



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 12 APRIL 2017 (NR. 5 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V7-AMADEUS AMETHIST**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. M. Schipper,
inspecteur ILT/Scheepvaart,

tegen

M.J.C. V.,
betrokkene.
raadsman: mr. A. Jumelet.

1. Het verloop van de procedure

Op 28 september 2016 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene als stuurman van het Nederlandse zeeschip Amadeus Amethist. Bij het verzoekschrift waren 14 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift noch enige andere reactie ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 3 maart 2017 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT alsmede betrokkene – laatstgenoemde zowel bij aangetekende brief als per gewone post – en zijn raadsman zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 3 maart 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 23 februari 2016 heeft aan boord van het Nederlandse zeeschip Amadeus Amethyst, gemeerd in de haven van Antwerpen, een ongeval plaatsgevonden waarbij een zwaargewonde is gevallen.

Bij de werkzaamheden aan de luikenwagen, die men in zijn geheel moest laten zakken in de zgn. rivierstand, die voor het eerst door de bemanning werden uitgevoerd, kwam de stuurboordzijde van de luikenwagen onverwacht naar beneden. Het slachtoffer, leerling A. M., bevond zich op dat moment onder de luikenwagen. Twee andere bemanningsleden werden licht gewond. Betrokkene was eerste stuurman en gaf leiding aan de werkzaamheden.

Verzoeker is van mening dat het ongeval het gevolg was van menselijk falen van betrokkene, die had moeten vermoeden dat het kraanframe van de luikenwagen naar beneden zou komen op het moment dat een bepaalde bevestigingspin met geweld werd verwijderd. Betrokkene had beter moeten nadenken voordat men overging tot het verwijderen van deze bevestigingspin.

Op grond van goede zeemanschap hebben scheepsofficieren een zorg en verantwoordelijkheid voor de overige bemanningsleden, m.n. met betrekking



tot veilig werken. Een extra reden voor zorg was de onervarenheid van deze leerling. Betrokkene heeft onvoldoende invulling gegeven aan die zorg en verantwoordelijkheid, m.n. door niet te voorkomen dat leerling en bootsman zich onder het hangende kraanframe bevonden. De leerling droeg bovendien geen helm.

Verzoeker verwijt betrokkene dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in artikel 55a van de Wet zeevarenden.

3. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is vóór de zitting geen reactie ontvangen.

4. De beoordeling van het verzoek

A. In het verzoekschrift zijn de constructie van de luikenwagen en de te volgen procedure voor het laten zakken van de luikenwagen vermeld. Deze gegevens zijn gebaseerd op het verslag van de ILT-inspecteur Van Waesberghe (bijlage 5 bij het verzoekschrift, p. 22–25), met de gebruiksaanwijzing van de leverancier van de luikenwagen (bijlage 7, p. 43–44), de foto's die na het ongeval zijn gemaakt (bijlage 6, p. 26–32) en de nieuwe, na het ongeval door de scheepsbeheerder opgestelde procedure (bijlage 12, p. 59–71).

De constructie van de luikenwagen is in grote lijnen als volgt.

(a) Er is een kraanframe, bestaande uit twee verticale delen aan bakboord en aan stuurboord en een horizontaal deel dat van bakboord naar stuurboord boven het ruim loopt. Onderaan de verticale delen aan bakboord en aan stuurboord bevindt zich een horizontale constructiebalk met daaraan wielen waarmee de luikenwagen op kraanrails staat. De kraanrails liggen aan de bovenkant van de luikenhoofden (coaming) aan de bakboord- en stuurboordzijde.



(b) Er is een hijsframe dat zich bevindt onder het horizontale deel en tussen de verticale delen van het kraanframe.

(c) Er zijn twee hydraulisch te bedienen cilinders, één aan bakboord en één aan stuurboord, waarmee het hijsframe ten opzichte van het kraanframe kan worden opgehesen en neergelaten. De zuigers van deze cilinders zijn bevestigd aan de onderste constructiebalken van het kraanframe, de cilinderhuizen zijn bevestigd aan het hijsframe en wel door middel van een bevestigingspin. Aldus wordt de verbinding tussen het kraanframe en het hijsframe gevormd door deze bevestigingspinnen.

De bediening van het gehele hydraulische systeem bevindt zich aan stuurboord.

De procedure voor het laten zakken van de luikenwagen bestaat in het kort uit de volgende stappen.

- (1) De luikenwagen wordt verreden totdat de wielen rusten op een kort neerlaatbaar gedeelte van de kraanrails aan bakboord en aan stuurboord, waarbij de gaten in de constructiebalken onderaan het kraanframe zich recht boven gaten in deze raildelen bevinden.
- (2) Het kraanframe van de luikenwagen wordt aan deze raildelen vastgemaakt met behulp van bouten door de gaten die met moeren worden vastgezet .
- (3) Het hijsframe wordt met het hydraulische systeem neergelaten totdat het op de luiken rust.
- (4) De hendels van het hydraulische systeem worden in de verticale stand voor "lifting crane" of "high pressure" gezet.
- (5) Het kraanframe, zowel aan bakboord als aan stuurboord, met daaraan de raildelen, wordt een klein stukje hydraulisch opgetild, rustend op het hijsframe.
- (6) De steunpennen die zich bevinden onder de uiteinden van de raildelen zijn nu onbelast en worden weggeschoven.
- (7) Het kraanframe, zowel aan bakboord als aan stuurboord, met daaraan de raildelen, wordt neergelaten door het hydraulische systeem in de stand "hijzen" te zetten, totdat de raildelen komen te rusten op een steunbalk die aan bakboord en aan stuurboord halverwege het luikhoofd is aangebracht.



(8) De bevestigingspinnen, als verbinding tussen de cilinderhuizen en het hijsframe zijn nu onbelast en worden weggenomen.

(9) De cilinderhuizen worden naar beneden gelaten, waarbij het hijsframe op de luiken blijft rusten.

B. Uit het verslag van ILT-inspecteur Van Waesberghe (bijlage 5, p. 22–25), de verklaringen van betrokkene, de kapitein en de bootsman (bijlagen 8–10, p. 45–57) blijkt – samengevat en zakelijk weergegeven – het volgende.

De Amadeus Amethyst (hierna: het schip), een kruiplijncoaster van 1898 BRT, lengte 88 m was begin januari 2016 eigendom geworden van Amaq B.V. Scheepsbeheerder is De Bock Maritiem B.V., die tevens werkgever is van betrokkene. Daarna had het schip op een werf gelegen. Vóór het ongeval was er met deze bemanning vier weken met het schip gevaren.

Op de middag van 23 februari 2016 lag het schip afgemeerd in de haven van Antwerpen. Het schip moest worden klaargemaakt voor de vaart door het Albertkanaal. Vanwege de lage doorvaarhoogte van de bruggen in het kanaal, moest men de luikenwagen laten zakken tot rivierhoogte. De bemanning had dat werk nog niet eerder gedaan. De bootsman had aan de kapitein aangegeven dat hij wilde dat de eerste stuurman, betrokkene, de leiding zou hebben over dat werk.

Twee dagen voor aankomst in Antwerpen hebben betrokkene, de bootsman, de matrozen en de leerling samen besproken hoe dit werk moest worden uitgevoerd, dit met behulp van de aan boord aanwezige gebruiksaanwijzing van de leverancier van de luikenwagen.

Het werk werd die middag uitgevoerd onder leiding van betrokkene en verder door de bootsman, de matroos R. en leerling A. M. Betrokkene bediende de luikenwagen. Het eerste gedeelte van de in de gebruiksaanwijzing genoemde handelingen is zonder problemen uitgevoerd. Bij stap zeven – het laten zakken van het kraanframe – begon men te twijfelen; de gebruiksaanwijzing



was op dat punt niet geheel duidelijk. Men heeft toen niet stap zeven (geheel) uitgevoerd maar is stap acht gaan uitvoeren – het verwijderen van de borgpen tussen het hijsframe en het kraanframe. Men heeft getracht de borgpen aan stuurboord te verwijderen. Omdat daarin geen beweging was te krijgen, werd de borgpen losgeslagen met een hamer en een beitel. Eerst bleef de beitel in plaats van de pen in de gaten steken. Op het ogenblik dat het matroos R. lukte om de beitel te verwijderen is de luikenwagen aan stuurboord naar beneden gekomen. Leerling A. M. stond in het gangboord onder de luikenwagen en werd aan het hoofd getroffen. De bootman werd schampend aan zijn rug geraakt. Matroos R. viel en raakte licht gewond. Leerling A. M. bleek ernstig gewond te zijn en is afgevoerd naar een ziekenhuis.

C. Betrokkene heeft ter zitting op 3 maart 2017 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard.

Op verzoek van de bootman was er tevoren overleg geweest over de procedure van het laten zakken van de luikenwagen, dit aan de hand van de gebruiksaanwijzing van de leverancier. Het is een stappenplan. Alle fases van het stappenplan zijn toen doorgenomen. Er bestond toen geen onduidelijkheid over de precieze volgorde.

Bij die bespreking waren behalve betrokkene ook de bootman, matroos R. en leerling A. M. aanwezig.

Betrokkene had de leiding van het werk. De bootman had daarom gevraagd. Betrokkene bediende zelf het hydraulische systeem van de luikenwagen. Hij had wat ervaring in deze bediening gekregen bij het normale werk van het optillen en neerleggen van de luiken. Behalve de bootman hadden de andere bemanningsleden daarmee geen ervaring. Voor betrokkene sprak het daarom vanzelf dat hij de luikenwagen bediende. Er was verder geen speciale taakverdeling bij het werk.

De stappen van de procedure zijn afgewerkt tot en met stap zes. Na het vastzetten van het kraanframe op de neerlaatbare delen van de kraanrails,



heeft men het hijsframe laten zakken op de luiken. Nadat het kraanframe wat was opgetild, waardoor dit aan het hijsframe kwam te hangen, konden de steunen onder de kraandelen worden weggeschoven. Vervolgens moest het kraanframe op een steunbalk aan de zijkant van de coaming worden neergelaten. Daar is het fout gegaan.

Betrokkene heeft het kraanframe eerst een stuk laten zakken, maar niet helemaal omdat hij was gaan twifelen of dat wel de juiste stap was. Hij had het idee dat eerst de bevestigingspinnen moesten worden verwijderd. Hij is nog naar de gebruiksaanwijzing op de brug gaan kijken. Hij heeft het kraanframe weer naar boven gehaald. Daarna heeft matroos R. de bevestigingspin aan stuurboord eruit geslagen.

Betrokkene heeft ook met de andere bemanningsleden overlegd. De communicatie ging in het Engels vanwege de verschillende nationaliteiten. Dat is de normale voertaal aan boord. Betrokkene had de leiding van de operatie.

Betrokkene heeft niet overwogen om iemand anders erbij te halen. Hij dacht de goede volgorde te kennen en wilde het zelf oplossen. Hij heeft geen contact opgenomen met anderen, niet met de kapitein en ook niet met de rederij.

Het verwijderen van de bevestigingspin aan stuurboord ging niet makkelijk. Er is met een hamer en beitel op geslagen, want de pin zat klem. Matroos R. heeft de pin eruit gekregen. De beitel kwam ervoor in de plaats. Toen heeft matroos R. de beitel eruit weten te krijgen. Op dat moment kwam het kraanframe aan stuurboord opeens naar beneden. Dit was een verrassing voor betrokkene, anders was dit niet gebeurd.

Toen de luikenwagen naar beneden kwam, kreeg de leerling A. M. het ding op zijn hoofd. Matroos R. was aan de zijkant bezig met de pin. Het ding kwam opeens een stuk lager en daarbij stootte hij zijn knie.

De leerling is toen snel afgevoerd naar een ziekenhuis. Zijn toestand was toen kritiek, maar uiteindelijk is hij geheel genezen.



Betrokkene heeft gehandeld volgens de gebruiksaanwijzing. Bij het vooroverleg was er geen probleem gezien bij de achtereenvolgende stappen van het laten zakken van de luikenwagen. Bij de uitvoering bleek er wel een probleem te zijn.

Het is niet bij betrokkene opgekomen dat het gewicht van het kraanframe en de rail daaronder in feite aan die bevestigingspin hing.

Betrokkene had niet het vermoeden dat dit ongeval zou gebeuren. Anders was het niet zo gelopen. Inderdaad had hij er in zijn algemeenheid op moeten letten of iedereen op een veilige plek stond. Hij was leidinggevende maar bediende ook het hydraulische systeem. Betrokkene dacht dat hij beide dingen tegelijk kon doen.

De bootsman en leerling stonden onder de luikenwagen en betrokkene wist dat en zag ook dat men met de pin bezig was. De bemanning droeg geen helm. Er zijn voorschriften aan boord voor veilig werken. Een helm moest toen alleen worden gedragen bij laden en lossen in de haven. Verder was daarover niets voorgeschreven.

Na het ongeval is er door de scheepsbeheerder een nieuwe procedure voor het bedienen en laten zakken van de luikenwagen opgesteld, waarin ook wordt gewaarschuwd voor bepaalde situaties, zoals bijvoorbeeld wanneer bepaalde pennen vast zitten. Men moet dan beter nadenken wat te doen. Er moet nu ook bij werken aan dek altijd een helm worden gedragen.

Betrokkene vaart sinds 2007 als stuurman. Door zijn opleiding als marof had hij zowel technische als nautische kennis en ervaring.

Er waren op de werf modificaties uitgevoerd aan de luikenwagen. Er is toen niet getest hoe de luikenwagen naar beneden en naar boven moest.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van hetgeen blijkt uit de stukken, zoals hiervoor is weergegeven en de verklaring van betrokkene ter zitting kan in deze zaak het navolgende als vaststaand worden aangenomen.



Op de middag van 23 februari 2016 lag het Nederlandse zeeschip Amadeus Amethyst in de haven van Antwerpen. De luikenwagen van het schip zou onder leiding van betrokkene als stuurman worden neergelaten in de rivierstand. Aan dat werk werd verder deelgenomen door de bootsman, matroos R. en leerling A. M. Niemand van hen had dit werk eerder gedaan. Ruim van tevoren was de gebruiksaanwijzing van de leverancier doorgenomen. Het hydraulische systeem van de luikenwagen werd bediend door betrokkene. Iedereen bevond zich aan de stuurboordzijde.

Bij de procedure tot het laten zakken zijn de eerste zes stappen uitgevoerd. Nadat men een begin had gemaakt met stap zeven, het laten zakken van het kraanframe met daaraan vastgemaakte kraandelen, werd deze stap afgebroken en is men eerst de achtste stap gaan uitvoeren. Het kraanframe werd weer in de hoge stand gezet. Matroos R. heeft geprobeerd de bevestigingspin aan stuurboord te verwijderen. Omdat deze vastzat, heeft hij de pin weggeslagen met hamer en beitel. Hierdoor werd de bevestigingspin uit de gaten geslagen en kwam in plaats daarvan de beitel vast te zitten. Het lukte matroos R. om ook de beitel los te krijgen. Op dat moment kwam het kraanframe aan stuurboord naar beneden. Daarbij werd leerling A. M. aan het hoofd geraakt. Ook de bootsman werd geraakt. Matroos R. viel en liep eveneens letsel op.

B. Hieruit blijkt dat de procedure voor het laten zakken van de luikenwagen niet goed is uitgevoerd. Het neerkomen van de stuurboordzijde van het kraanframe was het gevolg van het verwijderen van de bevestigingspin, waaraan dat kraanframe in feite hing.

C. Een belangrijke oorzaak van dit ongeval was de onbekendheid bij betrokkene over wat hij precies moest doen en hoe hij met die onbekendheid is omgegaan.

Tijdens de uitvoering van het werk bleek dat betrokkene niet goed wist wat de juiste volgorde was van de diverse stappen die moesten worden gezet om de luikenwagen naar beneden te brengen.



Voor een dergelijke situatie, waarin men op een gegeven moment niet meer weet hoe het moet, geldt dat degene die de leiding heeft het werk moet stopzetten en dat vervolgens eerst navraag wordt gedaan voordat men met het werk verder gaat.

Betrokkene heeft echter niemand benaderd. De kapitein was in dit geval de eerst aangewezen persoon om mee te overleggen; aan boord is dat in zo'n geval regel één.

Het was bovendien midden overdag en het schip lag in de haven van Antwerpen. Aan te nemen valt dat er contact had kunnen worden opgenomen met het kantoor van de scheepsbeheerder in Nederland, waarna eventueel ook de leverancier van de luikenwagen had kunnen worden geraadpleegd.

D. Betrokkene heeft kennelijk niet nagedacht over de toestand waarin de luikenwagen zich bevond toen hij niet meer wist hoe hij verder moest en evenmin over wat er zou gebeuren als men de bevestigingspen eruit zou slaan.

Bij hem heeft het blijkbaar ontbroken aan inzicht en begrip hoe de luikenwagen was geconstrueerd en hoe de verschillende onderdelen, zoals hijsframe, kraanframe en cilinders, aan elkaar waren verbonden.

Betrokkene had zich – na een inspectie van de luikenwagen, al dan niet samen en in overleg met anderen – behoren te realiseren (a) dat de bevestigingspennen de verbinding vormden tussen het hijsframe en het kraanframe, (b) dat na het uitvoeren van stap vijf het gehele, aanzienlijke gewicht van het kraanframe op die bevestigingspennen rustte (wat in principe maar voor korte tijd is, totdat men het kraanframe heeft laten zakken op de steunbalk langs de coaming) en (c) dat wanneer eerst de bevestigingspennen zouden worden verwijderd het kraanframe opeens en in één ruk een flink stuk naar beneden zou vallen op de steunbalk. Eerst bevond het stuk kraanrail, met daarop de wielen en de constructiebalk aan de onderzijde van het kraanframe, zich op het niveau van de bovenkant van het luikhoofd. Dit viel nu in één keer naar beneden tot op de steunbalk halverwege de hoogte van het luikhoofd.



Omdat betrokkene zich dit alles niet realiseerde was hij zich niet bewust van de potentieel gevaarlijke situatie waarin het kraanframe aan de bevestigingspinnen hing en dat dit gevaar zich zou verwezenlijken zodra die pinnen of één daarvan zouden worden verwijderd.

De door betrokkene naar voren gebrachte gedachte dat de bevestigingspinnen niet gangbaar zouden zijn geweest en dat hij dacht dat deze om die reden zo vast zaten, komt niet overtuigend voor. In de foto's – met name de foto's nrs. 4 (p. 29) en 7 (p. 32) – is voor die gedachte geen steun te vinden.

E. Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene meer en duidelijker leiding had moeten geven en tevens dat betrokkene veel meer aandacht had moeten hebben voor de veiligheid van de bemanningsleden tijdens de uitvoering van het werk.

Het was betrokkene bekend dat de andere bemanningsleden dit werk nog niet eerder hadden uitgevoerd – net zo min als hijzelf – en dat zij kennelijk ook niet wisten hoe het precies moest. Juist om die reden had de bootsman er speciaal om gevraagd dat betrokkene er als leidinggevende stuurman bij zou zijn.

Betrokkene's keuze om zelf de luikenwagen te bedienen is onverstandig te achten, omdat hij daardoor niet voortdurend het overzicht kon behouden over wat er gebeurde, wat de anderen deden en waar dezen zich bevonden. Het feit dat er, zoals betrokkene aanvoert, sprake was van teamwork, vormt geen verontschuldiging omdat dit niet afdoet aan zijn verantwoordelijkheid als de leidinggevende scheepsofficier.

Het was zijn taak om ervoor te zorgen dat de onervaren leerling en ook de bootsman zich niet in het gangboord aan stuurboord onder het kraanframe bevonden, in het bijzonder niet op het moment dat het kraanframe aan de bevestigingspinnen hing en men bezig was de bevestigingspin aan stuurboord weg te slaan.



Het is niet duidelijk of het feit dat de bemanning bij het werk geen helm droeg verschil heeft gemaakt voor de ernst van het aan leerling A. M. overkomen letsel.

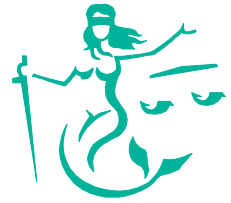
Kern van het aan betrokkene te maken verwijt is dat het hem heeft ontbroken aan inzicht in wat er van hem als leidinggevende en verantwoordelijke scheepsofficier mocht worden verwacht en dat hij heeft nagelaten dienovereenkomstig te handelen. Dat betreft ten eerste het doorgaan met het werk, zonder overleg en navraag en zonder zelf voldoende na te denken over en onderzoek te doen naar de gegeven situatie, waardoor hij niet beseftte welke potentieel gevaarlijke toestand er was ontstaan en dat dit gevaar werkelijkheid zou worden indien de bevestigingspin aan stuurboord werd verwijderd. Ten tweede betreft dat het nalaten ervoor te zorgen dat de andere bemanningsleden zich niet op een zeer gevaarlijke plaats bevonden, waaraan niet afdoet dat dezen ook een eigen verantwoordelijkheid hebben. Betrokkene had een extra zorgplicht jegens de onervaren leerling. Het Tuchtcollege is er bij de zitting niet geheel van overtuigd geraakt dat deze verantwoordelijkheid van betrokkene hem voldoende duidelijk was.

Betrokkene heeft hierdoor gehandeld in strijd met de zorg die hij ingevolge goed zeemanschap als stuurman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden en het schip, zoals bedoeld in art. 4 lid 4 en art. 55a Wet zeevarenden.

6. De tuchtmaatregel

Een schorsing van de vaarbevoegdheid is voor deze handelwijze een passende tuchtmaatregel.

Er kan rekening worden gehouden met de omstandigheden dat het ongeval, met het ernstige letsel als gevolg, veel indruk op betrokkene heeft gemaakt, dat hij zegt daarvan te hebben geleerd en dat hij zich niet eerder noch nadien aan een soortgelijk handelen heeft schuldig gemaakt.



Het Tuchtcollege komt echter tot het oordeel dat het tekortschieten van betrokkene zodanig ernstig is dat niet kan worden volstaan met een geheel voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid en dat daarom de hierna te vermelden tuchtmaatregel dient te worden opgelegd.

Tenslotte sluit het Tuchtcollege zich aan bij de wens van de inspecteur dat door dit ongeval en door deze uitspraak bij de beroepsgroep opnieuw onder de aandacht wordt gebracht wat het grote belang is van de verantwoordelijkheid en zorgplicht van de scheepsofficieren jegens de overige bemanning in het kader van veilig werken en het voorkomen van ongevallen en letsel.



7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twaalf weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van tien weken niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, H. van der Laan, P.J. Lensen, C.R. Tromp en A.J. de Heer, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 12 april 2017.

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.G.H. Kleingeld
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.

