



FOTO: ANP - FOTO AFB - LIQUID BONAVENTURE

Zal de Tour de France van 2050 nog wel in juli worden gereden?

Duurzaam wielrennen: Parijs is nog ver

Fietsen is duurzaam transport, competitief fietsen is vooralsnog allerminst duurzame sport. Het besef groeit echter snel en het wemelt dan ook van de groene initiatieven in wielerland. Maar zoals altijd rijdt het peloton in gespreide slagorde. Welke stakeholders in het complexe wielerbestel doen wat? En is het voldoende?

≡ MARKO HEIJL



De grootste uitstoot van de Tour wordt veroorzaakt door de miljoenen mensen die langs het parcours staan en daar naartoe komen met de wagen. En die wordt in de ecologische voetafdruk niet meegerekend.

FOTO: ANP FOTOPH - C. BARTON VAN ELMEN

Terwijl we juichen over de gigantische maatschappelijke meerwaarde van sport, is de ecologische prijs minstens zo enorm

De ecologische voetafdruk van de sport is dramatisch. Een beetje topsporter vliegt jaarlijks tig keer de wereld rond voor wedstrijden en trainingskampen. Miljoenen kinderen worden met de auto naar de training gebracht. Miljarden plastic bekken bij sportwedstrijden, wegens glas te gevaarlijk als mogelijk projectiel. Het verwarmen van zwembaden, het kappen van bomen voor skipistes, het storten van beton voor andere sportinfrastructuur. De uitstoot van gemotoriseerde sporten en sportpaarden... Terwijl we met z'n allen lopen te juichen over de gigantische maatschappelijke meerwaarde van sport, is de ecologische prijs die daartegenover staat minstens zo enorm.

Zijn de grootste sporten ook meteen rechtstreeks evenredig de grootste vervuilers? Niet altijd. De mondiaal eerder kleine wielersport is als rondreizend circus relatief vervuilender dan heel wat meer statische sporten. Een mobiliteitsdenktank rekende uit dat de UCI WorldTour zeven keer vervuilender is dan de

Formule 1, nochtans ook een rondreizend circus. Wieleropiniemaker Thijs Zonneveld verwoordde het onlangs als volgt: "We bungelen als sport hopeloos in de achterhoede als het gaat om CO₂-beperkende maatregelen."

Laten we eens bekijken welke wielersporters er wat voor boter op het hoofd hebben. En wat ze daaraan doen.

Het wielergezag: UCI

Vorig jaar lanceerde de Union Cycliste Internationale ter gelegenheid van de 27^{ste} Klimaatop in Sharm-el-Sheikh een charter voor klimaatactie, het 'UCI Climate Action Charter', met een dubbel doel: allereerst de wielersport voorbereiden op de kwalijke gevolgen van de klimaatverandering, daarnaast medeverantwoordelijkheid nemen zodat het niet nog veel slechter wordt. Dat document is ondertussen ook ondertekend door een honderdtal wielersporters, zoals Tour-organisator A.S.O. en een aantal WorldTour-ploegen. De ondertekenaars

verbinden zich er in de eerste plaats toe om vanaf 2024 hun CO₂-uitstoot te gaan meten. Daarvoor lanceerde de wereldwielerbond op 1 augustus het 'UCI Sustainability Impact Tracker'-platform, inclusief een wervende uitleg in het persbericht. UCI-directeur-generaal Amina Lanaya: "Competitief wielrennen is gebaseerd op data, innovatie en prestatieverbetering. Met diezelfde aanpak moeten we onze sport groener maken. De lancering van de UCI Sustainability Impact Tracker is een grote stap in die richting."

Maar zoals de diverse wielersporters UCI, wedstrijdorganisatoren en ploegen er al sinds mensenheugenis een traditie van maken om het vooral nergens over eens te zijn, leidt ook dit initiatief tot onenigheid. Zowel heel wat wedstrijdorganisatoren als ploegen werken immers met een eigen klimaatpartner (lees: sponsor in natura), niet met de voor de tracker te betalen UCI-partners Global Climate Initiatives en 261PI. Het gevolg van verschillende klimaatpartners en het gebrek aan een gestandaardiseerde meetmethode leidt tot bizarre resultaten: Deceuninck-Quick-Step had bij meting in 2019 1.288 ton CO₂-uitstoot, Movistar met nagenoeg dezelfde werking en programma 175 ton. Meten is weten? Niet echt dus.

En wat doe je vervolgens met de meetresultaten? Het groene charter van de UCI draagt de ploegen en wedstrijdorganisatoren ook op om hun ecologische voetafdruk te verkleinen. In de wandelgangen van de wielersport gaat zelfs het gerucht dat duurzaamheid – naast de aspecten sportief, ethisch, financieel en administratief – in de toekomst wel eens het vijfde criterium zou kunnen gaan worden voor het verkrijgen van een WorldTour-licentie. Dat lijkt op goed, groen beleid. Maar is de UCI wel de juiste partij om zo iets te ordonneren? Is er wel sprake van enig 'leading by example'? Dat ligt er maar net aan hoe je het bekijkt.

De UCI slaagde erin om sinds 2019 zijn uitstoot met een vijfde te verminderen,

"We bungelen als sport hopeloos in de achterhoede als het gaat om CO₂-beperkende maatregelen"

THijs ZONNEVELD

op de eerste plaats door het mes te zetten in het buitensporig grote aantal vliegreizen. Na die vermindering bedroeg in 2022 de uitstoot van de UCI 8.689 ton CO₂. En de wereldwielerbond wil nog verder gaan: tegen 2030 wil de UCI zelfs volledig klimaatneutraal zijn, onder andere door een aantal bosprojecten. Dat oogt mooi dus. Maar...

De wereldkampioenschappen

In die oefening neemt de UCI de wedstrijden niet mee, op de eerste plaats de eigen wereldkampioenschappen in de diverse

wielersportdisciplines, die ze als eigenaar jaarlijks samen met lokale organisaties op poten zet. Laten we het belangrijkste WK, dat op de weg, als voorbeeld nemen. Het WK van 2021 in Leuven was het eerste waarbij de CO₂-uitstoot werd gemeten, namelijk 2.292 ton. Zonder het transport van de dikke drommen supporters in kaart te brengen weliswaar. Maar goed: een WK organiseren ergens op een centrale plek, waar de meeste renners, stafleden, supporters en journalisten vandaan komen, lijkt vanuit klimaatstandpunt een *best practice*. Volgend jaar vindt het WK in

Half wielersportliefhebbers Nederland maakt minstens één keer in zijn leven de weinig duurzame gang naar die ene berg: Alpe d'Huez.

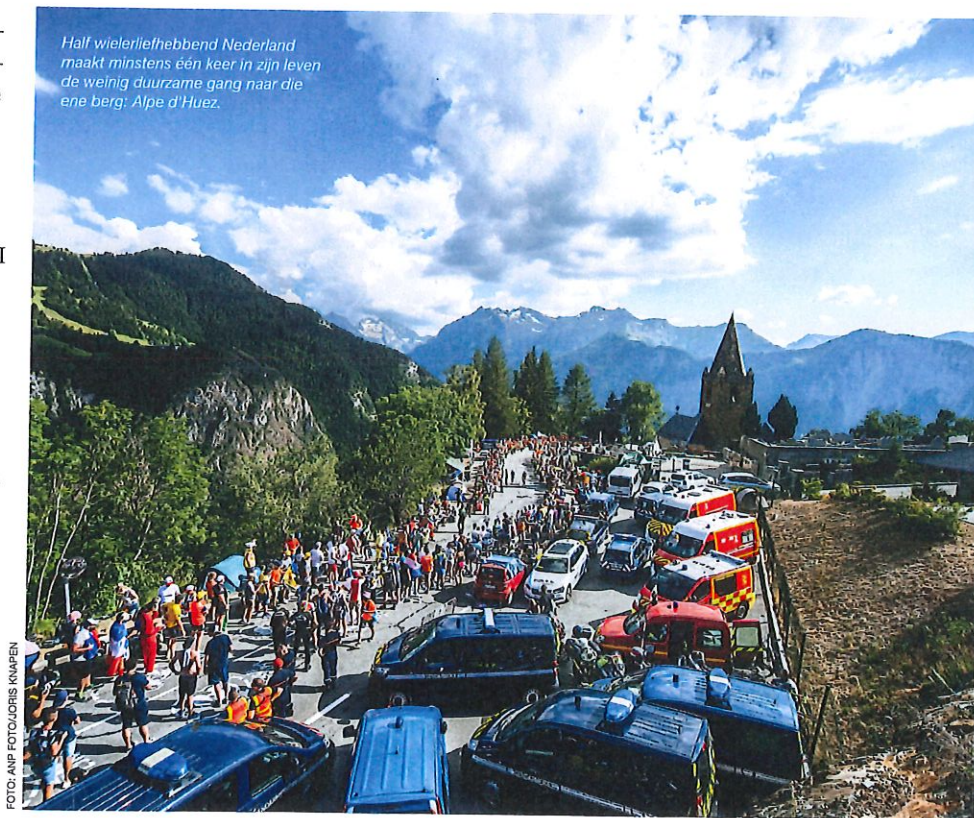


FOTO: ANP FOTOGRAFIE KNAPEN

Zwitserland plaats; redelijk oké dus. Maar er was ook het WK van 2022 in Australië. 2025: Rwanda. 2026: Canada. 2028: Verenigde Arabische Emiraten. Stuk voor stuk landen zonder veel renners uit de regio. Met andere woorden: nagenoeg het gehele wielercircus dient voor één koers van ver te worden ingevlogen. Maar, aldus de UCI, ook die wielervluchten (?) hebben het recht om zichzelf middels een WK aan de wereld te kunnen laten zien. Bovendien wil de wielersport al sinds het voorzitterschap van de Nederlander Hein Verbruggen groeien en mondialiseren, al was het maar om het olympisch statuut te vrijwaren. Een lastige evenwichtsoefening dus tussen groene en groeiambities.

Nou ja, lastig, dat valt eigenlijk nog wel mee: grote broer FIFA heeft ondertussen geleerd dat de nodige oliedollars die keuze enorm kunnen vergemakkelijken. Dat blijkt wel uit het feit dat het WK voetbal van 2034 in Saoedi-Arabië zal

“Competitief wielrennen is gebaseerd op data, innovatie en prestatieverbetering. Met diezelfde aanpak moeten we onze sport groener maken”

AMINA LANAYA

worden gespeeld. Zo lang zal het waarschijnlijk niet eens gaan duren voor het WK wielrennen er doorgaat. Een nieuwe, compleet onnodige aanslag op het klimaat, zoals het WK wielrennen van 2016 en het WK voetbal van 2022 in Qatar dat ook waren. Maar ach, in Qatar en Saoedi-Arabië liggen ze niet echt wakker van dat hele duurzaamheidsgedoe. Integendeel: hun fortuin en bij uitbreiding daarvan bestaansrecht is volledig gebouwd op fossiele, milieuverpestende brandstoffen. Waarmee UCI en FIFA zeker niet de

enige internationale sportbonden zijn die groen preken, maar voor de groene kleur van dollarbiljetten graag flexibel omgaan met hun eigen groene praatjes, charters en trackers.

Het oppergezag: IOC

Sportbonden als UCI en FIFA zitten doorgaans veilig in Zwitserland, waar niemand hen wat te vertellen heeft. Of zou die taak zijn weggelegd voor het Internationaal Olympisch Comité? Sowieso is het IOC ook een belangrijke wielercac-





De medailles die gewonnen konden worden bij de Spelen van Tokio, waren groener dan ooit.

FOTO: ANP/FOTOXINHUA

Een WK op een centrale plek, waar de meeste renners, stafleden, supporters en journalisten vandaan komen, lijkt een *best practice*. Maar voor de WK's van 2025 en 2026 dient nagenoeg het gehele wielercircus voor één koers van verte worden ingevlogen

tor. De Olympische Spelen zijn niet alleen de grootste sportwedstrijd, het is met wegrit, tijdrit, baanwedstrijden, mountainbike, BMX en ongetwijfeld weldra gravelbike – allemaal ook nog eens voor zowel mannen als vrouwen – ook meteen mondiaal de grootste sportwedstrijd waar aan wielersport wordt gedaan. In april 2018 al presenteerde het IOC het manifest 'Sport and biodiversity', met als thema hoe de sport in al zijn bestaansvormen van betekenis kan zijn voor de 2030-agenda van de Verenigde Naties. Zo behandelt het

rapport onder andere mogelijke milieuaanpassingen bij de bouw van sportinfrastructuur – zoals overdekte wielerpistes – en het stimuleren van CO₂-compensatie. Op de eerstvolgende Spelen zette het IOC zelf al meteen een mooie symbolische stap: alle medaillewinnaars van Tokio, ook die op twee wielen, kregen een medaille vervaardigd uit gerecyclede edelmetalen, gehaald uit tachtig ton huishoudapparaten en meer dan 6,2 miljoen smartphones. Het lint was gemaakt van gerecyclede polyestervezels en ecologische kleurstoffen. Een minuscuul lichtpuntje aan de – momenteel nog door 10 miljoen ingevlogen toeristen nauwelijks zichtbare – horizon. Met als einddoel de zogenaamde 'Green Games'.

De grootste wedstrijdorganisator: A.S.O.

En een 'Green Tour'? Ook die ambitie leeft en werd zelfs al hardop uitgesproken door de baas van 's werelds grootste wielervedstrijd, A.S.O.-directeur Christian Prudhomme: "De Tour de France wil tegen 2030 klimaatneutraal worden." Dat klinkt mooi en hoopgevend, maar heeft de Tour naast een groene trui ook daadwerkelijk

een groen beleid? Jazeker. Maakt dat de Tour 'green'? Geenszins.

De 176 renners leggen weliswaar een groot deel van de jaarlijkse kruistocht door – en steeds vaker rond – Frankrijk met de fiets af, de circa 450 man ploegpersoneel, 2.000 journalisten, 100 A.S.O.-medewerkers, 250 veiligheidsmensen, medisch personeel en vipgasten – alles samen 4.500 personen – verplaatsen zich drie weken lang met 2.000 wagens, motoren, vrachtwagens, bussen, helikopers en vliegtuigen. Ook wanneer A.S.O. beslist om 'Le Grand Départ' in het buitenland te organiseren, wat immers extra commerciële inkomsten verzekert. Zo was 'Le Grand Départ' in 2022 in Kopenhagen, een stad die zich als ambitie heeft gesteld de groenste hoofdstad ter wereld te worden. Na drie Deense ritten diende het complete circus naar Frankrijk te worden vervoerd. Hoe krijg je dat 'groen' uitgelegd? Ook extra klimaatbelastend, onder het mom van 'de schoorsteen moet roken': een reclamekaravaan van 200 voertuigen die tonnen nodeloze gadgets overboord keilen richting publiek. Economisch interessant, ecologisch geenszins. Dat is een keuze.

Dat alles bij elkaar opgeteld leidt volgens onderzoek tot de volgende rekensom: de Tour de France stoot 216.000 ton CO₂ uit, het equivalent van 27.000 keer met de auto rond de aarde rijden. Een ander onderzoek spreekt van 315.000 ton, maar ook dat is eigenlijk maar een cijfer. Wat wijs je immers precies toe aan 'de ecologische voetafdruk van de Tour de France'? De grootste uitstoot wordt namelijk veroorzaakt door de naar schatting 12- tot 15 miljoen mensen die elk jaar langs het parcours staan en daar, vaak vanuit Vlaanderen en Nederland, naartoe komen met de wagen. En die wordt niet meegerekend.

A.S.O. pronkt echter maar wat graag met alle maatregelen die het daartegenover zet. De Tour-organisatie begon in 2020 met hybride wagens, in 2024 zouden die zelfs allemaal volledig elektrisch moeten zijn. De reclamekaravaan wordt kleiner en

In Qatar en Saoedi-Arabië liggen ze niet wakker van dat hele duurzaamheidsgedoe. Integendeel: hun fortuin is volledig gebouwd op fossiele, milieuverpestende brandstoffen

het uitdelen van prullen wordt ietwat aan banden gelegd. De renners mogen enkel nog in de zogenaamde *waste zones* afval dumpen, waaronder tegenwoordig bidons gemaakt van rietsuiker of gerecycled of recyclebaar plastic. En dan is er uiteraard het groenste argument waarmee A.S.O. zo graag uitpakt: de Tour de France zou mensen inspireren om de auto te laten staan en zich met de fiets te verplaatsen. Hoeveel ton koolstofdioxide deze groene weldaad zou besparen, is niet meteen duidelijk.

De sponsors

Daarnaast is de Tour een prachtig uithangbord voor sponsors als INEOS,

TotalEnergies, tal van automobielenmerken en verschillende leveranciers van fossiele brandstoffen zoals UAE, Bahrain, het Saoedi-Arabisch Alula en UNO-X. Heel wat sponsorsectoren worden steeds meer geweerd in de sportwereld en ook de Tour. Tabak was de eerste, sinds de Franse wet Evin uit 1991 mogen er geen alcoholmerken meer meedelen in de Tour en in 2008 werd gokbedrijf Unibet geweerd. Er gaan steeds meer stemmen op om ook andere 'foute' sponsors te verbannen uit de sport, zoals in wielervedstrijden. Zo lanceerden het New Weather Institute, de Possible Climate Charity en Rapid Transition Alliance in hun studie *Sweat not oil: Why sports should drop advertising and*

De laatste tijd wordt steeds vaker gekoerst in verre oorden, zoals hier tijdens het WK van 2016 in Qatar. Gaat het wielercircus in de komende jaren richting woestijn voor een olympische plak?



FOTO: ANP / FOTOBAS CZERWINSKI

sponsorship from high-carbon polluters
 een oproep aan gesponsord om hun overeenkomsten met 'klimaatvervuilers' te beëindigen. De studie identificeerde in dertien sporten, waaronder de wielersport, 258 sponsorovereenkomsten met bedrijven die vervuilende producten en diensten aanbieden. De (top)sport is altijd op zoek naar meer sponsorinkomsten, zo'n vaart zal het dus niet lopen, maar het is wel een teken aan de wand.

Daarnaast zijn natuurlijk de meeste sponsors wél actief aan het verduurzamen en vergroenen. Ze moeten wel, want op wat Trump-aanhangers en klimaatontken-

"De Tour de France wil tegen 2030 klimaatneutraal worden"

CHRISTIAN PRUDHOMME

ners na is iedereen het erover eens: het bedrijfsleven moet schoner. Die 'iedereen', de consument, staat steeds weigerachtiger tegenover bedrijven die qua duurzaamheid hun zaakjes niet op orde brengen. Naast de publieke opinie is er ook de overheid, die van het bedrijfsleven niet alleen steeds meer verwacht dat het

de ecologische voetafdruk berekent, maar daarin ook steeds verdergaand die van leveranciers doorrekent. Gesponsorde wielerploegen of -wedstrijden zijn leveranciers van exposure, imago, activatierechten, hospitality en ander moois. Zowel naar de publieke opinie als naar de overheid toe kunnen sponsorende bedrij-

De Tourkaravaan van 2015 voerde door Nederland. De eindeloze optocht van 200 voertuigen die grote hoeveelheden gadgets richting publiek gooien, is economisch misschien interessant, maar ecologisch vrij onverantwoord.



FOTO: ANP FOTO: JH. GERARD TIL



Zowel naar de publieke opinie als naar de overheid toe kunnen sponsorende bedrijven het niet langer verantwoorden zich te verbinden met grote vervuilers

ven het niet langer verantwoorden zich te verbinden met grote vervuilers.

In tegenstelling tot tal van andere *sport sponsor properties* hebben de sponsors in de wielersport heel wat in de melk te brokkelen, ook over de zo gewenste groene aanpak. Niet meer dan logisch wanneer je 90 tot 95 procent van het ploegbudget ophoest. Wie betaalt, bepaalt. De druk om te vergroenen zal vanuit sponsorstandpunt de volgende jaren crescendo toenemen, vooral op de numeriek grootste CO₂-uitstoters in het wielerbestel, de ploegen.

De wielerploegen

De UCI maakt zich sterk dat het door een herschikking van de koerskalender het

Waarom zou, los van sponsorbelangen, een wielerploeg zich druk maken over het klimaat?

heen- en weergereis van het propeloton met dertig procent kan doen afnemen. Dat is een sterke uitspraak, daar de wielerbond hier slechts beperkt op kan ingrijpen. Wie welk voertuig neemt om waar naartoe te gaan – of het nu voor een

wedstrijd of een stage is –, is namelijk zaak van de onafhankelijk opererende ploegen en hun renners. Van die ploegen heeft na meer dan een jaar nog steeds een aantal het *UCI Charter* niet ondertekend, het engagement tot minder CO₂-uitstoot en meer hernieuwbare energie. Het is nog maar de vraag of 'fossielebrandstofploegen' daar überhaupt wel zin in hebben.

Zoals een bedrijf draait om financiële winstmaximalisatie, zo draait een wielerploeg om sportieve winstmaximalisatie. Een bedrijf dat onverantwoord met het klimaat omgaat, weet tegenwoordig verdraaid goed dat het (commercieel) zal worden afgestraft door de consument. Een wielerploeg die op klimaatvlak slecht presteert, wordt dat veel minder door de

Tom Dumoulin in actie onder zware omstandigheden tijdens zijn individuele tijdrit in de hoofdstad van Qatar.

heeft de ploeg van Patrick Lefevere naast een programma voor mentale gezondheid en een 'don't drink & drive'-project ook een actief klimaatbeleid. Zo was de ploeg in het peloton de eerste die in 2019 de ecologische voetafdruk liet becijferen: 1.288 ton per jaar, ofwel het equivalent van 11.379 keer de tank van je wagen vol-

en wordt steeds vaker geconfronteerd met de gevolgen van de klimaatcrisis. Overstromingen legden al meermaals de koers plat, de opwarming van het klimaat zorgt er steeds vaker voor dat het 'extreme weather protocol' (sinds 2016) dient te worden geactiveerd. Zal op deze manier de Tour de France van 2050 nog wel in

De wielersport is meer dan heel wat andere sporten afhankelijk van het klimaat en wordt steeds vaker geconfronteerd met de gevolgen van de klimaatcrisis

gooien, 179 keer rond de aarde vliegen, 1.402 ton papier of 310 voetbalvelden bos. De cijfers voor 2023 zullen pas later beschikbaar zijn, maar nu al weet de ploeg dat het zijn ecologische voetafdruk zal compenseren. Dat gebeurde in het verleden al in de vorm van een bebosingsproject op de Mont Ventoux en drinkwatervoorziening in Oeganda. Die compensatieaanpak zal in de toekomst nog worden uitgebreid, waarbij de sponsors zullen worden betrokken.

Een niveau lager op de wielersport lanceerde het Nederlandse BEAT Cycling vorig jaar het project 'BEAT The Waste', onder andere met shirts van gerecyclede materialen en elektrische ploegleiderswagens, zeker geen vanzelfsprekendheid in de wielersport. De ploeg nam een heuse duurzaamheidsman in dienst, die aan de basis stond van het *Playbook Duurzaamheid*. En zo zit de wielersport vol met duurzame initiatieven. Mooi, maar ook 'op z'n wielersports': er is geen gemeenschappelijke aanpak, iedereen doet gewoon zijn eigen ding.

Parijs

De wielersport is meer dan heel wat andere sporten afhankelijk van het klimaat

juli kunnen worden gereden? Dat beseft is doorheen de hele wielersport steeds meer aanwezig. De daadkracht om er samen wat aan te doen in de vorm van een gezamenlijke groene aanpak is dat helaas veel minder. Ondanks veel initiatieven, veel goede intenties en veel objectieven is er ook nog steeds heel veel uitstoot van koolstofdioxide. De wielersport zal een tandje moeten bijsteken, naar een grotere versnelling moeten schakelen. Met links en rechts wat boompjes planten gaat ze er niet komen. De evolutie naar een klimaatneutrale wielersport wordt een zware koers in tal van lastige etappes. (Het klimaatakkoord van) Parijs is nog ver.

supporter. En het groene charter van de UCI maakt door het weinig dwingende karakter ook al niet meteen veel indruk. Waarom zou, los van sponsorbelangen, een wielerploeg zich dus druk maken over het klimaat?

Het Belgische Soudal Quick-Step is in termen van aantal overwinningen met afstand de meest succesvolle wielerploeg van de afgelopen tien jaar. Toch klinkt het uitgerekend daar dat een ploeg runnen meer is dan enkel winnen. Ook maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen is steeds belangrijker aan het worden, naast naar de sponsor toe ook bij het aantrekken van jonge renners, die het imago van een ploeg steeds vaker meenemen in hun ploegkeuze. In het kader van zijn *corporate social responsibility*-beleid

FOTO: AFP/FOTOBAS OZIER/INRA