

Brusselse Tourstart levert sterk merk met beperkte houdbaarheid



De Tijd - 04 Jul. 2019
Pagina 9

Met een rit in lijn en een ploegentijdrit trapt Brussel dit weekend de Ronde van Frankrijk af. Wat leren een economische blik en een marketingkijk op de Brusselse Grand Départ?

De Ronde van Frankrijk wordt gerund door Amaury Sport Organisation (ASO), een onderneming die nooit prijzen zal winnen voor haar transparantie. Op basis van verdwaalde economische cijfers kunnen we afleiden dat de omzet van de Tour spectaculair is gestegen: van 3,8 miljoen euro in 1991, over 48 miljoen euro in 1998 tot circa 125 miljoen euro in 2014 (en 30 miljoen euro winst). De Tour is de gezonde kaskoe van ASO, want veel van zijn andere (wieler)sportinvesteringen blinken niet.

Naast de televisierechten, die ongeveer de helft van de omzet zouden bedragen, en de marketinginkomsten via sponsors en merken in de publiciteitskaravaan, op 40 procent geraamd, betreft de overige 10 procent bijdragen van lokale overheden voor citymarketing. Want steden en regio's willen hun merk mee invullen via de Tour. Is er een mooier decor denkbaar dan de Tour om de Brusselse toeristische trekpleisters via helikopter- en mobiele camerabeelden op de kaart te zetten? Het zal bezoekers, bewoners en bedrijven als muziek in de oren klinken dat 'hellhole Brussels' dankzij de Tour een imagooverandering kan realiseren richting zomer, feest, vrije tijd en het internationale wielerspeloton.

Onvermijdelijk hebben de professionalisering en de groei van zowel het merk Tour de France als van stedelijke merken de concurrentie tussen buitenlandse kandidaturen voor start- en aankomstplaatsen verscherpt. Alle onderhandelingsmacht ligt nu bij de rechthouder ASO.

Zo kon Luik nog van een Frans gunst- tarief genieten dankzij zijn bevoorrechte relatie met ASO als organisator van Luik-Bastenaken-Luik: 1,9 miljoen euro voor Le Grand Départ in 2004 en 2,5 miljoen euro acht jaar later. De organisatiefee voor Utrecht bedroeg in 2015 al 4 miljoen euro, terwijl Brussel 5 miljoen euro zou betalen aan ASO.

De prijzen voor een Grand Départ zijn een veelvoud van die voor een gewone Touretappe. Brussel fungeerde al zeven keer als startplaats van een gewone Touretappe en twaalf keer als aankomstplaats. Dankzij diverse demarches kon Yves Leterme een bodemprijs van 125.000 euro onderhandelen voor 'zijn' leper, de startplaats van de vijfde rit in 2014. In 2015 betaalde Zeeland 500.000 euro voor de aankomst van de tweede rit, terwijl Antwerpen als startplaats van de volgende rit 350.000 euro betaalde.

Behalve in de fee moet ook geïnvesteerd worden in dranghekken, wegenwerken of het afplakken van tramsporen voor de beveiliging van de renners. Kopzorgen die je niet hebt met een arenasport, maar wel met een (openbare) wegsport als wielrennen.

Door het veel hogere prijskaartje en de meerdaagse aanwezigheid van de Tour- karavaan ligt meer rendementsdruk op een Grand Départ dan als een stad als start- of aankomstplaats van een gewone etappe fungeert.

Helaas kan op de hamvraag hoeveel de Grand Départ Brussel zal opleveren geen zinnig antwoord geformuleerd worden. Bij een audit vooraf van topsportevenementen krijg je klassiek overenthousiaste organisatoren die dwepen met positieve economische impactstudies. De studies staan of vallen met veronderstellingen, die economen kritisch zullen verwerpen.

Vervolgens krijg je een methodologische discussie over directe uitgaven van de (inter)nationale wielersfans, media en organisatie, uitdijende positieve effecten en inkomens- en tewerkstellingsgevolgen door die extra economische activiteiten.

Maar ook het verdringingseffect moet worden berekend: in welke mate zullen bijvoorbeeld cultuur- of dagjestoeristen een gepland bezoek aan Brussel vanwege de wielerdrukte uitstellen? Daarenboven rijst de vraag of en hoe de immateriële baten van bijvoorbeeld stedelijke trots en internationaal prestige afgezet kunnen worden tegenover immateriële kosten als extra files of de versterking van het dagelijkse leven.

De economische impactrekening kan pas maanden na het evenement gemaakt worden, en enkel op basis van een grootschalig onderzoek, waarbij alle relevante (externe) kosten en baten tegen het licht gehouden worden. Dat het Brusselse projectdossier niet publiek gemaakt werd, maakt deze oefening niet makkelijker.

Dit gebrek aan transparantie staat in schril contrast met het Utrechtse model. In de aanloop naar Le Grand Départ Utrecht 2015 werd in vijf kwartaalrapportages glashelder en publiek gecommuniceerd over de gevolgde stappen, problemen en uitdagingen. Lang voor de toewijzing gaf Utrecht aan dat de Grand Départ ook Utrecht Fietsstad moest versterken. Het topsportverhaal als gangmaker voor brede gemeentelijke sportprogramma's.

De tijd lijkt eindelijk rijp om de koers niet alleen te verbinden met het wielertoerisme, maar vooral met gezins- en functioneel fietsen. Naast de sportieve erfenissen kan de koers ook inzetten op gezond bewegen, gemeenschapsvorming en infrastructuur. De bij het WK wielrennen in september 2021 betrokken Vlaamse steden moeten werk maken van blijvende terugverdieneffecten en een infrastructurele erfenis nalaten. Ze moeten eindelijk werk maken van de zonering (in de tijd) van jaagpaden voor competitierenners, wielertoeristen en fietsende families. Of eindelijk inzetten op veilige, vaste trainingsparcours per provincie voor competitieve renners en het uitbaten van openluchtwielerpistes. Waar wachten Knokke, Brugge, Antwerpen en Leuven nog op?

Wim Lagae is sporteconoom aan de KU Leuven.

