakt om één van deze leidingen heen. Vervolgens brandde hij met een snijbrander een hoekstaaltje, met metalen hoekprofiel, weg. Tussen de nog te verwijderen leiding en het hoekstaal zat een verbinding, bestaande uit een metalen beugel. In de directe nabijheid van uw werknemer en de werkzaamheden die hij verrichtte, bevond zich een tweetal smalle hydrauliekleidingen. Deze hydrauliek-leidingen waren gevuld met hydraulische olie en deze olie stond onder druk door een compressor die in bedrijf was. Bij het verrichten van de werkzaamheden

door uw werknemer bestond het risico dat tijdens het afvloeien van de metalen beugel er spetters of metaalslakken terecht zouden kunnen komen op de nabijgelegen hydrauliekleidingen. Deze hydrauliekleidingen waren van een lichter materiaal dan de (zee)waterleidingen. Indien een spetter of metaalslak deze leiding zou raken, dan kon er een scheurtje in de desbetreffende leiding ontstaan. Gelet op de omstandigheid dat de hydraulische olie onder druk stond, zou in dat geval de hydraulische olie door het gaatje onder hoge druk uit de hydrauliekleiding worden geperst. De hydraulische olie zou zich dan direct met zuurstof vermengen, waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, zou ontstaan. Deze nevelwolk zou vanwege de werkzaamheden van uw werknemer met de snijbrander vlam kunnen vatten door een spetter of metaalslak, waardoor er een steekvlam zou ontstaan met daarbij een explosie. De hydrauliekleidingen waren niet (volledig) afgesloten, afgeblind, afgedekt of beschermd tegen invloeden van buitenaf. Er waren in het geheel geen adequate maatregelen getroffen om te voorkomen dat een spetter of metaalslak een hydrauliekleiding zou raken, waardoor er een scheurtje zou ontstaan en er een gevaarlijke stof, zijnde een nevelwolk, zich zou ontwikkelen welke vlam kon vatten. Gelet hierop was het gevaar voor uw werknemer om in aanraking te komen met een steekvlam en een explosie ten gevolge van een ongewilde gebeurtenis, niet zoveel als mogelijk vermeden. Dit gevaar heeft zich op enig moment verwezenlijkt. Terwijl uw werknemer bezig was met het afvloeien van de metalen beugel, ontstond er door een spetter of een metaalslak een scheurtje in één van de twee hydrauliekleidingen. Gelet op de omstandigheid dat de hydraulische olie in deze leiding onder druk stond, werd de hydraulische olie onder hoge druk door het gaatje uit de hydrauliekleiding geperst. De hydraulische olie raakte buiten de leiding direct vermengd met zuurstof, waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, ontstond. [10.1.d](#)

**Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Datum**

27-6-2016

**Onze referentie**

071504154/02

Bij onderhavige werkzaamheden met een gevaarlijke stof, werd of kon uw werknemer worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen, omdat niet zodanige maatregelen waren getroffen dat het gevaar dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen een ongewilde gebeurtenis kon voordoen, zoveel mogelijk was vermeden, aldus zijnde een overtreding van artikel 16, 10e lid van de Arbeidsomstandighedenwet, juncto artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit, bestuurlijk beboetbaar gesteld in artikel 9.9b, 1e lid onder d van datzelfde besluit.

## ZIENSWIJZE

Op grond van artikel 5:53, derde lid van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) stel ik u in de gelegenheid binnen twee weken na dagtekening van deze brief uw zienswijze naar voren te brengen over mijn voorgenomen boete. Ik verzoek u dit bij voorkeur schriftelijk te doen. In uw zienswijze kunt u bijvoorbeeld aangeven waarom u het niet eens bent met de boete. Bijvoorbeeld waarom de overtreding u niet (geheel) verwijtbaar is. Indien u aannemelijk kunt maken dat u verminderd verwijtbaar bent of wanneer er andere omstandigheden aan de orde zijn die maken dat de boete te hoog is, kan de boete in sommige situaties gematigd worden. Het is dus van belang dat u aangeeft welke inspanningen u heeft verricht om de concrete overtreding te voorkomen en dit middels bewijsstukken goed te onderbouwen. Als u van mening bent dat u de boete niet kunt betalen, kunt u in de zienswijze een beroep doen op verminderde financiële draagkracht. U dient hiervan bewijsstukken te overleggen. Hoe u dat moet doen, kunt u vinden op [www.inspectieszw.nl/boete](http://www.inspectieszw.nl/boete)

De schriftelijke zienswijze kunt u sturen naar het:  
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
Inspectie SZW,  
Afdeling Boete, Dwangsom en Inning  
t.a.v. de contactpersoon en onder vermelding van bovenstaand postadres.  
Ik verzoek u in uw zienswijze te verwijzen naar het kenmerk en de datum van deze kennisgeving.  
Een zienswijze kan ook per e-mail worden ingediend en ook daarbij verzoek ik u te verwijzen naar het kenmerk en de datum van deze kennisgeving. Verder verzoek ik u de zienswijze in pdf-formaat als bijlage in de e-mail te verzenden. Deze e-mail met bijlage kan gezonden worden naar: [zienswijze@inspectieszw.nl](mailto:zienswijze@inspectieszw.nl)

Als u niet binnen twee weken na dagtekening van deze brief een zienswijze heeft ingediend, ga ik ervan uit dat u geen gebruik wenst te maken van de u geboden mogelijkheid deze naar voren te brengen. De boetebeschikking zal vervolgens worden opgemaakt en daarna zo spoedig mogelijk aan u worden toegezonden.

## TEN SLOTTE

Voor de goede orde wijs ik u erop dat het uw verantwoordelijkheid is om wijzigingen in uw adresgegevens aan de bovengenoemde contactpersoon door te geven. De Inspectie SZW gaat ervan uit dat u de belanghebbende werknemers op de hoogte stelt van (de inhoud van) deze brief. Dit is geen beschikking in de zin van artikel 1:3, tweede lid van de Awb. Tegen deze kennisgeving kan geen bezwaar worden ingediend.

Hoogachtend,  
De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
namens deze,

10.2.e

10.2.e  
Hoofd van de afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en  
Inning

**Datum**  
27-6-2016

**Onze referentie**  
071504154/02



> Retouradres Postbus 90801 2509 LV Den Haag

De Vries Piping & Constructions B.V.  
T.a.v. De directie  
Postbus 42  
2920 AA KRIMPEN AAN DEN IJSSEL

**Directie Wetgeving,  
Bestuurlijke en Juridische  
Aangelegenheden**

Postbus 90801  
2509 LV Den Haag  
Parnassusplein 5  
T 070 333 44 44  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**

mevrouw [10.2.e](#)  
F 070-333 5116  
wbja-bezwaren-bo-  
t1@minszw.nl

**Onze referentie**

WBJA/JA-  
SVIA/1.2016.2098.001

**Uw referentie**

**Bijlagen**

Verslag hoorzitting

Datum 16 februari 2017  
Onderwerp: beslissing op bezwaar

Geachte directie,

Bij brief van 5 december 2016 heeft u namens De Vries Piping & Constructions B.V. (hierna: belanghebbende) bezwaar aangetekend tegen de beschikking van 26 oktober 2016, kenmerk 71504154 (hierna: het bestreden besluit). Hierbij treft u de beslissing op bezwaar aan.

#### **A. Het verloop van de procedure**

Op een arbeidslocatie, aan boord van vissersschip SCH 118 "Johanna Maria", gelegen aan de Vissershavenweg te 's-Gravenhage, werden op maandag 23 juni 2014 door een werknemer van belanghebbende werkzaamheden verricht bestaande uit het vervangen van een koelwaterleiding en een zeewaterleiding. De werknemer heeft eerst een doorvoer gemaakt om één van deze leidingen heen. Vervolgens brandde hij met een snijbrander een hoekstaaltje, met metalen hoekprofiel weg. Tussen de nog te verwijderen leiding en het hoekstaal zat een verbinding, bestaande uit een metalen beugel. In de directe nabijheid van de werknemer en de werkzaamheden die hij verrichtte, bevonden zich een tweetal smalle hydrauliekleidingen. Deze waren gevuld met hydraulische olie die onder druk stond door een compressor die in bedrijf was.

Tijdens het afvloeien van de metalen beugel kwamen er spetters en metaalslakken vrij. Door zo'n spetter of metaalslak ontstond er een scheurtje in één van de twee nabijgelegen hydrauliekleidingen. Gelet op de omstandigheid dat de hydraulische olie in deze leiding onder druk stond, werd de hydraulische olie onder hoge druk door het gaatje uit de hydrauliekleiding geperst. De hydraulische olie raakte buiten de leiding direct vermengd met zuurstof waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, ontstond. [10.1.d](#)

Naar aanleiding van het bovenstaande heeft de arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW een onderzoek ingesteld en zijn bevindingen neergelegd in een ongevalenboeterapport. Dit rapport dateert van 1 september 2015.

Bij brief van 27 juni 2016 is belanghebbende in kennis gesteld van het voornemen om aan belanghebbende een boete op te leggen van € 18.000,- wegens overtreding van artikel 4.6, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit (hierna: Arbobesluit). Bij brief van 8 juli 2016 heeft belanghebbende haar zienswijze ter zake kenbaar gemaakt.

## **B. Beschikking**

In het bestreden besluit is aan belanghebbende een boete opgelegd van € 18.000,- vanwege overtreding van artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit. Hiertegen heeft belanghebbende bij brief van 5 december 2016 tijdig bezwaar aangetekend.

Postbus 90801  
2509 LV Den Haag  
Parnassusplein 5  
T 070 333 44 44  
www.rijksoverheid.nl

## **C. Het bezwaarschrift**

In het bezwaarschrift en ter zitting in bezwaar heeft belanghebbende – kort samengevat – het volgende aangevoerd:

- Belanghebbende verzoekt haar zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen;
- De druk in de hydrauliekleidingen was niet te voorzien;
- In het bestreden besluit is ten onrechte besloten dat belanghebbende artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit heeft overtreden. Belanghebbende heeft zoals het artikel voorschrijft zoveel als mogelijk maatregelen getroffen om arbeidsongevallen te voorkomen. De type maatregelen die zijn genomen dienen beoordeeld te worden in het licht van de gecompliceerde aard van de werkzaamheden op het schip, de moeilijk begaanbare plaats van de werkzaamheden, de kennis en de verschillende functies en rollen van de overige betrokkenen (machinist, brandwacht, safety officer) en het gegeven dat het openscheuren van de hydrauliekleiding te wijten is geweest aan de druk op de leiding en niet het materiaal;
- Als al van een overtreding kan worden gesproken, dan wordt miskent dat die overtreding belanghebbende niet volledig kan worden verweten. Belanghebbende is zich zeer bewust van zijn verantwoordelijkheid in het kader van het arbeidsomstandighedenbeleid en naleving van de arbeidsomstandighedenwetgeving. Niettegenstaande deze verantwoordelijkheid bestaan er genoeg redenen voor matiging van de opgelegde boete. De opgelegde boete is onevenredig hoog en drukt zwaar op de bedrijfsvoering;
- In het bezwaarschrift voert belanghebbende een lijst aan van inspanningen die zij heeft verricht en voert aan hiermee een zo veilig mogelijk werkklimaat op het schip te hebben gecreëerd;
- Belanghebbende verzoekt de boete te matigen aangezien zij aan de matigingsgronden voldoet.

### **Datum**

16 februari 2017

### **Onze referentie**

WBJA/JA-  
SVIA/1.2016.2098.001

## **D. Wettelijk kader**

Artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit bepaalt:

1. In alle gevallen waarin werknemers worden of kunnen worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen zijn zodanige maatregelen getroffen dat het gevaar, dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen een ongewilde gebeurtenis voordoet, zoveel mogelijk is vermeden. Met name worden maatregelen getroffen om:
  - a. de aanwezigheid van gevaarlijke concentraties van ontvlambare stoffen of gevaarlijke hoeveelheden chemisch onstabiele stoffen op de werkplek te voorkomen of, wanneer dat gezien de aard van de werkzaamheden niet mogelijk is;
  - b. ervoor te zorgen dat er geen ontbrandingsbronnen aanwezig zijn die brand en explosies kunnen veroorzaken, of om ongunstige omstandigheden te vermijden die ertoe kunnen leiden dat chemisch onstabiele stoffen of mengsels van stoffen ongelukken met ernstige fysieke gevolgen veroorzaken, en
  - c. de schadelijke gevolgen voor de gezondheid en de veiligheid van de werknemers als gevolg van brand en explosies ten gevolge van het ontbranden van ontvlambare stoffen, of ernstige fysieke gevolgen ten gevolge van ongelukken veroorzaakt door chemisch onstabiele stoffen of mengsels van stoffen te verminderen.

Het niet naleven van deze bepaling vormt een overtreding van artikel 16, tiende lid van de Arbeidsomstandighedenwet (hierna: Arbowet), als zodanig aangewezen in artikel 33, tweede lid, Arbowet.

### **E. Hoorzitting**

Conform artikel 7:2 Algemene wet bestuursrecht is belanghebbende in de gelegenheid gesteld om te worden gehoord. Belanghebbend heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt en de hoorzitting heeft plaatsgevonden op 26 januari 2017. Een samenvattend verslag van de zitting is als afschrift aan deze beslissing op bezwaar gehecht.

### **F. Overwegingen**

#### *Overtreding*

Vaststaat dat bij de werkzaamheden met de snijbrander het risico bestond dat tijdens het afvloeien van de metalen beugel er spetters of metaalslakken terecht zouden kunnen komen op de nabijgelegen hydrauliekleidingen. In dat geval kon er een scheurtje in de desbetreffende leiding ontstaan. Gelet op de omstandigheid dat de hydraulische olie onder druk stond, zou in dat geval de hydraulische olie door het gaatje onder hoge druk uit de hydrauliekleiding worden geperst. De hydraulische olie zou zich dan direct met zuurstof vermengen waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, zou ontstaan. Deze nevelwolk zou vanwege de werkzaamheden van de werknemer met de snijbrander vlam kunnen vatten door een spetter of metaalslak waardoor er een steekvlam zou ontstaan met daarbij een explosie. Gebleken is dat de hydrauliekleidingen niet (volledig) waren afgesloten, afgeblind, afgedekt of beschermd tegen invloeden van buitenaf. Er waren in het geheel geen adequate maatregelen genomen om te voorkomen dat een spetter of metaalslak een hydrauliekleiding zou raken waardoor er een scheurtje zou ontstaan en er een gevaarlijke stof, zijnde een nevelwolk, zich zou ontwikkelen die vlam kon vatten. [10.1.d](#)

Deze situatie vormt een overtreding van artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit.

Naleving van het bepaalde in artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit is een verplichting die artikel 9.1, van het Arbobesluit legt op de werkgever, in dit geval belanghebbende.

Belanghebbende voert aan dat er geen sprake is van een overtreding van artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit aangezien zij zoveel als mogelijk maatregelen heeft getroffen om arbeidsongevallen te voorkomen. Uit de stukken is mij ook gebleken dat belanghebbende veel maatregelen heeft genomen op de werkplek. Echter zijn er geen maatregelen genomen waarmee het concrete gevaar dat zich heeft voorgedaan zoveel als mogelijk kon worden voorkomen. De hydrauliekleidingen hadden bijvoorbeeld kunnen worden afgeschermd. Dit was niet gedaan. Ook van andere maatregelen om het gevaar van een ongewilde gebeurtenis zoveel als mogelijk te voorkomen is niet gebleken. Het gaat dus niet om maatregelen die in het algemeen zijn genomen maar om specifieke maatregelen om het concrete gevaar zoveel als mogelijk te voorkomen. Van dergelijke maatregelen is niet gebleken. Er is dan ook sprake van een overtreding van artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit.

Echter kan de overtreding van artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit niet aan belanghebbende worden toegerekend. Er waren weliswaar geen maatregelen genomen om de ongewilde gebeurtenis dat zich heeft voorgedaan zoveel als mogelijk te voorkomen, maar de ongewilde gebeurtenis was voor belanghebbende niet te voorzien en daarmee ook niet dat belanghebbende maatregelen daartegen moest nemen. Uit het boeterapport blijkt dat het ongeval heeft plaatsgevonden door een combinatie van het vrijkomen van spetters of metaalslakken op één van de hydrauliekleidingen en het feit dat de hydrauliekleidingen onder druk stonden. De spetters of metaalslakken op één van

Postbus 90801  
2509 LV Den Haag  
Parnassusplein 5  
T 070 333 44 44  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

#### **Datum**

16 februari 2017

#### **Onze referentie**

WBJA/JA-  
SVIA/1.2016.2098.001



de hydrauliekleidingen heeft ervoor gezorgd dat er een scheurtje in de leiding ontstond. De druk in de leiding zorgde er weer voor dat de hydraulische olie naar buiten werd geperst. Deze kwam vervolgens in aanraking met zuurstof waardoor er een nevelwolk ontstond en die vervolgens vlam vatte met een explosie. Hydraulische olie is normaal gesproken niet brandbaar. In dit geval leverde het wel gevaar op vanwege de druk die aanwezig was.

Postbus 90801  
2509 LV Den Haag  
Parnassusplein 5  
T 070 333 44 44  
www.rijksoverheid.nl

**Datum**  
16 februari 2017

**Onze referentie**  
WBJA/JA-  
SVIA/1.2016.2098.001

Uit het boeterapport blijkt dat belanghebbende andere leidingen en machines wel had afgeschermd met branddekens en overige maatregelen had genomen. De reden dat de betreffende hydrauliekleidingen niet waren afgeschermd was omdat het belanghebbende niet bekend was dat deze onder druk stonden. Belanghebbende heeft aangevoerd aan de machinist, die verantwoordelijk is voor het schip en het schip ook goed kende en op de hoogte was en de werkzaamheden die zouden plaatsvinden, te hebben gevraagd of de leidingen onder druk stonden. De machinist heeft daarop aangegeven dat de leidingen niet onder druk stonden. Belanghebbende is afhankelijk van de informatie die zij krijgt van de machinist en had dan ook mogen uitgaan van de informatie die zij kreeg van de machinist na uitdrukkelijk ernaar gevraagd te hebben. Zolang er geen druk was op de leidingen, was er ook geen sprake van gevaar en had belanghebbende ook geen maatregelen hoeven te nemen. Ook in de heetwerkvergunning, die aangevraagd moet worden bij en ook afgegeven wordt door een safety officer, is niet opgenomen dat de betreffende leidingen afgeschermd hadden moeten worden. Uit de verklaringen blijkt ook dat de safety officer tijdens de werkzaamheden langs is geweest voor een controle ronde en zijn duim opstak. Over enige druk op de leidingen is niets gezegd. Ook de gediplomeerde brandwachten die erbij stonden hebben niets gezegd over druk. Belanghebbende heeft inspanningen verricht om erachter te komen of er druk aanwezig was en er dus maatregelen genomen moesten worden. Door de informatie die zij had gekregen is zij ervan uitgegaan dat er geen druk aanwezig was en daarmee geen gevaar en er dus ook geen maatregelen genomen hadden hoeven te worden.

Gelet op het bovenstaande stel ik vast dat artikel 4.6, eerste lid, Arbobesluit is overtreden, maar dat er geen sprake is van een toerekenbare tekortkoming van belanghebbende. Niet gebleken is dat er sprake is van een voorzienbare situatie, op grond waarvan van belanghebbende verwacht kon worden maatregelen te treffen. De boete is dan ook ten onrechte aan belanghebbende opgelegd. Na heroverweging van mijn besluit, zie ik derhalve af van het opleggen van een boete.

### **G. Beslissing**

Gezien uw bezwaren, de bestreden beschikking, de stukken en de vigerende regelgeving kom ik tot de volgende beslissing.

Ik verklaar uw bezwaarschrift **gegrond**. Het bestreden besluit wordt hierbij ingetrokken.

Voor zover u de boete inmiddels betaald heeft, zal het te veel betaalde bedrag onder vergoeding van de wettelijke rente, berekend vanaf de datum van ontvangst van de betaling, worden terugbetaald. In verband hiermee ontvangt u een separate beschikking van de Inspectie SZW van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Ik verzoek u in verband daarmee schriftelijk het team inning van de afdeling Boete, Dwangsom en Inning, Postbus 90801, 2509 LV Den Haag te berichten op welke rekening het bedrag kan worden gestort.

Hoogachtend,  
de Minister van Sociale Zaken  
en Werkgelegenheid,  
namens deze,

10.2.e

Postbus 90801  
2509 LV Den Haag  
Parnassusplein 5  
T 070 333 44 44  
www.rijksoverheid.nl

**Datum**  
16 februari 2017

**Onze referentie**  
WBJA/JA-  
SVIA/1.2016.2098.001

10.2.e

#### *Hoofd JA – Sociale Verzekeringen, Internationaal en Arbeid*

Overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht kan tegen deze beschikking beroep worden ingesteld door degene wiens belang rechtstreeks bij deze beschikking betrokken is. Daartoe moet binnen zes weken na de datum van verzending van deze beschikking een beroepschrift met een kopie van deze beschikking worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de rechtbank van de woonplaats van degene die het beroep instelt. Opgemerkt wordt dat KRIMPEN AAN DEN IJSSEL ligt binnen het rechtsgebied van de rechtbank Rotterdam, postbus 50951, 3007 BM te Rotterdam. Een belanghebbende kan ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via de website <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor is wel een elektronische handtekening (DigiD) nodig. Op de genoemde website vindt u de precieze voorwaarden. Het beroepschrift dient te worden ondertekend en ten minste te bevatten de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van deze beschikking alsmede de reden(en) waarom de beschikking niet juist wordt gevonden. Voor de behandeling van het beroepschrift is griffierecht verschuldigd.



> Retouradres Postbus 90801 2509 LV 's-Gravenhage

De Vries Piping & Constructions B.V.  
t.a.v. de directie  
Postbus 42  
2920 AA KRIMPEN AAN DEN IJSSEL



**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en  
Inning

Postbus 90801  
2509 LV 's-Gravenhage  
www.inspectieszw.nl

**Contactpersoon**

Mevrouw 10.2.e

T +31 (0)6 10.2.e

F +31 (0)70 10.2.e

Datum 26-10-2016  
Betreft Beschikking inzake boete

**Onze referentie**

071504154/04

**Uw referentie**

587.16.004 d.d. 8 juli 2016

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van een onderzoek naar een arbeidsongeval dat op een werklocatie van De Vries Piping & Constructions B.V. aan boord van vissersschip SCH 118 "Johanna Maria" gelegen aan de Vissershavenweg te 's-Gravenhage op maandag 23 juni 2014 heeft plaatsgevonden, is door een arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW geconstateerd dat een overtreding is gepleegd ingevolge de Arbeidsomstandighedenwetgeving (Arbo). De arbeidsinspecteur heeft op grond hiervan een boeterapport opgemaakt, kenmerk 411401125/02, d.d. 1 september 2015, dat u inmiddels is toegezonden.

## BESLISSING

Op basis van mijn bevoegdheid op grond van artikel 34 van de Arbeidsomstandighedenwet leg ik De Vries Piping & Constructions B.V. een boete op van € 18.000,00. Het bedrag is berekend conform de Beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving (hierna: de beleidsregel).

## MOTIVERING VAN DEZE BESLISSING

### Ten aanzien van de feiten

#### Omschrijving overtreding en betreffende artikel:

1. Op maandag 23 juni 2014 werden op een werklocatie van De Vries Piping & Constructions B.V. aan boord van vissersschip SCH 118 "Johanna Maria" gelegen aan de Vissershavenweg te 's-Gravenhage, door één van uw werknemers, te weten de heer 10.2.e, werkzaamheden verricht bestaande uit het vervangen van leidingen.

#### Boetebedrag:

€ 18.000,00

Uw werknemer moest op het Tweendeck/Frosterdeck van het vissersschip een koelwaterleiding en een zeewaterleiding vervangen. Hij heeft eerst een doorvoer gemaakt om één van deze leidingen heen. Vervolgens brandde hij met een snijbrander een hoekstaaltje, met metalen hoekprofiel, weg. Tussen de nog te verwijderen leiding en het hoekstaal zat een verbinding, bestaande uit een metalen beugel. In de directe nabijheid van uw werknemer en de werkzaamheden die hij verrichtte,

bevond zich een tweetal smalle hydrauliekleidingen. Deze hydrauliekleidingen waren gevuld met hydraulische olie en deze olie stond onder druk door een compressor die in bedrijf was. Bij het verrichten van de werkzaamheden door uw werknemer bestond het risico dat tijdens het afvloeien van de metalen beugel er spetters of metaalslakken terecht zouden kunnen komen op de nabijgelegen hydrauliekleidingen. Deze hydrauliekleidingen waren van een lichter materiaal dan de (zee)waterleidingen. Indien een spetter of metaalslak deze leiding zou raken, dan kon er een scheurtje in de desbetreffende leiding ontstaan. Gelet op de omstandigheid dat de hydraulische olie onder druk stond, zou in dat geval de hydraulische olie door het gaatje onder hoge druk uit de hydrauliekleiding worden geperst. De hydraulische olie zou zich dan direct met zuurstof vermengen, waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, zou ontstaan. Deze nevelwolk zou vanwege de werkzaamheden van uw werknemer met de snijbrander vlam kunnen vatten door een spetter of metaalslak, waardoor er een steekvlam zou ontstaan met daarbij een explosie. De hydrauliekleidingen waren niet (volledig) afgesloten, afgeblind, afgedekt of beschermd tegen invloeden van buitenaf. Er waren in het geheel geen adequate maatregelen getroffen om te voorkomen dat een spetter of metaalslak een hydrauliekleiding zou raken, waardoor er een scheurtje zou ontstaan en er een gevaarlijke stof, zijnde een nevelwolk, zich zou ontwikkelen welke vlam kon vatten. 10.1.d

**Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Datum**

26-10-2016

**Onze referentie**

071504154/04

10.1.d

Terwijl uw werknemer bezig was met het afvloeien van de metalen beugel, ontstond er door een spetter of een metaalslak een scheurtje in één van de twee hydrauliekleidingen. Gelet op de omstandigheid dat de hydraulische olie in deze leiding onder druk stond, werd de hydraulische olie onder hoge druk door het gaatje uit de hydrauliekleiding geperst. De hydraulische olie raakte buiten de leiding direct vermengd met zuurstof, waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, ontstond. 10.1.d

10.1.d

Bij onderhavige werkzaamheden met een gevaarlijke stof, werd of kon uw werknemer worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen, omdat niet zodanige maatregelen waren getroffen dat het gevaar dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen een ongewilde gebeurtenis kon voordoen, zoveel

mogelijk was vermeden, aldus zijnde een overtreding van artikel 16, 10e lid van de Arbeidsomstandighedenwet, juncto artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit, bestuurlijk beboetbaar gesteld in artikel 9.9b, 1e lid onder d van datzelfde besluit.

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Datum**  
26-10-2016

**Onze referentie**  
071504154/04

## **ZIENSWIJZE**

Met mijn kennisgeving met kenmerk 071504154/02, d.d. 27 juni 2016, bent u geïnformeerd over mijn voornemen De Vries Piping & Constructions B.V. een bestuurlijke boete op te leggen. Namens u heeft de heer mr. 10.2.e van Ploum Lodder Princen middels een brief, d.d. 8 juli 2016, gebruik gemaakt van de aan u geboden gelegenheid uw zienswijze hierover kenbaar te maken. Uw zienswijze wordt geacht deel uit te maken van deze beslissing en dient als integraal herhaald en ingelast te worden beschouwd.

### **Overwegingen**

Uit uw zienswijze is niet gebleken dat het geconstateerde De Vries Piping & Constructions B.V. niet aan te rekenen zou zijn.

In uw zienswijze geeft u het volgende aan.

#### *Geen overtreding*

Dat er een arbeidsongeval heeft plaatsgevonden, betekent volgens u nog niet dat daarmee artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit is overtreden. Volgens u is er geen sprake van een resultaatsverplichting, maar van een inspanningsverplichting. Gelet op alle inspanningen die u heeft verricht, heeft u voldaan aan het vereiste van het artikel om "zoveel als mogelijk maatregelen te treffen". Er is dan ook geen sprake van een overtreding en u verzoekt mij dan ook om af te zien van het opleggen van een boete.

#### *Oorzaak ongeval*

Tijdens de werkzaamheden die uw werknemer, de heer 10.2.e uitvoerde, zou op enig moment een spetter of metaalslak op een hydrauliekleiding terecht zijn gekomen. De desbetreffende hydrauliekleiding is door de machinist van het schip op de dag van het ongeval onder druk gezet.

De reden hiervoor was dat er een aantal frosterplaten vervangen dienden te worden en deze moesten voor een juiste afstelling in beweging worden gebracht. Daartoe was er druk nodig in de hydrauliekleidingen. De machinist van het schip had de regie en onder zijn verantwoordelijkheid hebben de werkzaamheden aan deze frosterplaten en de laswerkzaamheden gelijktijdig doorgang gevonden.

10.1.d

#### *Kennis*

U was er niet van op de hoogte dat er hydrauliekleidingen in de ruimte waar uw werknemer aan het werk was aanwezig waren, laat staan dat u wist dat er nog druk stond op deze hydrauliekleidingen. Gelet op de gecompliceerde aard van de werkzaamheden, de moeilijk begaanbare plaats waar de werkzaamheden hebben plaatsgevonden, alsmede de kennis en de daarmee samenhangende functie van de overige betrokkenen bij de werkzaamheden zoals de machinist van het schip, de 10.2.e (de heer 10.2.e) en de 10.2.e (de heer 10.2.e) van Les Pompiers, kon niet verwacht worden dat u deze kennis zou hebben.

Overigens speelt rederij Jaczon volgens u ook een belangrijke rol bij het aanleveren van informatie over het desbetreffende schip.

#### *Hoogte van de boete*

Het is u niet duidelijk hoe de boete is berekend en u verzoekt dan ook om opheldering.

#### *Evenredigheidsbeginsel*

De beoordeling of een boete voor matiging in aanmerking komt, moet plaatsvinden in het geheel van zich voordoende feiten en omstandigheden waaronder een overtreding is begaan. Zie hiervoor de uitspraken van de Afdeling van 11 maart 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:704) en 18 maart 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:822).

Gelet op alle inspanningen die u heeft verricht, dient de boete sterk te worden gematigd. Indien u een boete krijgt die net zo hoog is als een boete van een overtreder die deze inspanningen niet heeft verricht, zal dit een schending van het evenredigheidsbeginsel teweeg brengen (artikel 5:46, 2e lid van de Algemene wet bestuursrecht: hierna de Awb). Zie hiervoor de uitspraak van de Afdeling van 7 oktober 2015 (ECLI:NL:RVS: 2015:3138). Dat er een arbeidsongeval heeft plaatsgevonden doet aan de door u verrichtte inspanningen niet af.

#### *Verwijtbaarheid*

Indien er toch sprake is van een overtreding, bent u van mening dat deze overtreding u niet te verwijten valt, aangezien u al hetgeen redelijkerwijs mogelijk was heeft gedaan om de overtreding te voorkomen. Daartoe verwijst u naar artikel 5:41 van de Awb en naar rechtsoverweging 6.6 zoals opgenomen in een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 juli 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1893).

U verwijst tevens naar een tweetal uitspraken van de Afdeling van 30 juli 2008 (ECLI:NL:RVS:2008:BD8887) en van 16 december 2009 (ECLI:NL:RVS:2009:BK6701), waaruit volgt dat in het kader van de verwijtbaarheid een drietal elementen een rol spelen. Deze zijn volgens u dat "*de betrokken risico's deugdelijk heeft geïnventariseerd*", "*de werkinstructies op deze inventarisatie heeft afgestemd*" en "*daadwerkelijk toezicht heeft gehouden op de naleving van de werkinstructies*".

#### *Risico-inventarisatie en -evaluatie*

U hanteert de risico-inventarisatie en -evaluatie voor de metaalbewerkingen-branche, waarin ook aandacht is voor werken met/bij derden. Deze risico-inventarisatie en -evaluatie wordt toegepast in combinatie met door derden gemaakte risico-inschattingen en voorgeschreven veiligheidseisen en veiligheidsmaatregelen.

Als aanvulling op de risico-inventarisatie en -evaluatie werd er gewerkt met een heetwerkvergunning van Les Pompiers waarbij voorafgaand aan de verlening een risico-inschatting is gemaakt door de Safety Officer van Les Pompiers op locatie. Zonder deze heetwerkvergunning kon en mocht er door uw werknemer, de heer 10.2.e niet gewerkt worden op het schip. Deze heetwerkvergunning is besproken met uw werknemer, de heer 10.2.e en conform de vergunning zijn concrete veiligheidsmaatregelen getroffen.

Buiten de heetwerkvergunning om werden er regelmatig risico-inschattingen op locatie gemaakt, onder meer door uw 10.2.e de heer 10.2.e . Hoewel de heetwerkvergunning reeds was verleend door Les Pompiers, vond uw 10.2.e de heer 10.2.e het eerder nog niet verantwoord om de werkzaamheden uit te voeren gelet op andere werkzaamheden die toentertijd plaatsvonden.

#### **Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

#### **Datum**

26-10-2016

#### **Onze referentie**

071504154/04

### *Voorzorg- en beschermingsmaatregelen*

Het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen is door u verplicht. Er wordt gewerkt met voor de arbeid geschikte en deugdelijke arbeidsmiddelen. Uw werknemer, de heer 10.2.e droeg tijdens het ongeval geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen zoals een laspet, lasbril, werkkleding, werkhandschoenen en veiligheidsschoenen.

Voorts geeft u aan dat er op diverse plekken branddekens zijn gebruikt en dat er brandbare materialen van de vloeren zijn verwijderd. Voorts zijn (delen van) vloeren en branddekens natgespoten.

### *Instructies*

Uw werknemers worden middels toolbox meetings en werkinstructies op de hoogte gesteld en gehouden over de te verrichten werkzaamheden en de daarbij behorende risico's. Uw werknemer, de heer 10.2.e heeft schriftelijke en mondelinge instructies gekregen met betrekking tot de werkzaamheden op het schip, de voortgang ervan en over de (brand)veiligheid met betrekking tot de uit te voeren werkzaamheden. Het werk werd in de ochtend besproken in een startwerkbespreking.

Er heeft een uitvoerig en specifiek op de werkzaamheden betrokken voorbereiding plaatsgevonden. Hiertoe behoort ook overleg tussen uw werknemer en uw voorman. Op enig moment heeft uw werknemer, de heer 10.2.e zelf aangegeven een extra brandwacht erbij te willen hebben. De werkzaamheden vonden pas plaats nadat de 10.1.d van Les Pompiers zijn goedkeuring had verleend.

Uw werknemer, de heer 10.2.e werkte ongeveer vier weken op het schip de Johanna Maria voordat het ongeval plaats vond. Hij heeft de afgelopen jaren ervaring met leidingwerkzaamheden opgedaan als 'pijpfitter', onder meer in de petrochemische industrie. In dit verband heeft hij de nodige certificaten behaald, waaronder die van 'VCA Veiligheid voor Leidinggevend'.

### *Toezicht*

Tevens wordt er door uw voormannen altijd toezicht gehouden tijdens werkzaamheden, ook als deze bij derden plaatsvinden. Voorafgaande aan de werkzaamheden heeft uw 10.2.e de heer 10.2.e nog uitvoerig stilgestaan bij eventuele risico's die zich bij de werkzaamheden konden voordoen.

Voorts gelden er huisregels, waaronder een actief en consequent sanctiebeleid voor het geval werknemers veiligheidsvoorschriften niet naleven. Er waren meerdere brandwachten van Les Pompiers nauw bij betrokken, zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van de werkzaamheden. De werkzaamheden vonden plaats onder toezicht van uw 10.2.e de heer 10.2.e alsook de voorman van Les Pompiers. Deze mannen hadden dagelijks overleg over de te verrichten werkzaamheden.

### *Matigingsgronden*

De kennisgeving geeft er volgens u geen blijk van dat getoetst is of aan de vier matigingsgronden, zoals opgenomen in artikel 1, 11e lid van de Beleidsregel, wordt voldaan. U geeft aan dat er, gelet op de door u reeds benoemde inspanningen, gematigd dient te worden op basis van artikel 1, 11e lid, onder b, c en d van de Beleidsregel. Met het oog op het vorenstaande verzoekt u om het boetebedrag in ieder geval met ten minste 75% te matigen.

Hetgeen u stelt in uw zienswijze zal in het hiernavolgende behandeld worden.

### **Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

### **Datum**

26-10-2016

### **Onze referentie**

071504154/04

*Overtreding artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit*

Artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevat geen opzet of schuld als bestanddeel. Voor het vaststellen van een overtreding van genoemd artikel van de Arbeidsomstandighedenwetgeving speelt opzet of schuld dan ook geen rol. Derhalve is sprake van een overtreding indien aan de materiële voorwaarden van artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit is voldaan.

**Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Datum**

26-10-2016

**Onze referentie**

071504154/04

Vaststaat dat bij het verrichten van de werkzaamheden, zijnde het afvloeien van een metalen beugel door uw werknemer, het risico bestond dat er spetters of metaalslakken terecht zouden komen op de nabijgelegen hydrauliekleidingen die een gaatje hierin zouden bewerkstelligen. Aangezien de hydraulische olie in de hydrauliekleidingen onder druk stond, zou de hydraulische olie door het gaatje onder hoge druk uit de hydrauliekleiding worden geperst. De hydraulische olie zou zich dan direct met zuurstof vermengen, waardoor er een gevaarlijke stof, zijnde een ontvlambare nevelwolk, zou ontstaan. Deze nevelwolk zou vanwege de werkzaamheden van uw werknemer met de snijbrander vlam kunnen vatten door een spetter of metaalslak, waardoor er een steekvlam zou ontstaan met daarbij een explosie.

De hydrauliekleidingen waren niet (volledig) afgesloten, afgeblind, afgedekt of beschermd tegen invloeden van buitenaf. Er waren in het geheel geen adequate maatregelen getroffen om te voorkomen dat een spetter of metaalslak een hydrauliekleiding zou raken, waardoor er een scheurtje zou ontstaan en er een gevaarlijke stof, zijnde een nevelwolk, zich zou ontwikkelen welke vlam kon vatten. Gelet hierop was het gevaar voor uw werknemer om in aanraking te komen met een steekvlam en een explosie ten gevolge van een ongewilde gebeurtenis, niet zoveel als mogelijk vermeden. Hierbij benadruk ik dat de maatregelen die wel waren getroffen, niet zien op het voorkomen van het concrete gevaar waar het ongeval door is veroorzaakt, namelijk het ontstaan van het gaatje in de hydrauliekleiding.

In uw zienswijze heeft u aangegeven dat de oorzaak van het openscheuren van de hydrauliekleiding erin is gelegen dat er druk op de leiding stond in plaats van het materiaal waar de hydrauliekleiding uit bestond. In de hiervoor genoemde "*omschrijving overtreding en betreffende artikel*" is niet gesteld dat de oorzaak van het openscheuren van de hydrauliekleiding slechts komt door het lichte materiaal van de leiding. Beide omstandigheden (materiaal en druk) hebben, zoals reeds omschreven, bijgedragen aan het openscheuren van de hydrauliekleiding.

Dit is echter niet relevant voor de onderhavige overtreding, aangezien het erom gaat dat u als werkgever zich zoveel mogelijk heeft ingespannen om een ongewilde gebeurtenis, in casu het ontstaan van een gaatje in de hydrauliekleiding met dientengevolge de ontwikkeling van een ontvlambare nevelwolk, te voorkomen. U bent van mening dat u wel degelijk aan deze inspanningsverplichting heeft voldaan. Echter, hier is geen sprake van. Er zijn door uw bedrijf in het geheel geen directe maatregelen met betrekking tot de hydrauliekleidingen, zoals het afdekken van deze leidingen, genomen, om te voorkomen dat de leidingen door spetters of metaalslakken zouden worden geraakt, terwijl het wel mogelijk was om deze maatregelen te nemen. Er had in ieder geval onderzoek moeten worden verricht naar de hydrauliekleidingen, waarna er een risico-inventarisatie en een veilige werkwijze had moeten worden ontwikkeld.

Er kan dan ook geen sprake zijn van de omstandigheid dat de ongewilde gebeurtenis zoveel als mogelijk door u is vermeden. Met het oog op het vorenstaande was er sprake van een overtreding van artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit.



### *Eigen verantwoordelijkheid werkgever*

In uw zienswijze heeft u aangegeven dat u onder meer afhankelijk bent van het aanleveren van informatie door rederij Jaczon voor de situatie ter plaatse. Voorts heeft u opgemerkt dat er brandwachten van een extern bedrijf, zijnde Les Pompiers, aanwezig waren om de situatie ter plaatse in de gaten te houden. U heeft er ook op gewezen dat u zonder heetwerkvergunning niet kon starten met de werkzaamheden.

Op grond van de Arbeidsomstandighedenwetgeving is de werkgever primair verantwoordelijk voor de veiligheid en gezondheid van zijn werknemers. Dit betekent dat de werkgever verplicht is de arbeid van zijn werknemers zodanig te organiseren, dat daarvan geen nadelige invloed uitgaat op de veiligheid en de gezondheid van zijn werknemers. De werkgever dan ook verplicht om het bepaalde in artikel 4.6, 1e lid na te leven. Deze verantwoordelijkheid kan zij niet afwentelen op anderen en staat derhalve los van een eventuele verwijtbaarheid van de werknemers. Het in het bezit hebben van een heetwerkvergunning doet voorts niet af aan uw verplichting als werkgever om u zich ervan te vergewissen dat de werkzaamheden ter plaatse veilig konden worden verricht.

In uw risico-inventarisatie en -evaluatie d.d. 14 januari 2014 staat onder meer opgenomen dat uw bedrijf geen duidelijke afspraken heeft gemaakt over het veilig kunnen werken van uw werknemers bij derden. In de toelichting hierop staat aangegeven dat er meerdere benaderingen mogelijk zijn, maar dat van belang is dat de afspraak duidelijk is en voor alle betrokkenen bekend en geaccepteerd, evenals het toezicht daarop.

Hier is echter geen sprake van. In het document Veiligheid en Arbo-regels van rederij Jaczon, zoals toegevoegd aan het boeterapport, staat namelijk zelfs opgenomen dat *"De aannemer (of diens personeel) dient voordat men met de werkzaamheden aanvangt zich voldoende op de hoogte te stellen van de specifieke werkomstandigheden en risico's van de uit te voeren werkzaamheden."* Hieruit volgt dat de verantwoordelijkheid voor veiligheid en Arbo-regels bij u als werkgever ligt en niet bij rederij Jaczon. Nergens is uit gebleken dat er andere afspraken zijn gemaakt, laat staan waar die afspraken precies uit bestaan.

Dat de verantwoordelijkheid bij u als werkgever ligt wordt nog nader onderstreept door hetgeen u zelf in uw zienswijze aangeeft, namelijk dat er regelmatig risico-inschattingen, zoals door uw [10.2.e](#) de heer [10.2.e](#) op locatie werden gemaakt. Het was zelfs zo dat de heetwerkvergunning reeds twee weken voor aanvang van de werkzaamheden was verleend, maar uw voorman het om hem moverende redenen nog niet verantwoord vond om te starten met de laswerkzaamheden. Hij heeft de werkzaamheden dan ook uitgesteld en op 23 juni 2014 laten aanvangen. Hieruit volgt dat uw voorman belangrijke beslissingen nam wat betreft de veiligheid en de werkomstandigheden ter plaatse.

Met het oog op het vorenstaande dient dan ook te worden uitgegaan van de verantwoordelijkheid van u als werkgever voor de veiligheid en gezondheid van uw werknemer.

### *Voorzienbaarheid*

U heeft in uw zienswijze aangegeven dat u er niet van op de hoogte was dat er hydrauliekleidingen in de ruimte waar uw werknemer aan het werk was aanwezig waren. Voorts geeft u aan dat gelet op de gecompliceerde aard van de werkzaamheden, de moeilijk begaanbare plaats waar de werkzaamheden plaatsvonden, de functie van de machinist van het schip en de aanwezigheid van de brandwacht en Safety Officer van Les Pompiers, ook niet van u verwacht kon worden dat u deze kennis zou hebben.

### **Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

### **Datum**

26-10-2016

### **Onze referentie**

071504154/04

Dat de situatie volgens u gecompliceerd was ontslaat u als werkgever niet van uw verantwoordelijkheid voor de veiligheid en gezondheid van uw werknemer in de zin van de Arbeidsomstandighedenwetgeving.

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en  
Inning

Uit het boeterapport blijkt dat uw voorman en uw werknemer, de heer 10.2.e vlak voor aanvang van de werkzaamheden samen ter plekke hebben rondgekeken en de klus hebben besproken. Uit de verklaring van uw vertegenwoordiger, zoals opgenomen in het boeterapport, blijkt dat uw bedrijf wel bekend was met het gegeven dat er leidingen liepen. Daarbij merkt uw vertegenwoordiger op dat niet bekend was dat dit hydrauliekleidingen betroffen en of deze leidingen wel of niet in werking waren.

**Datum**  
26-10-2016

**Onze referentie**  
071504154/04

Dit is iets wat nader onderzocht had kunnen worden, waarop vervolgens had kunnen worden vastgesteld dat het hier hydrauliekleidingen betroffen waarvoor specifieke maatregelen benodigd waren in het kader van de te verrichten laswerkzaamheden. De omstandigheid dat u heeft nagelaten om de leidingen nader te onderzoeken (en daar vervolgens op te anticiperen), dient voor uw rekening en risico te komen. Dat het gevaar voor u als werkgever niet voorzienbaar was gelet op de complexiteit van de situatie ter plaatse, volg ik dan ook niet.

#### *Toerekenbaarheid*

Naleving van het bepaalde in het genoemde wettelijk voorschrift is een verplichting die artikel 9.1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit legt op de werkgever. De overtreding is derhalve aan De Vries Piping & Constructions B.V. toe te rekenen.

#### **Hoogte van de boete**

De boetebedragen zijn vastgelegd in de beleidsregel. Voorafgaand aan de totstandkoming van de beleidsregel waarin de hoogte van de boetenormbedragen is vastgesteld, heeft een belangenafweging plaatsgevonden die voldoet aan de eisen van onder meer de artikelen 3:2 en 3:4 van de Awb. In beginsel is de hoogte van de boete hierdoor evenredig met de overtreding waarvoor deze boete is opgelegd.

Echter, ook bij de toepassing van deze beleidsregel en de daarin vastgestelde boetebedragen dien ik op grond van artikel 5:46, 2e lid en artikel 3:4 van de Awb in elk concreet geval te beoordelen of de hoogte van de boete, gelet op alle omstandigheden van het geval, evenredig is. Tot die omstandigheden behoren in ieder geval de ernst van de overtreding, de mate waarin deze aan de overtreder kan worden verweten en de omstandigheden waaronder de overtreding is gepleegd. Indien dat niet het geval is, dient de boete, in aanvulling op of in afwijking van het beleid, zodanig te worden vastgesteld dat het bedrag daarvan passend en geboden is. Voor feiten waarvoor geen uitwerking is gegeven in de beleidsregel wordt direct op grond van artikel 5:46, 2e lid en artikel 3:4 van de Awb bepaald wat de gevolgen zijn voor de hoogte van de boete.

#### **Toepassen van de beleidsregel**

Zoals reeds aangegeven, heb ik met betrekking tot het bepalen van de hoogte van de boete de beleidsregel vastgesteld. In de bijlage behorende bij deze beleidsregel is per overtreden artikel of artikellid aangegeven welke categorie normbedrag als uitgangspunt dient voor de boeteberekening. In artikel 1, 3e lid van deze beleidsregel wordt het normbedrag per categorie benoemd. Het voor deze categorie van toepassing zijnde normbedrag wordt ingevolge artikel 1, 8e lid van deze beleidsregel gecorrigeerd naar de omvang van de onderneming. Na deze correctie wordt het bedrag ingevolge het artikel 1, 10e lid van de beleidsregel met 4 vermenigvuldigd, omdat er sprake was van ziekenhuisopname.

Concreet betekent dit in uw geval, dat artikel 4.6, 1e lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit ten laste is gelegd. Dit betreft een overtreding van categorie 6 met een boetenormbedrag van € 9.000,00. Uit de bij het boeterapport behorende verklaring van de vertegenwoordiger van De Vries Piping & Constructions B.V. blijkt dat De Vries Piping & Constructions B.V. ten tijde van de overtreding een bedrijfsgrootte had van 46 (krachtens arbeidsovereenkomst werkzame, ingeleende en onder gezag werkzame) werknemers. Derhalve is het normbedrag, gelet op het aantal in uw onderneming werkzame personen met 50% vermenigvuldigd. Dit bedrag is daarop met 4 vermenigvuldigd nu uw werknemer als gevolg van het arbeidsongeval 10.1.d. Hierdoor is de boete oorspronkelijk vastgesteld op € 18.000,00. In het hiernavolgende wordt nog ingegaan op de matigingsgronden waardoor het boetebedrag lager zou kunnen uitvallen.

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Datum**  
26-10-2016

**Onze referentie**  
071504154/04

### **Verwijtbaarheid van de overtreding**

Verwijtbaarheid is geen bestanddeel van de bepalingen die het opleggen van een boete voorschrijven. In beginsel hoeft verwijtbaarheid dan ook niet te worden aangetoond en kan een boete worden opgelegd als vaststaat dat een of meerdere artikelen van de arbeidsomstandighedenwetgeving zijn overtreden. Echter, bij het volledig ontbreken van verwijtbaarheid kan een boete niet worden opgelegd. Verder kan een beperkte mate van verwijtbaarheid een grond zijn om de boete te matigen.

Het is aan de belanghebbende om een beroep te doen op de afwezigheid van verwijtbaarheid, en deze afwezigheid te onderbouwen. Er is sprake van het (gedeeltelijk) ontbreken van verwijtbaarheid als de werkgever alles heeft gedaan wat in redelijkheid van hem verwacht mag worden om de concrete overtreding te voorkomen. Het is aan de werkgever om inspanningen aan te voeren en aan te tonen dat deze inspanningen zijn verricht. Inspanningen zijn alleen relevant als zij zijn toegespitst op het voorkomen van de overtreding in het concrete geval. Verder wordt rekening gehouden met het doen of nalaten van de werkgever dat heeft bijgedragen aan de overtreding.

In artikel 1, 11e lid van de beleidsregel is bepaald dat in ieder geval de volgende door de werkgever verrichte relevante inspanningen om de overtreding in het concrete geval te voorkomen, kunnen leiden tot matiging van 25% per onderdeel:

- a) als de risico's van de concrete werkzaamheden voldoende zijn geïnventariseerd en er een veilige werkwijze is ontwikkeld die voldoet aan de vereisten van het bepaalde bij of krachtens de Arbeidsomstandighedenwet;
- b) als de noodzakelijke randvoorwaarden zijn gecreëerd voor het toepassen van een veilige werkwijze;
- c) als er adequate instructies zijn gegeven;
- d) als er adequaat toezicht is gehouden.

Deze vier genoemde matigingsgronden zijn gebaseerd op artikel 5:46, 2e lid, van de Awb. Op grond van dit artikel kunnen ook nog andere relevante inspanningen aan de orde zijn waarop matiging mogelijk is.

Wat betreft de verwijtbaarheid van de overtreding overweeg ik het volgende.

#### *Risico-inventarisatie en veilige werkwijze*

In het kader van de beoordeling van de verwijtbaarheid staat centraal wat u als werkgever in alle redelijkheid heeft gedaan om de overtreding te voorkomen.

Het begin van het voorkomen van overtredingen is dat de werkgever alle risico's inventariseert en evalueert van de werkzaamheden die door zijn werknemers worden uitgevoerd. Op basis van deze risico-inventarisatie en -evaluatie dient de

werkgever een werkwijze te ontwikkelen om de concrete werkzaamheden op een veilige wijze te verrichten waarbij de werkwijze voldoet aan de eisen van de Arbeidsomstandighedenwetgeving.

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

In uw risico-inventarisatie staat opgenomen dat uw bedrijf uw werknemers traint in het onderkennen van gevaren op voor hen niet of minder bekende werkplekken (bij derden dus)". In de toelichting hierop staat aangegeven dat: "*Niet altijd zijn alle gevaren bij derden vooraf bekend. Het is dan van belang dat uw medewerkers deze kunnen onderkennen. Te denken valt hierbij aan het herkennen van de aanwezigheid van valgevaar, gevaarlijke stoffen, schadelijk geluid en stralingsbronnen.*"

**Datum**  
26-10-2016

**Onze referentie**  
071504154/04

Gelet hierop heeft u de gevaren in zijn algemeenheid van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen op werkplekken bij derden van tevoren geïnventariseerd. Echter, hier blijkt niet uit hoe uw werknemers hier precies mee om dienen te gaan. Er is dan ook geen werkwijze bekend, laat staan dat beoordeeld kan worden of het een veilige werkwijze betreft.

In de heetwerkvergunning staat wel een werkwijze beschreven. Echter, hierin staat niets opgenomen over maatregelen die getroffen dienden te worden met betrekking tot de hydrauliekleidingen. Noch uit het boeterapport, noch uit uw zienswijze is dan ook gebleken dat er sprake was van een reeds van tevoren bepaalde werkwijze met betrekking tot de hydrauliekleidingen, laat staan een veilige werkwijze. Er is dan ook geen aanleiding om op basis van deze matigingsgrond te matigen.

#### *Creëren van randvoorwaarden*

Vervolgens wordt gezien welke inspanningen u als werkgever feitelijk heeft verricht om de concrete werkzaamheden veilig door uw werknemers te kunnen laten verrichten en om het risico dat zich een ongewilde gebeurtenis zou voordoen, te voorkomen.

In het vorenstaande is vastgesteld dat er in het geheel geen adequate maatregelen waren getroffen om te voorkomen dat een spetter of metaalslak een hydrauliekleiding zou raken. Uit het boeterapport blijkt niet dat De Vries Piping & Constructions B.V. de noodzakelijke randvoorwaarden, zijnde het beschermen van de hydrauliekleidingen tegen invloeden van buitenaf, voor het veilig uitvoeren van de onderhavige werkzaamheden had gecreëerd. Uit uw zienswijze blijken ook geen andere aanknopingspunten om in aanmerking te kunnen komen voor deze matigingsgrond.

Alle door u in uw zienswijze genoemde algemene maatregelen ter bevordering van de veiligheid, zoals bijvoorbeeld het ter beschikking stellen van persoonlijke beschermingsmiddelen waaronder een laspet, lasbril, werkkleding, werkhandschoenen en veiligheidsschoenen, zijn lovenswaardig, maar doen aan het vorenstaande niet af. Dat brandbaar materiaal van de vloeren is verwijderd, er branddekens zijn gebruikt in bijvoorbeeld de machinekamer en dat (delen van) van vloeren en branddekens zijn natgespoten, doet eveneens aan het vorenstaande niet af aangezien deze maatregelen geen betrekking hebben op de hydrauliekleidingen die zich in de directe nabijheid van de te verrichten werkzaamheden bevonden.

Gelet hierop is er geen sprake van dat u de noodzakelijke randvoorwaarden heeft gecreëerd voor het veilig verrichten van de werkzaamheden en komt u dan ook niet voor matiging op basis van deze grond in aanmerking.

### *Adequate instructies*

In uw zienswijze heeft u aangegeven dat uw werknemer beschikt over een VCA-certificaat (vol). Voorts heeft uw werknemer diverse schriftelijke en mondelinge instructies ontvangen, onder meer tijdens toolbox meetings, dagstarten en andere werkoverleggen.

Uw voorman heeft de heetwerkvergunning zoals die door Les Pompiers verleend was, met uw werknemer doorgenomen. Deze instructies schreven voor dat brandbare stoffen moeten worden opgeruimd, dat er met blusdekens afgedekt moest worden en dat twee brandwachten op stand-by moesten staan. Dit zegt echter nog niets over eventueel te nemen maatregelen met betrekking tot de hydrauliekleidingen.

Noch uit het boeterapport, noch uit uw zienswijze is gebleken dat er instructies zijn gegeven met betrekking tot de hydrauliekleidingen, laat staan dat kan worden vastgesteld dat er aldus sprake is van adequate instructies. Dit wordt nader ondersteund door de omstandigheid dat uw vertegenwoordiger in diens verklaring, zoals opgenomen in het boeterapport, heeft aangegeven dat bij het bedrijf niet bekend was waar de leidingen voor dienden en of deze wel of niet in bedrijf waren.

Met het oog op het vorenstaande is het dan ook niet mogelijk om op basis van deze matigingsgrond te matigen.

### *Adequaat toezicht*

Ten slotte is niet aannemelijk geworden dat u adequaat toezicht heeft gehouden op de werkzaamheden.

Het doel van toezicht is erop toe te zien dat de ontwikkelde werkwijze van de werkgever wordt toegepast in de praktijk. Nu niet aannemelijk is geworden dat een veilige werkwijze was ontwikkeld welke voldoet aan de vereisten bij of krachtens de Arbeidsomstandighedenwet, kan in beginsel geen sprake zijn van adequaat toezicht. Adequaat toezicht ziet immers op de toepassing van de veilige werkwijze. Ook anderszins heeft u niet aannemelijk gemaakt dat een toezichthouder had kunnen ingrijpen om de overtreding in het concrete geval te kunnen voorkomen. Immers, uw 10.2.e en 10.2.e de heer 10.2.e heeft de situatie ter plaatse reeds voor aanvang van de werkzaamheden met uw werknemer bekeken. De heer 10.2.e heeft als toezichthouder echter niet aangegeven dat er nog maatregelen dienden te worden genomen met betrekking tot de hydrauliekleidingen. In dat opzicht is er aldus evenmin sprake van adequaat toezicht.

Er kan dan ook niet worden op basis van deze grond worden gematigd.

### *Overige inspanningen*

De relevante inspanningen die redelijkerwijs van u als werkgever verwacht mochten worden om de onderhavige overtreding in het concrete geval te voorkomen, zijn niet door u verricht. Dit is in het vorenstaande reeds kenbaar gemaakt. Indien u zich als werkgever echter wel degelijk voorafgaande aan de werkzaamheden relevante inspanningen had getroost om in het algemeen het onderhavige gevaar te voorkomen door het treffen van algemene maatregelen, is het mogelijk om alsnog met 25% te matigen.

Noch uit het boeterapport, noch uit uw zienswijze is gebleken dat u zich als werkgever voorafgaande aan de werkzaamheden relevante inspanningen heeft getroost om in het algemeen het onderhavige gevaar, zijnde het ontstaan van het gaatje in de hydrauliekleiding, te voorkomen door het treffen van algemene maatregelen die het gevaar hadden kunnen voorkomen. Inspanningen zoals

### **Directie I&I**

Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

### **Datum**

26-10-2016

### **Onze referentie**

071504154/04

(onder meer) het hebben van een brandwacht, een heetwerkvergunning en het natspuiten van (delen van) van vloeren en branddekkens, hadden het ongeval niet kunnen voorkomen aangezien ze niet zagen op het gevaar van de niet-afgedekte hydrauliekleidingen. Het is dan ook niet mogelijk om op basis van deze (bijzondere) matigingsgrond te matigen.

#### *Conclusie*

Gelet op het vorenstaande is niet aannemelijk gemaakt dat door De Vries Piping & Constructions B.V. relevante inspanningen waren verricht om de overtreding in het concrete geval te voorkomen.

#### **Conclusie**

Ik acht de hoogte van de boete, die is bepaald met inachtneming van artikel 5:46, 2e lid en artikel 3:4 van de Awb en de beleidsregel, gelet op alle omstandigheden van het geval, evenredig. Tot de omstandigheden behoren in ieder geval de ernst van de overtreding, de mate waarin deze aan de overtreder kan worden verweten en de omstandigheden waaronder de overtreding is gepleegd.

Ik acht de hoogte van de boete aldus passend en geboden. Van andere (bijzondere) omstandigheden op grond waarvan moet worden afgezien van het opleggen van een boete of tot (verdere) matiging van de boete moet worden overgegaan, is niet gebleken.

### **BETALING, AANMANING EN INVORDERING**

Voor de betaling dient u bij voorkeur gebruik te maken van de acceptgiro die u binnen enkele dagen door het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) wordt toegezonden. Wanneer u op een andere wijze betaalt, moet u altijd het CJIB-nummer vermelden, dat rechtsboven op de acceptgiro staat, onder "verzend- en vervaldatum". De boete moet vóór de op de acceptgiro vermelde vervaldatum op de rekening van het CJIB zijn bijgeschreven. Indien het boetebedrag op de vervaldatum niet op de rekening van het CJIB is bijgeschreven, krijgt u een aanmaning, waarbij het boetebedrag wordt verhoogd met de kosten voor de aanmaning. Indien het boetebedrag ook na de aanmaning niet binnen de gestelde termijn is ontvangen, dan wordt de verschuldigde boete, verhoogd met de op aanmaning én invordering betrekking hebbende kosten, bij dwangbevel ingevorderd. Het dwangbevel wordt op uw kosten, alsmede met wettelijke rente vanaf datum verzuim, bij deurwaardersexploit betekend en levert op grond van artikel 4:116 van de Awb een executoriale titel op die met toepassing van de voorschriften van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering ten uitvoer kan worden gelegd. Voor de goede orde wijs ik u erop dat het uw verantwoordelijkheid is om wijzigingen in uw adresgegevens aan de bovengenoemde contactpersoon door te geven.

### **BEZWAAR**

Dit is een beschikking in de zin van artikel 1:3, 2e lid van de Awb. Overeenkomstig de Awb kan tegen deze beschikking schriftelijk bezwaar worden gemaakt door degene wiens belang rechtstreeks bij deze beschikking betrokken is. Daartoe moet binnen zes weken na de dag van verzending van deze beschikking een bezwaarschrift worden ingediend bij de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, t.a.v. de Directie Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische Aangelegenheden, Bureau Ondersteuning, Team 1, Postbus 90801, 2509 LV 's-Gravenhage (fax +31(0)70 3335116). Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en ten minste te bevatten de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van deze beschikking alsmede de

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en Inning

**Datum**  
26-10-2016

**Onze referentie**  
071504154/04

reden(en) waarom de beschikking niet juist wordt gevonden. Het bezwaarschrift dient in de Nederlandse taal te zijn gesteld.

**Directie I&I**  
Afdeling Boete, Dwangsom en  
Inning

Een bezwaarschrift kan ook per e-mail worden ingediend. Dan moet het bezwaarschrift in pdf-formaat als bijlage in de e-mail worden verzonden. Deze bijlage moet een ingescande "natte" handtekening bevatten. Hiermee wordt bedoeld dat het bezwaarschrift met de hand moet worden ondertekend, voordat het wordt ingescand en opgeslagen in pdf-formaat (bij voorkeur met tekst herkenning).

**Datum**  
26-10-2016

**Onze referentie**  
071504154/04

Deze e-mail met bijlage dient gezonden te worden naar:  
wbja-bezwaren-bo-t1@minszw.nl

Ik verzoek u ook om bij het bezwaarschrift een kopie van deze beschikking en van eventuele andere op de zaak betrekking hebbende stukken te voegen. Daarnaast verzoek ik u om in het bezwaarschrift een telefoonnummer te vermelden.

Het bezwaar schort de werking van deze beschikking niet op. Dit houdt in dat, ook al is er bezwaar aangetekend tegen deze beschikking, de bestuurlijke boete binnen de gestelde termijn dient te worden betaald.

Een afschrift van deze brief is verzonden aan uw advocaat, de heer mr. M.A.J. West van Ploum Lodder Princen, het slachtoffer en uw medezeggenschapsorgaan. Indien u nog geen medezeggenschapsorgaan heeft, verzoek ik u de belanghebbende werknemers zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van de inhoud van deze brief.

Hoogachtend,  
De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
namens deze,

10.2.e

Hoofd van de afdeling Boete, Dwangsom en Inning

Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid  
Directie Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische aangelegenheden  
Bureau ondersteuning, team 1  
Postbus 90801  
2509 LV DEN HAAG

**Per e-mail:** [wbja-bezwaren-bo-t1@minszw.nl](mailto:wbj-a-bezwaren-bo-t1@minszw.nl)

**Uw referentie:** 071504154/04

**Betreft:** Bezwaarschrift tegen uw besluit van 26 oktober 2016 met referentie 071504154/04.

Krimpen aan den IJssel, 05 december 2016

Geachte Minister,  
geachte mevrouw <sup>10.2.e</sup>

Hierbij maken wij, De Vries Piping & Constructions B.V. gevestigd te (2921 LN) Krimpen aan den IJssel aan de Van Utrechtweg 22, bezwaar tegen uw besluit van 26 oktober 2016 met referentie 071504154/04. Bij dat besluit heeft u ons een boete opgelegd van EUR 18.000 voor een overtreding van de arbeidsomstandighedenwetgeving vanwege een arbeidsongeval dat plaatsvond op 23 juni 2014.

Wij worden in verband met de behandeling van dit bezwaar graag gehoord, in een bezwaarhoorzitting bij uw ministerie.

Ook na bestudering van uw boetebesluit staan wij nog steeds achter onze zienswijzen zoals verwoord in de brief van 8 juli 2016. Die zienswijze dient u hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

Onze bezwaargronden tegen het boetebesluit van 26 oktober 2016 betreffen de volgende, waarvoor voor de relevante feiten en omstandigheden wordt verwezen naar randnummer I van onze zienswijze.



U heeft in uw boetebesluit ten onrechte besloten dat wij artikel 4.6 lid 1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit hebben overtreden. Wij hebben zoals artikel 4.6 lid 1 Arbeidsomstandighedenbesluit het voorschrijft *zoveel als mogelijk* maatregelen getroffen om arbeidsongevallen te voorkomen. De type maatregelen die wij hebben getroffen dienen beoordeeld te worden in het licht van de gecompliceerde aard van de werkzaamheden op het schip, de moeilijk begaanbare plaats waar de werkzaamheden plaatsvonden, de kennis en de verschillende functies en rollen van de overige betrokkenen (machinist, brandwacht, safety officer) en het gegeven dat het openscheuren van de hydrauliekleiding te wijten is geweest aan de druk op de leiding en niet het materiaal. De(ze) omstandigheden waaronder het arbeidsongeval heeft plaatsgevonden, maakt dat niet gesproken kan worden van een overtreding van artikel 4.6 lid 1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit door ons (zie tevens randnummer II van onze zienswijze). Als al van een overtreding gesproken kan worden, dan heeft u miskent dat die overtreding ons niet volledig kan worden verweten, zodat u de boete ten onrechte niet gematigd heeft op die grond (zie tevens randnummer III van onze zienswijze).

Wij van De Vries Piping & Constructions B.V. zijn ons zeer bewust van onze verantwoordelijkheid in het kader van de arbeidsomstandighedenbeleid en (daarmee) de naleving van de arbeidsomstandighedenwetgeving. Niettegenstaande deze verantwoordelijkheid bestaan er evenwel genoeg redenen voor matiging van de opgelegde boete. De thans opgelegde boete is onevenredig hoog en drukt zwaar op onze bedrijfsvoering.

Zo:

- hanteren wij een RI&E voor de metaalbewerkingbranche waarin aandacht wordt besteed aan werken met of bij derden. Wij passen de RI&E toe in combinatie met door derden gemaakte risico inschattingen, veiligheidseisen- en maatregelen;
- is het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen verplicht voorgeschreven en wordt er gewerkt met voor de arbeid geschikte en deugdelijke arbeidsmiddelen;
- worden werknemers met toolboxmeetings en werkinstructies op de hoogte gesteld en gehouden over te verrichten werkzaamheden, de voortgang ervan en (mogelijk) daarbij behorende risico's;
- gelden er huisregels, waaronder een sanctiebeleid voor het geval werknemers onze veiligheidsvoorschriften niet naleven. Dit sanctiebeleid werd consequent en actief toegepast;

- wordt door onze voormannen altijd toezicht gehouden op de werkzaamheden, ook als die bij derden plaatsvinden.

Verder hebben wij om een ongewilde gebeurtenis met werknemers te voorkomen, zoals een brand als gevolg van smeltend metaal of door wegschietende vonken op het vissersschip de SCH118 'Johanna Maria', de volgende specifieke inspanningen verricht:

- de werknemers dienden zich steeds op de gangway van het schip bij de in- en uitcheck balie te melden zodat altijd duidelijk was wie zich op het schip bevonden;
- het werk werd in de ochtend besproken in een startwerkbespreking. De werknemers, waaronder de betrokken werknemer heeft schriftelijke en mondelinge instructies ontvangen met betrekking tot de werkzaamheden op het schip, de voortgang ervan en over de (brand)veiligheid met betrekking tot de uit te voeren werkzaamheden;
- er heeft een uitvoerige en specifiek op de werkzaamheden betrokken voorbereiding plaatsgevonden van tenminste 1,5 uur. Die voorbereiding betrof onder meer een overleg tussen de betrokken werknemer en de voorman over de betreffende leidingen;
- diverse plekken op het schip zoals machineonderdelen in de machinekamer waren met branddekens bedekt. Ook waren van de vloeren brandbare materialen verwijderd en waren delen van vloeren en branddekens natgespoten;
- er waren meerdere brandwachten nauw betrokken, zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van de werkzaamheden.
- op de arbeidslocatie was een poederblusser aanwezig, tevens binnen handbereik van de brandwacht die toezicht hield op de werkzaamheden van de betrokken werknemer;
- als aanvulling op de RI&E werd er gewerkt met een heetwerkvergunning waarbij voorafgaand aan de verlening een risico-inschattingen werd gemaakt op locatie. Die risico-inschatting is uitgevoerd door de safety officer. Zonder heetwerkvergunning kon en mocht er niet gewerkt worden op het schip door de betrokken werknemer. De heetwerkvergunning is besproken met de werknemer;

- er werden regelmatig risico-inschattingen gemaakt op het schip, onder meer door de voorman;
- de betrokken werknemer droeg geschikte PBM's, waaronder een laspet, lasbril, werkkleding, werkhandschoenen en veiligheidsschoenen;
- de werkzaamheden vonden plaats onder toezicht van twee voormannen. Zij hadden dagelijks overleg over de te verrichten werkzaamheden, ook op 23 juni 2014. De werkzaamheden zelf vonden pas plaats na goedkeuring door de safety officer. Deze goedkeuring werd vervolgens via een van de voormannen doorgegeven aan de betrokken werknemer.

Buiten twijfel staat hiermee dat wij relevante inspanningen hebben verricht in het kader van het arbeidsomstandighedenbeleid, namelijk het creëren van een zo veilig mogelijk werkklimaat op het schip. Hoewel betwist wordt dat de hierboven genoemde inspanningen geen rol zouden hebben gespeeld bij het voorkomen van het concrete gevaar waardoor het ongeval is ontstaan, hebben de inspanningen bijgedragen aan een veilig werkklimaat op het schip.

In de rechtspraak wordt aangenomen dat reeds tot een boetematiging van 1/3 dient te worden besloten door u, als in het algemeen de nodige inspanningen zijn verricht om de veiligheid van personeel te beschermen (Rb. A'dam 7 oktober 2015, ECLI:NL:RBAMS:2015:695). Dergelijke inspanningen hebben wij verricht. Een matiging van de opgelegde boete op grond van het evenredigheidsbeginsel, is daarmee volgens ons op zijn plaats en noodzakelijk om van een evenredige boete te kunnen spreken. Pas als er geen enkele maatregelen zijn getroffen, is het in het geheel niet matigen van een opgelegde boete redelijk (Rb. Limburg 9 oktober 2015, ECLI:NL:RBLIM:2015:8498). Daarvan is gelet op de opsomming hierboven in ons geval geenszins sprake.

Gelet op het voorgaande en onder verwijzing naar onze zienswijze hebben wij een veilige werkwijze ontwikkeld, noodzakelijke randvoorwaarden gecreëerd voor het toepassen van een veilige werkwijze, zijn er adequate instructies gegeven bij de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden en is er een werkwijze ontwikkeld waarbij toezicht een belangrijke rol speelt.

Een en ander maakt derhalve dat u de boete ten onrechte niet heeft gematigd op grond van de Beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving en het evenredigheidsbeginsel van artikel 5:46 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht (zie tevens randnummer IV van onze zienswijze).



**DE VRIES**  
p i p i n g

Een boetematiging van in ieder geval 1/3 achten wij passend en geboden.

Concluderend verzoek u het boetebesluit te herroepen en van verdere boeteop-  
legging af te zien. Indien u beslist dat boeteoplegging terecht is, verzoek ik u de  
boete te matigen omdat geen sprake is van volledige verwijtbaarheid en op  
grond van het evenredigheidsbeginsel.

10.2.e

10.2.e

De Vries Piping & Constructions BV

06/12/2016 09:48:56



**AANGETEKEND**

Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid  
Inspectie SZW,  
Afdeling Boete, Dwangsom en Inning  
t.a.v. mw. <sup>10.2.e</sup>  
Postbus 90801  
2509 LV DEN HAAG

**Tevens per e-mail: [zienswijze@inspectieszw.nl](mailto:zienswijze@inspectieszw.nl)**

Rotterdam, 8 juli 2016

Referentie : 587.16.004 De Vries Piping & Constructions / Advies arbo  
**Zienswijze**

Uw referentie : 071504154/02

Uw referentie : 071400412/02

Van : <sup>10.2.e</sup> , Advocaat

Telefoon : 010 - <sup>10.2.e</sup>

Tel : 010 - <sup>10.2.e</sup>

Fax : 010 - 436 4400

E-mail : <sup>10.2.e</sup> [@ploum.nl](mailto: @ploum.nl)

Uwe Excellentie,

Namens cliënte, De Vries Piping & Constructions B.V. (hierna: "De Vries Piping") gevestigd te (2921 LN) Krimpen aan den IJssel aan de Van Utrechtweg 22, in deze zaak domicilie kiezende aan de Blaak 28 (3011 TA) te Rotterdam, ten kantore van Ploum Lodder Princen Advocaten en Notarissen, van welk kantoor ondergetekende tot advocaat-gemachtigde wordt gesteld, bericht ik U als volgt.

Met deze brief brengt De Vries Piping haar zienswijze naar voren gericht tegen Uw boetekennisgeving van 27 juni 2016, met referentie 071504154/02 (hierna: de "Boetekennisgeving"). In de Boetekennisgeving heeft U aan De Vries Piping het voornemen kenbaar gemaakt tot het opleggen van een boete ad € 18.000,- wegens vermeende overtreding van de arbeidsomstandighedenwetgeving door haar. Aan de Boetekennisgeving ligt het boeterapport van 1 september 2016 ten grondslag, bij u bekend onder referentie 411401125/03 (hierna: het "Boeterapport").

Na een weergave van de feiten en omstandigheden (**onder I**) zullen in deze zienswijze de volgende bezwaren tegen de voorgenomen boeteoplegging besproken:

- dat geen sprake is van een overtreding van het bepaalde in artikel 16 lid 10 van de Arbeidsomstandighedenwet (hierna: "**Arbowet**"), gelezen in samenhang met artikel 4.6 lid 1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit (hierna: "**Arbobe-sluit**") door De Vries Piping (**onder II**);
- als al sprake zou zijn van de gestelde overtreding waarvoor U voornemens bent een boete op te leggen aan De Vries Piping – quod non – dat die overtreding niet aan haar is te wijten zodat artikel 5:41 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: "**Awb**") in de weg staat aan de oplegging van een bestuurlijke boete door U (**onder III**);
- dat U de op hoogte van de op te leggen boete ingevolge de matigingsgronden uit de Beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving (hierna: de "**Beleidsregel**") en op grond van het evenredigheidsbeginsel van artikel 5:46 lid 2 van de Awb, verregaand dient te matigen (**onder IV**).


De zienswijze wordt afgesloten met een conclusie (**onder V**).

#### **I. Feiten en omstandigheden**

1. De Vries Piping drijft een onderneming die zich bezighoudt met de levering en de installatie van verschillende soorten leidingwerksystemen.
2. Naast scheepsbouw en -reparatie richt De Vries Piping zich ook op de bedrijfstakken offshore, industrie en petrochemie. In deze branches werkt De Vries Piping in opdracht van diverse opdrachtgevers zoals rederijen als Jaczon.
3. De Vries Piping besteedt veel aandacht aan haar arbeidsomstandighedenbeleid. Zij heeft bedrijfsbrede maatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat werkzaamheden die worden uitgevoerd door haar werknemers – zoals leidingwerk – veilig uitgevoerd kunnen worden, ook op locatie bij opdrachtgevers.
4. Zoals ook erkend wordt door de arbeidsinspecteur <sup>10.2.e</sup> (hierna: de "**Arbeidsinspecteur**") voert De Vries Piping haar arbeidsomstandighedenbeleid door de risico's van de werkzaamheden te inventariseren en aan de hand daarvan maatregelen te treffen, door voorlichting en onderricht te geven aan haar werknemers en door toezicht te houden op de werkzaamheden van haar werknemers.
5. Het bedrijfsbreed toegepaste arbeidsomstandighedenbeleid van De Vries Piping komt neer op de volgende aspecten:

- de Risico- Inventarisatie en –Evaluatie voor de metaalbewerkingsbranche (hierna: de “RI&E”) wordt gehanteerd. In de RI&E wordt ook aandacht besteed aan werken met of bij derden;
  - de RI&E wordt toegepast in combinatie met door derden gemaakte risico-inschattingen en voorgeschreven veiligheidseisen- en maatregelen;
  - het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen (hierna: “PBM’s”) is verplicht voorgeschreven.
  - er wordt gewerkt met voor de arbeid geschikte en deugdelijke arbeidsmiddelen;
  - werknemers worden middels toolboxmeetings en werkinstructies op de hoogte gesteld en gehouden over te verrichten werkzaamheden, de voortgang ervan en (mogelijk) daarbij behorende risico’s;
  - er gelden huisregels, waaronder een sanctiebeleid voor het geval werknemers veiligheidsvoorschriften niet naleven. Dit sanctiebeleid werd ook consequent en actief toegepast De Vries Piping;
  - door voormannen van De Vries Piping wordt altijd toezicht gehouden op werkzaamheden, ook als die bij derden plaatsvinden.
6. Met haar arbeidsomstandighedenbeleid beoogt De Vries Piping op een gestructureerde wijze arbeidsgerelateerde risico’s tot een minimum te beperken.
  7. Een aantal werknemers van De Vries Piping is in het kader van groot onderhoud al geruime tijd werkzaam op het vissersschip de SCH118 ‘Johanna Maria’ (hierna: het “Schip”). Het Schip ligt afgemeerd aan de kade aan de Vissershavenweg in Den Haag. Bij deze werkzaamheden zijn verschillende onderhoudspartijen betrokken.
  8. In de ochtend van 23 juni 2014 heeft bij onderhoudswerkzaamheden aan het Schip een arbeidsongeval plaatsgevonden. Bij dit ongeval was de heer <sup>10.2.e</sup> van De Vries Piping betrokken (hierna: de “Werknemer”).
  9. De Werknemer was op de dag van het ongeval ongeveer vier weken voor De Vries Piping werkzaam op het Schip als ingehuurd zzp’er. De Werknemer wordt door betrokkenen gezien als professioneel en zeer deskundig. De Werknemer had ervaring met de type werkzaamheden die hij op 23 juni 2014 op het Schip moest uitvoeren.
  10. De Werknemer heeft de afgelopen jaren als zogenaamde ‘pijpfitter’ ruime ervaring opgedaan op het gebied van leidingwerkzaamheden, onder meer in de petrochemische industrie. In dit verband heeft de Werknemer de nodige certificaten behaald, waaronder die van ‘VCA Veiligheid voor Leidinggevendend’ en

het 'Werken aan flensverbindingen'.

11. Het ongeval met de Werknemer is ontstaan bij het vervangen van leidingen aan boord van het Schip. Met behulp van een snijbrander heeft de Werknemer werkzaamheden verricht aan een koel- en een zeewaterleiding. Bij deze werkzaamheden zou op enig moment een spetter of metaalslak op een hydrauliekleiding terecht zijn gekomen.
12. Deze hydrauliekleiding is door de machinist van het Schip de heer <sup>10.2.e</sup> werkzaam bij Jaczon (hierna: de <sup>10.2.e</sup>) onder druk gezet op de dag van het ongeval. Er zouden – zo bleek achteraf – die dag vervangingswerkzaamheden door monteurs van DMG hebben plaatsgevonden aan een aantal frosterplaten op het Schip. De nieuwe frosterplaten moesten voor juiste afstelling in beweging worden gebracht. Daarvoor was druk benodigd op de hydrauliekleidingen. De Machinist had de regie en heeft onder zijn verantwoordelijkheid beide werkzaamheden gelijktijdig laten plaatsvinden.
13. Omdat de hydrauliekleidingen ten tijde van de werkzaamheden door de Werknemer nog onder druk stonden, is het RVS leidingmateriaal door de verhitting van de spetter of metaalslak opengescheurd. De druk is hiervoor als oorzaak aan te wijzen, niet het materiaal van de leidingen. Een van de buitenkant verhitte leiding kan veel minder druk weerstaan dan een onverhitte leiding. Als de leiding niet onder druk had gestaan was er geen mogelijkheid dat er een nevel zou ontstaan en was het ontstaan van brand op deze wijze onmogelijk.
14. <sup>10.1.d</sup>  

15. De Vries Piping had noch kennis van de aanwezigheid van de hydrauliekleidingen in de betrokken ruimte op het Schip, noch van het gegeven dat op de betreffende leidingen nog druk aanwezig was.
16. Deze kennis had zij gelet op de gecompliceerde aard van de werkzaamheden, de moeilijk begaanbare plaats waar de werkzaamheden plaatsvonden alsmede de kennis en de daarmee samenhangende rollen/functies van de overige betrokkenen bij de werkzaamheden zoals de Machinist, de brandwacht de heer <sup>10.2.e</sup> (hierna: de <sup>10.2.e</sup>) en de <sup>10.2.e</sup> <sup>10.2.e</sup> de heer <sup>10.2.e</sup> (hierna: de <sup>10.2.e</sup> <sup>10.2.e</sup>) ook niet (verwacht te) kunnen hebben.
17. De betrokken rederij speelt bij dit soort werkzaamheden een belangrijke rol bij het aanleveren van informatie over de betreffende arbeidslocaties op het Schip.



18. Voorafgaand aan de werkzaamheden is door betrokkenen waaronder de Werknemer en de voorman van De Vries Piping, de heer <sup>10.2.e</sup> (hierna: de <sup>10.2.e</sup>) uitvoerig stilgestaan bij eventuele risico's bij het te verrichten leidingwerk. In dit verband zijn er concrete inspanningen verricht om specifieke tot dit werk behorende risico's te beperken en om een ongewilde gebeurtenis als een ongeval zoveel als mogelijk te vermijden.
19. Om een ongewilde gebeurtenis met de Werknemer zoals een brand als gevolg van smeltend metaal of door wegschietende vonken te voorkomen, zijn de volgende specifieke inspanningen verricht:
- de Werknemer diende zich steeds op de gangway van het Schip bij de in- en uitcheck balie te melden zodat altijd duidelijk was wie zich op het Schip bevonden;
  - het werk werd in de ochtend besproken in een startwerkbespreking;
  - de Werknemer heeft schriftelijke en mondelinge instructies gekregen met betrekking tot de werkzaamheden op het Schip, de voortgang ervan en over de (brand)veiligheid met betrekking tot de uit te voeren werkzaamheden;
  - er heeft een uitvoerige en specifiek op de werkzaamheden betrokken voorbereiding plaatsgevonden. Dit duurde tenminste 1,5 uur. Hiertoe behoorde ook overleg tussen de Werknemer en de Voorman over de betreffende leidingen. Op enig moment is door de Werknemer aangegeven dat hij een derde brandwacht op de locatie beschikbaar wilde hebben;
  - diverse plekken op het schip zoals machineonderdelen in de machinekamer zijn met branddekens bedekt;
  - van de vloeren zijn brandbare materialen verwijderd;
  - (delen van) vloeren en branddekens zijn natgespoten;
  - meerdere brandwachten waren nauw betrokken, zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van de werkzaamheden. Op de arbeidslocatie was een poederblusser aanwezig en binnen handbereik van de Brandwacht die toezicht hield op de werkzaamheden van de Werknemer;
  - als aanvulling op de RI&E werd er gewerkt met een heetwerkvergunning van Les Pompiers waarbij voorafgaand aan de verlening een risico-inschattingen is gemaakt op locatie. Die risico-inschatting is uitgevoerd door de Safety Officer. Zonder heetwerkvergunning kon en mocht er niet gewerkt worden op het Schip door de Werknemer;
  - de heetwerkvergunning is besproken met de Werknemer en conform de

vergunning zijn concrete veiligheidsmaatregelen getroffen;

- ook buiten de heetwerkvergunning om werden regelmatig risico-inschattingen op locatie gemaakt, onder meer door de Voorman. Hoewel de heetwerkvergunning al daags voor 23 juni 2014 was verleend, vond de Voorman de start van de werkzaamheden eerder dan die dag onverantwoord omdat er werkzaamheden van anderen op het werkdek van het Schip plaatsvonden. Dit bevestigt het besef dat de werknemers van De Vries Piping hebben ten aanzien van het belang van een veilige werkomgeving;
- de Werknemer droeg geschikte PBM's, waaronder een laspet, lasbril, werkkleding, werkhandschoenen en veiligheidsschoenen;
- de werkzaamheden vonden plaats onder toezicht van de Voorman, alsook van de voorman van Les Pompiers. De voormannen hadden dagelijks overleg over de te verrichten werkzaamheden, ook op 23 juni 2014. Dit overleg kon alleen worden gemist als voor een vervanger werd gezorgd;
- de werkzaamheden vonden pas plaats na goedkeuring door de Safety Officer. Deze goedkeuring werd via de Voorman aan de Werknemer doorgegeven.

20. Met deze inspanningen hebben partijen waaronder De Vries Piping een veilig werkklimaat gecreëerd op het Schip.
21. Naar aanleiding van het ongeval op 23 juni 2014 met de Werknemer heeft U aan De Vries Piping de Boetekennisgeving toegezonden. Hierin kondigt u aan De Vries Piping een boete op te leggen ten bedrage van € 18.000.
22. De wijze waarop u tot deze boetehoogte bent gekomen, volgt niet duidelijk uit de Boetekennisgeving. Vooralsnog wordt er de Beleidsregel in ogenschouw genomen, van uitgegaan dat de boete bestaat uit het zesde boetenormbedrag ad € 9000 vermenigvuldigd met vier vanwege het feit dat het ongeval <sup>10.1.d</sup> van de Werknemer, waarbij vervolgens een bedrijfs-groottecorrectie van 50% heeft plaatsgevonden nu bij De Vries Piping ten tijde van het ongeval 46 werknemers werkzaam waren.

$$€ 9000 \times 4 = € 36.000 / 2 = € 18.000$$

23. De Vries Piping kan zich om navolgende redenen niet verenigen met de Boetekennisgeving.

## II. Geen overtreding

24. Door de Vries Piping zou volgens U niet zoveel mogelijk zijn vermeden dat werknemers worden of konden worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen,

en het gevaar dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen, een ongewilde gebeurtenis zou voordoen.

25. Blijkens de Boetekennisgeving levert dit een overtreding op van artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit. Deze bepaling luidt als volgt:

*"1. In alle gevallen waarin werknemers worden of kunnen worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen zijn zodanige maatregelen getroffen dat het gevaar, dat zich met betrekking tot die stoffen of met betrekking tot de arbeid met die stoffen een ongewilde gebeurtenis voordoet, zoveel mogelijk is vermeden. Met name worden maatregelen getroffen om:*

*a. de aanwezigheid van gevaarlijke concentraties van ontvlambare stoffen of gevaarlijke hoeveelheden chemisch onstabiele stoffen op de werkplek te voorkomen of, wanneer dat gezien de aard van de werkzaamheden niet mogelijk is;*

*b. ervoor te zorgen dat er geen ontbrandingsbronnen aanwezig zijn die brand en explosies kunnen veroorzaken, of om ongunstige omstandigheden te vermijden die ertoe kunnen leiden dat chemisch onstabiele stoffen of mengsels van stoffen ongelukken met ernstige fysieke gevolgen veroorzaken, en*

*c. de schadelijke gevolgen voor de gezondheid en de veiligheid van de werknemers als gevolg van brand en explosies ten gevolge van het ontbranden van ontvlambare stoffen, of ernstige fysieke gevolgen ten gevolge van ongelukken veroorzaakt door chemisch onstabiele stoffen of mengsels van stoffen te verminderen."*

26. Anders dan uit de Boetekennisgeving lijkt te volgen, verplicht artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit niet dat een ongewilde gebeurtenis zich onder geen enkele omstandigheid kan of mag voordoen.
27. Hoewel dit natuurlijk wel het uitgangspunt is binnen het arbeidsomstandighedenbeleid van De Vries Piping, is het geen realistische noch af te dwingen verplichting uit het Arbobesluit. Artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit verplicht een werkgever maatregelen te treffen dat een ongewilde gebeurtenis *zoveel als mogelijk* wordt vermeden. Dit is een inspanningsverplichting, geen resultaatsverplichting.

*Stbl. 2006, 674, p. 95:*

*"Artikel 4.6 richt zich op het voorkomen van ongewilde gebeurtenissen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Dit artikel verplicht de werkgever tot het nemen van maatregelen ter voorkoming van ongewilde gebeurtenissen."*

28. Gelet op de door De Vries Piping verrichtte inspanningen zoals omschreven in deze zienswijze en gezien in elkaars samenhang, met name als genoemd onder randnummers 5 en 19, heeft De Vries Piping het gevaar van een ongewilde gebeurtenis voor de Werknemer zoveel als mogelijk vermeden.

29. Deze inspanningen heeft zij verricht naast (de resultaten uit) de RI&E, zoals artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit dat ook voorschrijft.

*Stbl.* 2006, 674, p. 95:

*“De verplichting om maatregelen te nemen om ongewilde gebeurtenissen te voorkomen bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen geldt in alle gevallen en ongeacht de resultaten van de risico-inventarisatie en -evaluatie.”*

30. Dat er toch een arbeidsongeval heeft plaatsgevonden, betekent niet ook dat daarmee artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit is overtreden. Zou dat wel het geval zijn, dan zou de strekking van artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit op onrechtmatige wijze worden uitgehold doordat dan bij elk arbeidsongeval sprake zou zijn van een overtreding van voornoemde bepaling. Een dergelijke systematiek wordt echter niet beoogd door de arbeidsomstandighedenwetgeving.
31. De Vries Piping heeft aangetoond dat zij samen met de overige partijen op het Schip, dusdanige inspanningen heeft verricht ten aanzien van de werkzaamheden van de Werknemer, dat voldaan wordt aan het *zoveel als mogelijk*-vereiste van artikel 4.6 lid 1 van het Arbobesluit. Van een overtreding van die bepaling door De Vries Piping kan derhalve geen sprake zijn
32. Gelet op het voorgaande verzoek ik U dan ook van het opleggen van een boete aan De Vries Piping af te zien.

### III. Verwijtbaarheid ontbreekt

33. Zo al sprake zou zijn van de gestelde overtreding waarvoor U De Vries Piping een boete wil opleggen – quod non – dan is deze overtreding niet aan haar te wijten.
34. Artikel 5:41 van de Awb bepaalt hieromtrent dat geen bestuurlijke boete kan worden opgelegd voor zover de overtreding niet aan de overtreder kan worden verweten.
35. De gestelde overtreding kan De Vries Piping niet worden verweten nu zij al hetgeen redelijkerwijs mogelijk was heeft gedaan om de overtreding te voorkomen.
- Vgl. ABRvS 6 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1893 (r.o. 6.6).
36. Ook in dit verband wordt verwezen naar de door De Vries Piping verrichtte inspanningen als omschreven onder randnummers 5 en 19.
37. In het arbeidsomstandighedenrecht spelen in het kader van het ontbreken van verwijtbaarheid een drietal elementen een rol.

Vgl. de volgende uitspraken waaruit deze elementen volgen:

- ABRvS 16 december 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK6701, AB 2010/33;
- ABRvS 30 juli 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD8887, AB 2009/208.

38. Toegepast op deze procedure gaat het om de omstandigheid dat De Vries Piping:
- (i) de betrokken risico's deugdelijk heeft geïnventariseerd;
  - (ii) de werkinstructies op deze inventarisatie heeft afgestemd; en
  - (iii) daadwerkelijk feitelijk toezicht heeft gehouden op de naleving van de werkinstructies.
39. Gelet op de gecompliceerde aard van de werkzaamheden en de verschillende specialisten die bij de werkzaamheden betrokken waren en ook moesten zijn, bestond er een rolverdeling tussen de Werknemer, de Machinist, de Brandwacht, de Safety Officer en de Voorman.
40. Die rolverdeling tussen betrokkenen met ieder hun eigen verantwoordelijkheden, werkt logischerwijs door op de wijze waarop het arbeidsomstandighedenbeleid op locatie wordt gevoerd. Dit is onvermijdelijk, bovendien komt dit systeem van 'checks and balances' de arbeidsomstandigheden ten goede.
41. Op de dag van het ongeval zijn hydrauliekleidingen door de Machinist onder druk gezet ten behoeve van andere werkzaamheden op het Schip waar de Werknemer niet bij betrokken was. De Machinist had de regie over de werkzaamheden en hij heeft onder zijn verantwoordelijkheid beide werkzaamheden gelijktijdig laten plaatsvinden. Dit is de aanleiding geweest van het ongeval met de Werknemer. De Vries Piping kan hiervoor geen verwijt treffen.
42. In situaties als deze waarin verwijtbaarheid volledig ontbreekt, bestaat er voor U geen grond voor boeteoplegging. De Vries Piping heeft aannemelijk gemaakt dat zij al hetgeen redelijkerwijs mogelijk was heeft gedaan om de overtreding te voorkomen. Ik verzoek u daarom af te zien van het opleggen van een boete aan De Vries Piping.
43. Indien U al tot het oordeel mocht komen dat de verwijtbaarheid niet volledig ontbreekt, dan is gelet op de hiervoor omschreven feiten en omstandigheden in ieder geval sprake van verminderde mate van verwijtbaarheid waardoor aanleiding bestaat de voorgenomen boete sterk te matigen.

#### IV. Reden voor boetematiging

##### IV.1. Matiging op grond van de Beleidsregel

44. Indien een werkgever aantoont dat inspanningen zijn verricht, gericht op het voorkomen van een overtreding in het concrete geval, dan kunnen die inspanningen leiden tot een matiging van het op bedrijfsgrootte gecorrigeerde boetenormbedrag. Dit volgt uit Uw Beleidsregel.
45. De volgende inspanningen kunnen ingevolge artikel 1 lid 11 van de Beleidsregel leiden tot een matiging van 25% per onderdeel:
- als de risico's van de concrete werkzaamheden voldoende zijn geïnventariseerd en een veilige werkwijze is ontwikkeld die voldoet aan de vereisten van het bepaalde bij of krachtens de Arbowet;
  - als de noodzakelijke randvoorwaarden zijn gecreëerd voor het toepassen van een veilige werkwijze;
  - als er adequate instructies zijn gegeven;
  - als er adequaat toezicht is gehouden.
46. De Boetekennisgeving geeft geen blijk van toetsing van de omstandigheden van onderhavige zaak, aan voornoemde matigingsgronden uit de Beleidsregel.
47. Wat daar ook van zij, De Vries Piping heeft zoals volgt uit randnummers 5 en 19 veel aandacht besteed aan veiligheid bij werkzaamheden in algemene zin, en specifiek voor de werkzaamheden die de Werknemer op de dag van het ongeval uitvoerde.
48. Deze inspanningen dienen in ieder geval te leiden tot een boetematiging op grond van artikel 1 lid 11 onder b, c, en d van de Beleidsregel. De Vries Piping heeft de noodzakelijke randvoorwaarden gecreëerd voor het toepassen van een veilige werkwijze op het Schip, zij heeft adequate instructies gegeven aan en adequaat toezicht gehouden op de Werknemer en de werkzaamheden die hij uitvoerde.
49. Mocht U tot boeteoplegging besluiten, verzoek ik U dan ook de voorgenomen boete te matigen met in ieder geval 75% tot € 4500,--.

#### IV.2. Matiging op grond van het evenredigheidsbeginsel

50. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat U naast toetsing aan de Beleidsregel, met inachtneming van alle feiten en omstandigheden dient te beoordelen of de hoogte van de boete in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel van artikel 5:46 lid 2 van de Awb.

Zie reeds ABRvS 27 maart 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ7467 (r.o. 8).

51. Juiste toepassing van artikel 5:46 lid 2 van de Awb vereist dat de beoordeling of de boete voor matiging in aanmerking komt, moet plaatsvinden gezien in het geheel van zich voordoende feiten en omstandigheden waaronder een overtreding is begaan.
- Vgl.:
- ABRvS 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:704 (r.o. 4.2);
  - ABRvS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:822 (r.o. 8.1 en 8.2).
52. Het samenstel van de feiten en omstandigheden, onder meer als vermeld onder randnummers 5 en 19, maakt dat aan De Vries Piping slechts een ten opzichte van de voorgenomen boete, sterk gematigde boete kan worden opgelegd. Alleen dan zal immers sprake zijn van een deugdelijke toetsing aan het evenredigheidsbeginsel en een boete die passend en geboden is.
53. Zonder boetematiging zal De Vries Piping dezelfde boete opgelegd krijgen als een overtreder die al de in deze zienswijze genoemde inspanningen niet heeft verricht. Uit het oogpunt van evenredigheid dient een dergelijk onderscheid wel te worden gemaakt.
- ABRvS 7 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3138, *JB 2015/189* (r.o. 3.2).
54. Dat er een arbeidsongeval heeft plaatsgevonden, doet aan de relevantie van die inspanningen overigens niet af.
- ABRvS 1 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2056 (r.o. 5.1).
55. Dat boetematiging in deze zaak dient plaats te vinden, volgt ook uit rechtspraak in dit verband. Zo oordeelde Rechtbank A'dam in een op punten vergelijkbare zaak dat voldoende aannemelijk was gemaakt dat de in die zaak betrokken werkgever in het algemeen (!) de nodige inspanningen had verricht om de veiligheid van haar personeel te beschermen. Die meer algemene veiligheidsinspanningen maakte dat die rechtbank reeds een boetematiging van eenderde redelijk achtte.
- Rb. A'dam 7 oktober 2015, ECLI:NL:RBAMS:2015:695 (r.o. 7.4).
56. De Vries Piping heeft zoals uitvoerig besproken, veel meer inspanningen verricht dan alleen algemene veiligheidsinspanningen. Hierdoor is een matiging van de voorgenomen boete met meer dan eenderde passend en geboden.
57. Het in geheel niet matigen van een opgelegde boete zoals de Boetekennisgeving lijkt voor te staan, is onder verwijzing naar een uitspraak van de Rechtbank Limburg uitsluitend evenredig wanneer de betrokken werkgever *geen enkele* inspanningen heeft verricht om een overtreding te voorkomen, dan wel om de

gevolgen ervan voor haar medewerkers te beperken. Van een dergelijke situatie is voor De Vries Piping overduidelijk geen sprake

Rb. Limburg 9 oktober 2015, ECLI:NL:RBLIM:2015:8498 (r.o. 28 en 29).

58. Indien U mocht besluiten De Vries Piping een boete op te leggen, bestaat er voor U voldoende aanleiding om tot boetematiging te beslissen. Juiste toetsing aan artikel 5:46 lid 2 van de Awb verplicht U ook daartoe.

**V. Conclusie**

59. Ik verzoek U om deze zienswijze te betrekking bij Uw besluitvorming en af te zien van verdere boeteoplegging aan De Vries Piping.
60. Indien U desondanks tot boeteoplegging mocht besluiten, verzoek ik U om de boete te matigen tot nihil, althans in ieder geval met meer dan 75%.

Hoogachtend,

Advocaat-gemachtigde

06/12/2016 09:49:18

10.2.e





**R** AANGETEKENE BRIEF  
NL frankering betaald € 8,15

D-A-1

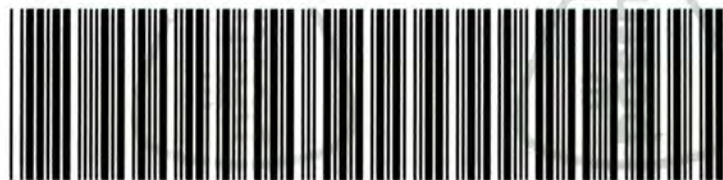
PostNL

111gr

156211 05-12-2016 13:06

RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS491190628

2509LV 90801

MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID  
DIRECTIE WETGEVING, BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE AANGELEGENHEDEN  
BUREAU ONDERSTEUNING, TEAM 1  
POSTBUS 90801  
2509 LV DEN HAAG

06/12/2016 09:50:20



---

**Samenvattend verslag hoorzitting**

**Directie Wetgeving, Bestuurlijke  
en Juridische Aangelegenheden**

Referentie:  
WBJA/JA-SVIA/1.2016.2098.001

---

Datum hoorzitting:	26 januari 2017
Belanghebbende:	De Vries Piping & Constructions B.V.
Aanwezigen:	
Namens De Vries Piping & Constructions B.V.:	
Directeur/Vennoot	de heer <sup>10.2.e</sup>
Hoofd Inkoop	de heer <sup>10.2.e</sup>
Namens het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid:	
Voorzitter	mevrouw mr. <sup>10.2.e</sup>
Boetemedewerker	mevrouw <sup>10.2.e</sup>

---

De Vries Piping & Constructions B.V. heeft op 5 december 2016 bezwaar aangetekend tegen de beschikking van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, d.d. 26 oktober 2016, referentie, 71504154.

---

De voorzitter opent de hoorzitting en legt het doel van de hoorzitting uit, waarna zij een korte omschrijving geeft van de overtreding. Vervolgens verleent zij de cautie aan belanghebbenden. Aansluitend geeft zij het woord aan de heer <sup>10.2.e</sup> teneinde een toelichting te geven op het ingediende bezwaarschrift. Er bestaat geen bezwaar tegen opname van de hoorzitting. Na uitwerking van het verslag wordt deze opname verwijderd.

De heer <sup>10.2.e</sup> geeft aan dat de voorman ter plaatse opdracht heeft gekregen van de machinist om een tweetal leidingendoorvoeren te verwijderen. De machinist heeft de voorman meegenomen naar de locatie en heeft laten zien wat er moest gebeuren. Zij hebben toen overlegd wat de veiligheidsmaatregelen moesten zijn.

De leidingen die moesten worden verwijderd waren drukloos en verder zijn er door de machinist rond de werkplek geen brandbare zaken gemeld waarvoor extra maatregelen moesten worden getroffen. Er is ook niet gesproken dat er hydraulische olie in de leidingen zat, hoewel er bekend was dat de twee dunne leidingen in beweging moesten komen om de leiding er uit te halen.

De heer <sup>10.2.e</sup> laat foto zien van de leidingen. De leidingen zitten aan een beugel vast. Hij heeft ook een beugel meegenomen als voorbeeld.

Het bevreemdt hem dat er niet is aangegeven dat er druk op de leidingen kan staan of hydraulische olie in kan zitten. Er is juist in aanvang van de werkzaamheden goed overleg geweest. Er is toen alleen op de bitumen gewezen en dat is weggehaald. Bij de machinist is de kennis geweest dat de leidingen in beweging moesten komen om los te maken. Ze hoefden ze niet door te zagen, maar er moest gewoon beweging in komen. Er was ook geen aanleiding dat de leidingen onder druk zouden staan, omdat het hele werkdek buiten bedrijf zou zijn.

Desgevraagd legt hij uit dat de brandwachten er puur bij staan om in de gaten te houden dat er geen onveilige handelingen worden verricht. Zij kunnen ook het werk stilleggen als het niet veilig is naar hun oordeel.

Hij benadrukt dat hij niet de verantwoording wil afschuiven, maar hij vindt dat zij hun voorwerk hebben gedaan. Er is met de machinist ter plaatsen gekeken wat de veiligheidsrisico's zijn, alles is afgedekt etc. Hij vindt de boete niet terecht. Zij zijn afhankelijk van de kennis van de machinist. Er

zaten heel veel leidingen in deze omgeving. Hij wil niet afschuiven, maar technisch is het onmogelijk om kennis te hebben van de leidingen er om heen. De zichtbare brandbare stoffen afgedekt, maar onzichtbare niet. Hier moeten ze uitgaan van de kennis van de machinist. Ze zijn heel afhankelijk van hem. Er is geen enkele reden om RVS leidingen af te dekken, omdat RVS niet brandbaar is. Hij licht toe dat er door de voorman een vergunning wordt aangevraagd bij de safety officer. Hij maakt een risico-analyse en hij vermeldt nogmaals op de vergunning welke voorzorgsmaatregelen er moeten worden genomen. Deze maatregelen bekijken beide heren. Ook op de vergunning staat niets over drukloos maken van de systemen. Zijns inziens is er dan ook alles aangedaan een dergelijke situatie te voorkomen.

Hij is 2 dagen na de brand aan boord geweest. Hij is bij het onderzoek naar de brand betrokken geweest, omdat hij wilde weten hoe het is ontstaan. Het vermoeden bij de experts is dat de lekkage ontstaan is op de koppeling. Hij heeft een koppeling bij zich als voorbeeld. Het probleem is niet het afdekken, maar er had geen druk op mogen staan. Hij toont een filmpje waarbij ze druk op de leidingen zetten. Er had nooit druk op de leidingen mogen staan. Het gelijktijdig plaatsvinden van werkzaamheden was geen goede inschatting van de machinist. Zonder druk was er geen leegloop ontstaan en zonder druk was de brand ook niet gevoed. Zij konden dit niet voorzien.

De voorzitter vraagt aan de boeteoplegger wat zij er van vindt dat het onvoorzienbaar was.

Mevrouw <sup>10.2.e</sup> geeft aan dat zij niet de behandelaar is, maar wel namens de boeteoplegger hier zit. Zij vindt de foto's en het filmpje heel helder. Dat maakt het voor haar ook inzichtelijker. Zij vraagt zich af of er wel specifiek is gevraagd of er druk op de leidingen stond.

De heer <sup>10.2.e</sup> merkt op dat er zeker specifiek is gevraagd of er druk op de leidingen stond. De machinist antwoordde dat er geen druk op zat, omdat het werkdek buiten bedrijf was. Echter, op de bewuste dag waren er toch andere werkzaamheden. De machinist heeft zich toen niet gerealiseerd dat de leidingen ook bij hen liepen.

De voorzitter vraagt of de safety officer ter plaatse is geweest en met de machinist heeft gesproken.

De heer <sup>10.2.e</sup> geeft aan dat hij dat niet weet. Het hoort wel.

Hij benadrukt nogmaals dat hij niets afschuift op zijn mensen, maar in dit geval konden zij niets aan doen. Hij laat de USB-stick met de film en de foto's achter.

### Sluiting

De voorzitter deelt mede dat zij zich voldoende geïnformeerd acht. Op grond van alle beschikbare stukken en de gegeven toelichting zal een heroverweging van het bestreden besluit plaatsvinden. De beslissing op bezwaar, met daarbij het verslag van deze zitting, wordt zo spoedig mogelijk toegezonden. Mocht belanghebbende het niet eens zijn met de beslissing, dan staat de mogelijkheid van beroep bij de rechtbank open. De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun komst en sluit de hoorzitting.