

‘Kortrijk is te klein geworden voor onze bussen’

In Kortrijk opent vandaag voor het laatst Busworld. Tot grote spijt van bezieler Luc Glorieux verhuist de grootste vakbeurs voor bussen naar Brussel.



‘We begonnen als Car & Bus. Na 19 uur werd dat Bar & Kus’, blikt Busworld-oprichter Luc Glorieux terug. © STEFAAN TEMMERMAN

LUKAS VANACKER

‘**M**et de dood in het hart.’ Luc Glorieux, de kleurrijke oprichter van de vakbeurs Busworld, is triest dat zijn geestkind vandaag voor het laatst van start gaat in de hallen van Kortrijk Xpo. ‘Kortrijk is te klein, veel te klein. We hebben geen parkings meer: alles staat vol tenten met exposanten en de bezoekers moeten elders parkeren. De beurszalen zijn altijd al te klein geweest, al zijn ze telkens meegegroeid met ons succes. Maar nu is er geen plaats meer om uit te breiden. We kunnen echt niet anders.’

Als de West-Vlamingen de leiding overlaten aan de Brusselaars is de beurs binnen vier jaar kapot.

STICHTER BUSWORLD
LUC GLORIEUX

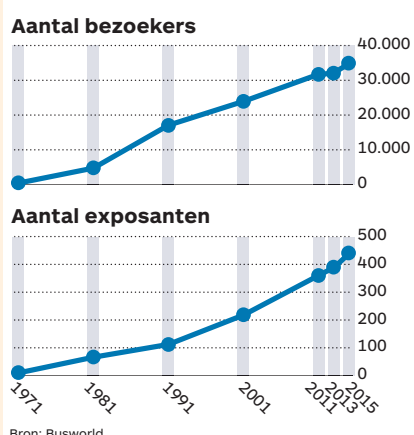
Het idee voor Busworld ontstond decenia geleden op het Autosalon in Brussel. ‘Ik stond pinten te drinken op de stand van Van Hool’, herinnert Glorieux zich, toen topman van de West-Vlaamse afdeling van de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA). ‘Ik was al ‘malcontent’ omdat de bussen daar in een hoek stonden. En om 18 uur kwam de privémilite van de organisatie (de *automobiliefederatie Febiac, red.*) toe, zei dat iedereen buiten moest en pakte mijn pint uit mijn hand. Dat kon toch niet! Exposanten betalen peperdure standen en moeten een verkoopgesprek stoppen door zo’n dom reglement. Dus heb ik gezegd: dan doe ik het zelf.’

Glorieux (75) stampte een busbeurs in zijn geboortestad Kortrijk uit de grond. ‘Car & Bus’ (‘vanaf 19 uur ‘Bar & Kus’, grapt Glo-

PROFIEL BUSWORLD

- ▶ Grootste vakbeurs ter wereld voor bussen en touringcars.
- ▶ Opgericht in 1971, vindt tweejaarlijks plaats. Dit jaar van 20 tot 25 oktober. Zondag is publieksdag.
- ▶ Trok 35.000 bezoekers in 2015.
- ▶ Verhuist in 2019 van Kortrijk naar Brussel.
- ▶ Georganiseerd door de Beroepsvereniging van Autobus- en Autocarondernemers van West-Vlaanderen (BAAV).
- ▶ Ook buitenlandse edities in Medellin (Colombia), Izmir (Turkije), Moskou (Rusland) en Bangalore (India). De beurs in Sjanghai (China) wordt stopgezet.
- ▶ Geen zakencijfers bekend.

BUSWORLD BOOMT



rioux) begon in 1971 als een erg lokaal evenement met 500 bezoekers en één hal, grotendeels gevuld door de Belgische constructeurs Van Hool en Jonckheere (nu VDL Bus).

De eerste editie was de start van een onwaarschijnlijk succesverhaal. Jaar na jaar trok de beurs meer bezoekers en exposanten. In 2000 besliste Glorieux zijn barstensvolle beurs te exporteren, naar het beloofde busland China. ‘We wilden uitbreiden naar het buitenland om de beurs in Kortrijk te ontlasten. Maar het omgekeerde gebeurde: de Chinese busbouwers kwamen naar hier omdat de hele wereld hier rondloopt. En zo ontplofte de beurs in Kortrijk helemaal.’

Alternatieve energie

Busworld organiseert sindsdien kleinere beurzen in alle hoeken van de planeet, van Colombia over Rusland tot India. Alleen een experiment in Nigeria mislukte bij gebrek aan lokale busbouwers, die de beurs het nodige duwtje in de rug moesten geven. De beurs van Kortrijk blijft vandaag de kern van de business. Het event omvat tien hallen, inclusief een tijdelijke minimoskee, en trekt 400 exposanten. Meer dan 70 bedrijven moesten dit keer geweigerd worden.

Het succes van de beurs is nog steeds deels te danken aan de Belgische stamgasten Van Hool en VDL. Maar die worden intussen vergezeld door grote spelers zoals Man, Mercedes, Iveco en Volvo. Ook Chinese busconstructeurs, zoals BYD, King Long en Golden Dragon, zijn prominent aanwezig. Turkse bedrijven vormen 30 procent van het aantal exposanten.

Busworld profiteert ook van de opkomst van alternatieve aandrijvingen, zoals hybride, elektrisch en waterstof. ‘In 2010 zat het hier eivol met alleen diesel’, zegt Glorieux. ‘Als 10 procent van de bussen elektrisch rijdt en 5 procent op andere alternatieve energie, dan moet elke busbouwer 15 procent meer bussen bijzetten. Zo explodeert de beurs. En er komen nog altijd nieuwe merken uit het buitenland bij.’

Door de blijvende groei moet de beurs verhuizen. De 25ste editie van Busworld vindt in 2019 plaats op de Brusselse Heizel, de locatie van het Autosalon van aartsvrijand

BUSWORLD STOPT IN CHINA

Busworld China, het eerste buitenlandse project van de Kortrijkse beursorganisatie, wordt stopgezet. ‘De beurs in China is langzaam uitgedoofd’, zegt oprichter Luc Glorieux. ‘De Chinese busbouwers zijn niet geïnteresseerd in hun thuismarkt. **Ze willen alleen exporteren.**’ Ook het juiste personeel vinden was moeilijk. ‘Beurzen organiseren is een *people business*. Maar bij onze Chinese partner was het personeelsverloop gigantisch.’ Bovendien telt China vandaag tien concurrerende busbeurzen. ‘Als je succes hebt, word je nagebootst.’ Busworld wil de beurs van China naar een ander groeiland, Indonesië, verhuizen. En ook Kazachstan ligt in het vizier voor een nieuwe editie. ‘Als wij het niet doen, doet iemand anders het’, klinkt het.

Febiac. Luc Glorieux, die ook boeken over militaire geschiedenis schrijft, heeft de dagelijkse leiding doorgeschoven naar zijn dochter Mieke, maar de netwerker blijft erg aanwezig. ‘Mijn activiteit bestaat uit pinten drinken’, zegt hij grijnzend. ‘Maar vroeger ook, hé.’ De organisatie van de beurs blijft stevig in handen van de West-Vlaamse afdeling van de FBAA. ‘Als ik het uit handen geef aan de Brusselaars, is de beurs binnen vier jaar kapot’, zegt Glorieux stelling.

Over de naam van de nieuwe beurs is nog niets beslist. ‘We hebben even gedacht aan Kortrijk-Oost, maar dan zouden mensen die afrit op de autosnelweg in Kortrijk nemen’, grapt Glorieux. Wellicht luidt het compromis ‘Busworld Brussels Kortrijk’. ‘Kortrijk is in onze sector een begrip’, zegt Glorieux trots. ‘Spreek in Indonesië of Zuid-Afrika de naam Kortrijk uit, en ze denken aan onze beurs.’

Baggeraar Jan De Nul bouwt cruisehaven in Panama

De Belgische baggeraar Jan De Nul heeft opnieuw een contract beet in Panama. Deze keer voor de bouw van een cruisehaven.

MARC DE ROO

Het Belgische baggerbedrijf Jan De Nul uit Hofstade gaat een cruisehaven bouwen in Panama. Dat gebeurt in consortium met China Harbour Engineering Company, een dochter van het Chinese CHEC, de grootste baggeraar ter wereld. Het contract heeft een waarde van 165 miljoen dollar of 140 miljoen euro.

De Panamese havenautoriteiten organiseerden woensdag de startceremonie voor de haven, die de naam Amador kreeg. De bouw van de cruiseterminal zal 18 maanden duren. De werken starten binnenkort.

De nieuwe Amador-terminal zal twee dokken tellen en kan per dok schepen tot 5.000 passagiers aan. De terminal komt op het eilandje Perico. Dat ligt vlak bij de kust, nabij Panama Stad en de monding van het Panamakanaal tussen de Stille en de Atlantische Oceaan.

Jan De Nul neemt alle bagger- en opspuitingswerken voor zijn rekening. Dat gaat van het graven van een toegangskanaal tot het opspuiten van een terrein van 8,3 ha. De bouw zou goed zijn voor een 1.000-tal directe en 1.800 indirecte banen.

Het onlangs verbrede Panamakanaal dat ook nieuwe sluizencomplexen kreeg, moet het aantal cruiseschepen op het Panamakanaal richting de hoofdstad opkrikken.

Jan De Nul heeft de afgelopen jaren verschillende werken uitgevoerd in Panama. Het was betrokken bij de verbreding en de uitbreiding van het Panamakanaal. Zowel aan de Atlantische als aan de Stille Oceaan voerde het verdiepingswerken uit. De Nul bouwde ook de twee nieuwe sluizencomplexen aan beide kanten van het kanaal.

Dat liep niet altijd van een leien dakje. Jan De Nul maakte toen deel uit van het bouwconsortium GUPC dat in conflict kwam met de Autoridad del Canal de Panama (ACP), de uitbater van het kanaal en de opdrachtgever van de uitbreidingswerken. GUPC had voor 2 miljard dollar meerkosten ingediend, boven op de contractwaarde van 3,2 miljard dollar.

De haven is de eerste samenwerking tussen Panama en China sinds Panama in juni de diplomatieke relatie met Taiwan volledig verbroken heeft en in de plaats de banden met China aanhaalde.

OPMERKELIJK

Limburgse wijn beschermd vanaf 2018

Limburgse wijn kan binnenkort rekenen op een erkenning uit Europa. ‘De procedure van de Europese erkenning van wijn uit de Limburgse Maasvallei zit in een eindfase en moet normaal rond zijn tegen de jaarwisseling’, zegt minister van Economie Kris Peeters (CD&V). Door de erkenning mogen wijnboeren alleen de omschrijving Maasvallei Limburg gebruiken als ze hun wijn maken in het gebied dat zich uitstrekt van Lanaken via Maasmechelen, Dilsen-Stokkem en Maaseik tot het Nederlandse Roermond.

Als de erkenning er komt, krijgt Vlaanderen zijn vijfde wijn met een ‘beschermde oorsprongsbenaming’. Hagelandse, Haspengouwse, Heuvellandse en Vlaamse mousserende wijn zijn nu al erkend.

Vorig jaar produceerde België 754.000 liter wijn. Dat is 25 procent minder dan in 2015. De daling is te wijten aan nat en warm weer, dat de oogst deels deed mislukken. **JC**