

Advies aanpassing BCP's Aankomend Cargadoor en Cargadoor

Opdrachtgever: VTL

ECORYS Nederland BV

Karel Kans
Etienne van Nuland

Rotterdam, 17 mei 2010

ECORYS Nederland BV
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
W www.ecorys.nl
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Arbeid & Sociaal Beleid
T 010 453 88 05
F 010 453 88 34

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	7
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	9
1.2 Opzet van het onderzoek	9
1.3 Opzet van de notitie	10
2 Voorstel aanpassing BCP	11
2.1 Douaneactiviteiten	11
2.2 Het naar elkaar toe groeien van de cargadoor en de expediteur	12
2.3 Veranderende functie waterklerk	12
2.4 Kennis van scheepskenmerken en ligplaatsen in havens	13
2.5 Actualisering trends en innovaties	14
2.6 Samenvatting	14

Managementsamenvatting

Op basis van ontwikkelingen en overleg met de sector wordt geadviseerd de beroepscompetentieprofielen (BCP's) Aankomend cargadoor en Cargadoor op de volgende punten aan te passen:

- Douaneactiviteiten (ontwikkeling AEO's);
- Veranderende functie van de waterklerk;
- Actualiseren van verscheidene trends en innovaties.

In het advies worden de wijzigingen in detail beschreven.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

VTL heeft als Kenniscentrum Beroepsonderwijs Bedrijfleven (KBB) de taak beroepscompetentieprofielen (BCP's) actueel te houden. Met de sociale partners in het KBB is afgesproken dat na een periode van (minimaal) 5 jaar de BCP's aan een actualiteitsanalyse onderworpen moeten worden. Doel van de actualiteitsanalyses is om de sociale partners adequaat te kunnen adviseren over het vernieuwen van een BCP. In dit kader is onderzoek uitgevoerd naar ontwikkelingen in de beroepspraktijk van de cargadoor en de aankomend cargadoor.

1.2 Opzet van het onderzoek

In 2009 is door ECORYS in opdracht van VTL een eerste fase van een actualiteitsanalyse van de beroepscompetentieprofielen Cargadoor en Aankomend Cargadoor uitgevoerd. De volledige actualiteitsanalyse bestaat uit twee stappen: een eerste (verkennende) fase waarna een beslismoment plaatsvindt over de noodzaak tot vervolgonderzoek. Dit vervolgonderzoek wordt in de tweede (verdiepende) fase uitgevoerd.

Voor de BCP's Cargadoor en Aankomend Cargadoor luidde na de eerste fase de conclusie dat vervolgonderzoek nodig was. In de eerste fase van het onderzoek zijn vier ontwikkelingen geïdentificeerd die mogelijk aanpassing van het BCP zouden vereisen. Deze ontwikkelingen zijn:

- ontwikkeling van green lanes;
- naar elkaar toegroeien van de cargadoor en de expeditieur;
- veranderingen van de functie van de waterklerk;
- vereiste kennis van scheepskenmerken en ligplaatsen in havens ten behoeve van het begeleiden van het schip door de haven.

In deze rapportage wordt een advies gegeven over de gewenste aanpassing van het BCP.

In het vervolgonderzoek zijn verschillende typen bedrijven uit de cargadoorsbranche geconsulteerd. Deze consultatie heeft plaatsgevonden tijdens een bijeenkomst bij op het kantoor van VRC te Pernis op 22 januari 2010. Bij deze bijeenkomst waren aanwezig:

- Jaap van Zevenbergen (Broekman Shipping Division bv);
- Kees Groeneveld (Euro Nordic logistics);
- Peter Groenendijk (Frachtcontor, tevens Rotterdamsche Waterklerken Vereniging);
- John Stolk (VRC);
- David van Tricht (STC);

- Ad Woudenberg (VTL);
- Karel Kans en Etienne van Nuland (ECORYS)

1.3 Opzet van de notitie

In het volgende hoofdstuk wordt gerapporteerd over de uitkomsten van de bijeenkomst. De volgende onderwerpen komen aan bod:

- douane-activiteiten (AEO's en green lanes) (2.1);
- naar elkaar toegroeien van de cargadoor en de expediteur (2.2);
- veranderingen van de functie van de waterklerk (2.3);
- vereiste kennis van scheepskenmerken en ligplaatsen in havens ten behoeve van het begeleiden van het schip door de haven (2.4);
- overige opmerkingen op het BCP (2.5).

Dit verslag wordt afgesloten met een overzicht van de voorstellen van ECORYS voor aanpassing van het BCP (2.6).

2 Voorstel aanpassing BCP

In dit hoofdstuk worden de voorstellen tot aanpassing van de BCP's Aankomend cargadoor en Cargadoor in detail besproken en toegelicht. Ook komen de onderwerpen aan de orde die in het verdiepingsonderzoek zijn meegenomen, maar die geen aanleiding geven tot aanpassing van de BCP's. De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- Douaneactiviteiten (2.1);
- Het naar elkaar toe groeien van cargadoor en expediteur (2.2);
- Functie van de waterklerk (2.3);
- Kennis van scheepskenmerken en ligplaatsen in de haven (2.4);
- Actualisering van trends en innovaties (2.5).

In paragraaf 2.6 worden de wijzigingsvoorstellen samengevat in een schema.

2.1 Douaneactiviteiten

Er wordt een trend waargenomen waarbij verantwoordelijkheden verschuiven van autoriteiten naar het bedrijfsleven. Deze trend past in de ontwikkeling van green lanes. Green lanes creëren een route voor goederen waarbij veel minder douane controle is, vergelijkbaar met de route 'Niets aan te geven' voor passagiers. Van green lanes is nu en de komende jaren nog geen sprake.

Wat al wel een rol speelt, is dat bedrijven zich kunnen laten erkennen als AEO: Authorised Economic Operator. Dit kan beschouwd worden als een opstap naar green lanes. Om als AEO erkend te worden moeten de controlesystemen van het bedrijf in orde zijn. Erkenning als AEO is vergelijkbaar met een ISO standaard. Hoewel er hierdoor minder controles zullen zijn, wordt het belang om zaken op orde te hebben groter.

Conclusie

Op het gebied van douaneactiviteiten stelt ECORYS de volgende aanpassingen voor (voorstel voor aangepaste tekst is onderstreept).

Wijzigingen aankomend cargadoor

- *Trends en innovaties, marktontwikkelingen, p. 9. Alinea toevoegen: Verantwoordelijkheden op het gebied van controle verschuiven van de overheid naar het bedrijfsleven. Meer cargadoorsbedrijven zullen zich laten erkennen als AEO (Authorised Economic Operator). Dit stimuleert de trend van verschuivende verantwoordelijkheden.*

Wijzigingen cargadoor

- *Trends en innovaties, marktontwikkelingen, p. 8.* Alinea toevoegen: [Verantwoordelijkheden op het gebied van controle verschuiven van de overheid naar het bedrijfsleven. Meer cargadoorsbedrijven zullen zich laten erkennen als AEO \(Authorised Economic Operator\). Dit stimuleert de trend van verschuivende verantwoordelijkheden.](#)

Green lanes zijn voorlopig niet aan de orde en hoeven derhalve niet in de BCP's te worden opgenomen.

2.2 Het naar elkaar toe groeien van de cargadoor en de expediteur

Cargadoorsbedrijven ontwikkelen zich steeds meer tot brede (haven)logistieke dienstverleners. Dit betekent dat deze bedrijven onder andere ook expediteurstaken gaan uitvoeren. Binnen een bedrijf worden deze activiteiten over het algemeen door andere personen of afdelingen uitgevoerd dan de cargadoor. Voor de beroepsinhoud van de cargadoor hebben de expeditieactiviteiten binnen het bedrijf weinig invloed. Cargadoors beschikken over het algemeen over voldoende logistieke kennis om invulling te geven aan de bredere (haven)logistieke rol van het bedrijf.

Conclusie

Er is geen noodzaak om de BCP's op dit gebied aan te passen.

2.3 Veranderende functie waterklerk

De functie van de waterklerk wordt in dit advies beschouwd als een specialisatiefunctie van de cargadoor. De functie vereist een dusdanige werkervaring dat opmerkingen over de functie van de waterklerk alleen relevant voor het BCP Cargadoor en niet voor het BCP Aankomend Cargadoor. Verder is het een functie die vooral in de wilde vaart van belang is.

De functie van de waterklerk is aan verschillende veranderingen onderhevig. Ten eerste is de informatiestroom veranderd: vrijwel alle informatie verloopt elektronisch. Communicatie per telex en fax komt minder voor, ook communicatie per e-mail begint op zijn retour te raken. Meer communicatie vindt plaats via 'EDI'.

De waterklerk beschikt hiermee eerder over informatie waarmee hij zich beter op zijn werk kan voorbereiden. Anderzijds zijn de administratieve lasten hoger. Hierdoor besteedt de waterklerk tegenwoordig meer tijd op kantoor dan in het verleden. Aan het begin van de werkdag voedt de waterklerk systemen (zoals Portbase). Past daarna vertrekt hij naar de schepen. Doordat het werken met deze systemen reeds in de opleiding zijn ingevoerd, en jongeren over het algemeen weinig problemen hebben met ICT-systemen, worden hier geen knelpunten ervaren.

Het gevolg van de mogelijkheid om zich beter voor te bereiden is dat de verwachtingen ten aanzien van het werk van de waterklerk gestegen zijn. Terwijl hij vroeger eerst op het schip kwam om vragen te inventariseren en daarna een oplossing te zoeken, wordt tegenwoordig van de waterklerk verwacht dat hij al antwoorden heeft op alle vragen die

op het schip leven. Proactief denken bij waterklerk blijft het belangrijkste, hij moet organisatorisch sterk zijn.

Het correct kunnen maken van havenkostenberekeningen is voor de waterklerk belangrijker dan in het verleden, en daarbij het correct kunnen verwerken van de kosten in een factuur. Dit is een algemene taak die niet in het BCP hoeft te worden opgenomen.

Voor IT-taken in wezen geen verschil tussen aankomend cargadoor en cargadoor. Waterklerk moet operationele kennis hebben, moet precies weten hoe alles reilt en zeilt. De functie waterklerk vereist ervaring waardoor het voor de aankomend cargadoor een stap te ver is om waterklerk te worden.

Conclusie

Op het gebied van de functie van de waterklerk stelt ECORYS de volgende aanpassingen voor (voorstel voor aangepaste tekst is onderstreept).

Wijzigingen aankomend cargadoor

- *Geen wijzigingen.*

Wijzigingen cargadoor

- *Kerntaak 2: Verricht operationele werkzaamheden, proces, p. 11. Aan alinea 3 toevoegen dat het om functie waterklerk gaat: De cargadoor houdt zich niet alleen bezig met het verschepen van de lading van het schip, maar ook met het schip en zijn bemanning. Het is de taak van de cargadoor om de aankomst van het schip in de haven voor te bereiden, na aankomst van het schip alle zaken t.a.v. schip en bemanning te organiseren en na vertrek de afhandeling van documenten te verzorgen. Deze taken worden over het algemeen uitgevoerd door een cargadoor in de functie van waterklerk.*
- *Kerntaak 2: Verricht operationele werkzaamheden, complexiteit, p. 11. Toevoegen alinea: De cargadoor die werkzaam is in de functie van waterklerk moet verschillende informatiesystemen kunnen gebruiken. Doordat veel van de informatie digitaal beschikbaar is, kan de waterklerk zich goed voorbereiden op de werkzaamheden die te maken hebben met het schip en de bemanning. Dit zorgt ervoor dat de verwachtingen van zijn werk hoog zijn en dat hij op veel vragen en problemen van schip en bemanning bij voorbaat een antwoord heeft.*

2.4 Kennis van scheepskenmerken en ligplaatsen in havens

In sommige deelsectoren doen schepen meerdere locaties in de haven aan. Dit geldt vooral voor chemietankers en feederscheepen. De cargadoor, vooral in functie van waterklerk, kan een efficiëntieslag maken voor de rederij door de route door de haven zo logisch mogelijk te laten verlopen. Kennis van de haven, wanneer en waar schepen mogen aanleggen maar ook over het schoonmaken van containers is belangrijk voor de waterklerk. Dit wordt echter voldoende afgedekt door het BCP.

Conclusie

Aanpassing van het BCP op dit thema is niet noodzakelijk.

2.5 Actualisering trends en innovaties

Er hebben zich verdere ontwikkelingen voorgedaan in de trends en innovaties zoals die nu in het BCP beschreven staan. ECORYS adviseert de volgende aanpassing door te voeren (voorstel voor aangepaste tekst is onderstreept).

Wijzigingen in Trends en innovaties Aankomend Cargadoor (p. 9) en Cargadoor (p. 8)

- *Trends en innovaties, Marktontwikkelingen.* Uitsplitsing richting front- en backoffice. Deze ontwikkeling kan uit het BCP verwijderd worden aangezien deze achterhaald en weer grotendeels ongedaan gemaakt is.
- *Trends en innovaties, Bedrijfsorganisatorisch / bedrijfseconomisch.* Toevoegen alinea: Het komt steeds meer voor dat cargadoors gebruik moeten maken van het informatiesysteem van de rederijen. Het systeem van de rederij is vaak leidend. Hierdoor moeten cargadoors met meerdere rederijsystemen (soms wel 5 of 6) kunnen werken.
- *Trends en innovaties, Bedrijfsorganisatorisch / bedrijfseconomisch.* De volgende opmerking is niet helemaal correct en kan daarom verwijderd worden: 'Voor cargadoorsbedrijven is het minder noodzakelijk om dicht bij de haven te zitten.' Het cargadoorskantoor hoeft niet op de kade staan, maar wel in de nabijheid van de haven.
- *Trends en innovaties, Bedrijfsorganisatorisch / bedrijfseconomisch.* 'Cargadoorsbedrijven zetten eigen callcenters op.' Dit is een achterhaalde ontwikkeling en kan uit het BCP verwijderd worden.
- *Trends en innovaties, Wetgeving.* Naast Europese wetgeving speelt ook buiten-Europese wetgeving een rol. Aanpassen: Voortdurende ontwikkelende internationale, waaronder Europese wetgeving en wetgeving gevaarlijke stoffen.

Wijziging in Beroepscompetenties Aankomend Cargadoor (p. 15) en Cargadoor (p. 16)

- *Beroepscompetentie 7: Onderhouden van vakkennis.* Aanpassen: De cargadoor is in staat om op adequate wijze vakkennis bij te houden en nieuwe wetgeving en ontwikkelingen in het beroep te volgen en toe te passen.

2.6 Samenvatting

Het onderstaande schema geeft een overzicht van de geïdentificeerde ontwikkelingen de punten waarop ECORYS adviseert het BCP aan te passen.

Tabel 2.1 Samenvatting advies aanpassing BCP's Cargadoor en Aankomend cargadoor (voorstel tot aanpassing van de tekst is onderstreept)

	Aanpassing cargadoor	Aanpassing aankomend cargadoor
<p>Ontwikkelingen uit fase 1</p> <p>Douane-activiteiten in het kader van AEO (Authorised Economic Operator) en het verschuiven van controletaken van overheid naar bedrijfsleven.</p> <p>Naar elkaar toe groeien cargadoor en expediteur</p> <p>Veranderende functie waterklerk</p>	<p>Opnemen als trend bij marktontwikkelingen: <u>Verantwoordelijkheden op het gebied van controle verschuiven van de overheid naar het bedrijfsleven. Meer cargadoorsbedrijven zullen zich laten erkennen als AEO (Authorised Economic Operator). Dit stimuleert de trend van verschuivende verantwoordelijkheden.</u></p> <p>Geen aanpassing vereist</p> <p>Toevoegen Kerntaak 2: Verricht operationele taken, proces p. 11, alinea 3, bij taken die betrekking hebben op schip en bemanning: <u>Deze taken worden over het algemeen uitgevoerd door een cargadoor in de functie van waterklerk.</u></p> <p>Toevoegen Kerntaak 2: Verricht operationele werkzaamheden, complexiteit, p. 11: <u>De cargadoor die werkzaam is in de functie van waterklerk moet verschillende informatiesystemen kunnen gebruiken. Doordat veel van de informatie digitaal beschikbaar is, kan de waterklerk zich goed voorbereiden op de werkzaamheden die te maken hebben met het schip en de bemanning. Dit zorgt ervoor dat de verwachtingen van zijn werk hoog zijn en dat hij op veel vragen en problemen van schip en bemanning bij voorbaat een antwoord heeft.</u></p> <p>Geen aanpassing vereist</p>	<p>Opnemen als trend bij marktontwikkelingen: <u>Verantwoordelijkheden op het gebied van controle verschuiven van de overheid naar het bedrijfsleven. Meer cargadoorsbedrijven zullen zich laten erkennen als AEO (Authorised Economic Operator). Dit stimuleert de trend van verschuivende verantwoordelijkheden.</u></p> <p>Geen aanpassing vereist</p> <p>Geen aanpassing vereist</p> <p>Geen aanpassing vereist</p>
<p>Kennis van scheepskenmerken en ligplaatsen</p> <p>Actualisering trends en innovaties</p>	<p>Geen aanpassing vereist</p>	<p>Geen aanpassing vereist</p>

<p>Marktontwikkelingen: Uitsplitsing van front- en backoffice</p> <p>Bedrijfsorganisatorisch: Voor cargadoorsbedrijven is het minder noodzakelijk om dicht bij de haven te zitten.</p> <p>Bedrijfsorganisatorisch: Cargadoorsbedrijven zetten eigen callcenters op.</p> <p>Bedrijfsorganisatorisch: Cargadoors moeten steeds meer gebruik maken van de informatiesystemen van de rederijen. Het systeem van de rederij is vaak leidend. Hierdoor moeten cargadoors meer meerdere rederijsystemen (soms wel 5 of 6) kunnen werken.</p> <p>Wetgeving: Wetgeving komt niet alleen van de nationale overheid en de EU, maar ook van buiten-Europese instanties, zoals ISPS.</p>	<p>Uit BCP verwijderen (p. 9)</p> <p>Uit BCP verwijderen (p. 9)</p> <p>Uit BCP verwijderen (p. 9)</p> <p>Toevoegen aan Trends en innovaties: bedrijfsorganisatorisch (p. 9). <u>Het komt steeds meer voor dat cargadoors gebruik moeten maken van het informatiesysteem van de rederijen. Het systeem van de rederij is vaak leidend. Hierdoor moeten cargadoors met meerdere rederijsystemen (soms wel 5 of 6) kunnen werken.</u></p> <p>Voortdurende ontwikkelende <u>internationale, waaronder</u> Europese wetgeving en wetgeving gevaarlijke stoffen.</p> <p>Beroepscompetentie 7: Onderhouden van vakkennis, p. 16. Aanpassen: De cargadoor is in staat om op adequate wijze vakkennis bij te houden en nieuwe <u>wetgeving en</u> ontwikkelingen in het beroep te volgen en toe te passen.</p>	<p>Uit BCP verwijderen (p. 8)</p> <p>Uit BCP verwijderen (p. 8)</p> <p>Uit BCP verwijderen (p. 8)</p> <p>Toevoegen aan Trends en innovaties: bedrijfsorganisatorisch (p. 8). <u>Het komt steeds meer voor dat cargadoors gebruik moeten maken van het informatiesysteem van de rederijen. Het systeem van de rederij is vaak leidend. Hierdoor moeten cargadoors met meerdere rederijsystemen (soms wel 5 of 6) kunnen werken.</u></p> <p>Voortdurende ontwikkelende <u>internationale, waaronder</u> Europese wetgeving en wetgeving gevaarlijke stoffen.</p> <p>Beroepscompetentie 7: Onderhouden van vakkennis, p. 15. Aanpassen: De cargadoor is in staat om op adequate wijze vakkennis bij te houden en nieuwe <u>wetgeving en</u> ontwikkelingen in het beroep te volgen en toe te passen.</p>
---	---	---

