



Cor Vos

'De koers is te weinig afgestemd

Proffen presenteren een blauwdruk

Aan de vooravond van het nieuwe Vlaamse wielerseizoen presenteren twee professoren van de KU Leuven een plan om de koers nieuwe zuurstof te geven. 'In veel wedstrijden gebeurt nauwelijks iets, en dat is onvergeeflijk.'

DOOR JEF VAN BAELEN EN JEROEN ZUALLAERT

Zaterdag start in Gent het Vlaamse wielersjaar met de Omloop Het Nieuwsblad, ongetwijfeld met een boom volk lange het parcours en hoge kijkcijfers voor de openbare omroep. Maar de Vlaamse koersgekte verblindt, want in de rest van de wereld gaat het niet goed met het wielrennen. De grote sponsors blijven weg, onder meer omdat

de sport niet van het stempel van doping afraakt. De gemiddelde wielersfan is bovendien ouder dan 55, terwijl sponsoren leveren de jonge consument vertelden. Daar ligt de achilleshiel van het wielrennen: het is te weinig afgestemd op de jonge, zappende sportconsument', vertelt Wim Lagae, sportmarketeer aan de KU Leuven. Samen met sporteconoom

Daam Van Reeth (KU Leuven) presenteert hij deze week *Een economische blauwdruk voor het internationale wielrennen*: een ambitieus hervormingsplan dat de Vlaamse volkssport een nieuwe toekomst moet bezorgen.

Het is natuurlijk lang niet het eerste hervormingsproject voor de koers. 'Wouter Vandenhautte probeerde het negen jaar geleden met zijn Cycling 2020. Zelden Bakala geldschitter achter Ethx-Quick Step, presenteerde in 2011 de World Cycling Series', lijst Daam Van Reeth op. 'Vandenhautte en Bakala zijn allebei mislukt, zelfs al beschikten ze over stevige financiële backing. Wim en ik hebben geen zakelijke belangen in het

voor het nieuwe wielrennen op de zappende consument'

DAAM VAN REETH: 'Wouter Vandenhautte heeft het voor ons geprobeerd, maar zijn hervormingsplan is mislukt.'

wielrennen en benaderen het puur vanuit een onafhankelijk, academisch standpunt. Hopelijk zorgt dat ervoor dat er naar onze voorstellen wordt geluisterd. Maar we realiseren ons dat dit plan slecht zal vallen bij de internationale wielerenunie UCI en bij ASO, de organisator van de meeste grote internationale koersen.'

Waarom moet er iets veranderen?

DAAM VAN REETH: 'We zijn er ons in Vlaanderen te weinig van bewust dat wielrennen een nichesport is, die qua entertainment niet biedt wat een moderne consument eist. Een voorbeeld: BMX, een discipline die in de conservatieve echelons van de wielrennerij niet

helemaal ernstig wordt genomen, was op de Olympische Spelen internationaal de best bekeken wielertak. Dan hoeft het niet te verbazen dat het Internationaal Olympisch Comité meer inzet op BMX, en de wegwedstrijd, die alleen in Vlaanderen hoge kijkcijfers haalde, minder belangrijk vindt.'

WIM LAGAE: 'Van weg wielrennen kun je geen BMX maken, maar met een paar verstandige ingrepen is een interessanter televisieproduct wel degelijk mogelijk. In veel wedstrijden gebeurt nauwelijks iets, en dat is onvergeeflijk. Jan Bakelants zei onlangs hoe saai hij Lukit-Bastelaken-Lukit vond, en hij is nota bene een van de hoofdrolspelers. Vier uur lang zit

je tevergeefs te wachten op actie, pas in de laatste drie kilometer gebeurt er iets. Ik kan me niet indenken dat zulke voorspelbare wedstrijden over twintig jaar nog zullen bestaan.'

VAN REETH: 'Uit internationaal onderzoek blijkt dat wielrennen de twaalfde populairste televisiesport is en veel minder kijkers lokt dan de organisatoren ons willen doen geloven. Een manier om dat op te kraken, is meer beleving in de verslaggeving. Waarom geen on-board-camera's op de helmen of de zadels zoals bij motorraces? Een atldeling in de Tour volgen vanuit het perspectief van de renner: kan het spannender?'

LAGAE: 'De wielerswereld praat al jaren ▶



SPORT

► over die minicamera's en toch komt het er maar niet van. Het toont aan hoe conservatief de wielrennerij is, je krijgt er toch zo moeilijk beweging in.

VAN REETH: Wielrennen is daluren-entertainment, en sportief veel minder gewaardeerd dan de insiders zouden hopen. Volgens Frans onderzoek kijkt 61 procent van de Tourkijkers in de eerste plaats voor de landschappen. Voor veel mensen is de Ronde van Frankrijk een soort surrogaatvakantie, de competitie is secundair. Ik zeg: speel die zwakte uit als een troef en zet zo veel mogelijk in op regiomarketing, terwijl je tegelijkertijd het sportieve aantrekkelijker maakt.

Jullie pleiten voor kleinere teams.

VAN REETH: Team Sky kan met zijn negen renners de wedstrijd controleren en winnen. Waarom geef je hen dat wapen, als het de spanning doodt? Wij stellen teams van maximaal zes renners voor. Dat is ook goedkoper, en de sport kan budgetverlichting goed gebruiken.

LAGAE: In de jaren van Eddy Merckx had je pelotons van 100 à 120 renners, nu starten ze in de Tour met bijna 200. Dat er vroeger meer spektakel was, ligt ook daaraan. Een kleiner peloton is ook veiliger, niet te verge-

VAN REETH: Kleinere teams betekent minder werkgelegenheid voor de renners, maar dat willen we counteren door het damespeloton te vergroten. Wat als je elk mannenteam lieert aan een vrouwenploeg en je laat de vrouwen starten op hetzelfde parcours, maar dan een paar uur vroeger? Ik ben een diehard en bekijk de Ronde van Vlaanderen van start tot finish, maar in het saaie middenstuk rond 14 uur krijg zelfs ik het moeilijk. Als je de vrouwenwedstrijden zo plant dat de finale net dan losbarst, en wanneer dat voorbij is, komen de cruciale passages eraan bij de mannen: dan bied je de wielerman een hele namiddag topvertier.

Het peloton telt niet alleen te veel renners, er zijn volgens jullie ook te veel topkoersen.

VAN REETH: De WorldTour, de kalender van de grootste koersen, telt 150 wedstrijddagen. Gevolg: Chris Froome start maar in een derde van de koersen waarin Sky actief is, terwijl Lionel Messi bij FC

Barcelona bijna altijd speelt, tenzij hij geblesseerd is. Dat versnipperde deelnemersveld is niet goed voor de herkenbaarheid van de sport. In een ideale wereld rijden de toppers zo veel mogelijk topwedstrijden, al is dat niet evident omdat een aantal grote koersen specialistenwerk zijn. Neem Parijs-Roubaix, na de Tour wereldwijd de best bekeken koers. Omdat zijn kalender sowieso vol genoeg zit, rijdt Vincenzo Nibali daar niet, hoewel we een paar jaar geleden in de Tour zagen dat hij dat goed kan.

LAGAE: Ik begrijp perfect dat een Tourrenner niet inzet op Parijs-Roubaix. Bij regenweer wordt dat een levensgevaarlijke koers. Nogal wat mensen kijken voor de valpartijen, maar je kunt je afvragen of dat soort wedstrijden nog verantwoord is.

VAN REETH: Is Parijs-Roubaix zo veel gevaarlijker dan een Tourcol waar ze tegen 90km per uur naar beneden rijden? Wielrennen is een risikante sport, dat moet je aanvaarden.

Sowieso moet het wedstrijd aanbod herbekeken worden. De Belgische eendagskoersen hebben allemaal bestaansrecht, maar waarom we én een Ronde van België én een Eneco Tour én een Driedaagse De Panne houden, is mij een raadsel. Valt daar niet te praten over een fusie?

LAGAE: Dan kun je organisaties als de Ronde van Californië of de Ronde van Turkije opwaarderen, in de hoop dat de koers daar ook begint te leven. Al is niet elk wingewest even interessant. We gaan nu een WK houden in het Qatarese Doha, terwijl het daar op dat moment meer dan veertig graden is. Dat bewijst dat niemand voor de renners opkomt, want gezond kan dat niet zijn. De wielwereld slikt alles, omdat ze zo verdeeld is. En zo amateuristisch.

VAN REETH: Terloops: ook Antwerpen droomt van het WK, maar onder de huidige voorwaarden zou ik dat sterk afraden. Drie van de laatste vier wereldkampioenschappen zitten in slechte papieren. Door de hoge vergoeding die je aan de UCI moet betalen, is het organiseren van een WK peperduur. Het is gekkenwerk om eraan te beginnen.

Het amateurisme valt te verklaren door het grote aantal ex-renners dat allerlei ►



11 KRACHTLIJNEN UIT HET PLAN LAGAE-VAN REETH

- De 25 grote wielersponsors verenigen zich tot een **Cycling Pro League**, en hervormen in blok de wielerkalender.
- Invoering van een **licentiesysteem** voor managementfuncties bij teams, federaties en organisatoren.
- **Parcoursen** worden herbekeken, in functie van spankracht en aantrekkelijkheid voor televisie.
- Verlichting van de topkalender tot **maximaal 120 wedstrijddagen**.
- Teams brengen maximaal **zes renners** in koers.
- Opwaarderen van het **dameswielrennen**, in te passen in de (uitzending van) de mannenkoersen.
- **Uniforme regels**, goed herkenbare leiderstruien in alle koersen en vaste rugnummers in alle koersen.
- Bundeling van alle niet ASO-koersen tot **één jaarpakket** voor televisie.
- Renners verenigen zich in een krachtdadige **vakbond** die nadenkt over veiligheid en gezondheid van de atleten.
- Sectormanagers stellen draaiboeken op inzake **veiligheid en koersneutralisatie**.
- Sectorartsen werken samen met teams en organisatoren voor gedragscodes en gezondheidsbelasting.

► **postjes binnen het wielrennen uittoefent. Jullie noemen dat 'inveelt'.**

LAGE: Dat coureurs na hun carrière in sporttechnische functies terechtkomen, begrijp ik, maar dat zij ook op het managementniveau de dienst uitmaken, slaat eigenlijk megens op. De wielersport is een gesloten wereld, die niet altijd even professioneel wordt gerund. Toen Wouter Vandendriessche zijn hervormingsplan voor het wielrennen wilde voorstellen, bleken heel veel Spaanse en Italiaanse ploegmanagers geen woord Engels te spreken. Dat is toch onvoorstelbaar? Of een ander voorbeeld, dich-

coureurs spreken, van regelen en afk-

ken: 'Jij zit in mijn kamp, ik zorg dat jij naar de Tour kan, dus laat dat herovormingsvoorstel voor wat het is.' De teams worden tegen elkaar uitgespeeld en krijgen geen langetermijnproject uitgestippeld. Ik pleit voor proficiënties, zodat managers hun bekwaamheid moeten aantonen. Dan kun je ook eisen stellen wat ethisch handelen betreft.

Het wielrennen heeft geen dopingprobleem, vinden jullie.

LAGE: Dat is toch gewoon zo? Het voetbal, met zijn matchfixing en corrup-



Belgalmage

VAN REETH: 'Als je de wielersport verregaand wilt hervormen, dan moet het via de grote sponsors.'

ter bij huis: waarom zou Sven Nys geschikt zijn als manager? Kan hij een balans lezen, weet hij hoe je een SWOT-analyse opstelt?

Ik wil geen diplomaafstijst zijn, maar bij de sportdienst van de allerkleinste gemeente eisen ze dat je je bagage kunt bewijzen. Om tot de hoogste echelons van het wielrennen door te stoten, volstaat het dat je ooit op een fiets zat. Dat maakt het uitermate makkelijk voor monopolist ASO om zijn wil door te drukken. Je moet de taal van de oud-

VAN REETH: De internationale wiel-

unie UCI voerde als eerste de epo-test in, en speelt nu opnieuw voorstrekker met de *no needle-policy*. Alle credits daarvoor, maar je moet vaststellen dat zo veel iver de sport onterecht opzadelde met een glitzwart imago. Andere sporten liepen bijeen, en worden daar bijzkaar voor belond. Ik pleit er zeker niet voor om een oogje dicht te knijpen voor doping, maar een beetje terughoudendheid in de communicatie mag.

LAGE: Een ding kun je het wielrennen absoluut verwijten: het heeft te weinig afstand, genomen van het veldten, waardoor dat blijft etteren. Bij Katusha, mochtans een van de grootste teams ter wereld, heeft elke wielertan een ongemakkelijk gevoel. Katusha wordt gerund door Vatcheslav Ekimov, een ijzerweter uit de oude kern van Armstrong die nooit toegaf dat hij iets met doping te maken had, tegen verpletterend bewijs in. Zo'n man is niet geloofwaardig, en dat weesg op de sport. Figuren die de demaot besmet zijn, moeten euit.

Waarom geen Waarheidscommissie waarin alle betrokkenen eerlijk vertellen hoe het vroeger toeing, om zo streep te trekken onder het vertelden?

LAGE: Dan zijn de kranten en jaarzoet met dopingverhalen uit de oude doos, maar wat wilt het wielrennen daartij? Het peloton heeft genoeg maa culpa gesigne, het masochistische stoppen.

VAN REETH: Na de biecht van Lance Armstrong had je zo'n initiatief kunnen opzetten, nu is het momentum weg. Het wielrennen zal moeten leven met zijn geschiedenis, zonder meer. Trouwens, er haken amper kijkers af door dopingverhalen, dat maakt de zaak niet. De sponsors verontrust de doping wel, dat is het grote probleem.

LAGE: De commerciële sterkte van het wielrennen – de naam van de sponsor is tegelijk ook de naam van het team – is tegelijk zijn achilleshiel. T-Mobile, Rabobank en Festina werden synoniemen voor bedrog. Een multinational denkt wel twee keer na voor hij die associatie op zich afroep.

VAN REETH: Als je de sport verregaand wilt hervormen, dan moet het via de grote sponsors. In ons plan vormen de 25 grote wielersponsors van Pro League, zoals in het Belgisch voetbal. Alleen zij kunnen een nieuw wielmodel onderhandelen met de UCI en de ASO.

De eerste reacties: Knack vroeg drie insiders wat ze vinden van het plan Lagae-Van Reeth.



REMNAT SCHOTTE
wielersjournalist bij Sporza

'Wie heeft er nog tijd om zes uur aan een stuk tv te kijken?'

Mijn ideale wielertuitzending zit er zo uit: je gaat in de ether rond vijf uur, wanneer de mensen van hun werk komen. Eerst krijgen ze de nightline wat me de ontspanning de aanvullen waarmee de ontspanning finale van iets meer dan een uur. Twee uur topovers waarin er voortdurend iets gebeurt. Minicamera's op de zadels of de helmen maken het nog spannender. Die beelden moet je wel live tonen, en niet achteraf. Eigenlijk is het te gek voor woorden dat we zulke beelden nu al niet hebben: een groot deel van de actie blijft buiten beeld, terwijl de technologie aliang beschikbaar is.'

Toen de merken zich terugtrokken, namen de mecenassen het over. Die maken nu de dienst uit in het wielrennen; zeven van de achttien World Tour-teams worden rechtgehouden door een sukkeroom.

LAGE: Tel daar nog al die ploegen bij die in terte overheidsprojecten zijn, al dan niet vanuit de lokale nationale lorenji... De financiering van het wielrennen zit fundamenteel verkeerd. Plus: de *sugar daddy's* hebben de markt oververhit. De lonen van de toprenners liggen veel hoger dan wat deze sport eigenlijk aankan. **Chris Froome tekende net een nieuw contract van 5,3 miljoen euro per jaar. Dat is te veel?**

VAN REETH: Voor mij niet, de markt betaalt wat ze betalen wil.



MARC SERGEANT
sportiefmanager Lotto Soudal

'Betere teams werken met professionals'

'Dat het wielrennen een gesloten wereldje is, zal wel kloppen, maar ik vraag me af of het in andere sporten zo veel beter is. In het atletiek en het tennis zitten toch ewigop veel ex-sporters in bestuursfuncties? Als men licenties wil invoeren voor wielermanagers, dan heb ik daar niks op, tegen, maar ik verwacht er ook niet veel van. De betere teams hebben sowieso op elk terrein professionals ingezet. Ik, als ex-renner, overzie bij Lotto Soudal het sportieve luk. Naast mij staat een algemeen manager die zich mij staat een algemeen manager die zich bezighoudt met zaken als het zoeken van sponsors.'

Het wielrennen spreekt nooit met één stem, en dat is absoluut een probleem. Vorig jaar konden we el ploegen samenbrengen in de belangvereniging Velon, een beschiedenis succes. De Franse teams deden niet mee, uit vrees koersorganisor ASO tegen de haren te strijken. Ook Astana en Katusha bleven liever afzijdig. Toch heb je een tegenwicht nodig tegenover de organisatoren, die nu voor het grootste deel bepalen waar de sport naartoe gaat.'

'Het peloton heeft genoeg mea culpa geslagen, het masochistische mag stoppen.'

LAGE: Ik zie dat anders. De budgetten van de grootste teams stegen omdat ze in een salaristrace zijn verzeeld, anders krijg je de beste coureurs niet. Puur economisch is er geen basis voor die loonexplosie. Ik vrees voor een bubbel. Het is wellicht een utopie, maar idealiter sluit de sector een gentelman's agreement om dat af te remmen. Een ploeg als DCM-Vacansolli haalde zijn sponsoring wel uit de bedrijfswereld, maar kon niet meer met de sukkerrooms.

VAN REETH: Het wielrennen heeft nu vijf zes jaar van mecenassen geleefd, maar die zijn zich stilkan aan het terugtrekken. Oleg Tinkoff stopt aan het einde van dit seizoen, ook Zdenek Bakala



JASPER STUYVEN
wielrenner bij Trek-Segafredo

'Met kleine ploegen vallen te veel renners uit de boot'

De grote, belangrijke koersen verlopen inderdaad zeer gesloten. De ploegen schijnen bijna elke keer hetzelfde scenario. Met teams van zes kan niemand nog een wedstrijd controleren. Die koersen zouden spannender zijn, want aanvaller's krijgen meer ruimte. Nu koersen we in teite allemaal een beetje tegen onze natuur in, want alle renners rijden graag wedstrijdren voorbij je het volle pond geeft.

En toch bent ik niet gewonnen voor kleine teams. Heeft men er wel bij stilgestaan hoeveel jobs dan verloren gaan? Nu al vallen elke winter goede coureurs uit de boot, wegens geen plaats meer in het peloton. Ik wil niet dat die schifing nog erger wordt. Veel renners pletten voor een kleiner peloton omdat ze denken dat het wielrennen daar veiliger door wordt. Ik bewijdel dat. In kleinere wedstrijden vallen we omdat het parcours onveilig is, in grotere wedstrijden verwacht je en vooran wil zitten. Teams van zes man veranderen daar niets aan.'

Jijkt niet meer zo enthousiast. Er zullen er nog volgen. Waarom pompen die sukkerrooms hun geld in het wielrennen? Louter om hun ego te stretelen?

VAN REETH: Ze doen dat deels uit passie, deels om status te kopen. Rendement is voor Coucke, Bakala of Tinkoff bijzkaar geen prioriteit, net dat maak hun inbreng markterveroord. Wel hoopten ze gewaardeerd te worden in het wielrenmilieu, wat blijkt tegen te vallen. Want, opnietu: het blijft toch zo'n gesloten wereld. Buitenstanders mogen betalen, voor de rest houdt men hen buiten de deur. ❑

Meer informatie in *The Economics of Professional Road Cycling*, samengesteld door Daan Van Raeth en Daniel Joseph Larson, uitgegeven door Springer.