

# Grote verliezer van de Tourstart: de fietser

Knack VIP - 04 Jul. 2019

*Dit weekend trekt het Tourpeloton zich op gang in Brussel. Voor onze hoofdstad betekent de Grand Départ een duur visitekaartje, maar vooral een gemiste kans als potentiële fietsstad.*

Bovenop de Kunstberg prijkt een triomfboog gemaakt uit gele fietsen, de VRT-toren draagt een geel jasje en het Centraal Station heeft geelzucht. Alleen een kleurenblinde kan komend weekend naast Tourstart in Brussel kijken. Zaterdag start La Grande Boucle met een rit in lijn met start en aankomst in de hoofdstad. Zondag ligt de finish van de ploegentijdrit onder het Atomium.

De winnaar kennen we drie weken later in Parijs. De verliezer van Le Grand Départ is wél al bekend. Brussel mist namelijk een grote kans om stappen te zetten als fietsstad. Achter de dure gele sluier schuilt falend beleid in verkeersveiligheid.

Het wielerveest ter ere van Eddy Merckx is zeer kostelijk. Geld dat hiernaar vloeit, kan niet geïnvesteerd worden in pakweg veilige fietspaden. De stad Brussel betaalt 5 miljoen euro aan Tourorganisator ASO om de Grand Départ te mogen organiseren. Voor logistiek en promotie trekt burgemeester Philippe Close (PS) nog eens 2 miljoen uit. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid passen nog eens evenveel bij. In totaal gaat het dus over 11 miljoen euro belastinggeld. De meerkost van politie- en veiligheidsdiensten buiten beschouwing gelaten.

Financiële kater?

De return on investment zou groot zijn, maar ernstige prognoses ontbreken. Naast geel, moet de stad ook zwart kleuren van het volk. Brussels Major Events, dat de Tourstart organiseert, mikt op een miljoen kijklustigen en 40 miljoen euro inkomsten. Sporteconomen spreken over 'een zware overschatting'.

Voor de horeca moet welvaren bij het neerstrijken van het wielercircus. Het is dus vooral de privésector die van de publieke investering zal genieten. Slechts een klein deel van die inkomsten vloeit via belastingen terug naar de staat.

Na het wielerdelirium blijft de stad Brussel mogelijk achter met een financiële kater. Toch is een Grand Départ organiseren mét een heldere begroting in evenwicht haalbaar. Dat bewees Utrecht in 2015. De kostprijs van hun prestigeproject was 18,1 miljoen euro, maar ook de zekere inkomsten lagen zo hoog.

Marokkaanse vrouwen

'Utrecht droeg een verhaal uit van fiets- en netwerkstad waardoor ze het bedrijfsleven meekregen,' vertelt Lagae. 'In totaal legden Nederlandse bedrijven en multinationals met vestiging in Utrecht zeven miljoen euro bij.'

Veel return als lokale sponsor is bij een Tourstart nochtans uitgesloten, want het ASO werkt met vaste sponsors. Hoe kreeg Utrecht de bedrijfswereld dan toch zo ver om te investeren in een kortdurend evenement?

Ten eerste was Utrecht zeer transparant in hun financiële plan. Elk kwartaal rapporteerde het organiserend comité gedetailleerd over hun begroting. Dat staat in schril contrast met het onduidelijke nattevingerwerk van Brussel.

Via een echte bottom-upaanpak wendde Utrecht topsport aan om breedtesport en fietsgebruik te stimuleren.

Sporteconoom Wim Lagae

Ten tweede - en nog belangrijker - had Utrecht nagedacht over de nalatenschap van hun Tourpassage. Welke legacy blijft achter als de dranghekkens zijn verdwenen? 'Utrecht was al een fietsstad en is meer dan ooit een fietsstad gebleven,' zegt Lagae. 'Bij hen ging het verder dan citymarketing. Via een echte bottom-upaanpak wendde Utrecht topsport aan om breedtesport en fietsgebruik te stimuleren. Die visie ontbreekt in de Tourstart bij ons.'

'Vanuit de Utrechtse wijkwerking kregen Turkse en Marokkaanse vrouwen, die minder vertrouwd zijn met de fiets als vervoermiddel, een fietservering aangeboden. Bikerepaircafé's bewezen dat fietsonderhoud ook goedkoop kan zijn. Honderden kinderen werden op school via de Tour geprikkeld om te bewegen. Al die activatieprogramma's kostten twee miljoen euro. Duur, omdat het echt op lange termijn werkt. Maar met dat verhaal kan je naar bedrijven stappen: 'Kijk, we willen iets nalaten.'

Koningin Mathilde incognito

U herinnert zich misschien nog dat koningin Mathilde een paar weken geleden incognito door Brussel fietste? Ze deed dat tijdens de toertocht BXL Tour. Brussels Major Events koppelde de derde editie van dat recreatieve evenement aan de Tourstart. 'Geen nieuw initiatief, dus dat is geen meerwaarde dankzij de Tour,' zegt Lagae.

Verder is er ook een tijdelijke houten wielerpiste in Elsene en kan je tijdens het Tourweekend gratis gebruik maken van het fietshuursysteem Villo. Verder is er de publiciteitsactie #toureensemble. Het zijn pogingen om van het koersfeest ook een fietsfeest te maken, maar het blijft bij losse flodders.

In een stad die allesbehalve fietsvriendelijk is, creëert dat wrevel. Zo lanceert de Brusselaar Thibault Dujardin een online campagne met steun van de Fietsersbond om de hashtag van de Grand Départ te kapen. 'Het idee is om op 6 juli de sociale media te overspoelen met foto's van gestolen of beschadigde fietsen, doorgesneden sloten en politieverlagen,' aldus Dujardin in BRUZZ.

Het is nog heel uitzonderlijk dat organisatoren van een wielerevenement de link leggen met de fietspadenproblematiek.

Naast een gevoelige plek voor fietsdiefstal, blijft Brussel bovenal een onveilige stad voor tweewielers. Het aantal letselgevallen bij fietsers in Brussel was vorig jaar 841. Het steeg maar liefst met meer dan tien procent ten opzichte van 2017 en verdubbelde in een periode van tien jaar. Het aantal dodelijke fietsslachtoffers blijft constant, terwijl het in veel andere grootsteden daalt.

Zo staat Utrecht derde op de Copenhagenize Index, een lijst met meest fietsvriendelijke steden. De index is genoemd naar het Deense walhalla voor fietsers. Kopenhagen organiseert in 2021 zelf de Tourstart. Brussel komt zelfs niet voor op die lijst.

Brussel besteedde al 2 miljoen euro aan openbare werken voor herasfaltering van wegen voor de Tour. Het peloton rijdt natuurlijk niet over fietspaden, dus zal de legacy vooral zijn dat enkele grote lanen een nieuw laagje asfalt kregen. Zo profiteert koning auto van het wielerveest.

'Het is nog heel uitzonderlijk dat organisatoren van een wielerevenement de link leggen met de fietspadenproblematiek,' zegt Lagae. 'Gent-Wevelgem heeft samen met Toerisme West-Vlaanderen wel een vast parcours van 80 km uitgepild. Dan heb je blijvende meerwaarde voor de fietser.'

#### Koers als hefboom

Terwijl het Tourcircus alle aandacht opeist, gaan de formatiegesprekken voor de Brusselse regering in alle stilte verder. Verkeersveiligheid is geen issue in de gesprekken tussen PS, Ecolo en Défi zo bleek uit een uitgelekte nota.

Pieter Fannes is de woordvoerder van burgercollectief 1030/0. Zij ijveren voor een betere fietsinfrastructuur en nul verkeersdoden in Schaarbeek. Hij reageerde bij Knack gepikeerd op dat document: 'Er is me verzekerd dat die gelekte nota maar een kladje was van Laurette Onkelinx (PS), die toen informateur was. De inhoud ervan verbaasde me niet: de PS is echt een autopartij.'

Dinsdag klopten de onderhandelaars het onderwerp mobiliteit in grote lijnen af. Over de inhoud en het aandeel fietsveiligheid daarin is nog niets geweten. Fannes hoopt op een mindshift: 'Kennelijk dringt het bij sommige onderhandelaars niet door dat duurzame mobiliteit alles te maken heeft met veiligheid. Verkeersonveiligheid is de belangrijkste reden om hier niet te fietsen.'

De Tourstart is voor tweewielers in Brussel een fijne afleiding van hun dagelijkse overlevingsstrijd in het verkeer. 'Nochtans heeft de koers een enorme hefboom om pendelfietsen naar een hoger niveau te tillen. Die link heeft men lang niet gezien. Een gemiste kans voor Brussel.'

In 2021 start het Wereldkampioenschap wielrennen in Antwerpen met de finish in Leuven. Lagae is alvast benieuwd of die steden de hefboom van de koers wel zullen aanwenden voor activering van fietsers en inspanningen in het fietsbeleid.

#### Brecht Castel