

LE GRAND DÉPART IN NEDERLAND



Van symbool Europese eenwording tot commercieel wapen

Vele steden hebben in het verleden getracht de start van de Tour de France in huis te halen. Nederland had ooit de primeur, in 1954. Dat was liefst 51 jaar nadat de grootste wielerronde op de wereld voor het eerst verreden werd. Anno 2015 struikelen steden uit alle hoeken van de wereld over elkaar in de strijd om de organisatie van *Le Grand Départ*. Deze zomer is het voor de zesde keer dat de start plaatsvindt op Nederlands grondgebied. We bekijken de vijf eerdere Tourstarts in ons land, en zien hoe het evenement een symbool voor Europese eenwording werd, om daarna langzaam te transformeren tot een krachtig commercieel wapen.

Jan Verdonk is
redacteur van Kleio.

Zaterdag 4 juli start de Tour de France met een tijdrift in Utrecht. Eindelijk, zo zullen ze in de Domstad zeggen. Het heeft namelijk nogal wat voeten in de aarde gehad om *Le Grand Départ* in huis te halen. Een moeizame twaalfjarige lobby ging eraan vooraf. In 2010 dacht burgemeester Wolfsen er al eens dichtbij te zijn, maar destijds zagen ze in Utrecht tot hun grote afschuw de felbegeerde Tourstart naar Rotterdam gaan. De directie van de Ronde van Frankrijk was gevallen voor het Rotterdamse verhaal van duurzaamheid en schone lucht. Een paar jaar en de nodige lobbytripjes later is er uiteindelijk dan toch het gewenste resultaat: de Tour komt naar Utrecht. Het openbaar vervoer in de stad dreigt enkele dagen zwaar ontregeld te zijn, de vraagprijs van de Tourorganisatie was liefst 4 miljoen euro, en het aanvankelijke budget van 10 miljoen diende verhoogd te worden naar 15,2 miljoen, maar toch heerst er grote blijdschap bij de organisatie.

HEROÏSCHE SMAK

Hoe anders verliep de toewijzing van de Tourstart aan Amsterdam in 1954. De hoofdstad kreeg de organisatie van de grootste wielerronde als beloning voor de formidabele prestaties van de Nederlandse renners een jaar eerder. Het Nederlandse landenteam, iets dat tegenwoordig niet meer bestaat, had dat jaar het ploegenklassement gewonnen. De Tour de France werd deze jaren ongekend populair in Nederland. Wim van Est mocht als eerste landgenoot de gele trui aantrekken en maakte een heroïsche smak in het ravijn. Ook vielen er diverse etappeoverwinningen te noteren. En er was dus de start in Amsterdam in 1954, een primeur. Het was immers voor het eerst dat de start buiten Frankrijk

plaatsvond, terwijl de ronde al in 1903 voor het eerst verreden werd.

Het besluit om de Tour de France uit te breiden naar het buitenland was officieel op basis van sportieve argumenten genomen, maar officieus waren er andere beweegredenen voor de Franse organisatie. De jaren vijftig vormden het decennium waarin er hard gewerkt werd aan de Europese eenwording. Het was wachten op een wielerronde die ook andere Europese landen aandeed, als symbool voor de Europese eenwording. De Tourdirectie besloot daarom eventuele concurrentie te snel af te zijn. Antwerpen was de eerste kandidaat, maar het stadsbestuur wenste niet te voldoen aan de vraagprijs van ruim vijftigduizend euro. Amsterdam greep daarop zijn kans en wist de vraagprijs zelfs nog met een vijfde te drukken. Op 8 juli 1954 vertrok de Tourkaravaan vanuit het Olympisch Stadion, om 216 kilometer verderop te finishen in het Belgische Brasschaat. Wout Wagtmans maakte het Nederlandse feest compleet door de etappe te winnen en zodoende de gele trui te veroveren. Dat

Wim van Est wint
in 1950 als eerste
Nederlander een
etappe in de Tour de
France. Foto: ANP
archief.





hij dezelfde trui later weer verloor, mocht de pret niet drukken. Er was totale euforie, ondanks de file die er de avond voorafgaand aan de Tour had bestaan op de Dam. Dit soort praktische problemen werd op de koop toe genomen.

BEZAAID MET MENSEN

Het zou tot de jaren zeventig duren alvorens Nederland de start van de Tour de France nog eens zou mogen verwelkomen. Zo succesvol als het in Amsterdam was geweest, werden de twee pogingen in dit decennium bij lange na niet. In 1973 startte de ronde in Scheveningen. Het werd als een ideale gelegenheid gezien om de Franse week, die de gemeente Den Haag had georganiseerd, af te sluiten. De organisatie liet echter nogal te wensen over. Tienduizenden liefhebbers waren op de proloog afgekomen, die op zaterdag 30 juni verreden werd over de boulevard langs de kust. De gevraagde toegangsprijzen leidden er echter toe dat mensen op zoek gingen naar plaatsen waar het parcours niet goed afgezet was. Controle hierop door de organisatie werd vrijwel onmogelijk gemaakt door de vele toegangswegen. Dit alles culmineerde in een enorme drukte. Toen de Fransman Jean-Claude Baud van start ging, moest hij zelfs al na 400 meter in de remmen knijpen. Het wielrennen werd hem onmogelijk gemaakt doordat de route bezaaid was met mensen. Hieronder waren naast de wielersfans ook vele boulevardbezoekers die geen idee leken te hebben dat ze zich op het parcours bevonden. De Franse Tourorganisatie greep in en liet de orde herstellen door de politie. De winst in de proloog ging uiteindelijk naar Joop Zoetemelk, maar dat voorkwam niet dat er een hoop kritiek was op hoe de proloog verlopen was.

Op 29 juni 1978 was de beurt aan Leiden om de start van *La Grande Boucle* te verzorgen. De stad betaalde hiervoor ongeveer 360.000 gulden. Dat was weliswaar veel geld, maar in vergelijking met wat er vanaf 1980 betaald zou gaan worden, viel dat alleszins mee. Frankfurt legde dat jaar namelijk al 1,2 miljoen gulden neer om het evenement te mogen organiseren. Voor Leiden leek het een ideaal moment om zich te wagen aan de Tourorganisatie, door de aanwezigheid van de bijzonder sterke Nederlandse Tourploeg van *Raleigh*. Het zou echter allemaal uitlopen op een enorme deceptie. Allereerst was er de regen, die in de week voorafgaand aan de proloog viel. Het zorgde voor een spiegelglad parcours. Nadat organisator Joop Riethoven op de vooravond van de start geveld werd door een hersenbloeding, ontstonden er bovendien grote organisatorische problemen. Een grote ruzie tussen de Tourorganisatie onder leiding van Félix Lévitan en het Leidse organisatiecomité in de persoon van André de Jong dreigde een start bijna onmogelijk te maken. De inzet was de plaatsing van Leidse reclaimedoeken binnen een straal van een paar honderd meter van de start en finish. Lévitan wilde die verwijderd hebben, omdat hij deze plaatsen reeds verkocht had aan anderen. Enkel de Tour was volgens de Fransen verantwoordelijk voor de commerciële uitingen op deze plaatsen. Het evenement ging toch door, na een Leidse knieval voor de Fransen, maar het betekende wel een flinke strop voor de lokale organisatie. Alsof dit niet vervelend genoeg was, besloot de Tourorganisatie de uitslag van de proloog, die gewonnen werd door Jan Raas, te schrappen. Als reden werd opgegeven dat het parcours door de regen te glad zou zijn geweest. Raas zag daarmee niet alleen de etappewinst aan zijn neus voorbijgaan, maar tevens de gele trui. Een dag later zou hij op gepaste wijze wraak nemen, door de etappe in Sint-Willebrord te winnen. ►

De allereerste Tour de France in 1903 werd gewonnen door Maurice Garin (de lachende man rechts).

Jan Raas won de proloog van 1978. De gele trui werd hem echter afgenomen omdat het parcours te glad was geweest. Een dag later won hij de eerste etappe van Leiden naar Sint-Willebrord, waardoor hij de gele trui toch aan mocht trekken. Foto: Hans Peters, Anefo.



Dat veranderde echter niets aan de jammerlijk verlopen start in Leiden. De Nederlandse Tourstarts in de jaren zeventig kunnen daarom gerust getypeerd worden als teleurstellend, gekenmerkt door wat anno 2015 als een amateuristische manier van organiseren bestempeld zou worden.

WIELRENNERS OP DE CATWALK

Toen de Tour de France achttien jaar later nog eens Nederland aandeed, was er veel veranderd in de media-aandacht rond het evenement. Ter vergelijking, in 1954 was er slechts één omroep op de Nederlandse tv en in de jaren zeventig twee. De meeste Tourliefhebbers volgden de wedstrijd destijds nog via de radio. Dit was in 1996, toen 's-Hertogenbosch de start van de Tour binnenhaalde, wel anders. Inmiddels had bijna iedereen in Nederland een tv, met kleur bovendien, en een ruime keuze aan zenders. De manier waarop de komst van de wielerronde werd uitgebuit was ongekend. Met een speciaal belegde persconferentie kondigden de Bosschenaren aan dat ze klaar waren voor *Le Grand Départ*. De wielrenners werden op een catwalk aan het publiek voorgesteld, terwijl vips van het gewone volk gescheiden waren door middel van speciale boxen. Shirley Bassey kwam zingen, en champagne vloeide rijkelijk. De Tourdirectie zou het organisatiecomité na afloop zelfs hebben laten weten dat de manier waarop de Brabanders de Tour commercieel uitbuiten, niet eerder voorgekomen was. De Brabantse stad betaalde de Franse vraagprijs van 3 miljoen gulden om de start binnen te halen. Voor de organisatie zelf was er daarnaast nog eens een budget van 9 miljoen nodig. De publicitaire waarde werd door het organisatiecomité geschat op tientallen miljoenen gulden. De baten waren daarmee ruimschoots hoger dan de kosten. De 9,4 kilometer lange proloog die op zaterdag 29 juni werd verreden kende, in tegenstelling tot de eerste drie starts in Nederland, nu eens geen Nederlandse winnaar. Schrale troost was echter dat

de Zwitser Alex Zülle wel een Nederlandse moeder had. Langs het parcours stonden 115.000 toeschouwers, waar er vooraf gerekend was op twee- tot driehonderdduizend bezoekers. Het slechte weer en de waarschuwing voor slechte bereikbaarheid van de stad waren hier waarschijnlijk debet aan. Een half jaar later werd bekend dat de begroting, waar al rekening was gehouden met een verlies van 200.000 gulden, met maar liefst 1,1 miljoen was overschreden. Toch was het gemeentebestuur buitengewoon tevreden. 'Het was het dubbel en dwars waard,' zo stelde de toenmalige burgemeester Ton Rombouts zelfs. De vele televisieaandacht die 's-Hertogenbosch had gekregen door de Tour zou de stad goed doen. De toeristische spin-off zou zelfs nog jarenlang merkbaar zijn, zo claimde men destijds. De echte voordelen van het organiseren van de Tourstart kwamen pas na afloop van de ronde. Zo hoopte men bijvoorbeeld dat het internationale bedrijfsleven de stad zou weten te vinden in de periode na het evenement. Over wat er van die ideeën terecht is gekomen is weinig bekend, maar duidelijk is wel dat het binnenhalen van *Le Grand Départ* na 1996 steeds meer als een commercieel wapen werd gezien.

HET 'LONDEN-EFFECT'

In 2008 meldde Tourdirecteur Christian Prudhomme dat een recordaantal van 226 steden zich had gemeld om een etappe te mogen organiseren. Daarbij zaten ook aanbiedingen vanuit Qatar, Canada, Estland, Turkije en Japan. Volgens Prudhomme kwam dit door wat hij omschreef als het 'Londen-effect'. De Britse hoofdstad had een jaar eerder de Tourstart verzorgd, en dat was zo'n succes geweest dat andere steden hetzelfde wilden. Meer dan drie miljoen mensen stonden die dag langs het parcours. De bezoekende wielersfans bij de start in Londen en de daaropvolgende twee etappes door Yorkshire, Cambridgeshire en Essex zorgden in totaal voor 128 miljoen pond aan inkomsten, zo bleek uit het in 2014 verschenen rapport *Three Inspirational Days*. De indirecte inkomsten waren volgens hetzelfde rapport onmogelijk te berekenen, al had vooral Yorkshire zichzelf stevig op de kaart gezet. Dat was bovendien iets wat volgens de auteurs nog jarenlang voor een impact zou kunnen zorgen. Een exacte berekening van indirecte inkomsten zal waarschijnlijk altijd lastig blijven, maar het is duidelijk dat gemeentebesturen met het binnenhalen van de Tourstart hopen op een beter imago, meer naamsbekendheid in het buitenland, een toename van het toerisme en nieuwe investeerders. Dat is een logisch gevolg van de enorme media-aandacht die de Tour de France trekt. Jaarlijks wordt de

De finish van de eerste etappe in Rotterdam, tijdens de Tour van 1973. De Belg Willy Teirlinck wint. Foto: Bert Verhoeff, Anefo.





ronde in meer dan 190 landen uitgezonden op tv, en trekt daarbij een slordige 3,5 miljard kijkers. Na de Olympische Spelen en het wereldkampioenschap voetbal is de wielerronde het meest bekeken sportevenement in de wereld. Het is dus niet verwonderlijk dat veel bedrijven en gemeenten buitengewoon geïnteresseerd zijn om zich eraan te binden.

ROTTERDAM 2010

Op zaterdag 3 juli 2010 zag ook Rotterdam zijn kans schoon om zichzelf aan de wereld te tonen door middel van de Tour de France. De havenstad betaalde de Tourorganisatie 2,5 miljoen euro om de start te mogen organiseren en het budget voor het evenement zou maar liefst 13 miljoen bedragen. Het Rotterdamse gemeentebestuur sprak destijds al de verwachting uit dat laatstgenoemde bedrag eenvoudig terug te kunnen verdienen. Onderzoek van studenten van de Hogeschool Rotterdam wees uit dat Rotterdam met het evenement 20,8 miljoen aan inkomsten binnenhaalde. Een kleine 900.000 bezoekers zagen de Zwitser Fabian Cancellara de proloog op zijn naam schrijven, tijdens een strak georganiseerde dag. De bezoekers gaven ongeveer 18 miljoen uit in de stad, waar bijvoorbeeld alleen al 24.000 extra hotelovernachtingen te noteren vielen. De deelnemende ploegen en buitenlandse journalisten zorgden in totaal voor 1,6 miljoen aan opbrengsten, terwijl de Tourorganisatie 1,1 miljoen spendeerde. De indirecte inkomsten bleven in het bovengenoemde onderzoek buiten beschouwing. Dat dit bedrag echter fors op kan lopen, blijkt wel uit de Tourstart op het Franse Corsica in 2013. Het toerisme op het eiland kreeg een flinke *boost* als gevolg van de prachtige beelden die de wereld overgingen, en zorgde er naar verluidt voor dat de inkomsten het tienvoudige waren van wat het kostte.

TOUR IN DE KLAS

Of de Tour in Utrecht een succes zal worden valt te bezien, maar de eerste signalen zijn alvast positief. Gegevens van veelgebruikte Europese hotelboekingsites laten forse stijgingen zien in de vraag naar hotelovernachtingen in Utrecht. Het commerciële potentieel van de organisatie van een dergelijk evenement zou er maar weer eens mee bevestigd worden. Ook in Limburg liggen inmiddels serieuze plannen voor een poging een Tourstart in huis te halen. Er moet daarbij wel worden afgerekend met tal van andere steden, zowel uit Europa als van andere continenten. De Tour de France heeft Europa vooralsnog nooit verlaten, maar met de groeiende interesse vanuit andere werelddelen valt een dergelijke stap in de toekomst niet uit te sluiten. Het wordt voor Limburg daarom zaak om inventief te zijn en een sterke lobby te voeren. Voor u als geschiedenisdocent biedt de strijd om de Tourstart ook de nodige kansen. Waarom zou u de Tour immers niet in uw klas kunnen halen? Het biedt bij uitstek kansen om uw leerlingen een stad naar keuze te laten presenteren als kandidaat voor de start. Welke historische plekjes biedt de door hen gekozen stad? Wat maakt hun kandidaat zo bijzonder? De gemeente Utrecht kwam in 2008 met een gelikt *bidbook*, dat het bekijken meer dan waard is. Het definieert zich daarin onder meer als sport-

Publiek tijdens de proloog van de Tour de France op de Erasmusbrug in Rotterdam, 2010. Foto: Thomas Ducroquet.

'IN 2008 HAD EEN RECORDAANTAL VAN 226 STEDEN ZICH GEMELD OM EEN ETAPPE TE MOGEN ORGANISEREN. DAARBIJ ZATEN OOK AANBIEDINGEN VANUIT QATAR, CANADA, ESTLAND, TURKIJE EN JAPAN'

en cultuurstad, ondersteund met foto's. Laat uw leerlingen eenzelfde *bidbook* maken voor hun stad, waarin ze door middel van foto's de historische hotspots presenteren. Geef hen de opdracht om het bijzondere karakter van hun stad duidelijk naar voren te laten komen. Het biedt zelfs mogelijkheden om vakoverstijgend bezig te zijn, door bijvoorbeeld het maken van een begroting als extra uitdagend element toe te voegen aan de opdracht. Als de Tour een symbool kan zijn voor Europese eenwording en een commercieel wapen, dan kan de ronde u allicht ook van pas komen in de klas. Eén ding is namelijk duidelijk geworden tijdens de vijf Tourstarts in Nederland tot nu toe, en dat is de veelzijdigheid van het evenement. ■

De geraadpleegde bronnen zijn te vinden op www.vgnkleio.nl. Het *bidbook* van de gemeente Utrecht is te vinden via tiny.cc/K04bidbook (deel 1) en tiny.cc/K04bidbook2 (deel 2).