



# Zeeliedenvervoer biedt vastigheid in barre tijden



Anthony Veder Travel regelt het vliegverkeer van zeelieden over de hele wereld. Al die mannen en vrouwen op de vaak afgelegen schepen te krijgen is zeker nu een grote uitdaging. Landen maken hun eigen reisbeleid, dat bijna dagelijks kan wisselen. "Ik denk dat er uiteindelijk een coronapaspoort komt", zegt Business Travel Manager Esther Pruijm.

TEKST: Floortje Vink  
FOTO'S: Anthony Veder Travel

Zakenreisbureau Anthony Veder Travel is onderdeel van rederij Anthony Veder uit Rotterdam. De rederij is tevens de grootste klant van het bureau, waar 40 tot 50 procent van de omzet aan te danken is. Het bedrijf is gespecialiseerd in het boeken van tickets voor zeelieden, iets dat tijdens deze coronapandemie 'gewoon' doorgaat. Het organiseren van standaard zakenreizen ligt helemaal stil.

Prujm runt als Business Travel Manager de reistak van Anthony Veder nu zo'n zes jaar. "We hebben de afgelopen jaren flink winst gedraaid, mede doordat de rederij ook hard is gegroeid, waardoor we de klappen gelukkig op kunnen vangen." Bij Anthony Veder zijn zo'n 1.000 zeevarenden in dienst. Daarvan zijn er gemiddeld 500 aan het werk en 500 thuis met verlof. In zeemanstaal ook wel: 10 weken op, 10 weken af. "Dat geldt voor de hogere rangen aan boord van een schip, officieren en engineers bijvoorbeeld." De lagere rangen, waar koks, schilders of bootsmannen onder vallen, zijn nog veel langer onderweg. Vaak zijn zij tussen de vier en negen maanden van huis."

### Vrouwen

Het werk op de schepen gaat ook tijdens de coronacrisis door, wat

betekent dat de crew op gezette tijden moet worden afgelost. "Toen de hele wereld de grenzen sloot om het virus in te dammen, heeft de zittende bemanning gemiddeld zes weken langer op de schepen gezeten dan gepland. Dat betekent dat onze business ook zes weken stil heeft gelegen vanaf half maart. Eind april zijn we weer gaan proberen om crews te wisselen. De medewerkers die thuis zaten wilden dolgraag weer aan de slag en aan boord wilde iedereen naar huis."

Die klus was volgens Pruijm nog niet zo eenvoudig te klaren. "Er waren weinig vluchten en strenge regels om landen binnen te komen. Sommige bestemmingen waren zelfs helemaal niet meer bereikbaar. Ondertussen werd het steeds zwaarder voor de bemanning om aan boord te blijven. Er werden huwelijken en geboortes gemist. De geestelijke gesteldheid van mensen holde achteruit: als je zo lang onderweg bent word je moe en mis je je gezin." Dat een bemanning doorgaans alleen uit lone wolves zou bestaan is absoluut een vertekend beeld, beschrijft Pruijm. "We hebben Nederlanders in dienst, maar daarnaast ook veel mensen uit onder andere Indonesië, de Filipijnen en Oostbloklanden. Die werken een paar weken, verdienen geld, keren terug naar hun land en onderhouden daar hun gezin." Ook is het maritieme werk volgens Pruijm steeds interessanter voor vrouwen, stelt Pruijm. "We hebben zelfs al een vrouwelijke kapitein gehad. Van origine mannenberoepen worden steeds toegankelijker voor vrouwen,

Esther Pruijm.

dat merk je ook bij ons. Wel is het zo dat zodra vrouwen kinderen krijgen, ze toch een functie aan wal zoeken.”

### Routes

Om al die mannen en vrouwen weer thuis te krijgen bleek dus nog een flinke uitdaging. “We kregen niet alleen te maken met de maatregelen die overheden instelden en dagelijks konden wisselen. Ook luchtvaartmaatschappijen veranderen het beleid en de routes.” Zo kampt Anthony Veder Travel nu bij een groot project in Jamaica met een bemanning die normaal gesproken via Londen terugvliegt. “British Airways heeft echter besloten deze route te schrappen. Een alternatieve route is via Amerika, maar het merendeel van de bemanning heeft geen visum om via Amerika te reizen. Wat gaan we dan doen: eerst naar een ander Caribisch eiland vliegen en dan naar huis? Eerder hebben we een schip al laten varen naar Curaçao om vandaar uit een vlucht naar Schiphol te boeken. We komen er altijd wel, maar het is niet met twee muisklikken geregeld.”

### Testen

Het vervoer van zeelieden is sowieso arbeidsintensiever dan het boeken van een ticket van Amsterdam naar Londen. “Het type reizen is ingewikkeld. Zo heb je te maken met een Indonesiër die naar Jamaica moet. Dan moet je informatie van beide landen ter plekke hebben, de reiziger moet op de hoogte zijn welke reisdocumenten vereist zijn en tegenwoordig ook welke tests er afgenomen moeten worden. Het gaat in de toekomst denk ik steeds meer naar een situatie met een coronapaspoort, waarbij je bijvoorbeeld in een app kunt laten zien dat je een negatieve PCR-testuitslag hebt. Je wil zelf ook niet in een vliegtuig zitten met mensen waarvan je niet weet of ze zich aan regels houden. Het virus wordt nu eenmaal verspreid door reizen.”

Onlangs kwam het bedrijf nog voor een verrassing te staan. “Een bemanningslid had een antigenetest



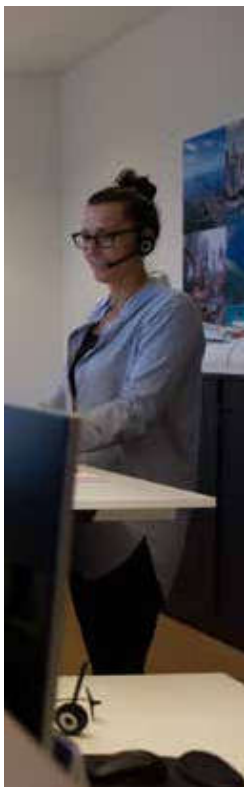
moeten doen om naar China te reizen. Dat is een prik om te achterhalen of er antistoffen tegen COVID-19 in je lichaam aanwezig zijn. Die persoon mocht niet mee op de vlucht. We checken de regels als we een vlucht boeken, maar tussen het boeken en de daadwerkelijke vlucht kan er een hoop veranderen. Gelukkig is online steeds beter te checken wat alle reglementen van zowel landen als airlines zijn. Onder andere IATA biedt daar een mooi overzicht van.” Ook op de schepen van de rederij zelf gelden andere regels dan voor de coronacrisis. “Alle bemanningsleden gaan aan boord met een negatieve coronatest. Daarna houden ze zoveel mogelijk 1,5 meter afstand van elkaar en na twee weken mogen ze één huishouden vormen.” Ook is er zo min mogelijk contact tussen wal en crew. “Mensen mogen niet van boord. Voorheen kwam bijvoorbeeld iemand eten brengen, nu wordt het vaak het schip op getakeld.”

### Vaccin

De zakenreiswereld staat verder volledig ‘on hold’. “Het is pittig, en ik denk ook dat ons nog pittige

maanden staan te wachten. Ik heb wel contact met klanten en we hebben bijvoorbeeld ook een enquête uitgestuurd om te vragen hoe ze de toekomst zien. Daaruit kwam naar voren dat het gros staat te springen om weer te reizen, maar wel pas als er een vaccin op grote schaal is uitgerold. Dus ook in het land van bestemming. Gezondheid van de zakenreiziger staat uiteraard voorop.”

Het was voor Pruijm en haar team wennen om in maart van dit jaar van de ene op de andere dag vanuit huis te werken. Met de helft minder opdrachten, aangezien het ‘normale’ zakenreisverkeer compleet stil lag. Het team bestaat uit tien vrouwen, plus Pruijm zelf. “Ik heb gelukkig niemand hoeven ontslaan en daar strijd ik ook voor. Als ik kijk naar andere zakenreisorganisaties hebben die vaak al van 50 tot 60 procent van hun werknemers afscheid genomen. Ik heb twee medewerkers uit kunnen lenen aan de inkoopafdeling van de rederij en ook de crewing-afdeling heeft iemand opgevangen. Zelf heb ik al meerdere keren de receptie bemand als de vaste receptioniste er niet was.



## Het vervoer van zeelui is nu de belangrijkste activiteit

Hoewel het meeste werk nu vanuit huis wordt gedaan, moet er iemand zijn om bijvoorbeeld pakketjes aan te nemen. Normaalgesproken huren we daar een uitzendkracht voor in, nu lossen we dat intern op. Bovendien vind ik het leuk om collega's van de rederij te zien."

### Vouchers

De maanden juli, augustus en september heeft Anthony Veder Travel kostendekkend gedraaid. "Gelukkig is de afgelopen jaren ook veel winst gemaakt, waardoor we een financiële buffer hebben en het wel even kunnen uitzingen. In oktober hebben we daarentegen weer een flink verlies moeten incasseren, omdat we zijn gestart met het uitbetalen van vouchers van gecancelde reizen van maanden geleden. Dat geld staat nog bij de airlines waar wij hebben geboekt. KLM krijgt overheidssteun, dus dat geld krijgen we wel. Er is echter een aantal maatschappijen waarbij we ons geld minder makkelijk terug krijgen. Gelukkig neemt de branchevereniging ANVR die onderhandelingen uit handen."

Hoe de situatie in de markt verder gaat is ook voor Pruijm koffiedik kijken. "Ik denk in ieder geval dat de eerste twee kwartalen van 2021 nog heel pittig worden. Het vaccineren gaat dan wel op gang komen en is hopelijk rond Q3 op grote schaal rond, zodat gestart kan worden met het herstel van de zakenreisbranche."

Dat herstel gaat echter lang duren, vreest zij. "Voordat we op het oude niveau terug zijn, zijn we denk ik wel twee tot drie jaar verder. Als we al op dat niveau uitkomen, nu ook veel digitale oplossingen op grote schaal zijn omarmd. Bedrijven denken bewuster na: moet deze reis naar China echt gemaakt worden, of kan het ook digitaal opgelost worden? Dat zal een corona-effect voor langere tijd zijn. Toch hoor ik ook veel klanten die niet kunnen wachten om weer te boeken. Als de overheidssteun wegvalt (waar Anthony Veder Travel geen gebruik van kan maken, red.), verwacht ik wel dat er nog zakenreisorganisaties omvallen. Dan pas gaan we de echte schade merken die corona aanricht, ook in andere branches." ■