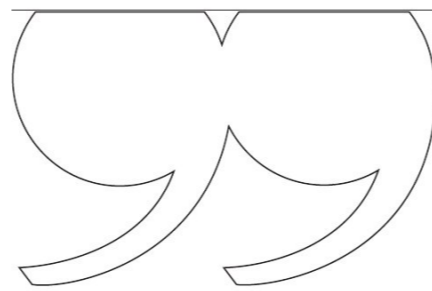


Deze complexe sport bewijst dat ouderwets zijn werkt. Dus waarom dan voor duurzaamheid kiezen?

wereldkampioen koppelkoers Yoeri Havik



Champions League Verslag PSV-Dortmund

PSV speelde dinsdagavond in Eindhoven de heenwedstrijd tegen Dortmund in de achtste finales van de Champions League. Het is voor het eerst sinds het seizoen 2015/2016 dat PSV die fase heeft bereikt. Toen werd de ploeg

na strafschoppen uitgeschakeld door Atlético Madrid. PSV-trainer Peter Bosz achtte zijn ploeg kansrijk tegen Dortmund, waar onder anderen ex-PSV'er Donyell Malen speelt. Lees het wedstrijdverslag op trouw.nl/sport.



Een trainingskamp per trein is in de conservatieve wielervereld al uniek

Kick Hommes
Antwerpen

De trein heeft nog geen tien minuten Amsterdam Centraal verlaten als de conductrice toch even komt praten met Yoeri Havik, die het zich in de hoek van treinstel vijftien van de Eurostar net comfortabel heeft gemaakt. Haviks racefiets in het bagagerek steekt ietsje uit, maar, goed nieuws, na een korte inspectie is gebleken dat het niet zo'n probleem is. Havik steekt een duim op. Helemaal prima.

Havik, wereldkampioen koppelkoers, is een van de twaalf renners van wielerploeg Beat die met de trein op weg is naar een trainingskamp in Spanje. Het wordt een lange reis, van 09.15 uur in Amsterdam tot iets voor 21.00 uur in Girona, waar de ploeg zich in tien dagen voorbereidt op het nieuwe wielerseizoen. Gelukkig is er bij de overstap in Parijs tijd voor een croissantje op een terras.

Een treinreis van een wielerploeg op het twee na hoogste niveau trekt niet vaak de aandacht. Maar volgens Beat is het de eerste keer dat een wielerploeg 'volledig met de trein op trainingskamp gaat'. De ploeg wil met de reis een lans breken voor duurzaam vervoer en zo 'de status quo in het wielrennen uitdagen'.

Het vervoer is een idee van Twan 'de duurzaamheidsman' van Schie, die zichzelf op weg naar Girona stoel

Train-camp reportage • Wielerploeg Beat wil duurzaam wielrennen stimuleren. Daarom gaat de ploeg met de trein op trainingskamp, als 'eerste team ooit'. De ploeg is uniek in een sport die op het gebied van duurzaamheid er echt 'heel beroerd voorstaat'.

106 heeft toegewezen. Hij is ervan overtuigd dat hij de enige persoon in het wielrennen is die binnen een ploeg zoveel vrijheid krijgt om een duurzaamheidsplan vorm te geven. "Ik heb in ieder geval nog niemand anders ontmoet die dit ook doet."

Wel veel duurder

Beat wilde eerst naar Mallorca ('jaren de standaard modus operandi'), maar dat zou hoe dan ook een reis in het vliegtuig betekenen. Van Schie regelde in allerijl een andere bestemming: de Spaanse noordoostkust. Op die van Havik na gingen alle fietsen in een grote container en met sponsors werd het reisbudget aangevuld. Want eigenlijk pasten de

tickets niet in de begroting, erkent Van Schie. Vliegen op Mallorca is onder de honderd euro. Een retour Girona, ietwat laat geboekt, was zo'n vijf keer duurder.

Er staat wel een verminderde ecologische voetafdruk tegenover. De treinreis, inclusief vervoer van de nieuwe zeecontainer die ook via het spoor werd vervoerd, zorgt grofweg voor een reductie van 88 procent ten opzichte van de uitstoot van een vliegtuig (Van Schie schat het snel op 514 kilogram CO₂ in plaats van 4131 kilogram CO₂). Een forse vermindering, al is het op de gehele jaaruitstoot van de ploeg een fractie. Van Schie: "Maar in principe gaan we één keer per jaar op trainingskamp. Dit

is de impact die we kunnen maken."

Het 'train-camp' van de ploeg kan worden gezien als een publiciteitsstunt, net als de overstap van het team op volledig elektrische volgauto's vorig jaar. Maar het zijn wel plannen waarmee de ploeg bewust een andere denkrichting binnen het wielrennen wil stimuleren. De traditionele houding van de wielersport is namelijk een groot probleem, zo klinkt het terwijl de laptops openklappen en de oordopjes in gaan. Wielerploegen gaan met het vliegtuig op trainingskamp naar een plek waar ze al jaren komen. Dat is immers makkelijk en bekend terrein.

Rapportage verplicht

Havik: "Het wielrennen wordt geleid door mensen die doen zoals ze altijd doen en het vak hebben geleerd van mensen die nog met een sigaar langs de kant staan. En deze sport, zo complex, blijft bewijzen dat ouderwets zijn werkt. Dus waarom zou je dan voor duurzaamheid kiezen als je als de kans bestaat dat het niks oplevert?"

Toch is duurzaamheid niet helemaal onbenoemd in de sport. 2024 is het laatste jaar seizoen waarin teams en organisaties kunnen voldoen aan de zogeheten Climate Charter van de internationale wielervereniging UCI, waar onder meer de verplichting te rapporteren wat de totale uitstoot is van een ploeg gedurende het seizoen.

Op die manier moet zo voor het eerst duidelijk worden hoe vervuilend de wielersport is en wat er daadwerkelijk moet gebeuren om de sport te verduurzamen.

Op de lijst met ondertekenaars van die charter staan zo'n tachtig organisaties, waaronder de Amstel Gold Race, de ASO (van de Tour de France) en dertien profteams bij de mannen en zeven bij de vrouwen. Team Visma-Lease a Bike is een van

88%

minder uitstoot kost de treinreis in vergelijking met een vlucht naar Girona

hen. Zij laten weten 'deels elektrisch te rijden en personeel te stimuleren waar kan thuis te werken'. Bovendien worden dienstreizen naar het buitenland 'waar mogelijk beperkt'.

De andere Nederlandse ploeg, Team DSM-firmenich-PostNL, wil 'een stap verder gaan' dan de UCI en heeft al geëxperimenteerd met elektrische volgauto's in de Ronde van Zwitserland en de Tour de France. Dit jaar komen er meer van die volgauto's, aldus de ploeg in een reactie.



Wielerploeg Beat op weg vanuit Nederland naar het trainingskamp bij het Spaanse Girona, met onder anderen Daan van Sintmaartensdijk (links), Lars Loohuis (rechts) en Matthijs Buchli (rechtsonder). De totale reistijd is een kleine twaalf uur, eten kan in de treinbar en tijdens de overstap in Parijs. Het laatste stuk gaat per busje. De ploeg blijft tien dagen in Girona als voorbereiding op het nieuwe seizoen. FOTO'S STEPHAN DE GOEDE



Ook worden bomen geplant in Limburg en streven ze met de partners om als eerste ploeg 'net-zero' te zijn.

Bosprojecten

UAE Emirates van Tadej Pogacar, meldde in december dat het de door een consultant berekende uitstoot van 225 ton CO₂ volledig had gecompenseerd, onder meer met bosprojecten in China, Brazilië, en Indonesië. Soudal-Quick-Step noteerde in 2020 al een (veel hogere) uitstoot van 1280 ton. De Belgische ploeg compenseerde dat onder meer door bosaanplant bij de Mont Ventoux.

Het klinkt als redelijke plannen, maar de werkelijkheid is weerbarstiger. De wielersport loopt nog heel ver achter, zegt Marianne van Leeuwen, die als hoofdbestuurder van wielerbond KNWU het thema opnamte en ook lid was van de duurzaamheidscommissie van de internationale wielervereniging UCI. "Eigenlijk is het bedroevend hoe het nu in de wielersport gaat."

Natuurlijk, thuiswerken bespaart, maar het is op het geheel van emissies een klein druppeltje, zegt Van Leeuwen. "De discussie zou moeten gaan over de gebieden waar je echt het verschil kan maken, iets wat veel teams nog helemaal niet in kaart hebben gebracht. Zolang dat het geval is kan je ongestraft schermen met dingen die op het grote geheel nauwelijks iets veranderen." Vanuit haar functie bij de KNWU

probeerde Van Leeuwen ploegen mee te krijgen met een duurzaamheidsplatform. "De bottomline was: we hebben er geen tijd voor." Ze kwam er bovendien achter dat bij veel teams niet duidelijk is wie überhaupt verantwoordelijk is voor het thema, ook niet bij grote ploegen als Visma-Lease a Bike. "Daar kreeg ik de bedrijfsjurist aan de telefoon."

Van Leeuwen vindt dat het 'ecosysteem' anders moet. Minder rei-

225

ton CO₂ stoot de ploeg van Pogacar uit per jaar, wat het volledig zegt te compenseren

zen, minder afval, minder auto's per renner, minder transfers, om maar wat te noemen. "Maar je kan het systeem niet alleen veranderen. Wielerteams zijn hierin geen concurrenten. Dat is voor heel veel teams lastig. En de UCI helpt ook niet. Zij stellen zich ouderwets op en wijzen met vingertjes. Terwijl ze juist innovator moeten zijn." Van Leeuwen zelf is inmiddels gestopt bij de KNWU. Ze is het stadium van mooie verhalen voorbij en wil wer-

ken aan echte actie, zoals ze zegt.

In de trein naar Girona blijkt dat de teamleden van Beat zich wel degelijk op hun manier met het onderwerp bezighouden. Ploegleider Jeff Vermeulen, vorig jaar nog sceptisch, probeert inmiddels als organisator de Kasseienomloop van Exloo zo duurzaam mogelijk te maken. Tjemen Eising zegt een elektrische auto serieus te overwegen. En Bram Dissel vertelt hoe hij eind vorig jaar enorm schrok toen hij merkte hoeveel plastic flessen hij eigenlijk weggooid in de Ronde van Turkije, terwijl hij daarvoor al een jaar fanatiek een dopper van de ploeg gebruikte.

Meer reistijd, minder fietsen

Ook Havik staat achter het duurzaamheidsproject van zijn ploeg, maar heeft nog wel zijn twijfels als het gaat om algemene implementatie. "In deze tijd willen mensen beloon worden, zeker ook wielrenners die als topsporter alleen met zichzelf bezig zijn. Ik denk niet dat veel renners zien hoe ze uit een treinreis winst uit halen. Het voelt nog steeds als een verdubbeling van de reistijd en een fietsdag minder." Volgens Van Schie is er wel degelijk winst. "Mijn doel was nooit om iets op te leggen. Maar omdat we dit doen wordt in de ploeg iedereen geconfronteerd met duurzaamheid. Op die manier denk ik dat we uiteindelijk het DNA van onze wielerploeg veranderen."