



Toekomst verzekerd voor reisleiders!

Tijdens Busworld worden diverse seminars georganiseerd. Tijdens de Reisleidersdag van gisteren stonden de lezingen en de gesprekken in het teken van 'de reisleader van de toekomst, de toekomst van de reisleader'.

DOOR JORIS VERBEURE

Het werd in meer dan één opzicht een succesvolle dag. Enerzijds werd een bijzonder grote opkomst genoteerd van een zeer geïnteresseerd

pen door overheden die de sector nauwelijks of niet kennen, is de rol van de reisleader er niet minder makkelijk op geworden. Van hem of haar wordt een veel grotere inventiviteit verlangd en meer dan ooit moet de reisleader zich specialiseren. Een ander is het gevolg van het feit dat bijvoorbeeld veel Europese steden busonvriendelijk zijn geworden, dat de nieuwe wetgeving 'de bus in de hoek duwt', enz. Reisleiders worden almaar meer geconfronteerd met uitzonderlijke

en dat moet ophouden. Het moet gedaan zijn met een overheid die ons de das omdoet. Gedaan met controles die een hele trip in het water kunnen doen vallen.

Er is ook een positieve evolutie: de reisleader is meer dan ooit een noodzaak aan boord van de bus. Hierbij is zijn kwaliteit en het partnership tussen reisleader en chauffeur belangrijk. En tenslotte: "tien na jaar het verschijnen van mijn boek is er finaal weinig veranderd".

MULTIMEDIA VOOR REISLEIDERS

Bob Beelen stelde tijdens het seminarie dat de reizigers in de voorbije jaren veeleisender zijn geworden. Ze verwachten steeds meer van de reisleader. Met de komst van de multimedia kunnen reisleiders veel makkelijker dan vroeger hier op ingaan.

Het is een kans die reisleiders moeten aangrijpen want uiteindelijk komt het ook de kwaliteit van de reis, van het product ten goede en is het tevens een promotie voor het bustoerisme. Er bestaan tientallen middelen om extra info te bieden aan de busreizigers. Er kunnen filmpjes en beelden van het internet worden gedownload, er kan ingespeeld worden op actuele gebeurtenissen door aansluiting op het internet tijdens de reis. Zo is het leuk om onderweg de score van een aan de gang zijn voetbalmatch mee te geven. Dat zorgt daarenboven voor een extra gezellige sfeer. Bob Beelen raadt de reisleiders tevens aan om in de voorbereiding voor een Plan B te zorgen, voor het geval zich onverwachte situaties voordoen onderweg, bijvoorbeeld wegenwerken. Multimedia kunnen hierbij helpen, bijvoorbeeld het gebruik van GPS.

Er is voor de reisleader nog meer op komst, straks opent er zich een wereld van nieuwe middelen die



Luc Glorieux: "a coach is not a truck"

reisbegeleiding in een gans ander kader plaatsten en ook boeiende maken. We gaan naar een toekomst met elektronische reisgidsen, met nieuwe navigatiesystemen, podcasting, enz.

TOERISME VLAANDEREN

Jos Vercruyse wordt over enkele dagen hoofd van de dienst kwaliteitszorg bij Toerisme Vlaanderen. Onder deze dienst valt de materie vorming van reisleiders. Vercruyse stelt dat er in dit domein heel wat in de startblokken staat. Men is bezig met de ontwikkeling van een veelzijdige syllabus voor de reisleiders-opleiding, er wordt gewerkt aan het sociaal en fiscaal statuut van de reisleader, aan de ontwikkeling van taalsyllabi. Er wordt ook gestreefd naar het behalen van een brevet zorgverlening en dat gaat samen met de productie van een werkboek Eerste Hulp.

WERK AAN DE WINKEL!

De Reisleidersdag op Busworld heeft alvast op de belangrijkste vraag een duidelijk antwoord gegeven. Er is een grote toekomst voor de reisleiders maar er is werk aan de winkel want de opdracht wordt anders, veelzijdig, moeilijker en zal dus een grotere inzet en toewijding gevraagd worden. Luc Glorieux ziet die toekomst ook

positief tegemoet en met grote, nieuwe uitdagingen. Om er maar één te noemen: de toekomst van de reisleader ligt o.m. in de schoolreizen want het ganse leerprogramma zal er in de vorm van buitenschoolse activiteiten, tzt. reizen, worden verruimd en geconcretiseerd. De gewone leraar zal dit soort busreizen niet kunnen begeleiden. Om deze en om andere redenen moet ook de reisleaderopleiding helemaal worden herzien. Maar Luc Glorieux is nog lang niet uitgeblust. De reisleiders trouwens ook niet want na een Reisleidersdag als deze zijn ze extra gemotiveerd om bij te dragen aan een nieuwe toekomst.



Een overvolle zaal tijdens de Reisleidersdag.

publiek, anderzijds brachten de diverse sprekers een veelheid aan informatie, leerrijk en toekomstgericht.

EEN STRIJDLUSTIGE INTRO

Het was Luc Glorieux die het seminarie, gemodereerd door Johan Verweider, voorzitter vzw Reisleiders Vlaanderen, opende met een bevolgen toespraak, kritisch, gedreven, met bezieling, zoals we dat van hem gewoon zijn. Glorieux refereerde aan zijn boek 'De toekomst van de autocar, de autocar van de toekomst' waarin ook een hoofdstuk is gewijd aan reisleiders.

Door de toegenomen reglementering, een geheel van wetten en maatregelen, niet zelden in het leven geroe-

situaties omdat overheden de bussen zien als vrachtwagens en ze als dusdanig in de wetgeving op die manier behandelen.

Maar zegt Luc Glorieux: "a coach is not a truck" en wij hebben bijvoorbeeld nood aan aparte bustracks op de wegen. Daarom wordt ook gestart met een petitie die ervoor moet zorgen dat de overheid het specifieke karakter van touring coaches erkent!

Luc Glorieux besluit: zoveel frustrerende situaties samen zorgen bij chauffeurs en reisleiders voor stress



Bob Beelen.

Kerstmis valt vroeger op Busworld

Bij een internationaal diner van Busworld past best een streepje muziek. Maar welke muziek speel je dan wel als met Chinezen, Indiërs, Russen en Belgen aan tafel? Wat zit er in het muzikaal collectief geheugen van Oceanië tot Azië? Sinds de jongste editie is dit raadsel opgelost. Hoe hard het gelegenheidsorkestje het internationaal gezelschap probeerde te verleiden met Beatlessongs of andere wereldhits, de handen bleven op elkaar. Pas toen de violist de eerste noten van "Jingle Bells" uit zijn viool haalde, brak de



ambiance los. Ook "Broeder Jacob", Eviva Espana, Zwarte Lola en een medley van Vlaamse meezingers

gingen er nadien vlot in. Niet overal op de wereld valt Kerstmis op 25 december.

Een lettertje verschil...

Drukfoutjes zijn de wereld nog niet uit. Een lettertje verschil en de vlag dekt de lading niet meer. In dit geval de veiligheidsgordels van MCF Safety Belts. In onze catalogus stond Bells in plaats van Belts. Bellen verkoopt dit bedrijf uit Turijn MCF Safety Belts niet, wel kwalitatieve veiligheidsgordels voor een breed gamma voertuigen, waaronder bussen en touringcars. MCF Safety Belts bestaat sinds 1989 en heeft sindsdien een vaste stek verworven op belangrijke internationale markten. Het bedrijf heeft een eigen laboratorium dat



naar de wensen van de klant maatwerk kan leveren. Dat alles gebeurt met inachtneming van de ISO-norm 9001. Het bedrijf produceert meer dan een miljoen gordels per jaar. Meer info op www.mcf srl.com

Indiase industrie transformeert zich razendsnel

India is de tweede grootste markt ter wereld voor bussen en touringcars en de tweede grootste producent. Een aantal experts uit India vertelde op de India Day op Busworld aan het publiek hoe ook daar de industrie zich transformeert. Tot voor kort werden de meeste bussen en cars gebouwd op eenvoudig chassis afgeleid van deze bestemd voor vrachtwagens, met koetswerken geleverd door bouwers gaande van grote, uitstekend georganiseerde ondernemingen tot kleine bouwers die bij wijze van spreken hun atelier langs de kant van de weg hebben en die zeer rudimentaire structuren bouwen zonder enige veiligheidsnormen.

DOOR DOUG JACK



Het volledige panel met moderator Doug Jack.

India moest zich wel aanpassen, een proces dat werd beschreven door Balraj Bhanot, het vroegere hoofd van de Automotive Research Association van India, en nog steeds



Balraj Bhanot.

actief als raadgever van de regering. Hij leidde een aantal comités die de taak hadden nationale normen uit te werken inzake constructie- en productieconformiteit. Daarbij kwamen heel wat verschillende overheidsinstanties en andere betrokken partijen bij te kijken, maar Bhanot en zijn team beslisten wijselijk normen in te voeren die zijn gebaseerd op de Europese Busrichtlijn.

Een verstandige keuze die er ongetwijfeld toe zal bijdragen dat Europese en Indiase fabrikanten en toeleveranciers met elkaar zaken kunnen doen. India heeft de laatste hand gelegd aan een netwerk van grote autosnelwegen die de belangrijkste steden van het land verbinden en die het hele subcontinent doorkruisen, van noord naar zuid en van oost naar west. Dit heeft de vraag aangewakkerd naar meer comfortabele en krachtiger langeafstandscars en pendelcars die klok vast rijden.

STADSBUSSEN

Ook de stadsbussen zijn zich snel aan het transformeren. Zo lanceerde de regering een stimulansprogram-

ma waardoor in de komende maanden meer dan 10.000 lagevloerbussen operationeel zullen worden ingezet. Delhi dringt aan op bussen die worden aangedreven door gecombineerd aardgas en heeft plannen om het moderniseringsprogramma nog meer kracht bij te zetten met nog eens 5.000 bussen tegen de Gemeenebestspelen die volgende zomer van start gaan.

Dhr. Sandhu van ARAI legde het publiek uit hoe de nieuwe reglementering in de praktijk zal worden geïmplementeerd. Daarbij doorlopen de busbouwers een standaard erkenningsprocedure. Dit kan er toe leiden dat een aantal van de vele kleine koetswerkbouwers gaat samenwerken zodat zij zich elk specialiseren in één onderdeel van het productieproces om volledige bussen te bouwen die beantwoorden aan de nieuwe normen.

De maakindustrie was vertegenwoordigd door Kulwant Wilkhu, één van de directeurs bij Sutlej Motors en voorzitter van de recent opgerichte Indian Association of Bus Manufacturers. Zijn leden pleiten voor de bouw van volledige, integrale voertuigen en zijn eigen onderneming werkt nauw samen met Mercedes-Benz. Wilkhu toonde heel wat boeiende statistieken over de Indiase industrie, waaronder cijfergegevens over de huidige en de te verwachten vraag in de diverse marktsegmenten.

Alle gebrachte presentaties zijn beschikbaar op de Busworld website – www.busworld.org.

China bereidt zich voor op Wereldexpo

China bereidt zich voor op de Wereldtentoonstelling die volgende zomer wordt gehouden in Sjanghai. Daarbij worden zowel bezoekers vanuit heel China en uit het buitenland verwacht. Jianguang Yuan, de Secretaris-Generaal van de Chinese Vereniging voor Burgerlijke Bouwkunde beschreef de enorme logistieke uitdaging die hiermee gepaard gaat, met inbegrip van heavy rail, metro, touringcars en verschillende buslijnen. Op de site van 5,28 vierkante meter zullen de bezoekers zich kunnen verplaatsen met een uitgebreide vloot emissieloze bussen, waarvan een deel zal worden aangedreven door batterijen en andere door brandstofcellen.

DOOR DOUG JACK

Na Jianguang Yuan op de China-day in Busworld was het de beurt aan een aantal gastsprekers die drie van de meest vooraanstaande Chinese bus- en touringcarbouwers vertegenwoordigden. Oorspronkelijk was de Chinese sector kleinschalig en lokaal tot in 1988 de stimulans kwam van een grootschalig aanlegprogramma voor autosnelwegen. Sindsdien is de sector zowel nationaal als internationaal gigantisch gegroeid. De oude ontwerpen met hoog koetswerk en voorin gemonteerde benzinemotor zijn sinds vorig decennium inmiddels volledig vervangen door lagevloerbussen en space frame cars met dieselmotor, meestal achterin geplaatst, automatische versnelling en superieure ophangingsystemen. In West-Europese landen ligt de gemiddelde verstedelijkingsgraad

van de bevolking rond de 60 - 70 procent. In China bedraagt deze zo'n 30 tot 40 procent. De plattelandsvlucht naar de steden zal nog lange jaren aanhouden, wat alvast één busbouwer ertoe bracht te stellen dat het bouwen van bussen en touringcars 'nog minstens voor de komende tien jaar een zonnige toekomst tegemoet gaat.'

Vier van China's vijf belangrijkste busbouwers nemen gezamenlijk 50 procent van de binnenlandse markt voor hun rekening, waardoor de rest van de vraag wordt beantwoord door bijna 100 andere busbouwondernemingen. De verwachting is dat ook hier de industrie zich zal gaan consolideren, waarbij de marktleaders volop genieten van de schaalvoordelen. De grotere ondernemingen investeren stevig in nieuwe technologieën, waaronder gesofisticeerde productie-uitrustingen, alternatieve energiebronnen en bouwkwiteit. Alle gebrachte presentaties zijn nu ook beschikbaar op onze website: www.busworld.org. Ooit was er een tijd dat de Chinezen nagenoeg heimelijk deden over hun activiteiten maar deze presentaties bevatten een goudmijn aan informatie voor eenieder die meer wenst te vernemen over de bus- en carindustrie in China. Misschien heeft het feit dat China in 2008 instond voor 52 procent van de wereldwijde productie aan bussen en touringcars, hen voldoende zelfvertrouwen gegeven om open kaart te spelen. Noteer alvast de data van het eerstvolgende Busworld Asia dat wordt gehouden in Sjanghai van 6 tot 8 mei 2010 en maak van de gelegenheid gebruik om tegelijkertijd de Wereldtentoonstelling te bezoeken.

Klinken op eerste succes

De drie openbare vervoersmaatschappijen van België (De Lijn, TEC en MIVB) en de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers FBAA hebben in het Meetingpoint het glas geheven op het succes van de allereerste wedstrijd "Beste Buschauffeur van België". Het werd een millimeterspurt tussen de laureaten. Mario Luybaerts van De Lijn werd de eerste winnaar. Samen met de beste buschauffeur per organisatie klonk initiatiefnemer Stéphane Comer, directeur bus bij de MIVB op het succes van deze allereerste editie. In 2011 volgt zeker en vast een tweede editie.

BLUEKENS PRESENTEERT ELEKTRISCHE MIDIBUS

Tijdens de Busworld tentoonstelling presenteert Bluekens Truck en Bus uit het Nederlandse Breda een tweede elektrische primeur: de Bluecoach Ro_ero First Electric. Deze volledig elektrisch aangedreven stadsbus werd ontwikkeld in samenwerking met de Nederlandse provincie Noord-Brabant, de Slovaakse carrosseriebouwer Ro_ero, ombouwer AllGreenVehicles die tekende voor de elektrische aandrijving en vervoersmaatschappij Arriva die de eerste bussen bestelde.

De midibus heeft een capaciteit van 32 passagiers en een actieradius van

ten minste 130 kilometer. Nog dit jaar zal de volledig elektrisch aangedreven midibus worden ingezet op een binnenstedelijk traject in het Nederlandse 's-Hertogenbosch.

YUTONG KOMT NAAR EUROPA VIA IJSLAND

Na King Long, dat tijdens de Busworld tentoonstelling een enkele bussen en cars lanceerde, waarmee het serieus de aanval wil inzetten op de Europese markt, en Higer dat via Scania een plaats wil veroveren op deze markt, is Yutong het derde Chinese busmerk dat heeft aangekondigd op korte termijn zijn pijlen te willen richten op die markt. Yutong

heeft gekozen voor een entree via IJsland. Daar is het bedrijf Eurobus gevestigd, dat is aangesteld als importeur voor Europa. In eerste instantie zal de nieuwe importeur zich richten op de Noord-Europese markt, en daar vooral de cars van Yutong aanbieden, maar de bedoeling is om op redelijk korte termijn ook te beginnen met de import van de hybride stadsbussen van deze Chinese fabrikant.

Als voorbereiding van de aanval op de rest van Europa heeft Eurobus inmiddels een onderdelensteunpunt in Duitsland ingericht, waar vooral carrosserieonderdelen op voorraad worden gehouden. De chassis- en

aandrijflijncomponenten zijn van bekende oorsprong, Yutong gebruikt in zijn coaches Cummins motoren, een ZF koppeling en versnellingsbak, assen van Arvin Meritor en veerbalgen van Conti, terwijl de verdere veringscomponenten en het remsysteem afkomstig zijn van Wabco. Onderdelen voor al deze componenten zijn ruimschoots voorhanden in Europa, ze hoeven niet uit China te komen.

De hybride stadsbussen hebben een Eaton hybride aandrijving en een wielophanging en assen van ZF, terwijl er voor de carrosserie gebruik gemaakt wordt van Alcoa profielen en beplating uit lichtmetaal.

IRU-trofee voor Flygbussarna

Na de IRU-City Trophy voor Stockholm, ging de "Speciale prijs voor ondernemingen 2009" van de IRU eveneens naar Zweden.

Flygbussarna Airport Coaches kreeg de prijs uit de handen van Martin Marmy, secretaris-generaal van de IRU. Flygbussarna bedient zeven luchthavens, twee havens en negen steden in Zweden. Het bedrijf heeft

een vloot van 66 bussen, maakt sinds 2007 deel uit van de Veolia-groep en vervoert jaarlijks vier miljoen passagiers. Flygbussarna zette dit jaar een campagne op met de klemtoon op de milieuvriendelijkheid van hun autocars en autobussen. Dat resulteerde ondanks 15 % minder passagiers op de luchthavens in Zweden in een stijging van het aantal vervoerde passagiers.

Seminaries

Tijdens Busworld hebben verschillende seminars plaats. Meer informatie vindt u op www.busworld.org. Verder klikken naar side-events.

MAANDAG 19 OKTOBER

A coach is not a truck

Onderwerp: rij- en rusttijden Van 14 tot 16 uur Waar: Kortrijk Xpo Meeting Center Busworld heeft het initiatief genomen om de actie A coach is not a Truck opnieuw op te starten in samenwerking met FBAA, IRU en

andere buitenlandse federaties. Hoofddoel is het afdwingen van afzonderlijke rij- en rusttijdenwetgeving voor personenvervoer. Wij verwachten uw steun voor deze actie.

DINSDAG 20 OKTOBER

Bus Ecology And Alternative Fuels Conference

Onderwerp: Eco-vriendelijke stadsbussen Van 14.00u - 15.30u

Coach Ecology And Safety Conference

Onderwerp: Ecologie en veiligheid Van 16.00u - 17.30u



busworld.

Redactie:

Jean-Pierre Schoukens
jpschoukens@telenet.be

Fotografie: Hervé Ally
Vertaling: X-L-Ent

Lay-out en druk: Ally Graph-x
Verantwoordelijke uitgever:

Luc Glorieux