



**KWALITEITS-
VERANTWOORDING
2023**

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	2
Waardecreatiemodel	5
Prestaties en activiteiten	8
Veilig en vlot scheepvaartverkeer	9
Duurzame operatie	17
Toekomstbestendig loodswezen	20
Nautische kennisdeling en ketenoptimalisatie	21
Betrokken en tevreden stakeholders	22
Bekwame en tevreden loodsen en werknemers	23
Opgeleide registerloodsen	24
Transparante bedrijfsvoering	26

INLEIDING

In het kader van de Wet markttoezicht registerloodsen heeft de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie (hierna: NLc) een kwaliteitsrapportage opgesteld.

DOEL EN SCOPE VAN DE KWALITEITS- RAPPORTAGE

Doel van rapportage is te voldoen aan de eisen zoals die in artikel 27j lid 2 en 3 en artikel 27 ja lid 2 van de Loodsenwet zijn verwoord (waarin tevens wordt verwezen naar artikel 27a):

ARTIKEL 27J

- Lid 2: De algemene raad draagt jaarlijks zorg voor een verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau van de diensten en taken, bedoeld in [artikel 27a](#), over het voorafgaande kalenderjaar. Voorafgaand aan de vaststelling van de verantwoording vraagt de algemene raad een zienswijze aan de besturen van de regionale loodsencorporatie, de bij ministeriële regeling aan te wijzen rechtspersonen, betrokken bij het bestuur van een of meer zeehavens, bestuursorganen belast met het nautisch beheer van een of meer zeehavens en representatieve organisaties van ondernemers in het scheepvaart- en havenbedrijf.
- Lid 3: De algemene raad zendt de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau tegelijkertijd naar de Autoriteit Consument en Markt en naar degenen die op grond van het tweede lid zijn gevraagd om een zienswijze. Daarbij is gemotiveerd welke overwegingen zijn gemaakt ten aanzien van de ingebrachte zienswijzen.

ARTIKEL 27JA

- Lid 2: Onverminderd het eerste lid zendt de algemene raad de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau, bedoeld in [artikel 27j](#), [tweede lid](#), naar Onze Minister.

ARTIKEL 27A

De loodsgeldtarieven en de tarieven voor het verrichten van andere diensten die bij of krachtens de wet bij uitsluiting aan registerloodsen zijn opgedragen, onderscheidenlijk de vergoedingen voor de taken die bij of krachtens de wet aan de algemene raad of een regionale loodsencorporatie zijn opgedragen, worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk.

De kwaliteitsrapportage wordt opgesteld vanuit het perspectief van Nederlands Loodswezen (hierna: 'het Loodswezen'). Hieronder vallen de regio's Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden (met uitzondering van de loodsreizen die niet onder Nederlandse wetgeving vallen) met hun respectieve havens.

De gegevens die in de rapportage zijn meegenomen zijn van toepassing op het volledige kalenderjaar 2023 zoals verwoord in de Loodsenwet artikel 27j lid 2. Indien de gegevens van het volledige jaar 2023 niet beschikbaar zijn, zal dit als zodanig expliciet worden aangegeven. In het Besluit markttoezicht registerloodsen is in artikel 5.1 lid 3 de termijn voor het indienen van de kwaliteitsrapportage bepaald:

- De algemene raad zendt jaarlijks de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau, bedoeld in [artikel 27j](#), [tweede lid](#), [van de wet](#) uiterlijk 15 juli aan de Autoriteit Consument en Markt en aan Onze Minister, overeenkomstig artikel 27j, vierde lid van de wet.

Met ingang van het tariefvoorstel 2023 wordt het waardecreatiemodel gebruikt als uitgangspunt voor het verantwoorden van de prestaties en activiteiten over 2023.

WAARDECREATIEMODEL

Het Loodswezen creëert samen met haar ketenpartners waarde. Vanaf het Tariefvoorstel 2023 maakt het Loodswezen gebruik van het waardecreatiemodel om deze waardecreatie weer te geven. Hierbij gaat het niet alleen om financiële waarden, maar ook om niet-financiële waarden. Denk bijvoorbeeld aan de waarde voor medewerkers, de maatschappij en het milieu. Het waardecreatiemodel is gebaseerd op de uitgangspunten van de International Integrated Reporting Council (IIRC). Het laat op geïntegreerde wijze zien hoe wordt omgegaan met de bronnen die nodig zijn voor de bedrijfsvoering (de zogenoemde kapitalen) en hoe dit met de strategie tot waardecreatie voor klant en maatschappij leidt. Aan de hand van de eigen Missie, Visie en Strategie van het Loodswezen en de geldende wet- en regelgeving zet het Loodswezen de beschikbare input (kapitalen) in om waarde (output) te creëren.

De missie van het Loodswezen toont de ambitie een 'kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare partner in de logistieke keten' te zijn. Daarnaast is ten behoeve van het publiek jaarverslag een materialiteitenmatrix opgesteld met de belangrijkste aspecten van de dienstverlening van het Loodswezen. De volgende onderwerpen zijn hierbij benoemd als de onderwerpen met het meeste belang voor stakeholders:

- Kwaliteit van de loodsdienstverlening is het belangrijkste aspect voor het leveren van de gewenste output waarden.
- Tariefstabiliteit en ontwikkeling wordt ook benoemd als materieel thema. Het tarief wordt enerzijds bepaald door het geraamd aantal scheepsreizen en daarnaast door de gemaakte kosten. Inzicht hebben in die kosten en in control zijn over kostenveranderingen is essentieel.
- Ketensamenwerking wordt als derde materiële thema benoemd. Daar het Loodswezen onderdeel is van een logistieke keten is het van belang niet alleen vanuit het perspectief van het Loodswezen te kunnen monitoren en sturen maar ook de bijdragen aan de keten te kunnen afwegen.

Wanneer we de eigenschappen en kenmerken van de loodsdienstverlening beschrijven met oog op kwaliteit van de loodsdienstverlening, wordt daar door het Loodswezen ten minste onder verstaan:

“Kwaliteit van de loodsdienstverlening is het borgen van de continuïteit en de 24/7 beschikbaarheid en tijdigheid van de loodsdienstverlening, zoals ook wettelijk van het Loodswezen wordt verlangd, waarbij er een bijdrage wordt geleverd aan een veilig, vlot en transparant scheepvaartproces. Daarbij streeft het Loodswezen naar een loodsdienstverlening die de logistieke keten versterkt. Het Loodswezen is hierin een betrouwbare partner door de inbreng van haar kennis en kunde. Hierdoor wordt, in samenwerking met de ketenpartners, continu gestreefd naar een verbetering en optimalisatie van de kwaliteit van de dienstverlening in het scheepvaartproces.

Om deze vereiste kwaliteit te kunnen leveren beschikt het Loodswezen over een hoogwaardige beroepsbeoefening waarbij de registerloodsen en ondersteunend personeel bekwaam en bevlogen hun werk uitvoeren. De loodsdienstverlening wordt uitgevoerd door een professionele en transparante organisatie, met robuuste vervoersmiddelen en moderne ICT, die compliant is met de relevante wet- en regelgeving en voorziet in de behoeften van de stakeholders.”

DOELSTELLINGEN KWALITEIT 2023

Elk jaar wordt in het tariefvoorstel het voorgenomen kwaliteitsniveau opgenomen. In het tariefvoorstel 2023 zijn de belangrijkste doelstellingen voor 2023 weergegeven:

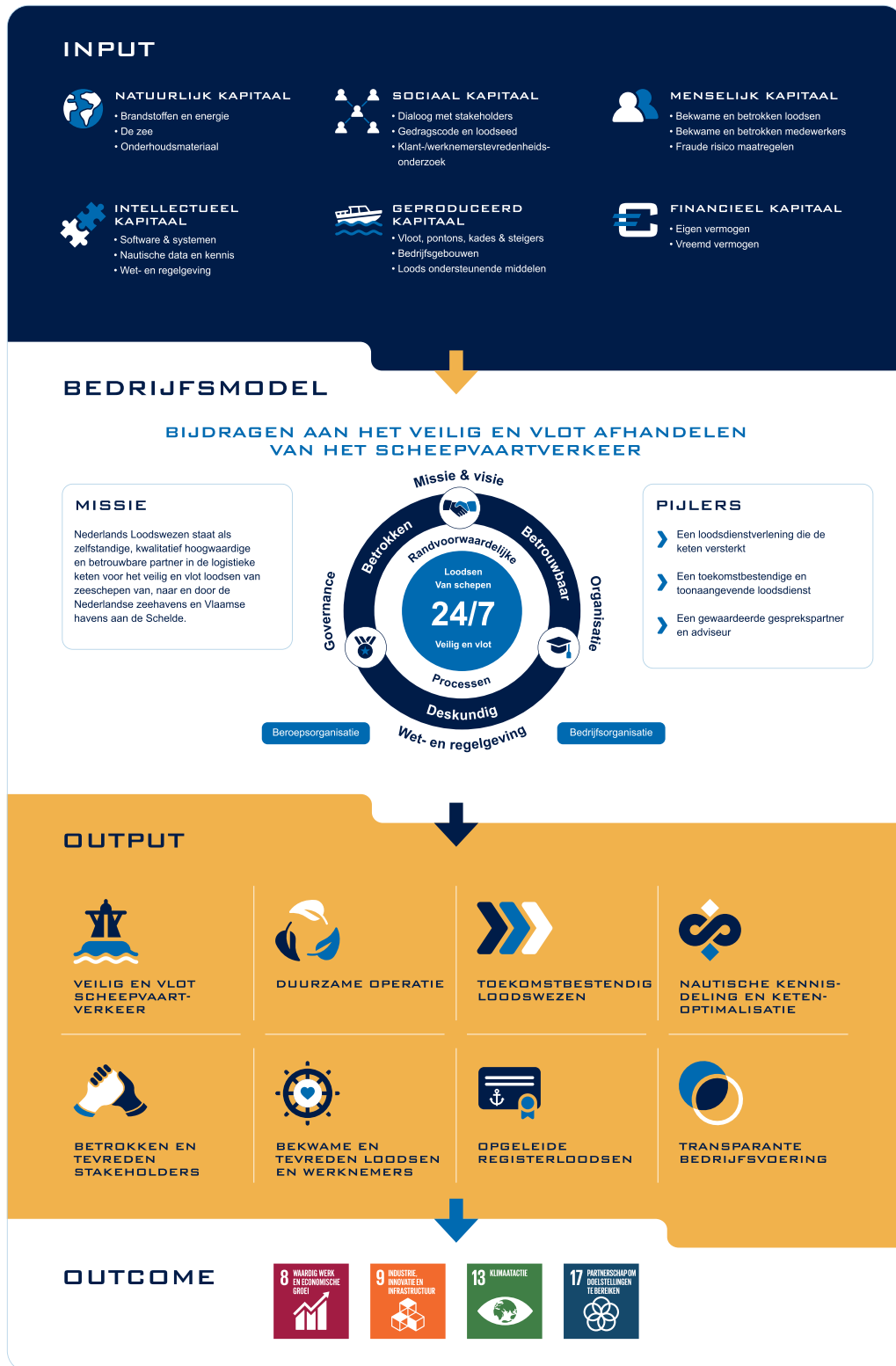
Omschrijving	Doelstelling 2023
Tijdigheid: % loods aan boord*	96%
Aantal incidenten scheepsongevallen	Jaarlijks dalend
Operationele beschikbaarheid vloot	90-92%
Aantal klachten over dienstverlening organisatie	Minder dan 1 klacht op 1.000 scheepsreizen
Aantal klachten over dienstverlening loods	Minder dan 1 klacht op 1.000 scheepsreizen
Reductie CO ₂ emissie 2023 t.o.v. 2022	-/- 4%
Aandeel biobrandstof t.o.v. totale brandstof	11%
Overall score loodsentevredenheidsonderzoek	8
Overall score medewerkerstevredenheidsonderzoek	8
Ziekteverzuim continu personeel	≤ 5%
Ziekteverzuim niet continu personeel	≤ 4%
Slagingspercentage studenten OTR:MMP	80%
Aantal incidenten loodsen en medewerkers met letsel	0
Tijdigheid versturen factuur	≤ 3 dagen
Juistheid verstuurd factuur: (percentage juiste facturen waarvoor geen creditnota is verstuurd t.o.v. totaal)	> 99,0%

* Tijdig conform de huidige werkwijze zoals beschreven in het Tariefvoorstel 2023.

RAPPORTAGE KWALITEIT 2023

In de kwaliteitsverantwoording wordt gerapporteerd over de behaalde resultaten en activiteiten op basis van de geformuleerde outputwaarden van het Loodswezen:

WAARDECREATIEMODEL



Het waardecreatiemodel toont een overzicht van de waarde die Nederlands Loodswezen creëert via haar bedrijfsmodel met gebruik van Loodswezen-specifieke inputwaarden.

INPUTWAARDEN

Hieronder zijn de zes kapitalen uitgewerkt waarmee Nederlands Loodswezen waarde creëert. Ze zijn van toepassing op de bedrijfsorganisatie NLBV en de beroepsorganisatie Nederlandse Loodsencorporatie (NLc).

NATUURLIJK KAPITAAL

Het Loodswezen maakt voor het vervoer van de registerloodsen van en naar de te loodsen schepen gebruik van taxi's, tenders, loodsvaartuigen en een helikopter. Dit vervoer zorgt voor het verbruik van brandstoffen en elektriciteit, dat CO₂-uitstoot met zich mee brengt. Om het loodsproces te versnellen en de emissie-uitstoot te verminderen kan het Loodswezen gebruik maken van de zee (stromingen en getijde). Daarnaast worden materialen gebruikt voor de bouw en het onderhouden van de vloot, zoals verf, olie, smeermiddelen en onderhoudsmateriaal. Verder wordt gebruik gemaakt van energie als walstroom, water en gas.

SOCIAAL KAPITAAL

Het Loodswezen is een partij die de keten versterkt. Daarvoor onderhouden wij goede relaties met stakeholders. Voor alle stakeholders wil het Loodswezen een integere en betrouwbare partner zijn. De resultaten van klant- en werknemerstevredenheidonderzoek geven input voor het verbeteren van de dienstverlening, de organisatie en de opleiding. Er is een gedragscode voor het personeel en de registerloodsen leggen bij hun beëdiging een eed af waarin zij verklaren te handelen als een goed registerloods.

MENSELIJK KAPITAAL

Om de loodsdienstverlening te laten plaatsvinden dient het Loodswezen te beschikken over een formatie van loodsen. Belangrijk is dat deze formatie wordt gevormd door bekwame en betrokken loodsen en dat er voldoende aanvoer is van nieuwe loodsen voor de toekomstbestendigheid. Naast de loodsen dient het Loodswezen ook te beschikken over bekwaam en betrokken personeel voor de opleidings- en bedrijfsvoeringstaken. Voor het monitoren of de werknemers eerlijk handelen zijn er frauderisicomaatregelen.

INTELLECTUEEL KAPITAAL

Zonder nautische kennis en data kan het Loodswezen niet opereren. Loodswezen leidt registerloodsen op en biedt continue educatie om het kennisniveau van de bestaande loodsen en personeelsleden op peil te houden. Daarnaast beschikt het Loodswezen over software die de loods ondersteunt bij het loodsen en over systemen voor de generieke bedrijfsondersteuning. Tot slot heeft het Loodswezen te maken met wet- en regelgeving waaraan dient te worden voldaan (inclusief verordeningen).

GEPRODUCEERD KAPITAAL

Voor het transport van de loods zijn vaartuigen en een helikopter nodig. Naast deze vloot wordt gebruikgemaakt van (taxi-)auto's en openbaar vervoer voor de loodsreis. Andere vormen van geproduceerd kapitaal waar het Loodswezen gebruik van maakt, omvatten kades, steigers, pontons en bedrijfsgebouwen zoals kantoren. Ook het gebruik van (externe) opleidingsvaartuigen en simulatoren is belangrijk. Als laatste categorie gebruikt het Loodswezen communicatiehulpmiddelen (bijvoorbeeld een portofoon) en ondersteunende hulpmiddelen (zoals zwemvesten, lesboeken, etc.).

FINANCIËEL KAPITAAL

Het Loodswezen beschikt zowel over eigen vermogen ingebracht door de loodsen als over vreemd vermogen dat is gebruikt om de activa te financieren.

OUTPUTWAARDEN

Via het bedrijfsmodel en onderliggende bedrijfsprocessen wordt output gecreëerd. Wanneer we de verwachtingen van de stakeholders ten aanzien van de dienstverlening en de invulling die het Loodswezen zelf waardevol acht bundelen, leidt dat tot acht outputwaarden:



Veilig en vlot scheepvaartverkeer

Schepen worden tijdig geloodst, zodat er een passende doorstroom in de gehele keten ontstaat. Het loodsen van schepen vindt veilig plaats, waar preventief wordt ingezet op het beperken van incidenten (Art. 3 scheepvaartverkeerswet).



Duurzame operatie

Het Loodswezen draagt bij aan het verduurzamen van de scheepvaart middels het verkleinen van haar uitstoot en kennisdeling over duurzame scheepvaart.



Toekomstbestendig Loodswezen

Het Loodswezen is toekomstbestendig door haar mensen, processen en systemen aan te passen naar de beschikbare kennis, normen en waarden van de huidige tijd (en nabije toekomst).



Nautische kennisdeling en ketenoptimalisatie

Het Loodswezen is een gewaardeerde gesprekspartner en adviseur door het delen van deze nautische kennis in de maritieme sector in binnen en buitenland en het optimaliseren van de keten.



Betrokken en tevreden stakeholders

De stakeholders van het Loodswezen zijn tevreden over de geleverde loodsdienst, waarbij wederzijdse betrokkenheid ontstaat door actieve stakeholderdialoog vanuit het Loodswezen met haar stakeholders (Artikel 27j van de loodsenwet)



Bekwame en tevreden loodsen en werknemers

Het Loodswezen draagt zorg dat haar loodsen en medewerkers bekwaam en tevreden zijn.



Opgeleide registerloodsen

Via het opleidingsinstituut van het Loodswezen worden studenten opgeleid tot registerloodsen (Artikel 9 van de loodsenwet).⁷



Transparante bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering van het Loodswezen wordt transparant toegelicht aan stakeholders. Hierbij heeft zij oog voor stabiele financiële ontwikkelingen, professionele organisatie standaarden.

PRESTATIES EN ACTIVITEITEN

Nederlands Loodswezen wil een zelfstandige, kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare partner zijn voor het veilig en vlot loodsen van zeeschepen rond de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse havens aan de Schelde. Onderling versterken we elkaar. Registerloodsen gaan het water op, maar worden in alles ondersteund door NLC-staf, STODEL, Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V..

In navolging van de nieuwe Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen rapporteren we in 2023 voor het eerst over onze prestaties op basis van acht thema's waarmee we waarde creëren voor onze stakeholders.

VEILIG EN VLOT SCHEEPVAARTVERKEER

Voor een vlot scheepvaartverkeer onderzoekt Nederlands Loodswezen continu mogelijkheden om de dienstverlening te verbeteren. Digitale instrumenten zijn daarbij een belangrijk hulpmiddel. just-in-time-aankomsten (JIT), waarbij schepen op ecospeed naar hun bestemming varen, dragen bij aan het optimaliseren van de planning, het verbeteren van de efficiency en het voorkomen van onnodige scheepsbewegingen.

Regio Amsterdam-IJmond heeft aan de JIT-planning ook just-in-time-departures toegevoegd door rekening te houden met onder meer de sluisbewegingen. De regio pleit voor het handhaven van de Noordersluis, naast de nieuwe Zeesluis IJmuiden, zodat schepen elkaar tegelijkertijd kunnen passeren. Dat borgt efficiency en veiligheid.

Voor een vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer werkt de regio Scheldemonden binnen het Regionale Loodswezen Informatie Systeem (LIS) samen met de Vlaamse collega's.

DE NOORDZEESLUZEN IN TERNEUZEN

In Terneuzen werd in het verslagjaar De Noordzeesluizen in gebruik genomen. Dit nieuwe sluisencomplex is cruciaal voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer en de groei van de scheepvaart op het kanaal van Gent naar Terneuzen. Koning Willem-Alexander van Nederland en Koning Filip van België openen de sluis officieel in 2024. Regio Scheldemonden verwacht een aanzienlijke groei en nog vlottere afhandeling van het scheepvaartverkeer nu het sluisencomplex in bedrijf is.

CYBERRISICO'S

De toenemende dreigingen in het cyberdomein blijven een punt van zorg. Het is zaak om cybercriminelen een stap voor te blijven. Nederlands Loodswezen heeft in de Rotterdamse haven in het voorjaar deelgenomen aan de grootschalige crisisoefening Cybernautics van FERM (onderdeel van het Rotterdamse Port Cyber Resilience Programme). Ook de fraudebestendigheid van de hardware heeft de aandacht: zo is mobiele apparatuur beter beveiligd tegen cyberrisico's zoals hackpogingen. Een interne campagne voor het vergroten van het bewustzijn over cyberrisico's met een game leverde een beperkte deelname op. Toch blijkt het bewustzijn van cyberrisico's onder medewerkers groot.

In 2023 heeft 1 cyberincident plaatsgevonden, zonder gevolgen voor onze dienstverlening. De primaire systemen waren in 2023 99,99% beschikbaar.

KLASSIEKE ONDERMIJNING

Buiten het cyberdomein zijn er de 'klassieke' bedreigingen waaronder drugscriminaliteit. Regio Amsterdam-IJmond ziet een waterbedeffect ontstaan door acties tegen drugsmokkel in Rotterdam en Antwerpen. De regio heeft met de douane en politie een bijeenkomst over ondermijning georganiseerd om medewerkers bewust te maken van de aantrekkingskracht van hun uniform en positie op criminelen. Dit onderwerp brengen we in 2024 ook onder de aandacht bij medewerkers van Nederlands Loodswezen B.V. (NLBV).

TIJDIGHEID LOODS AAN BOORD

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft voorgesteld een norm voor levertijden te hanteren die is gebaseerd op de gerealiseerde levertijden voor regio's Noord, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond. Vervolgens heeft de ACM een norm voor de levertijden vastgesteld, uitgaande van een gelijkblijvende kwaliteit ten opzichte van voorgaande jaren. Net als voorgaande jaren is voor het boekjaar 2023 geen normpercentage voor regio Scheldemonen (de wetschepen) voorgesteld. Hiervoor is gekozen omdat meetresultaten van de wetschepen in deze regio beïnvloed kunnen worden door de Scheldevaart, wat een vertekend beeld geeft.

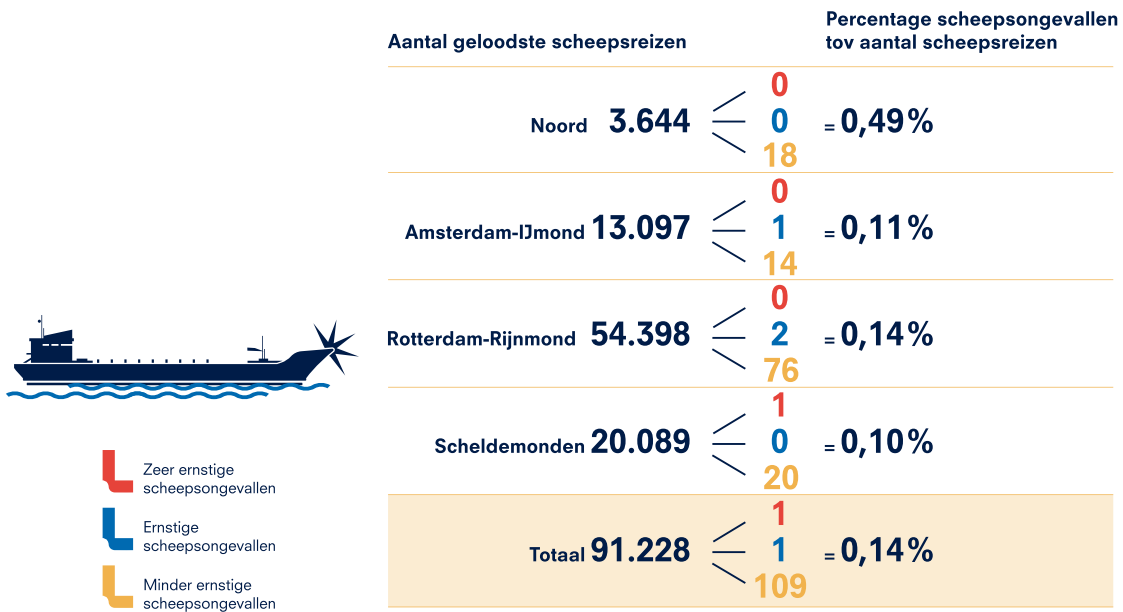
Net als voorgaande jaren is door de geconsulteerde partijen aangegeven dat zij de loodsen eerder aan boord wensen te hebben dan in de regeling staat omschreven. In de 'Huidige werkwijze' is de loods al eerder aan boord dan uit de 'Regeling meldingen en communicatie scheepvaart' volgt. Doorgaan met de 'Huidige werkwijze' is daarom gewenst en Nederlands Loodswezen geeft daar graag invulling aan. Daarom is uitsluitend het voorgenomen kwaliteitsniveau ten opzichte van de tijden van de huidige werkwijze weergegeven. Het is niet logisch een meting te doen ten opzichte van de regeling.

Onderstaande tabel geeft inzicht in het percentage scheepsreizen waarbij de loods binnen de normtijd aan boord is gekomen, afgezet tegen de norm zoals deze met de ACM is afgestemd.

Tijd loods aan boord			Tijd loods aan boord t.o.v. huidige werkwijze	
Regio	Aantal reizen	Aantal loodsen	Norm zoals voorgesteld door ACM	Realisatie 2023
Noord	3.644	16	96%	98,4%
Amsterdam - IJmond	13.097	66	94%	96,6%
Rotterdam - Rijnmond	54.398	218	94%	98,2%
Scheldemonen	20.089	168	Geen norm voorgesteld	95,6%
Totaal (gewogen, exclusief Scheldemonen)	71.139	300	94%	97,1%
Totaal (gewogen, inclusief Scheldemonen)	91.228	468		97,9%

LEREN VAN INCIDENTEN

Over elk incident en bijna-incident op een schip met een Nederlandse loods aan boord, stelt de loods een verklaring op voor de regionale loodsencorporatie. Het gaat daarbij om alle incidenten en potentieel gevaarlijke situaties waarbij de loods betrokken is geweest tijdens het uitvoeren van zijn loodsdienstverlening.



De oorzaken van dit soort situaties hebben lang niet altijd te maken met het handelen van de loods. Het aantal verklaringen van onze loodsen, heeft dan ook geen directe relatie met de kwaliteit van onze dienstverlening. Toch willen we leren van elk incident en daarom registreren we elke melding. De regio's wisselen hun bevindingen over incidenten en veiligheid uit met de Rijkshavenmeesters. Zij rapporteren op hun beurt aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Volgens de richtlijnen voor de classificatie van scheepsongevallen verdelen we incidenten in de categorieën zeer ernstig (ZESO), ernstig (ESO) en minder ernstig (MESO). Daarnaast vermelden we het aantal *near misses*, situaties waarin niets ernstigs is gebeurd, maar die wel tot een ongeval hadden kunnen leiden. In 2023 werden in totaal 75 *near misses* gerapporteerd: Noord: 1, Amsterdam-IJmond: 19, Rotterdam-Rijnmond: 44 en Scheldemonden: 11.

SCHELDEMONDEN

In 2023 was er in regio Scheldemonden een zeer ernstig scheepsongeval (ZESO) tijdens een loodsreis. Het ging om een bemanningslid in een man-over-boordsituatie (MOB) die in het ziekenhuis is overleden. Het ongeval had, anders dan dat het plaatsvond gedurende een loodsreis, geen verdere relatie met de loodsdienstverlening.

ROTTERDAM-RIJNMOND

Het eerste incident betreft een offshore schip dat als dood schip assistentie kreeg van vier sleepboten, overstuurd uit dok 6 in de eerste werkhaven gesleept werd om in de CG Botlek te keren en overstuurd naar de tweede werkhaven te gaan. Tijdens het keren kon de voorboot de achterwaartse snelheid niet tijdig stoppen waarna het offshore schip tegen de Vopak Noord- steiger is gedreven. Op basis van de schade aan schip en steiger is dit incident als ESO gerapporteerd.

Het tweede incident betreft een coaster die te veel snelheid opbouwde om de KW-haven Vlaardingen in te varen. Toen deze snelheid met vol achteruitslaan eruit gedraaid moest worden, kreeg de coaster een oncontroleerbare draai en liep in de zij van een gemeerde binnenvaart. Op basis van een inschatting van de schade aan beide schepen is dit incident als ESO gerapporteerd.

AMSTERDAM-IJMOND

Het ernstige scheepsongeval (ESO) in IJmuiden had betrekking op een kleine tanker. Tijdens storm Polly, waarbij de windkracht onverwacht snel toenam van windkracht 7 naar windkracht 12, lag de tender langszij om de loods af te halen en heeft schade opgelopen toen ze van de tanker weg probeerde te varen. Daarna is de tanker op een afmeerpaal van de lichterplaats terecht gekomen, met schade aan het schip tot gevolg.

KLACHTENREGISTRATIE

Gebruikers van onze diensten kunnen een klacht indienen als zij van mening zijn dat de dienstverlening niet naar behoren is geweest. We registreren en beoordelen alle klachten volgens de richtlijnen van de International Standards for Maritime Pilot Organizations (ISPO), en zorgen voor de terugkoppeling aan de indiener. Alle klachten leggen we vast, ongeacht of ze gegrond blijken. We hanteren daarbij twee categorieën: klachten over de loods (de dienstverlening aan boord) en klachten over de organisatie (de overige dienstverlening van Nederlands Loodswezen). We gebruiken de klachtenregistratie om onze dienstverlening continu te verbeteren.

Tabel aantal klachten	Noord	A-IJmond	R-Rijnmond	Scheldemonden	Totaal
Klachten over de loods					
Verkeerd gemeerd	1	-	3	-	4
Vaargedrag	-	-	-	2	2
Veiligheid terrein	-	-	-	-	0
Aantal sleepboten	-	-	1	-	1
Communicatie / reisvoorbereiding	-	1	1	-	2
Totaal klachten over de loods	1	1	5	2	9
Klachten over de organisatie					
Communicatie	-	-	2	-	2
Loods te laat	-	-	3	3	6
Overige	3	-	7	2	12
Totaal klachten over de organisatie	3	0	12	5	20
Totaal ontvangen klachten	4	1	17	7	29
Waarvan ongegrond	-	-	7*	-	7
Waarvan gegrond	4	1	10	7	22

* Na onderzoek blijken deze klachten buiten de invloedssfeer van de loods / Loodswezen; veroorzaakt door externe factoren / partijen

TUCHTRECHTSpraak

In 2023 is bij het tuchtcollege voor loodsen in Den Haag 1 tuchtklacht tegen een registerloods ingediend. Deze klacht is ontvankelijk en later gegrond verklaard. Het tuchtrecht voor loodsen is vastgelegd in de Loodsenwet.

INZET EIGEN VLOOT VOOR VEILIG EN VLOT SCHEEPVAARTVERKEER

Het Loodswezen zet eigen vaartuigen en een gehuurde helikopter in om de dienstverlening te kunnen uitvoeren. In onderstaande paragraaf worden de samenstelling, de operationele beschikbaarheid en de eisen aan en het beheer van de vloot toegelicht.

De vloot van het Loodswezen in Nederland bestaat uit de volgende beloodsingsmiddelen:

- Drie loodsvaartuigen (stationsschepen) van gemiddeld tien jaar oud. Eén daarvan ligt permanent op zee voor de haven van Rotterdam en één loodsvaartuig ligt op zee buiten de Westerschelde. Daarnaast bezit het Loodswezen één reserveloodsvaartuig. Vanaf de loodsvaartuigen worden schepen met jollen beloodst.
- Acht jollen: alle jollen zijn van de P-klasse en zijn gemiddeld ruim tien jaar oud.
- Twee swath-tenders van gemiddeld achttien jaar oud. In 2016 en 2017 hebben de swath-tenders een midlife docking ondergaan, waarmee de levensduur is verlengd van vijftien naar twintig jaar.
- Negentien tenders: deze tenders bestaan uit zes jetgedreven tenders van de Discovery-klasse van gemiddeld vijfentwintig jaar oud waarvan er één als R&D-vaartuig operationeel is. Daarnaast zijn er tien jetgedreven tenders uit de A- en L-klasse van gemiddeld negen jaar oud, twee stalen schroefaangedreven tenders uit de H-klasse van gemiddeld elf jaar oud en één jetgedreven tender uit de M-klasse van drie jaar oud. De jetgedreven tenders zijn niet geschikt om te varen bij ijsvorming op zee. Ijsvorming kan voorkomen tijdens winterse omstandigheden in het Waddenzeegebied. De twee stalen schroef-tenders zijn daarom beschikbaar in de noordelijke havens. Uitgangspunt is dat jaarlijks vervanging van één van de schepen binnen de vloot plaatsvindt. In juni 2020 is het eerste schip ('Mira') uit de nieuwe M-klasse in gebruik genomen. In 2021 en 2022 is het vaargedrag van de 'Mira' geoptimaliseerd. Eind 2022 is de opdracht verstrekt voor de bouw van vier nieuwe M-klasse-tenders. Deze worden gefaseerd opgeleverd vanaf begin 2024.

EISEN AAN EN BEHEER VAN BELOODSINGSMIDDELEN

De kwaliteit van de vloot van Nederlands Loodswezen is hoog. In Nederland is de vloot juridisch in eigendom van Loodswezen Materieel B.V. Het Loodswezen stelt hoge eisen aan het onderhoud van haar materieel en voldoet daarbij ten minste aan de eisen die de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), de scheepvaartinspectie, fabrikanten en classificatiebureaus aan de beloodsingsmiddelen stellen.

Het Loodswezen hanteert een managementsysteem dat voldoet aan de eisen gesteld in onder meer de International Safety Management-regelgeving (ISM-code van de International Maritime Organization – of IMO) en de internationale ISO 9001-norm. Met deze systemen waarborgt Nederlands Loodswezen de kwaliteit van het beheer van de beloodsingsmiddelen en daarmee de veiligheid van haar medewerkers en klanten.

De onderhoudswerkzaamheden voor onze schepen zijn gericht op het waarborgen van hun technische inzetbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Het onderhoudsmanagementsysteem toont in 2023 geen grote achterstanden. De vaartuigen zijn onderhevig aan technische inspecties door classificatiebureaus. Er zijn geen grote afwijkingen geconstateerd.

OPERATIONELE BESCHIKBAARHEID EIGEN VLOOT

Operationele beschikbaarheid van de vloot		
Inzetgebied	Vaartuigen	Gem. 12 mnd in %
Noord-Eemshaven	2 tenders	95,36
Noord-Harlingen	1 tender	100,00
Ijmond-Den Helder	1 tender	100,00
Ijmond-Ijmuiden	2 tenders	99,76
Rijnmond	1 loodsvaartuig	100,00
	3 tenders	100,00
Scheldemonden	1 loodsvaartuig	100,00
	2 swaths	82,97
	2 tenders	99,54
	swath/tender combi	98,42

Om aan de capaciteitsvraag van vijftien operationele tenders te kunnen voldoen, zijn zeventien tenders nodig. Echter, met het toenemen van levertijden, het ouder worden van de vaartuigen en beschikbaarheid van materialen en mensen, blijken zeventien tenders niet voldoende. Vanaf 2024 wordt, met het in de vaart nemen van de nieuwe tenders in de M-klasse, ook gestart met het uit de vaart nemen van de oude tenders in de D-klasse. Eén tender in de Discoveryklasse wordt aangehouden ('Enterprise') voor innovatieprojecten. Deze tender telt niet mee in de operationele beschikbaarheid.



HELIKOPTER

Naast bovenstaande beloodsingsmiddelen maakt het Loodswezen gebruik van een (gehuurde) helikopter. In Nederland maken we in de volgende situaties gebruik van helikopterdiensten:

- als de kapitein hier expliciet om vraagt
- bij zogenaamde geul (rendez-vous) reizen
- bij reizen met LNG-tankers (LNG beloodsingspunt Rotterdam-Rijnmond)
- in het kader van een stormbeloodsing (als de loods niet op conventionele wijze aan boord kan komen).

In 2023 zijn in totaal 1.565 (2022: 1.328) helikoptervluchten uitgevoerd. Combinatie van de huidige vloot, de inzet van de helikopter en het loodsen op afstand (LOA) leidt ertoe dat de Nederlandse zeehavens nagenoeg onder alle omstandigheden bereikbaar zijn.

OPBOUW VAN HET LOODSENKORPS IN ERVARINGSJAREN

In Nederland zijn in totaal 468 loodsen ingeschreven per 31 december 2023 (31 december 2022: 466). De verdeling over het aantal ervaringsjaren laat zich als volgt weergeven:

Het aantal loodsen per '5-jaars' ervaringsblok	2023					Totaal
	0-5 jaar	6-10 jaar	11-15 jaar	16-20 jaar	> 20 jaar	
Aantal loodsen	83	50	95	159	81	468
In percentage van korps	17,74%	10,68%	20,30%	33,97%	17,31%	100,00%

De ervaring van loodsen zorgt voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Om in de toekomst te kunnen beschikken over de benodigde formatie om het scheepvaartverkeer veilig, vlot en tijdig te kunnen beloodsen, wordt in de meerjarenbegroting een prognose gemaakt van de verwachte scheepsreizen. Deze wordt afgezet tegen de ontwikkeling van de formatie van gekwalificeerde loodsen. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek.

	TV2024	2025	2026	2027
Formatie (gemiddeld aantal loodsen betreffende jaar)	475	468	474	482
Geraamd aantal reizen (Ecorys)	93.016	91.487	91.475	91.206
Gemiddeld aantal reizen per loods	195,87	195,57	193,04	189,19
Aantal loodsen in opleiding (OTR:MMP)	23	25	25	25



DUURZAME OPERATIE

Het aanscherpen van processen, mede dankzij softwarematige digitalisering, komt ten gunste van de efficiency en van onze doelstelling om de CO₂-uitstoot te verkleinen. De hardware ondersteunt onze duurzaamheidsdoelstellingen. Regio Scheldemonden bereidt zich voor op de komst van nieuwe swath's en de overstap op elektrisch taxivervoer.

We gaan varen met vier extra tenders in de nieuwe M-klasse waarmee we 30% brandstof besparen. Deze jetgedreven tenders zijn schoner dankzij gewichtsbesparingen, slimme technologie en een ander rompontwerp. Na de 'Mira' (2020) nemen we begin 2024 de loodstender 'Mare' in de vaart. In 2024 volgt nog de 'Mees' en in 2025 komen daar de 'Maud' en 'Milo' bij.

In de haven van Vlissingen is het reservevaartuig van de P-klasse aangesloten op walstroom voor afgemeerde schepen. Generatoren die draaien op fossiele brandstoffen zijn daarmee verleden tijd. De verduurzaming van onze kantoren is een doorlopend proces. De eisen zijn hoog en verduurzaming brengt veel kosten met zich mee en veel werk om alles volgens de regels te doen.

Met de NHV Group is na een aanbesteding een vervolgcontract afgesloten voor het helikoptervervoer vanaf 2025. Daarmee continueren we de optimale bereikbaarheid van de zeehavens. De beloodsing met helikopters wordt ook schoner en duurzamer.



CO₂-EMISSIERAPPORTAGE

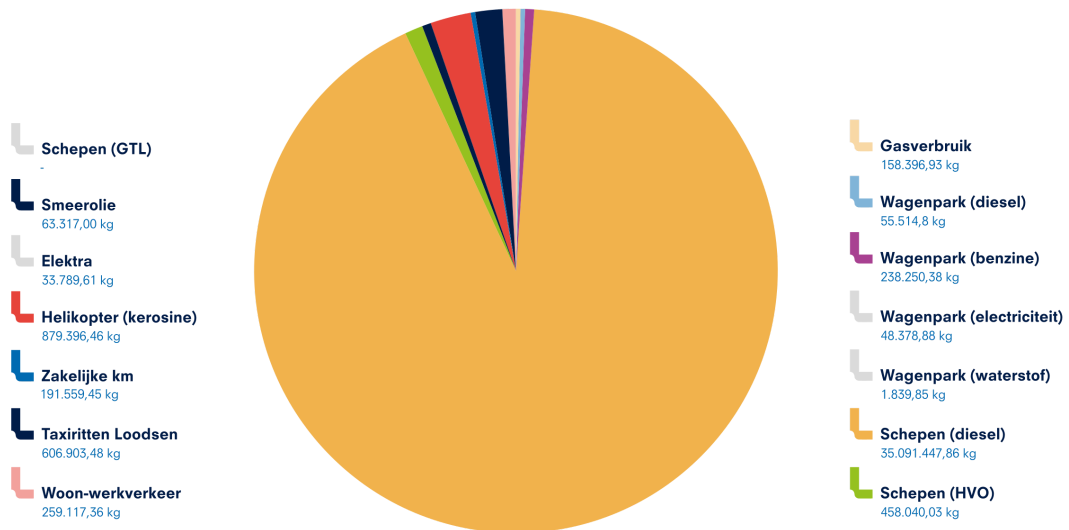
Nederlands Loodswezen is sinds september 2018 gecertificeerd voor de CO₂-prestatieladder versie 3.1. In deze rapportage wordt een overzicht gegeven van de emissies per scope en categorie.

Onder scope 1 vallen de emissies die worden uitgestoten door installaties van het Loodswezen, zoals emissies door de eigen vaartuigen en wagenpark.

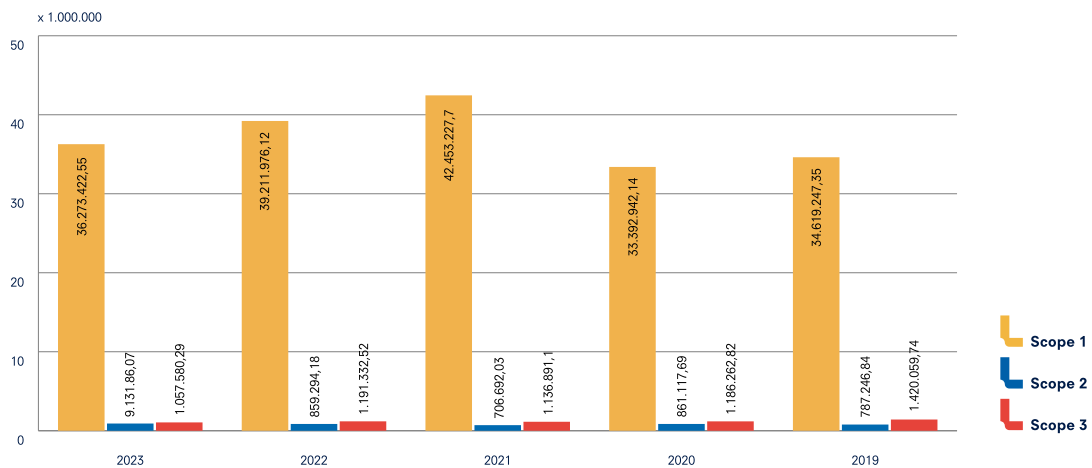
Scope 2-emissies zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in *installaties* waarvan het Loodswezen geen eigenaar is, maar die het wel gebruikt. Hieronder valt de uitstoot door elektrische installaties en de inzet van de helikopter.

Scope 3-emissies zijn emissies die ontstaan als gevolg van de *activiteiten* van het Loodswezen, maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom zijn of beheerd worden door het Loodswezen. Hieronder vallen de inzet van taxi's voor het vervoer van loodsen en gebruik van voertuigen voor woon-werkverkeer.

CO₂-EMISSIE PER CATEGORIE 2023



CO₂-FOOTPRINT 2023-2019



% bio brandstof vaartuigen t.o.v. totale brandstof vaartuigen	2023
Totaal brandstofverbruik schepen (in liters)	11.483.502
Waarvan HVO 100 (bio) (in liters)	1.337.168
% biobrandstof	11,64%

TOEKOMSTBESTENDIG LOODSWEZEN

Als Nederlands Loodswezen zijn we eigenaar van onze infrastructuur en materieel. Dit helpt ons om onze (internationale) dienstverlening op een hoog peil te houden. Om voorop te blijven lopen willen en kunnen we niet achteroverleunen. In 2023 waren we actief betrokken bij technologische en digitale innovaties. Zo onderzochten we de mogelijkheden van AI als instrument om efficiënter en milieuvriendelijker te kunnen opereren en om bijvoorbeeld tekorten op de arbeidsmarkt op te vangen. Daarnaast volgden we nauwgezet wereldwijde ontwikkelingen zoals de energietransitie. De energietransitie heeft invloed op de goederenstromen en het is van belang daar slagvaardig en flexibel op in te spelen door de formatie van personeel snel op- en af te bouwen.

Tegen de achtergrond van de digitale en technologische ontwikkelingen en de veranderingen in de arbeidsmarkt, krijgt het profiel van de registerloods in de keten van de toekomst speciale aandacht.

LOODSP LICHT NIEUWE STIJL

De ervaringen met de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) verschilden per regio. De RLC's faciliteren binnen LNS de PEC-opleidingen van de kapiteins. Tot tevredenheid van regio Noord is voor schepen op de Eems de maximale breedte verruimd, waardoor de kapiteins van meer schepen in aanmerking komen voor een PEC A-, B-, of C-opleiding. Regio Amsterdam-IJmond merkte weinig effect van LNS, mede doordat de schepen er minder op vaste trajecten varen. In regio Rotterdam-Rijnmond fluctueerde het aantal kandidaten voor de PEC-opleiding.

In onderstaande tabel is het aantal beschikbare opleidingsplekken voor verklaringhouders en het aantal cursisten weergegeven:

Het aantal beschikbare opleidingsplekken voor verklaringhouders (PEC)	2023				
	Noord	AY	RR	SMD	Totaal
Aantal beschikbare plekken (raming)	0	2	40	2	44
Aantal cursisten (realisatie)	0	2	40	2	44

NAUTISCHE KENNISDELING EN KETENOPTIMALISATIE

Nederlands Loodswezen investeert veel in kennisdeling en ketenoptimalisatie zoals het Haven Neutraal Platform (HNP) waarin we data delen met alle primaire ketenpartners. In het project just-in-time-aankomsten werken we samen met rederijen, IMO en de Rotterdamse havenautoriteiten. Ook regio Amsterdam-IJmond experimenteert met de JIT-aankomsten en JIT-departures. Onderzoek heeft aangetoond dat dankzij JIT-planning containerschepen 14% minder CO₂ uitstoten.

Vanuit alle entiteiten zoekt Nederlands Loodswezen de samenwerking met derden. Internationaal participeert het Loodswezen in de European Maritime Pilots Association (EMPA) en de International Maritime Pilots Association (IMPA). In 2023 liep de ontwikkeling door van het navigatieondersteunende softwareproject Qastor 3 en de regionale plannings- en inzetsystemen, waaronder SPIL en GIDS. STODEL zocht als opleidingsbureau de samenwerking met regionale onderwijsinstellingen, waaronder het Scheepvaart en Transport College (STC), Hogeschool van Amsterdam en de Vrije Universiteit Amsterdam, en nationaal met het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN). Daarnaast organiseerde regio Amsterdam-IJmond in oktober het jaarlijkse ISPO-congres, dit keer over het thema 'crisiscommunicatie'. De regio kreeg er, zonder bemerkingen, de nieuwe ISPO-certificering van Lloyd's Register uitgereikt.

Nederland Maritiem Land (NML) voert een masterplan uit voor het CO₂-neutraal maken van veertig zeeschepen. Als NML-bestuurslid en lid van de Maritieme Raad neemt NML-voorzitter Willem Bentinck de innovaties van het NML mee terug onze organisatie in.

SAMENWERKING DUITSE EN VLAAMSE OVERHEDEN

De samenwerking met de Vlaamse en de Duitse overheidsinstanties is goed. In regio Noord is deze vooral praktisch van aard: de organisaties helpen elkaar met het beloodsen en afhalen. Uit gezamenlijk overleg in 2023 concluderen we dat een samenwerking op papier lastiger blijkt door technische verschillen in de Nederlandse en Duitse tendervloot. Pas als de systemen vergelijkbaar zijn, kan regio Noord de juridische aspecten van een eventuele samenwerking verder bespreken.

De Vlaamse regering heeft de loodsgeldtariefstructuur voor de Scheldevaart per 15 september 2023 gewijzigd. Het betrof o.a. een wijziging van de blokmaat klassen en regels aangaande een laattijdige wijziging van de loodskruispost. Regio Scheldemonden heeft actief met de Vlaamse partners samengewerkt in de voorbereidingen op deze wijziging. Beide loodsdiensten hebben verbeterpunten aangedragen.

BETROKKEN EN TEVREDEN STAKEHOLDERS

Betrokken, betrouwbaar en deskundig staan als kernwaarden centraal in de missie, visie en strategie van Nederlands Loodswezen. We zijn blij dat onze stakeholders deze kernwaarden in ons herkennen en terugzien in onze dienstverlening. Als organisatie worden we geprezen voor onze nautische kennis en kunde, zowel op het schip als aan de wal.

In 2022 scoorde het Loodswezen in een klanttevredenheidsonderzoek onder kapiteins, havenmeesters, rederijen en agenten gemiddeld een 9,1 op dienstverlening en betrouwbaarheid. Kapiteins waardeerden de kwaliteit van de loodsdienstverlening met een 9,4. Voor ons betekent dit dat zij met een gerust hart hun schip aan de registerloodsen toevertrouwen. Ook staat ons vermogen om samenwerkingen te versterken hoog in aanzien.

Het klanttevredenheidsonderzoek wordt tweejaarlijks uitgevoerd.



BEKWAME EN TEVREDEN LOODSEN EN WERKNEMERS

In een nieuw onderzoek naar de arbeidsvoorwaarden en medewerkerstevredenheid scoort Nederlands Loodswezen B.V. hoog: gemiddeld 65% procent van de ondervraagden is positief. Driekwart waardeert de inhoud van het werk, met name op zaken als afwisseling, baan zekerheid en werkomgeving en -cultuur. Daarnaast scoren we goed op werkplezier en de balans tussen werk en privé.

ZIEKTEVERZUIM ONDERSTEUNEND PERSONEEL

In 2023 bedraagt het ziekteverzuim voor de operationele dienst 7,71%. Voor het kantoorpersoneel is het ziekteverzuim percentage 6,23%. Deze ziekteverzuim cijfers liggen hoger dan de norm en hebben de aandacht van het management.

BEROEPSBEVORDERING

In Nederland hebben de loodsen in 2023 gemiddeld 31,2 uur per jaar (2022: 28,6) aan beroepsbevordering besteed. De totale besteding per jaar kan fluctueren door wisselende opleidingsbehoeften en het al dan niet samenvallen van periodieke trainingen. Periodiek dient de loods een aantal verplichte (terugkerende) opleidingen en trainingen af te nemen, zoals de geultraining, de Loods Op Afstand (LOA)-training, persoonlijke veiligheidstrainingen en de helikoptertraining.

In 2023 ligt het aantal bestede uren op het gewenste ambitieniveau, de context is hetzelfde als in voorgaande jaren.

OPGELEIDE REGISTERLOODSEN

STODEL leidt gemiddeld 21 studenten per jaar op tot registerloods. Veel aandacht is er voor een flexibele inzet van mankracht. Na de covidpandemie was het nodig om een inhaalslag te maken, zowel in de landelijke permanente educatie als in de interne trainingen. Dit is in 2023 zo goed als voltooid.

In Nederland is, ongeacht de regio, een aantal vooropleidingen nodig voor toelating tot de opleiding tot registerloods. Het gaat dan om een geldig vaarbevoegdheidsbewijs afgegeven ingevolge artikel 18, 19, 19a en 20 van de Wet zeevarenden (kapitein alle schepen/eerste maritiem officier alle schepen/eerste stuurman alle schepen) of een getuigschrift van het Koninklijk Instituut van de Marine (Zeewachstandaard A en B, commandocentrale officier en het Algemeen Certificaat Maritieme Radiocommunicatie). Om te bepalen of de student beschikt over de noodzakelijke karaktereigenschappen om het beroep van registerloods succesvol uit te kunnen oefenen, maakt Nederlands Loodswezen gebruik van een op maat gemaakte psychoanalytische test.

De Nederlands-Vlaamse Accreditatieorganisatie (NVAO) heeft de opleiding tot registerloods Master in Maritime Piloting (bestuurs- en beheersregeling OTR: MMP) geaccrediteerd op hbo-masterniveau waarmee de opleiding voldoet aan de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW). In totaal is de opleiding gewaardeerd met een studielast van 81 tot 86 ECTS (European Credit Transfer System) -punten.

De opleiding tot registerloods bestaat uit een centraal onderdeel (tien weken) en een regionaal onderdeel. De duur van het regionale deel verschilt per regio, onder meer door geografische verschillen en verschillende havenkarakteristieken. De doorlooptijd van de opleiding (theorie en praktijk) bedraagt afhankelijk van de regio veertien tot vijftien maanden.

OVERZICHT STUDENTEN IN OPLEIDING GEDURENDE 2023

Slagingspercentage studenten OTR: MMP	2023				
	1-1-2023	1-2-2023	31-12-2023	Uitval 2023	Beëdigd 2023
Opleiding					
MMP11	13	13	0	1	12
MMP12	0	21	21	0	0
Slagingspercentage MMP11	92%				

ONTVANGEN (GEGRONDE) KLACHTEN EN BEHANDELDE RECHTSZAKEN

Indien er over de beoordeling van een tentamen of examen een geschil ontstaat, heeft de student het recht om een bezwaarschrift in te dienen bij de examencommissie. Tegen beslissingen van het instellingsbestuur staat eveneens de mogelijkheid tot het indienen van bezwaar open.

Studenten kunnen zich, indien zij het niet eens zijn met de beslissingen op het bezwaarschrift van de examencommissie of van het instellingsbestuur, in beroep wenden tot de (bestuurskamer van de) rechtbank. Voor overige zaken staat het de student vrij een civiele procedure te starten. In 2023 hebben geen gerechtelijke procedures plaatsgevonden.

In 2023 hebben de examencommissie en het instellingsbestuur met betrekking tot de opleiding vier bezwaarschriften ontvangen. Deze zijn ongegrond beoordeeld. Bezwaarmakers zijn daartegen niet in beroep gegaan.

TRANSPARANTE BEDRIJFSVOERING

Het price cap-systeem werd voor het eerst gehanteerd bij het bepalen van de tarieven 2023 en leidde tot veel vragen en zorgen. NLBV heeft zeven informatiesessies georganiseerd met de vennoten en animaties ontwikkeld voor de toelichting op de totstandkoming van de tarieven en hoe het Loodswezen een gezonde financiële positie behoudt voor de lange termijn.

We willen de vennoten in 2024 nog beter, transparanter en vaker informeren om de vragen die er zijn te beantwoorden. NLBV heeft toegezegd zich in te spannen om kosten en potentiële besparingen inzichtelijk te maken.

Als door de lagere tarieven noodgedwongen kostenbesparingen onvermijdelijk zijn, dan kan dit ook gevolgen hebben voor de operatie en de dienstverlening.

FACTURATIE

Het Loodswezen heeft zichzelf de verplichting opgelegd om binnen drie dagen na de reisdatum de factuur te versturen. Een tijdige facturatie is enerzijds in het belang van het Loodswezen voor het cashmanagement, anderzijds voor agenten om tijdig een afrekening te kunnen opstellen. De facturatie vond in 2023 gemiddeld binnen 2,34 dagen (2022: 2,29 dagen) na de reisdatum plaats.

Het Loodswezen heeft in 2023 in totaal 93.033 facturen (2022: 96.630) verstuurd en 546 creditnota's (0,59%) (2022: 576 (0,60%)) opgesteld. Een nadere analyse van de creditnota's naar reden van versturing geeft het volgende inzicht:

Jaar	Verkeerde debiteur (%)	Foutieve diepgang (%)	Foutieve forfaits (%)	Foutive BTW (%)	Overig (%)	Totaal (%)
2023	48,5%	7,1%	24,2%	11,0%	9,2%	100,0%
2022	44,3%	4,7%	24,5%	10,4%	16,1%	100,0%

Het merendeel van de verstuurd creditnota's heeft als oorsprong het gebruik van een verkeerde debiteur. In de praktijk blijkt dat bij wisseling van agent deze informatie niet altijd tijdig aanwezig of verwerkt is bij het Loodswezen. Met agenten en rederijen heeft het Loodswezen goede afspraken kunnen maken.

AANTAL IAD-MELDINGEN NLBV MET LETSEL

In 2023 zijn 87 IAD (incidents, accidents and damages) -meldingen gemaakt. Dit zijn er 7 meer dan in 2022 en 19 meer dan 2021. Nog niet helder is of deze trend wordt veroorzaakt door een hogere meldingsbereidheid of dat het aantal incidenten oploopt. Wel zal 2024 gebruikt worden om sneller trends te kunnen ontdekken en diepere analyses te kunnen maken, zodat (bij)sturing sneller mogelijk is.

Aantal IAD meldingen NLBV met letsel	2023
Ongeval met dodelijke afloop	1
Ongeval met letsel	11
Ongeval met letsel en schade	4
Ongeval met schade	40
Ongeval zonder letsel en/of schade	5
Potentieel gevaarlijke situatie	15
Bijna ongeval	6
Overig	5
Totaal IAD's	87

