

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Nr	Inzagepartij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar	Reactie Onderzoeksraad
1	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	2.2	Aanbeveling om veiligheid op te nemen als voorwaarde bij het verlenen van vergunningen ten behoeve van de schelpenwinning.	<p>Met betrekking tot uw aanbeveling om veiligheid op te nemen als voorwaarde bij het verlenen van vergunningen ten behoeve van de schelpenwinning doet het mij deugd dat u zich thans kunt vinden in mijn eerdere reactie om deze specifieke aanbeveling niet over te nemen.</p> <p>Conform artikel 3 van de Ontgrondingenwet kunnen immers aan een vergunning voorschriften verbonden worden ter bevordering en bescherming van belangen, betrokken bij de ontgroning, de herinrichting van de ontgronde onroerende zaken en de aanpassing van de omgeving van de ontgronde onroerende zaken. Conform artikel 10 van de Ontgrondingenwet dienen deze belangen door het bevoegd gezag te worden afgewogen alvorens een vergunning kan worden verleend. Vanuit de afweging van deze belangen kan een vergunning ook worden geweigerd, ingetrokken of gewijzigd. Met betrekking tot ontgrondingen in de rijkswateren dient Rijkswaterstaat in ieder geval de volgende belangen af te wegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Belangen vanuit de functie van het betreffende rijkswater; 2. Belangen van vaste objecten en eigendommen van derden in, onder of boven het betreffende rijkswater; 3. Ruimtelijke belangen vanuit van toepassing zijnde streek- en bestemmingsplannen; 4. Bij de ontgroning betrokken economische en maatschappelijke belangen; 5. Bij de ontgroning betrokken natuur- en ecologische belangen; 6. Bij de ontgroning betrokken cultuurhistorische en archeologische belangen. <p>De voor deze belangenafweging benodigde gegevens en resultaten van voor deze belangenafweging noodzakelijke onderzoeken worden, conform artikel 4 van het Besluit ontgrondingen in rijkswateren, door de aanvrager bij de vergunningaanvraag vermeld of verstrekt. Een groot aantal van deze belangen wordt afgewogen middels Rijksbeleid gericht op andere doelen, waarin is opgenomen hoe er met ontgrondingen wordt omgegaan. Zoals u terecht aangeeft is de veiligheid van de vaartuigen (of van andere machines) aangewend ten behoeve van de ontgroning niet een belang dat geregeld wordt in de Ontgrondingenwet. Ik deel dan ook niet uw conclusie zoals weergegeven op pagina 15 dat Rijkswaterstaat de ruimte om een oplossing te zoeken om eisen aan veilig werken te stellen overigens ook niet zelf heeft gezocht. Zoals u aangeeft biedt de ontgrondingenwet daar geen ruimte voor en daarom kan Rijkswaterstaat ook niet het verwijt gemaakt worden de ruimte niet gekozen te hebben.</p>	De aanbeveling van de Raad om de veiligheid bij schelpenwinning te borgen is direct gekoppeld aan de vergunningverlening volgens de Ontgrondingenwet. Deze wet biedt momenteel echter die ruimte niet. Door het middel - de Ontgrondingenwet - wel, maar het doel, verbeteren van de veiligheid, niet te noemen, is te weinig ruimte gegeven aan de minister om de aanbeveling exact uit te voeren. Uit de reacties van de minister en het vervolgonderzoek blijkt echter ook dat op geen enkele andere wijze geprobeerd is alternatieve maatregelen te treffen die de veiligheid bij de schelpenwinning kunnen borgen.

Nr	Inzagepartij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar	Reactie Onderzoeksraad
2	Van der Ploeg Beheer BV	1	"In het...gevaar bracht"	De Raad heeft niet vastgesteld dat de voorzieningen vóór of bij aanvang van de laatste reis van HA 38 niet of onvoldoende hebben gewerkt. Alleen in dat geval zou er sprake kunnen zijn van een onzeewaardig schip. Van belang is op te merken dat de bemanning de aanwezige voorzieningen niet heeft gebruikt en pas is gaan handelen toen er in feite niets meer te redden viel. De lenspompen deden het op dat moment niet meer omdat de bemanning de voorste machinekamer liet vollopen, ondanks het aanwezige alarm en ondanks de aanwezige camera in de voorste machinekamer met beeldverbinding in de stuurhut. Het schip was door de scheepvaartinspectie destijds volledig gecertificeerd en alle certificaten van het schip waren geldig. Het document of compliance is op 27 september 2010 door SI (thans ILenT) afgegeven. Het document laat zien dat het schip aan alle door ILenT voorgeschreven vereisten voldeed.	De vermelde tekst betreft de door de Raad vastgestelde bevindingen van het rapport "Kapseizen Frisia" uit 2012. De rederij heeft voor publicatie van dat rapport hierop kunnen reageren, maar dit destijds niet gedaan. Eén van de conclusies van het rapport was o.a. dat de lenspompen onvoldoende capaciteit hadden en daardoor de veiligheid niet konden waarborgen. Ook is geconcludeerd dat het schip onterecht door ILenT is gecertificeerd omdat niet aan alle gestelde eisen werd voldaan.
3	Van der Ploeg Beheer BV	1	"Het schip...kon verwijderen"	Het schip was uitgerust met een pomp die was goedgekeurd door SI (thans ILenT). De Raad laat onvermeld het antwoord van de minister van 2 juli 2012 (kenmerk IenM/ILT2012/17470) waarin de minister (ad aanbeveling 5) vaststelt dat de Raad is uitgegaan van een capaciteit van een pomp om het hele ruim leeg te pompen, terwijl de inspectie is uitgegaan van de capaciteit om het schip op het maximale diepgangsmark te brengen. Daarbij komt dat eerst in 2012 ILenT de vereisten voor pompen heeft aangepast, naar aanleiding van onderzoek waaruit is gebleken dat zij voorheen met een onjuist soortelijk gewicht van schelpen heeft gerekend.	De vermelde tekst is feitelijk correct ongeacht de toegepaste norm.
4	Van der Ploeg Beheer BV	2	"Aan Van der Ploeg Beheer B.V....twee aanbevelingen."	Ten onrechte vermeldt het concept dat de aanbevelingen aan Van Der Ploeg Beheer BV gericht zijn geweest. In het rapport (zie Rapport, hst 7) staat duidelijk dat de aanbevelingen gericht zijn aan de "rederij" en dat daarmee is bedoeld Visserijbedrijf De Rousant BV. Dat terwijl het schip in eigendom toebehoorde aan Gafmar Seafoods BV. Gafmar Seafoods BV is als enige als reder aan te merken (zie art 8:10 BW). Er is sprake van onzorgvuldig taalgebruik. Rederij De Rousant BV bestaat niet. Een reder is de eigenaar van een schip (art 8:10 BW). Een rederij bestaat wanneer het schip aan twee of meer eigenaren toebehoort (art 8:160 BW). Bedoeld zal zijn Visserijbedrijf De Rousant BV. Het VMS vermeldt overigens ook onjuist de naam Rederij De Rousant in plaats van Visserijbedrijf De Rousant.	Het rapport uit 2012 vermeldt dat zowel Gafmar BV als Visserijbedrijf De Rousant BV als enig aandeelhouder Van der Ploeg Beheer BV hadden (zie pag. 35 en bijlage 4 van het rapport uit 2012). Formele correspondentie aangaande inzage, rapportage en aanbevelingen is met Van der Ploeg Beheer BV gevoerd. Hierbij is expliciet gemeld dat de aanbevelingen aan Van der Ploeg Beheer BV zijn gericht. Het vervolgonderzoek heeft hierbij aangesloten. Verzoeken aangaande informatie tijdens dit vervolgonderzoek zijn ook aan Van der Ploeg Beheer BV gericht en van deze verkregen. Los van deze exacte juridische constructie gaat het bij onderzoeken van de Onderzoeksraad om het verbeteren van veiligheid en niet om de juridische aansprakelijkheid.
5	Van der Ploeg Beheer BV	2	"Binnen drie maanden"	De aanbeveling vermeldt, in strijd met art 74 Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid, dat binnen drie maanden een aanbeveling moet zijn opgevolgd. Dit artikel geeft immers de betrokkenen één jaar de tijd daarvoor.	Art. 74 betreft slechts de termijn waarbinnen een reactie op de aanbeveling dient te worden gegeven en niet de opvolging als zodanig.
6	Van der Ploeg Beheer BV	2	"Op 17 april...Duitse wet."	In de brief van 17 april is aangegeven dat er driemaal concreet een uitnodiging aan de Duitse vissers is gedaan om te oefenen en dat ondanks die pogingen de Duitse vissers daaraan niet hebben meegewerkt. Ten onrechte wordt niet vermeld in het Concept dat BG Verkehr, Abteilung Schiffssicherheit, heeft bevestigd dat de Duitse vissers voldoende oefenden. Door deze opmerkingen weg te laten, wordt ten onrechte de indruk gewekt dat er onvoldoende daadkrachtig is opgetreden (er was wel de intentie, maar er is niet geoefend). Het tegenovergestelde is het geval. Er is proactief gehandeld waarbij is gepoogd de Duitse vissers aan een Nederlands VMS te laten deelnemen terwijl op hen enkel de Duitse regelgeving van toepassing is (waaraan de Duitse vissers overigens ook volledig voldoen). Op 7 januari is aan de Raad meegedeeld dat met de vissers die wel onder de Nederlandse regelgeving vallen is geoefend. De Raad laat daarmee zien dat hij de, voor de Nederlandse jurisdictie niet van belang zijnde zaken, die in zijn ogen niet goed zijn uitgevoerd, overbelicht. De zaken die wel goed zijn gedaan, worden onderbelicht.	Tekst is feitelijk correct.

Nr	Inzagepartij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar	Reactie Onderzoeksraad
7	Van der Ploeg Beheer BV	2	"Verder...gelden"	De Duitse schepen behoren niet in eigendom toe aan Visserijbedrijf De Rousant, maar aan een Duitse GmbH. Deze schepen dienen (enkel) te voldoen aan de Duitse wet- en regelgeving (en doen dat ook). Visserijbedrijf De Rousant heeft dan ook geen zeggenschap over deze schepen. Ten onrechte wordt hier de indruk gewekt dat Visserijbedrijf De Rousant bewust een VMS niet laat gelden. Visserijbedrijf De Rousant heeft over deze schepen geen zeggenschap en deze schepen dienen te voldoen en voldoen ook aan de (zeer strenge) Duitse regels.	Zie eerdere reactie.
8	Van der Ploeg Beheer BV	2	"De onderzoeksraad... ingebed"	Ten onrechte wordt in deze alinea de indruk gewekt dat het VMS niet naar behoren zou functioneren of dat het ms "Vertrouwen" niet aan de vereiste veiligheidsnormen voldeed. Er is reeds toegelicht waardoor een administratieve onzorgvuldigheid heeft kunnen ontstaan. Visserijbedrijf De Rousant heeft de gereedmelding aan ILenT gedaan doch laatst genoemde heeft daarop niet gereageerd. Het is aan ILenT te wijten dat zij telkenmale een inspectie uitstelden, terwijl het schip feitelijk aan de vereisten voldeed. Het is derhalve niet te wijten aan Visserijbedrijf De Rousant. Het ontbrekende certificaat was binnen één dag na keuring aan boord en dat toont aan dat er niets structureel mis was doch dat het enkel een administratieve handeling betreft die niet op tijd was uitgevoerd. Er bestaat geen causale relatie tussen het hebben van het VMS en het ontstaan van de administratieve onzorgvuldigheid. De Raad wekt met deze formulering wederom de indruk dat het VMS dat de daadwerkelijke veiligheid aan boord van het Schip ziet niet zou functioneren overeenkomstig het VMS. Het VMS ziet erop om de feitelijke veiligheid aan boord te waarborgen. Daarvoor wordt ook zorggedragen. Dat is wat anders dan een administratieve onzorgvuldigheid. Ten onrechte blijft onvermeld dat een VVBS (Vaartuig Veiligheids Beheer Systeem) is opgesteld en dat dit er thans ook voor zorgt dat administratieve onzorgvuldigheden zich niet meer kunnen voordoen. Eveneens blijft ten onrechte onvermeld dat ILenT met de huidige (veiligheids)organisatie van het bedrijf tevreden is.	De vermelde tekst is feitelijk correct. Overigens heeft ook de rederij zelf aangegeven dat zij de ILenT niet tijdig heeft uitgenodigd voor herinspectie.
9	Van der Ploeg Beheer BV	2	"De aanbeveling wordt opgevolgd."	De aanbeveling wordt helemaal niet opgevolgd. Uit het antwoord van de minister blijkt dat zij niet van plan is de aanbeveling op enige manier op te volgen. De STCW-F is thans nog niet in werking getreden in Nederland zodat op dit moment niet aan de aanbeveling is voldaan. Ratificatie van het Verdrag is ingegeven door andere redenen dan het (willen) voldoen aan de aanbeveling. Dat vloeit voort uit een verdragsrechtelijke verplichting.	De vermelde tekst is feitelijk correct. In haar reactie heeft de minister aangegeven dat de aanbeveling niet overgenomen kan worden, omdat het verplicht stellen van een basis veiligheidstraining voor alle opvarenden van zeeschepen in de praktijk niet uitvoerbaar is. Zoals vermeld, had de aanbeveling moeten weergeven dat voor alle bemanningsleden een veiligheidstraining verplicht gesteld moest worden. Met het verplicht worden van het STCW-F verdrag na publicatie van het rapport uit 2012, de voorgenomen ratificatie van het verdrag door Nederland en de aanstaande wijzigingen die aan de Wet Zeevarenden en het Besluit Zeevaartbemanning worden uitgevoerd, kan de Raad niet anders concluderen dan dat de aanbeveling wordt uitgevoerd.
10	Van der Ploeg Beheer BV	2	"De rederij... [aanbeveling 1]"	De aanbeveling vermeldt, in strijd met art 74 Rijkswet onderzoeksraad voor veiligheid, dat binnen drie maanden een aanbeveling moet zijn opgevolgd. Dit artikel geeft immers de betrokkenen één jaar de tijd daarvoor. De Raad moet hier (net als aanbeveling 4) concluderen dat deze niet goed (want in strijd met de wet) is geformuleerd.	Zie eerdere reactie.
11	Van der Ploeg Beheer BV	3	"De rederij...opgevolgd"	De Raad laat na te vermelden welk deel niet zou zijn opgevolgd. Visserijbedrijf De Rousant meent de aanbevelingen wel degelijk volledig te hebben opgevolgd. Dat volgt ook uit het oordeel van de Raad die immers constateert dat Aanbeveling 8 is opgevolgd en uitgevoerd, waaruit volgt dat binnen 6 maanden de schepen en bemanningen aan de wet- en regelgeving voldoen en conform worden ingezet.	Zie eerdere reactie. De aanbeveling is gericht aan Van der Ploeg Beheer BV. Aanbeveling 8 is gericht aan de Nederlandse toezichthouder, deze heeft, in tegenstelling tot Van der Ploeg Beheer BV, geen zeggenschap (of bevoegdheid) over het Duitse deel van de vloot.

Nr	Inzagepartij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar	Reactie Onderzoeksraad
12	Van der Ploeg Beheer BV	3	"De reikwijdte...is beperkt"	Dat is onjuist. De aanbevelingen stekken zich tot de rederij (Visserijbedrijf de Rousant BV) en niet verder. Deze heeft thans nog slechts 2 schepen en de aanbevelingen kunnen dus enkel tot deze schepen strekken. De aanbevelingen kunnen niet strekken tot schepen die niet door Visserijbedrijf De Rousant worden geëxploiteerd. Evenmin bestaat er jurisdictie over de schepen die aan een Duitse GmbH in eigendom toebehoren en onder Duitse vlag varen. Dat was voor de ramp zo en is na de ramp niet anders geworden. De bevoegdheid van de Raad strekt in casu niet om onderzoek of aanbevelingen te doen op Duitse schepen.	Ten aanzien van de bevoegdheid van de Raad: De Onderzoeksraad doet onderzoek naar voorvallen en doet zonodig aanbevelingen aan betrokken partijen. Deze laatste kunnen ook buitenlandse partijen zijn of Nederlandse partijen die in het buitenland actief zijn.
13	Van der Ploeg Beheer BV	3	"Hierdoor blijft... om veiligheid"	Visserijbedrijf De Rousant heeft een VMS geïmplementeerd en heeft als enige in de visserij een VVBS. Niettemin meent de Raad haar passiviteit te mogen verwijten. Dit verwijt is ongefundeerd en toont daarmee de vooringenomenheid van de Raad aan. Visserijbedrijf De Rousant heeft juist veelvuldig en actief met ILenT overleg gehad om samen tot een adequaat en goedwerkend systeem van veiligheidsverbetering te komen. Visserijbedrijf De Rousant heeft juist sedert de ramp zich grote inspanningen getroost om tot verbetering van de veiligheid te komen, hetgeen volledig door de Raad wordt miskend. Van alle verbeteringen die na de ramp zijn aangebracht kan gezegd worden dat zij in bepaalde mate "reactief" zijn in de zin van een reactie op de ramp. Dat heeft dan niet alleen voor Visserijbedrijf De Rousant te gelden, maar ook voor ILenT. Echter, de Raad schrijft dat ILenT alles heeft gedaan, doch verwijt Visserijbedrijf De Rousant een reactieve houding. Er wordt met twee maten gemeten.	De inhoud van de tekst weerspiegelt de afweging die de Raad heeft gemaakt op basis van de bevindingen van het onderzoek.
14	Van der Ploeg Beheer BV	4	"Uit de ...een niet"	Uit het voorgaande volgt dat deze conclusie feitelijk onjuist is. De minister heeft juist aangegeven dat er drie aanbevelingen niet zijn/konden worden opgevolgd.	Zie eerdere reacties. Het doel van het vervolgonderzoek is geweest om inzicht te verkrijgen in de daadwerkelijke opvolging van aanbevelingen. De Raad heeft zich hierbij niet beperkt tot de schriftelijke reacties conform de Rijkswet, die mogelijk slechts een papieren werkelijkheid weerspiegelen, maar ook aanvullend onderzoek gedaan.
15	Van der Ploeg Beheer BV		"Rederij...veiligheid"	Dat is onjuist. De aanbevelingen strekken zich tot de rederij (Visserijbedrijf de Rousant BV) en niet verder. Deze heeft thans nog slechts 2 schepen en de aanbevelingen kunnen dus enkel tot deze schepen strekken. De aanbevelingen kunnen niet strekken tot schepen die niet door Visserijbedrijf De Rousant worden geëxploiteerd. Evenmin bestaat er jurisdictie over de schepen die aan een Duitse GmbH in eigendom toebehoren en onder Duitse vlag varen. Dat was voor de ramp zo en is na de ramp niet anders geworden.	Zie eerdere reacties.
16	Van der Ploeg Beheer BV	4	"De rederij... deels uitgevoerd"	De aanbevelingen zijn als zodanig geheel uitgevoerd, echter de Raad rekt de aanbeveling ten onrechte op en meent dat deze ook gelden voor verkochte schepen. Dat is onjuist en ten onrechte. De aanbeveling gaat over schepen in beheer en de schepen die in beheer zijn voldoen aan de aanbeveling. Dat de Raad de aanbeveling in dit stadium verder dan haar reikwijdte oprekt en dat in het nadeel van Visserijbedrijf De Rousant uitlegt, geeft aan dat niet werkelijk objectief naar de materie wordt gekeken.	Zie eerdere reacties.
17	Van der Ploeg Beheer BV	4	"Onttrekken van schepen"	Visserijbedrijf De Rousant heeft geen schepen aan aanbevelingen onttrokken. Dit is feitelijk onjuist. Zij voldoet aan de aanbevelingen die enkel en alleen betrekking kunnen hebben op de schepen die zij exploiteert. Het woord "onttrekken" heeft een suggestief negatieve connotatie die getuigt van subjectiviteit. Immers, de schepen die zijn verkocht dienen nog steeds aan de Nederlandse wet- en regelgeving te voldoen. Visserijbedrijf De Rousant heeft geen enkel schip verkocht met het oogmerk om de aanbevelingen niet op te volgen en dat suggereert het door de Raad gehanteerde woordgebruik wel.	Zie eerdere reacties. Overigens heeft de reder zelf aangegeven dat de conclusies uit het rapport uit 2012 hem hebben doen besluiten om alle Nederlandse schepen aan derden te verkopen. Hiermee heeft de reder zich van de verantwoordelijkheid voor die schepen ontdaan.

Nr	Inzagepartij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar	Reactie Onderzoeksraad
18	Van der Ploeg Beheer BV	4	"af heeft gewenteld op kleine zelfstandigen"	Visserijbedrijf de Rousant heeft geen verantwoordelijkheid afgewenteld op anderen. Dit is feitelijk onjuist. Zij voldoet aan de aanbevelingen die enkel en alleen betrekking kunnen hebben op de schepen die zij exploiteert. Het woord "afwentelen" heeft een suggestief negatieve connotatie die getuigt van subjectiviteit. Immers, de schepen die zijn verkocht dienen aan de Nederlandse wet- en regelgeving te voldoen. Visserijbedrijf De Rousant heeft geen enkel schip verkocht met het oogmerk om van enige verantwoordelijkheid weg te lopen en dat suggereert het door de Raad gehanteerde woordgebruik wel. Dat door een bedrijfseconomische ingegeven verkoop van een schip meebrengt dat een ander dat schip exploiteert, hoort bij de realiteit van alledag. Benadrukt wordt dat alle verkochte schepen op het moment van verkoop door de verkoper geheel onder klasse zijn gebracht en voorzien zijn van alle noodzakelijke geldige certificaten.	Zie eerdere reacties.
19	Van der Ploeg Beheer BV	4	"Anderszijds ...onttrokken"	Van onttrekking is (zoals gesteld) geen sprake. Nederlandse regelgeving is eenvoudigweg niet van toepassing op schepen varende onder Duitse vlag en toebehorende aan een Duitse GmbH. De jurisdictie van de Raad strekt zich in casu niet uit over deze schepen. Van onttrekking anderszins is evenmin sprake aangezien de opgelegde schepen geen reizen hebben ondernomen (in de zin van art 3 Schepenwet) en het VMS daarop dus niet kon worden toegepast.	De Onderzoeksraad doet onderzoek naar voorvallen en doet zonodig aanbevelingen aan betrokken partijen. Deze laatste kunnen ook buitenlandse partijen zijn of Nederlandse partijen die in het buitenland actief zijn. Voor het overige zie eerdere reacties.
20	Van der Ploeg Beheer BV	4	"Hiermee toont...uit 2012"	Visserijbedrijf De Rousant heeft een VMS geïmplementeerd en heeft als enige in de visserij een VVBS. Niettemin meent de Raad haar passiviteit te mogen verwijten. Dit verwijt is ongefundeerd en toont daarmee de vooringenomenheid van de Raad aan. Visserijbedrijf De Rousant heeft juist veelvuldig en actief met ILenT overleg gehad om samen tot een adequaat en goedwerkend systeem van veiligheidsverbetering te komen. Visserijbedrijf De Rousant heeft juist sedert de ramp zich grote inspanningen getroost om tot verbetering van de veiligheid te komen, hetgeen volledig door de Raad wordt miskend. Van alle verbeteringen die na de ramp zijn aangebracht kan gezegd worden dat zij in bepaalde mate "reactief" zijn in de zin van een reactie op de ramp. Dat heeft dan niet alleen voor Visserijbedrijf De Rousant te gelden, maar ook voor ILenT. Echter, de Raad schrijft dat ILenT alles heeft gedaan, doch verwijt Visserijbedrijf een reactieve houding. Er wordt met twee maten gemeten.	Zie eerdere reactie.
21	Van der Ploeg Beheer BV	4	"uitkleden van de aanbevelingen"	Wederom een vooringenomen subjectief oordeel. De aanbeveling heeft enkel betrekking op de schepen onder beheer en dat zijn er thans nog slechts 2. Het geeft geen pas daaraan de negatieve connotatie toe te kennen zoals de Raad dat doet.	Zie eerdere reactie.
22	Van der Ploeg Beheer BV	4	"De Raad...te vergroten"	Als Visserijbedrijf De Rousant reactief heeft gehandeld (hetgeen zij betwist heeft) dan geldt dat ook voor de Inspectie (zie voetnoot 12 op pagina 17). Mitsdien dient die toevoeging ten aanzien van de Inspectie niet enkel in een voetnoot te worden vermeld, maar in de tekst zelf.	De genoemde voetnoot heeft betrekking op het genoemde wetsartikel dat in algemene zin ministers de taak geeft de opvolging van de aanbevelingen in de gaten te houden en bevat geen oordeel over de aanbevelingen in dit specifieke rapport.