

Een wissel met grote gevolgen

Audit Feyenoord - Ajax d.d. 17 april 2005

Den Haag, 13 juli 2005

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Opdracht	3
1.2	Werkwijze	3
1.3	Opbouw rapport	4
2	Feitenreconstructie	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Vervoer, voorbereiding en beleidsafspraken	5
2.3	Openbare orde, voorbereiding en beleidsafspraken	9
2.4	Amsterdam, controle en vertrek	11
2.5	Beelden fouilleren en instappen	12
2.6	De treinen rijden	13
2.7	De besluitvorming in Rotterdam	18
2.8	In Amsterdam, voorbereidingen terugkeer supporters	19
2.9	De eerste trein arriveert bij het stadion	20
2.10	De Ajax-supporters in het buffervak en vervoer	21
2.11	Na de wedstrijd in Rotterdam	24
2.12	De tweede trein	26
2.13	Nieuwerkerk aan den IJssel	27
2.14	Het vervolg	29
3	Beoordeling, conclusies en aanbevelingen	31
3.1	Inleiding	31
3.2	Het fouilleren	32
3.3	Het stilzetten van trein 1	33
3.4	De taakuitvoering van de verschillende organisaties op de beide treinen	35
3.5	Het besluit de treinen terug te sturen, informatie en beeldvorming	38
3.6	Het opvangen en feitelijk terugsturen van de supporters uit trein 1	44
3.7	De rellen na de wedstrijd in Rotterdam	46
3.8	Trein 2 in Nieuwerkerk aan den IJssel en afvoeren supporters	47
3.9	Vervolg	48
3.10	Samenvattende beoordeling	50
	Bijlagen	
Bijlage 1	Brief Burgemeester Opstelten	54
Bijlage 2	Geïnterviewden	57
Bijlage 3	Overige bronnen	59
Bijlage 4	Onderzoeksprotocol	61
Bijlage 5	Buffervak en aankomst trein 1	65
Bijlage 6	Locatie trein 1 staat stil	66
Bijlage 7	Rellen na afloop	67
Bijlage 8	Locaties beide treinen	68
Bijlage 9	Afspraken	69
Bijlage 10	Vaststellingen, conclusies en aanbevelingen	72
Bijlage 11	Samenstelling auditteam	80

1 Inleiding

1.1 Opdracht

Het auditteam voetbalvandalisme, dat is ingesteld door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), heeft tot taak onderzoek te doen naar ingrijpende incidenten van voetbalvandalisme in Nederland. Doel van het onderzoek is snel en praktisch inzicht te krijgen in de aanleiding en oorzaak van ingrijpende incidenten, onder meer door de geconstateerde feiten te relateren aan de in het *Beleidskader Bestrijding Voetbalbandalisme en Voetbalgeweld 2003* gestelde afspraken en verantwoordelijkheden.

In Rotterdam hebben zich na de wedstrijd Feyenoord-Ajax op 17 april 2005 ernstige ongeregeldeheden voorgedaan. Voorafgaand aan de wedstrijd zijn naar aanleiding van gedragingen van Ajax-supporters, de twee combitreinen met supporters teruggestuurd naar Amsterdam. Eén trein was daarvoor al tot stilstand gekomen tussen station Rotterdam Zuid en station Stadion en is na enige tijd alsnog aangekomen bij het stadion. Daar zijn de supporters opgehouden in het buffervak bij het voorplein. Na afloop van de wedstrijd bevond een aanzienlijk deel van deze supporters zich daar nog. Na de wedstrijd braken rond het stadion ernstige en langdurige rellen uit tussen relschoppers van Feyenoordzijde en de politie. De andere trein met Ajax-supporters is terug richting Amsterdam gereden en gestrand in Nieuwerkerk aan den IJssel. De afvoer van de Ajax-supporters van beide locaties heeft lange tijd geduurd.

Op de dag zelf heeft de burgemeester van Rotterdam de voorzitter van het auditteam verzocht onderzoek te verrichten naar de gebeurtenissen en de rol van alle daarbij betrokken organisaties. Aanvullend heeft hij het auditteam verzocht om aanbevelingen te doen omtrent het in de toekomst voorkomen van dergelijke incidenten. Het schriftelijke verzoek aan het auditteam voor het verrichten van dit onderzoek, is opgenomen als bijlage 1. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in dit verslag.

1.2 Werkwijze

Tussen 17 april en 1 juli 2005 is de relevante informatie verzameld en zijn interviews gehouden met operationeel en bestuurlijk betrokkenen. In bijlage 2 staat aangegeven welke functionarissen zijn geïnterviewd. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van andere informatiebronnen, waaronder ook video-opnamen die de politie Rotterdam ter beschikking heeft gesteld en geluidsopnamen die ProRail en Radio Rijnmond ter beschikking hebben gesteld. Op basis hiervan is een feitenreconstructie opgesteld die voor controle in twee fasen aan betrokkenen is voorgelegd. Vastgesteld is dat alle partijen kunnen instemmen met het feitenrelaas. Dat neemt niet weg dat sommigen vasthouden aan een eigen interpretatie van feiten en gebeurtenissen. Het auditteam heeft zorgvuldig met kennisneming van al het bronmateriaal en de onderscheiden lezingen, de afwegingen gemaakt die hebben geleid tot de reconstructie zoals hier gepresenteerd.

Na vaststelling van deze feitenreconstructie (hoofdstuk 2) zijn door het auditteam met de operationeel verantwoordelijken alsmede met de bestuurlijk eindverantwoordelijken, aanvullende gesprekken gevoerd.

Deze gesprekken dienden als aanvullende informatie en gaven alle betrokkenen de gelegenheid feitelijke handelingen en gezichtspunten nader te verklaren met betrekking tot een aantal specifieke aandachtspunten. Aan deze gesprekken hebben op uitnodiging van het auditteam, deelgenomen de burgemeester van Rotterdam, de plaatsvervangend hoofdofficier van Justitie van Rotterdam, de veiligheidscoördinator en een directielid van Ajax, de Algemeen Commandant van de politie Amsterdam, de plaatsvervangend Korpschef van de politie Rotterdam, de Algemeen Commandant en de Operationeel Commandant van de politie Rotterdam, de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie, en verder vertegenwoordigers van RET, ProRail en NS Reizigers.

Het auditteam hanteert een onderzoeksprotocol dat bij de aanvang van de werkzaamheden van het auditteam aan de betrokkenen eindverantwoordelijke is toegezonden (bijlage 4). Het referentiekader waaraan primair getoetst wordt is het landelijke *Beleidskader Bestrijding Voetbalvandalisme en Voetbalgeweld 2003*.

1.3 Opbouw rapport

Hoofdstuk 2, *Reconstructie*, biedt een overzicht van de relevante feiten uit de voorbereiding en van de dag zelf.

Hoofdstuk 3, *Beoordeling, conclusies en aanbevelingen*, omvat een toetsing van alle handelingen aan de beleidsafspraken en operationele kaders. Per onderdeel worden vaststellingen gedaan, conclusies getrokken en aanbevelingen gegeven. Het hoofdstuk sluit af met een samenvattende beoordeling. Ter verheldering staan in de bijlagen 5 tot en met 8 plattegronden opgenomen van locaties ten tijde van relevante gebeurtenissen.

In bijlage 9 worden alle relevante beleidsafspraken en operationele afspraken opgesomd en in bijlage 10 staan alle vaststellingen, conclusies en aanbeveling gegroepeerd.

Bijlage 11 ten slotte geeft de samenstelling van het auditteam weer.

Rest nog te vermelden dat alle betrokken partijen zonder enige terughoudendheid hebben meegewerkt aan dit onderzoek.

2 Feitenreconstructie

2.1 Inleiding

De wedstrijd Feyenoord-Ajax, te spelen op 17 april 2005 om 12.30 uur in Stadion Feijenoord, is vooraf ingedeeld in de C-categorie: hoog risico. Op basis hiervan wordt deze wedstrijd door alle betrokkenen met veel zorg voorbereid. De clubs hebben met elkaar en met Stadion Feijenoord, NS Reizigers, de Spoorwegpolitie, politie Rotterdam-Rijnmond en politie Amsterdam-Amstelland vooraf veelvuldig contact over supportersvervoer per verplichte combitrein, toelatingseisen en fouilleren. De politie Rotterdam-Rijnmond, het gemeentebestuur Rotterdam en het Openbaar Ministerie Rotterdam, spannen zich tijdens de voorbereiding van dit evenement in om een ordelijk verloop te realiseren.

2.2 Vervoer, voorbereiding en beleidsafspraken

Er worden 42.000 toeschouwers verwacht waaronder 1.600 Ajax-supporters. Voor de Ajax-supporters is een afgeschermd deel van het Stadion Feijenoord gereserveerd dat uit twee vakken bestaat, vak G en vak GG. Het vervoer van de Ajax-supporters zal per combitrein geschieden, zoals gebruikelijk bij wedstrijden tussen Feyenoord en Ajax. Daartoe chartert Ajax bij NSR Chartertrains, een afdeling van NS Reizigers, twee treinen voor het vervoer van de circa 1.600 supporters. NSR Chartertrains op zijn beurt, vraagt een dienstregeling, materiaal en personeel aan bij NS Reizigers Logistiek. NS Reizigers Logistiek levert deze informatie aan NSR Bureau Lokale Planning, die op haar beurt een plan maakt voor de aankomst op het op het emplacement Stadion. Onderdeel van deze planning van Bureau Lokale Planning is een rijwegenplan. Dit rijwegenplan wordt geleverd aan de treindienstleider van ProRail RVL (Rail VerkeersLeiding) die op zijn beurt verantwoordelijk is voor de uitvoering en bijsturing van dit plan. Ter voorkoming van vandalisme moeten deze treinen met de hoogste prioriteit worden behandeld. Dit houdt in dat de treinen onderweg voorrang hebben op alle andere treinen en alleen om *"veiligheidsredenen of op uitdrukkelijk verzoek van de spoorwegpolitie"* mogen stoppen.¹ Alle betrokken organisaties bij het treinvervoer (waaronder NS Reizigers, ProRail en spoorwegpolitie) alsmede de betrokken uitvoerende functionarissen (machinisten NS, knooppuntcontrollers NS, treincommandanten spoorwegpolitie, treindienstleiders ProRail) waren vooraf expliciet geïnformeerd over deze afspraak.

Evenals de voorgaande jaren hebben Feyenoord en Ajax afgesproken dat de supporters bij het afgeschermd station Amsterdam Arena (evenementenhalte) zullen instappen. De twee treinen zullen een half uur na elkaar vertrekken. Ook de ontvangst bij het station Stadion in Rotterdam, geschiedt in een geheel afgeschermd ruimte. De circa 800 supporters uit de eerste trein zullen naar vak G in de onderste ring van Stadion Feijenoord worden geleid.

Noot 1 Aanschrijving in logistiek dagplan NS Reizigers aan alle betrokken personeel.

De supporters uit de tweede trein zullen eerst vak G opvullen en daarna vak GG in de bovenste ring vullen.

Voor zij het perron van station Amsterdam Arena kunnen betreden, worden de Ajax-supporters bij de ingang Noord-B gecontroleerd. De controle bestaat eruit dat zij door tourniquets moeten gaan, die alleen open draaien wanneer ze hun omwisselbiljet erin stoppen. Vervolgens laten ze hun uitkaart zien en scannen. Deze uitkaart dienen seizoenkaarthouders extra te bezitten om naar uitwedstrijden te kunnen gaan. De uitkaarten van personen met een stadionverbod zijn geblokkeerd. Nadat de supporter door het tourniquet is gegaan, wordt deze gefouilleerd door ingehuurde beveiligers van WWS, onder toezicht van de Amsterdamse politie. Pas bij het betreden van het perron krijgen ze, tegen inlevering van het omwisselbiljet, een toegangsbewijs voor de wedstrijd. In de voorbereiding is tussen de politie Amsterdam en de politie Rotterdam afgesproken, dat in Rotterdam nogmaals gefouilleerd zal worden wanneer de Amsterdamse politie daarom verzoekt. Dit is een gebruikelijke afspraak bij combiregelingen.

De combitrein die het eerste zal vertrekken, is een dubbeldekker die bestaat uit twee aparte delen van elk vier wagons, inclusief een motorwagen. Door de hele trein heen lopen is niet mogelijk. De tweede combitrein bestaat ook uit twee aparte delen, in dit geval met een locomotief in het midden. De bedieningen van de noodremmen zijn allemaal afgedopt, zodat er niet aan de noodrem kan worden getrokken. Om in geval van nood toch te kunnen stoppen, is afgesproken dat NS Reizigers op elk balkon (in feite bij elke noodrem) een medewerker van beveiligingsbedrijf CSU posteert, die via de portofoon elk kwartier contact heeft met de zogeheten noodremverbindingsman, die zich permanent vóór in de trein, vlakbij bij de machinist, ophoudt. De noodbediening van de deuren (via het inslaan van een klein rond ruitje boven elke deur) blijft om veiligheidsredenen in werking. Op de beide treinen zullen, zo is in de voorbereiding afgesproken, meereizen:

- 72 stewards, evenredig te verdelen over beide treinen. Zij zien als eerste toe op een ordelijk gedrag van de supporters. Zij houden ook de balkons vrij van supporters, zo is in de voorwaarden van NSR-Chartertrains vastgelegd.
- 16 beveiligers van CSU, acht per trein waaronder op beide treinen een coördinator. Hun taak is het uitvoeren van de noodremprocedure.
- 2 noodremverbindingsmannen van NS Reizigers met als taak contact te onderhouden met de beveiligers van CSU in het kader van de noodremprocedure.
- 12 agenten (supportersbegeleiders) van de politie Amsterdam, zes in de eerste, zes in de tweede trein waaronder hun commandant; zij kennen en begeleiden de supporters, treden enkel op wanneer de spoorwegpolitie daarom verzoekt.
- 20 agenten, zijnde twee flexteams van de spoorwegpolitie, onderdeel van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD). Combitreinen met risico-supporters worden standaard door de spoorwegpolitie begeleid in het kader van de openbare orde. De agenten van het flexteam beschikken over een korte wapenstok, dragen beschermende kleding en een helm, vergelijkbaar met de ME. Beide flexteams hebben een commandant. Het flexteam op de eerste trein bestaat uit negen personen inclusief de treincommandant. Het flexteam op de tweede trein bestaat uit elf personen, inclusief de treincommandant en de Operationeel Commandant. De spoorwegpolitie is verantwoordelijk voor *"de organisatie van het ordehandhavend toezicht binnen het spoorvervoer"* (pagina 25 beleidskader).
- 2 machinisten en 2 hoofdconducteurs.

In totaal zullen 126 begeleidende functionarissen met de supporters meereizen. Deze inzet is ongeveer gelijk aan de inzet van de afgelopen jaren bij dezelfde wedstrijd. De supportersbegeleiders van de politie Amsterdam hebben met de stewardorganisatie de afspraak, dat stewards supporters zonodig aanspreken op hun gedrag en de politie via de portofoon inschakelen wanneer bijstand nodig is. Stewards dienen zich in ieder geval op te houden op de balkons en de overigen worden geacht rond te lopen door de trein.

De beveiligers van CSU die de noodremprocedure uitvoeren, zijn door NS Reizigers ingehuurd. Zij blijven te allen tijde op de balkons en hun optreden is *"nooit of te nimmer repressief"*².

De politie Amsterdam blijft op beide treinen als groep bijeen. De commandant van de Amsterdamse politie kan in geval van openbare orde problemen, contact leggen met de Operationeel Commandant van de spoorwegpolitie als vaste contactpersoon. Beiden zullen meereizen met trein 2.

Vooroverleg

Op 14 maart 2005 heeft een regulier vooroverleg plaatsgevonden tussen de spoorwegpolitie, Feyenoord, Ajax, NSR Chartertrains en de Rotterdamse en Amsterdamse politie. Hierin wordt vastgesteld dat Ajax, onder toezicht van de Amsterdamse politie, verantwoordelijk is voor het fouilleren in Amsterdam bij het instappen. Per brief van 16 maart aan Ajax wordt door NSR Chartertrains het treinvervoer aangeboden en wordt gewezen op de reisvoorwaarden. In de weken die volgen zal de Operationeel Commandant van de spoorwegpolitie nog tweemaal met Ajax de instapprocedure bespreken op basis van actuele informatie. Dit betrof de uiteindelijke instapprocedure, de taakstelling op de treinen, alsmede de aanwezige informatie en geruchten die circuleerden dat "Ajax er niet in komt".

De beide treincommandanten van de spoorwegpolitie beslissen per trein over de inzet en verdeling van de agenten. In de eerste trein zijn de acht agenten van de spoorwegpolitie verdeeld over beide, gescheiden delen van de trein (vijf in het voorste deel, inclusief de treincommandant, en vier in het achterste deel). In de tweede trein bevinden de Operationeel Commandant en de treincommandant zich in het voorste treindeel. Negen agenten van het flexteam bevinden zich in het achterste deel op het balkon achter de locomotief. In beide treinen maakt een hondengeleider deel uit van de inzet van de spoorwegpolitie. De beide treincommandanten en hun Operationeel Commandant, kunnen tijdens de reis zonodig via de C2000 portofoon contact opnemen met hun Algemeen Commandant, die zich in de meldkamer van de KLPD te Driebergen bevindt. Omdat in C2000 drie separate groepen zijn ingesteld (één voor de eerste trein, één voor de tweede trein en één voor station Stadion, waar ook een flexploeg van de spoorwegpolitie aanwezig is), hebben de treincommandanten onderling geen portofooncontact. Ook vanaf het station Stadion heeft de spoorwegpolitie dus geen portofooncontact met de collega's op de treinen. Wel kan gebruik worden gemaakt van mobiele telefoons. Alleen de Operationeel Commandant is gedeeltelijk betrokken geweest bij de voorbereiding van de wedstrijdorganisatie. De overige commandanten beschikken wel over het draaiboek voor station Stadion en het draaiboek voor de treinen.

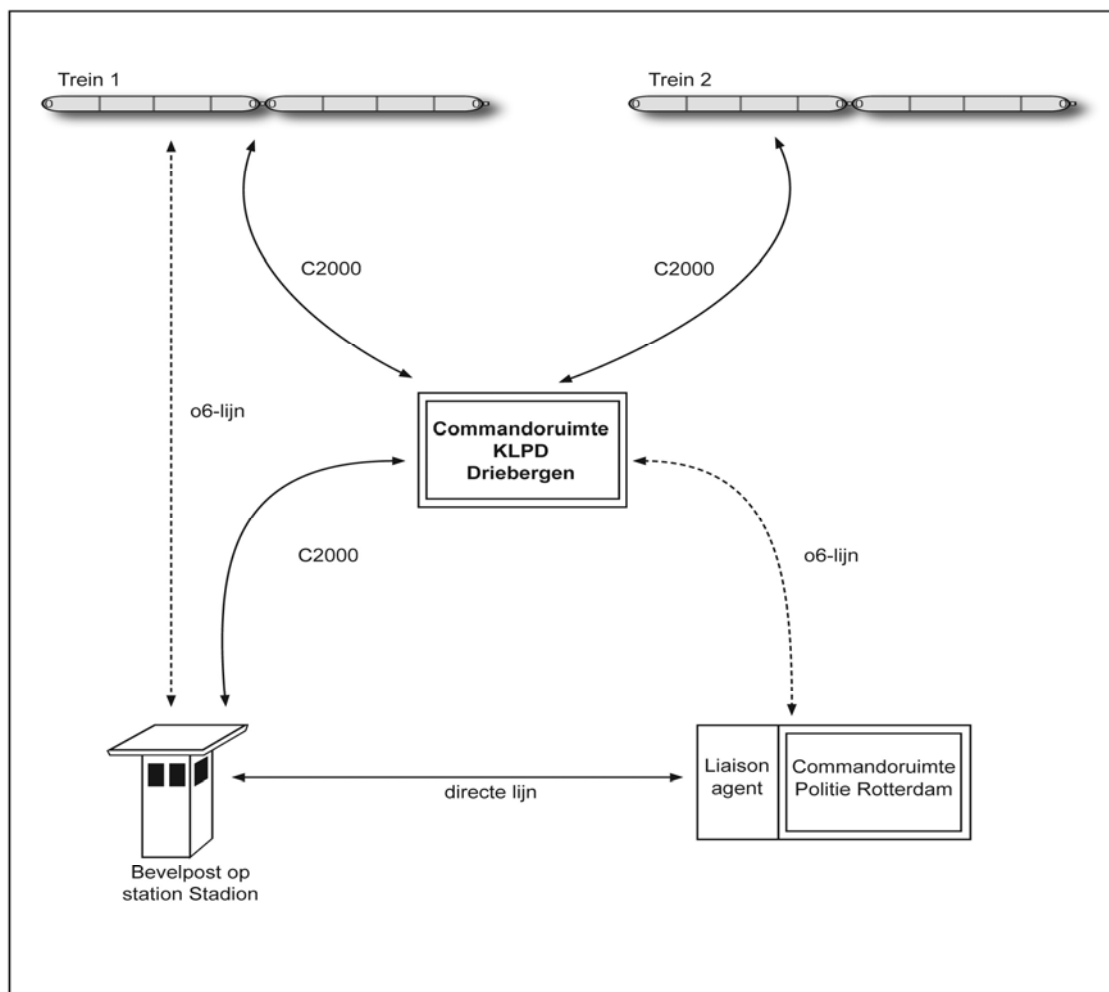
Noot 2 Bron: memo NSR Chartertrains aan personeel voetbaltreinen.

Bevoegdheden en communicatie

Ten aanzien van de verdeling van bevoegdheden tussen de verschillende korpsen (Amsterdam-Amstelland, Rotterdam-Rijnmond en KLPD-spoorwegpolitie) gelden de volgende afspraken.

De spoorwegpolitie is verantwoordelijk voor de openbare orde op de trein. De politie Amsterdam-Amstelland opereert op de trein onder de aansturing en verantwoordelijkheid van de spoorwegpolitie. De bevoegdheid van de spoorwegpolitie is per definitie gedeeld met de bevoegdheid van het betreffende regiokorps (artikel 38 politiewet), in dit geval Rotterdam-Rijnmond. Deze verdeling van verantwoordelijkheden op de treinen laat onverlet dat in laatste instantie de burgemeester van Rotterdam verantwoordelijk is voor het handhaven van de openbare orde in de gemeente Rotterdam en gerechtigd is besluiten te nemen die betrekking hebben op de treinen op Rotterdams grondgebied (artikel 172 gemeentewet).

Over de communicatie tussen spoorwegpolitie en regiopolitie zijn geen landelijke concrete beleidsafspraken vastgelegd. In het draaiboek van de Rotterdamse politie is geen verbinding met de spoorwegpolitie opgenomen. De spoorwegpolitie heeft twee draaiboeken. Het draaiboek van de spoorwegpolitie op de trein voor 17 april 2005 voorziet niet in communicatie tussen de treinen en de commandoruimte van de politie Rotterdam-Rijnmond. Het draaiboek van de spoorwegpolitie station Stadion voorziet wel in communicatie tussen de Operationeel Commandant van de spoorwegpolitie op de bevelpost bij station Stadion en de commandoruimte van de politie Rotterdam-Rijnmond. Op de bevelpost op het station Stadion is spoorwegpolitie en NS-personeel aanwezig. In het *communicatieschema voetbalvervoer* van NS Reizigers, waarin de onderlinge communicatie van betrokken functionarissen op de treinen staat beschreven, is geen communicatielijn met de politie Rotterdam-Rijnmond opgenomen. De enige communicatielijn die rechtstreeks buiten de treinen reikt, is de lijn van de treinen naar de Algemeen Commandant spoorwegpolitie te Driebergen. Op de volgende pagina is een figuur opgenomen van de communicatielijnen.



2.3 Openbare orde, voorbereiding en beleidsafspraken

In de voorbereiding van politie, gemeentebestuur en Openbaar Ministerie van Rotterdam, worden drie driehoeksvergaderingen gepland: op 5 april, op 14 april en op de speeldag 17 april 2005, zelf. Deze laatste driehoek zal kort voor aanvang van de wedstrijd worden gehouden in het Maasgebouw, een onderdeel van het stadion.

Op basis van de ongeregelheden na afloop van de wedstrijd Feyenoord-Ajax van een jaar eerder, 11 april 2004, gaat de zorg van de politie in de voorbereiding vooral uit naar mogelijke ordeverstoringen door Feyenoord-supporters. Aanvullend op de maatregelen en de aanpak die de politie Rotterdam de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, komen op 5 april 2005 twee kwesties aan de orde. Ten eerste wordt besloten tot inzet van een peloton ME op de avond en nacht vóór de wedstrijd om te voorkomen dat leuzen en vernielingen worden aangebracht in de directe omgeving van het stadion. Vorig jaar is dat namelijk wel gebeurd en de politie Rotterdam wil dat dit jaar voorkomen. Tweede aspect waar de driehoek in de voorbereiding extra aandacht aan besteedt, betreft het gerucht dat *"Ajax er niet in komt"*.

Dit gerucht circuleert in Rotterdam maar ook in Amsterdam hebben supporters het opgepikt. Concrete aanwijzingen ontbreken en de politie zoekt naar methoden om het vervoer per combitrein te kunnen beveiligen.

De verhoogde spanning tussen beide supportersgroepen kan volgens de driehoek verband houden met enkele branden in de eerste maanden van 2005. In de nacht van 30 januari 2005 brandde het naast de Amsterdam Arena gelegen supportershome van Ajax af. Vervolgens waren er in Rotterdam twee branden op 22 maart 2005 (de dag dat acht jaar eerder bij de rellen bij Beverwijk Ajax-supporter Carlo Picorni omkwam): een bijgebouwtje bij het stadion en het clubhuis van FC Boszoom, een voetbalclub van hardekern-supporters van Feyenoord.

De driehoek besluit op 5 april dat:

- Er voor de wedstrijd een interventie zal worden gedaan bij DHZ (voetbalclub en verzamelplaats van hardekern-supporters).
- Het NS station Stadion zal worden beveiligd.
- Safetywalls (mobiele hoge muren) geplaatst zullen worden op de Olympiaweg om de ruimte rondom het station Stadion vrij te houden.
- De ME de bezoekers van vak W4 (staan bekend als lastige supporters) na de wedstrijd enige tijd daar zal houden.
- Voor de aankomst van de supporters een check van station en stadion zal worden gedaan.
- Er een check van spoorlijn en viaducten zal worden gedaan met een locomotief.

In de driehoeksvergadering van 14 april 2005 wordt geconstateerd dat er nog altijd extra spanning onder de supportersgroepen is. Een brandstichting op 9 april 2005 in een winkel in het Arena-complex te Amsterdam, maakt het lijstje met eventueel supporter-gerelateerde branden nog langer. Harde, concrete bedreigingen zijn niet bekend maar de driehoek is extra alert. Gedurende de hele voorbereiding is intensief contact onderhouden met de politie Amsterdam, mede rond de vraag of er nieuwe zorgwekkende informatie voorhanden is. Ook in Amsterdam broeit het, zo geeft ingewonnen informatie aan, zonder dat er concrete dreigingen zijn.

Door de Operationeel Commandant van de Spoorwegpolitie is ook Ajax op de hoogte gesteld van extra aandacht voor de instaprocedure en het fouilleren, gezien de geruchten dat *"Ajax er niet in komt"*. Op basis van het overleg tussen de politie Rotterdam en de KLPD, zet de spoorwegpolitie een flexteam van 12 agenten en twee hondengeleiders in ter beveiliging van station Stadion.

Om de openbare orde te kunnen bewaren, stelt de driehoek op 14 april 2005 de volgende (extra) maatregelen vast:

- Een peloton ME zal de avond vooraf paraat staan.
- De check van de spoorlijn en viaducten zal met een helikopter (in plaats van een locomotief) gebeuren, deze wordt bij de KLPD aangevraagd.
- Het stadion blijft vanaf zaterdag verlicht.
- Het stadion wordt in ieder geval vanaf zaterdag beveiligd.
- Bij de check van het stadion zal extra aandacht zijn voor vuurwerk.
- Extra aandacht voor het fouilleren door de stewardorganisatie van Feyenoord.
- Er zal goed worden gelet op spreekkoren.
- Voor video-opnamen wordt een helikopter beschikbaar gehouden.

- Er wordt een DGBO (Districtelijk Grootchalig Bijzonder Optreden) gevormd.
- een GBO (wanneer het optreden het district overstijgt) is middels piket beschikbaar.

In totaal worden 470 agenten ingezet, vergelijkbaar met de inzet bij de wedstrijd Feyenoord-Ajax van het vorige seizoen.

De volgende eenheden worden door de Rotterdamse politie ingezet:

- 4 pelotons ME, waarvan één peloton is samengesteld uit agenten van de korpsen Amsterdam-Amstelland en Hollands Midden.
- 6 OG/AE (OndersteuningsGroepen - een OG bestaat uit 2x5 flexibel inzetbare ME-ers - en AanhoudingsEenheden) waarvan 2 aanhoudings-eenheden worden geleverd via bijstand van andere korpsen.
- 1 bratragroep (Brand en Traangasgroep).
- 1 VE-groep (Verkenningseenheid).
- 18 beredenen (onder andere met bijstand van de KLPD).
- 6 diensthonden.
- 2 arrestantenbusjes.
- 1 ME Videovoertuig (bijstand Utrecht).
- 1 Videoteam Rotterdam-Rijnmond.
- 1 Tele-helikopter.
- Waterwerper wordt vooraf geprepareerd.

In de driehoek wordt de verwachting uitgesproken dat er geen problemen zullen ontstaan bij de afgesproken combiregeling. De afgelopen jaren waren zeer goede ervaringen opgedaan met deze vorm van vervoer van risicosupporters. Om die reden wordt met het eventueel stilstaan van de combitreinen op riskante plaatsen, in de scenario's van de politie geen rekening gehouden. Ook in de praktische gevolgen van het terugsturen van combitreinen, voorzien de scenario's niet.

Op uitnodiging van burgemeester Opstelten van Rotterdam zal burgemeester Cohen van Amsterdam bij de wedstrijd en ook bij de driehoek voorafgaand aan de wedstrijd aanwezig zijn. Margo Vliegthart, voorzitter van het Auditteam Voetbalvandalisme, bezoekt op uitnodiging van Feyenoord de wedstrijd.

2.4 Amsterdam, controle en vertrek

Om 8.30 uur vindt in de Amsterdam Arena de briefing plaats van de stewards, ook de commandant van de supportersbegeleiders van de politie spreekt de stewards toe. Buiten verzamelen zich de Ajax-supporters voor de ingang Noord-B. Vanaf 9.00 uur gaan de ingangen open en kan het controleren en fouilleren van de 1.600 supporters beginnen. Op het perron van de evenementenhalte Arena rijdt de eerste combitrein voor. Bij de toegangsdeuren voor de tourniquets heerst een grote drukte.

Buiten wordt door sommige supporters bier gedronken en op het buitenterrein gooit iemand met knalvuurwerk. Supporters die in de eerste trein willen, omdat ze dan een plaats in vak G krijgen in de Kuip, dringen voor. Het aanbod van supporters om na de controle van omwisselbiljet en uitkaart gefouilleerd te worden, is groot. In een half uur tijd worden 800 mensen bij 10 tourniquets gefouilleerd. De meeste fouilleringen nemen 4 tot 11 seconden in beslag.

Het fouilleren bestaat uit het aftasten van de kleding aan de oppervlakte en het op zicht controleren van meegenomen spullen. Van sommige supporters worden tassen niet gecontroleerd. Waarnemingen³ geven aan dat minimaal drie supporters na de kaartcontrole uit de rij stappen of over de afscheiding klimmen, waardoor zij de foullering ontduiken. Meermalen worden supporters die met een open blikje lopen, erop gewezen dit eerst leeg te drinken aan de kant. Niet alle supporters volgen deze aanwijzing op en de politiecommandant verzoekt de coördinator van de stewards hier scherper op toe te zien, wat ook geschiedt. Supporters die voorbij de foullering zijn, blijven soms in de weg lopen. Acht personen van wie de uitkaart niet meer werkte, kregen na administratieve controle, via de personeelsingang toegang tot de ruimte achter de tourniquets. Niet duidelijk is of deze personen op een ander moment gefouilleerd zijn. Bij het fouilleren wordt door een steward bij een supporter een kiezelsteen aangetroffen. Deze kiezelsteen wordt door de steward ingeleverd bij de politie. Diverse supporters die pal achter de foullering de mogelijkheid is geboden hun flesje of blikje leeg te drinken, lopen met plastic flesje of open blikje door in de richting van het perron van de evenementenhalte. Deze open flesjes en blikjes worden aldaar bij een tweede visuele controle alsnog afgenomen.

Bij het fouilleren zijn verder geen voorwerpen in beslag genomen. De foullering vindt plaats in een gemoedelijke sfeer. Bij de foullering en het instappen is geen sprake geweest van agressief gedrag van supporters.

De commandant van de supportersbegeleiders van de politie Amsterdam belt rond 9.30 uur met zijn Rotterdamse collega. Hij meldt dat het fouilleren naar zijn mening rommelig verliep door de drukte, en dat sommige supporters met blikjes in de richting van het perron liepen. Om die reden adviseert hij om in Rotterdam de Ajax-supporters uit de eerste trein nogmaals te fouilleren. Ook geeft hij door dat bij één supporter een kiezelsteen is aangetroffen. Hij wijst op de mogelijkheid dat meer supporters kiezelstenen bij zich hebben. Hij meldt tevens dat vóór het fouilleren aanving, er buiten knalvuurwerk is afgestoken. De eerste trein vertrekt zoals afgesproken om 9.45 uur. Vervolgens wordt de tweede trein gevuld en deze vertrekt volgens plan om 10.15 uur. Voordat de tweede trein vertrekt belt de commandant van de supportersbegeleiders wederom naar de politie Rotterdam met het advies ook de Ajax-supporters uit de tweede trein bij de Kuip nog een keer te fouilleren omdat het in Amsterdam naar zijn zeggen 'rommelig' was verlopen. Het logboek van de commandokamer in Rotterdam vermeldt om 9.38 uur: *"Foullering en instappen in de trein van Ajax-supp. in Amsterdam vrij rommelig. Inmiddels zwaar vuurwerk afgestoken. Ook werden er stenen doorgegeven. Op verzoek van de coll. Amsterdam om in Rotterdam OVERNIEUW te fouilleren"*.

Op beide treinen hebben de stewards, spoorwegpolitie, beveiligingspersoneel en Amsterdamse politie zich geposteerd zoals in de voorbereiding doorgenomen. In totaal zijn 1.568 Ajax-supporters gescand en ingestapt.

2.5 Beelden fouilleren en instappen

Over de kwaliteit van het fouilleren bestaan verschillende beelden. Ajax en de politie Amsterdam vinden dat de foullering *"zo goed als mogelijk"* is verlopen. Bij de politie in Rotterdam ontstaat die ochtend een ander beeld.

Noot 3 Video-opnamen vaste camera Arena, processen verbaal politieagenten.

De Rotterdamse politie oordeelt dat het fouilleren en instappen in een grimmige sfeer plaats hebben gevonden. Het verzoek om nogmaals te fouilleren is twee keer gedaan, voor de eerste en tweede trein apart. Tussen de bron van dit verzoek (commandant supportersbegeleiders) en de Algemeen Commandant in Rotterdam, bevinden zich minstens drie personen die het bericht doorgaven:

- commandant supportersbegeleiders Amsterdam belt naar
- commandant supportersbegeleiders Rotterdam, die geeft het, eventueel via zijn directe commandant door aan de
- Operationeel Commandant die het doorgeeft aan de
- Algemeen Commandant.

In de commandoruimte van de politie te Rotterdam bestond vanaf dat moment het beeld dat de sfeer bij het instappen grimmig was, dat het fouilleren niet goed was gebeurd en dat er daardoor gooi- en smijtmateriaal aan boord was, waaronder stenen en vuurwerk. Ter illustratie van dit feit zij vermeld dat een Operationeel Commandant van de Politie Rotterdam de volgende dag in zijn mutatierapport noteert: *"Vanuit Amsterdam kwamen berichten dat het vullen van de treinen bij de Amsterdam-Arena gepaard ging met veel agressie, vuurwerk en geraapte spoorkiezels"*.

Nadat het verzoek vanuit de politie Amsterdam-Amstelland voor het opnieuw fouilleren in Rotterdam was ontvangen, zijn daarvoor in Rotterdam voorbereidingen getroffen.

2.6 De treinen rijden

De eerste trein vertrekt zonder problemen. Tijdens de reis wordt in het voorste treinstel door supporters gebruik gemaakt van de boordomroep. Bij controle door de spoorwegpolitie blijkt dat het kastje van de boordomroep niet afgesloten was. Dit wordt alsnog gedaan. Tevens wordt in het voorste treinstel een spiegel van de wand afgehaald door een supporter. Een steward neemt de spiegel in. Er wordt geblowd in de trein.

Door de spoorwegpolitie en de politie Amsterdam zijn geen meldingen van incidenten gedaan, wel worden de passagepunten onderweg enkele malen doorgegeven aan de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie op de meldkamer in Driebergen en is hem ook gemeld dat het rustig is op de trein. De sfeer wordt door politieagenten en stewards omschreven als te doen gebruikelijk op een combireis. Van een verhoogde spanning is geen sprake. Onderweg, als de trein rijdt in de buurt van Rotterdam Centraal, spuit een supporter een brandblusapparaat leeg door een raam. Als de trein de tunnel bij Rotterdam Zuid uit rijdt, zo'n anderhalve kilometer voor station Stadion, staan de meeste supporters op en begeven zich naar de uitgangen.

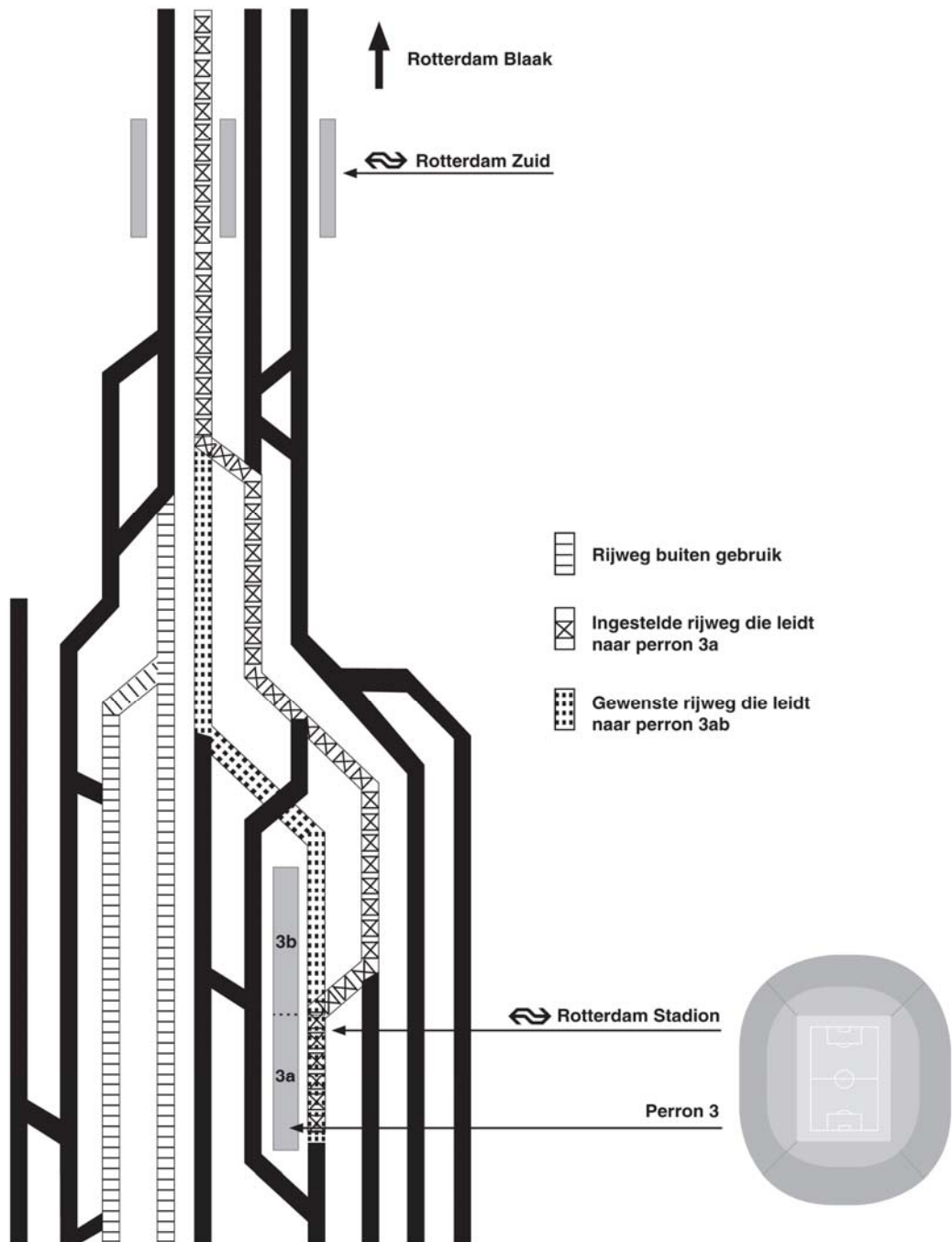
Ook de tweede trein vertrekt zonder problemen. Tijdens de reis doen zich geen incidenten voor. De spoorwegpolitie geeft regelmatig de positie door en meldt aan de Algemeen Commandant in Driebergen dat het rustig is op de trein. De informatie dat het rustig was op beide treinen tijdens de reis, is vanuit de commandokamer van de KLPD te Driebergen, doorgegeven en niet aangekomen of niet doorgegeven (hierover spreken de verklaringen elkaar tegen) aan de commandokamer van de Rotterdamse politie.

Het eerste en laatste bericht waarover de politie Rotterdam beschikte met betrekking tot de treinreis van de Ajax-supporters, was het verzoek voordat de treinen vertrokken om nogmaals te fouilleren.

De eerste trein stopt

Kort voor de eerste trein Rotterdam Zuid bereikt, ziet de treindienstleider van ProRail (hij zit op Rotterdam Centraal Station) op zijn beeldscherm dat de ingestelde rijweg voor de combitrein ertoe zal leiden dat de trein bij station Stadion halverwege het perron pas langs het perron komt, (zie onderstaande schematische weergave).

RIJWEGEN TUSSEN ROTTERDAM ZUID EN ROTTERDAM STADION



Daarmee is alleen perron 3A, iets minder dan de helft van het perron 3AB, beschikbaar voor de combitrein. De treindienstleider vermoedt dat de trein niet past op 3A. Hij belt de machinist van trein 1 en vraagt hem "hoeveel 'bakken' zijn trein telt". "Acht bakken" antwoordt de machinist waarop de treindienstleider concludeert dat de trein te lang is voor perron 3A. In het officiële perronschema passen 8 bakken op perron 3A. Het ontbreekt de treindienstleider aan tijd om dit te controleren in zijn schema's. Hij verzoekt de machinist de trein te stoppen. De machinist remt krachtig, passeert net het sein voorbij station Rotterdam Zuid maar staat nog op de juiste plek stil om ProRail de gelegenheid te bieden een andere rijweg in te stellen. De achterkant van de trein staat bij het uiteinde van het perron van station Rotterdam Zuid. De treindienstleider belt de knooppuntcontroller van NS Reizigers, die in de bevelpost op station Stadion zit, en vraagt hem of een trein met acht bakken op perron 3A past. De knooppuntcontroller antwoordt dat dit niet past, mede omdat het perron verkort is door middel van een blauwe vlag. Een blauwe vlag staat op de plek waar de neus van de trein stil moet komen te staan. De blauwe vlag is zo gepositioneerd dat de trein precies in het midden van 3AB komt te staan om twee redenen. Ten eerste omdat de supporters dan van twee kanten de trappen van de loopbrug op kunnen gaan en ten tweede omdat de trein dan niet onder het stadionviaduct komt te staan waar veel Feyenoord supporters overheen lopen⁴ (zie bijlage 5: buffervak en aankomst trein 1 langs perron 3 AB). De treindienstleider zet hierop de wissel tussen station Rotterdam Zuid en station Stadion om, zodat de trein wél over de volle lengte langs perron 3AB kan stoppen. Het instellen van een andere rijweg, nadat de treindienstleider de rijweg herroept, duurt twee en een halve minuut. Achter de combitrein op het traject van Rotterdam Centraal naar station Stadion rijdt een pendeltrein met circa 200 Feyenoord-supporters. Deze pendeltrein moet in verband met de stilstaande combitrein, stil blijven staan in de tunnel bij station Blaak.

Nader onderzoek geeft aan dat de rijweg door Bureau Lokale Planning was ingelegd naar perron 3A. Er was bij NSR Bureau Lokale Planning geen specifieke rijweg aangevraagd naar perron 3AB. Bij een aantal afdelingen van NS Reizigers heerst de mening dat er een afspraak is dat een combitrein bij station Stadion altijd in de volle lengte langs het perron komt. Deze afspraak is bij NSR Chartertrains en een aantal medewerkers van het Bureau Lokale Planning niet bekend. In de voorschriften/werkafspraken van Bureau Lokale Planning staat spoor 3 beschreven als aankomstspoor voor combitreinen, zonder A/B toevoeging. Wanneer zo'n specifieke aanvraag ontbreekt, is de voorkeursinstelling van het systeem een rijweg die uitkomt op perron 3A (voorkeursinstelling leidt niet via 3B naar 3A). Eerder (bij Feyenoord-Schalke op 1 december 2004) heeft zich hetzelfde probleem voorgedaan. Dat leidde er destijds toe dat de (overigens veel langere) trein met Duitse supporters gedeeltelijk niet bij het perron aankwam en supporters over de rails naar het perron liepen.

Zodra de trein stil staat, vraagt de treincommandant van de spoorwegpolitie aan de machinist wat er aan de hand is. De machinist legt hem uit dat er een andere rijweg wordt ingesteld wat een paar minuten zal duren. De machinist roept om dat de trein in verband met een technische storing even stil staat. Deze mededeling is niet in de gehele trein doorgekomen.

Noot 4 Het gebruik van de blauwe vlag op station Stadion is niet in de planning opgenomen.

Omdat de C2000 portofoon van de treincommandant niet goed werkte en de mobiele telefoon van de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie te Driebergen in gesprek was, is de reden van het tot stilstand komen van de trein, niet meegedeeld aan de meldkamer. Wel heeft de treincommandant op een later moment telefonisch contact gehad met de commandant op de bevelpost op station Stadion. Uit geluidsbanden blijkt dat 1 minuut en 53 seconden nadat de trein tot stilstand is gekomen, de machinist met de treindienstleider belt om te vragen of hij al weer kan gaan rijden. De machinist vertelt dat het uit de hand loopt, dat er stenen door de ramen gaan en dat er deuren zijn geopend door de supporters. De treindienstleider geeft aan dat de rijweg ieder moment vrijgegeven kan worden. 45 Seconden na de start van het gesprek (bijna drie minuten dus na het tot stilstand komen van de trein) deelt de treindienstleider aan de machinist mee dat de wissel is omgezet en dat hij weer kan gaan rijden. Op dat moment kan de machinist de trein niet verder laten rijden want de deuren zijn geopend.

De eerste anderhalve minuut dat de trein stil staat, geven beelden, opgenomen vanuit de helikopter, aan dat er niets gebeurt in of bij de trein. In de commandokamer van de politie Rotterdam zijn de beelden van de helikopter dan al drie minuten weggefallen. De opnamen van de camera uit de helikopter stoppen. Wel geeft de vaste camera vanaf het stadion een opname van de gebeurtenissen bij de trein aan de zijde Korte Stadionweg. Deze beelden worden via de beamer live geprojecteerd in de commandokamer van de politie Rotterdam. Informatie van alle bronnen tezamen⁵, levert het volgende chronologisch overzicht van gebeurtenissen tijdens de eerste 20 minuten nadat de trein tot stilstand is gekomen (zie bijlage 6 met kaart locatie trein 1 bij station Rotterdam Zuid).

Tabel 2.1 Chronologisch overzicht gebeurtenissen stilstaande trein 1

10.41 -10.42	Een langzaam rijdende passagierstrein passeert in tegengestelde richting de remmende supporterstrein en stopt aan perron 2 van station Zuid.
10.42	Trein 1 stopt.
10.42-10.44	Geen gebeurtenissen, aan beide zijden zijn de deuren gesloten.
10.44 -10.46	Feyenoord-supporters op het perron van station Rotterdam Zuid en ook op de 2e Rosestraat zien de combitrein stilstaan; wederzijdse provocaties volgen (gebaren, roepen); onder de Feyenoord-supporters zijn ook personen die uit de passerende trein zijn gestapt.

Noot 5 Primair videobeelden, interviews met en processen verbaal van agenten Amsterdam, Rotterdam en Spoorwegpolitie, waarnemingen NS-personeel, geluidsband met gesprekken tussen machinist, treindienstleider en knooppuntcontroller; secundair logboeken spoorwegpolitie en politie Rotterdam ter verificatie; tertiair waarnemingen supporters, stewards en omstanders als ondersteuning.

10.44 circa 10.50	Aan de zijde 2e Rosestraat openen Ajax-supporters achterin de trein met de nooddeurbediening deuren, springen uit de trein en gooien stenen naar passerende Feyenoord-supporters die vanaf de openbare weg ook voorwerpen naar de trein gooien ⁶ . Ajax-supporters (circa 20 in getal) rapen ook stenen van het spoorbed die ze mee de trein innemen. Een supporter spuit aan deze zijde een brandblusser leeg naar buiten. Ajax-supporters gooien een bankzitting naar buiten en ook een brandblusser. Enkele ruiten sneuvelen. 15 ME-ers arriveren aan de 2e Rosestraat en vanaf het perron lopen ze het spoor op. Ze sturen de supporters de trein in, de spoorwegpolitie sluit van binnen de deuren. Deze 15 agenten verspreiden zich buiten over de hele lengte van de trein en posteren zich bij alle deuren aan deze zijde om de supporters binnen te houden. Zij zullen hier blijven staan tot de trein vertrekt. Vier hondengeleiders staan hen enige tijd terzijde. De situatie aan deze zijde van de trein is verder rustig.
10.45	Een Ajax-supporter stapt uit het voorste treinstel aan de zijde Korte Stadionweg.
10.45	De machinist meldt aan de treindienstleider dat er deuren open zijn en dat er met stenen gegooid wordt.
10.45	De treindienstleider van ProRail geeft aan de machinist door dat de rijweg is aangepast en hij weer kan rijden.
10.47	Aan de zijde Korte Stadionweg stapt nu een tweede Ajax-supporter uit.
10.48	De treincommandant van de spoorwegpolitie opent een hek langs het spoor bij de 2e Rosestraat zodat extra ME erdoor kan.
10.50	Nog twee of drie Ajax-supporters stappen uit aan de zijde Korte Stadionweg en gooien, staande op het spoor, stenen naar personen op de Korte Stadionweg.
10.54	Er verschijnt een zestal Feyenoord-supporters op het talud van de dijk bij Korte Stadionweg.
10.54	Het treinverkeer wordt stilgelegd.
10.55	Uit het achterste treinstel stapt een vijftal Ajax-supporters uit (zijde Korte Stadionweg).
10.55	De circa zes Ajax-supporters die al uit het voorste treinstel gestapt waren, gooien stenen, het groepje Feyenoord-supporters gaat op het talud die kant op.
10.59	De zes Ajax-supporters uit het voorste treinstel gaan de trein weer in, de ME staat nog altijd opgesteld aan de zijde 2e Rosestraat en ook bij de kop van de trein.
10.59	Tien Feyenoord-supporters staan op het talud, een ME busje komt op de Korte Stadionweg aan.
11.00	Hetzelfde zestal Ajax-supporters stapt weer uit de trein (1 ^e deur van 2 ^e wagon, zijde Korte Stadionweg).
11.01	Meer Feyenoord-supporters (circa 20) lopen op het talud en een van hen raakt een ander van nabij met een vuurpijl in het gelaat, het slachtoffer is - blijkt later - ernstig gewond.
11.02	De vijf Ajax-supporters van het achterste deel en de zes van het voorste deel zijn weer in de trein. Een van de Feyenoord-supporters haalt de ontbrandende vuurpijl bij het slachtoffer weg en alle Feyenoord-supporters vertrekken. Politie en ME verlenen hulp aan het slachtoffer.

Noot 6 Over de vraag *Wie begon met gooien?* bestaan onder inzittenden van de trein verschillende lezingen. Omdat de trein 200 meter lang is, hebben alle inzittenden slechts zicht op een beperkt deel van de treinomgeving.

Vanaf dit moment hebben zich bij de stilstaande trein geen gebeurtenissen meer voorgedaan. De ME is aan weerszijden aanwezig. De machinist heeft met de sleutel de deuren van het voorste treindeel weer vergrendeld. Zonder deze handmatige vergrendeling krijgt hij geen groene lamp op zijn dashboard, nodig om te mogen rijden.

Bij het stadion (1000 meter zuidwaarts) vernemen Feyenoord-supporters intussen dat de combitrein stilstaat vlak bij Rotterdam Zuid. Vanaf 11.02 uur begeeft zich een groeiende groep Feyenoord-supporters in de richting van de stilstaande trein. Zij kunnen niet voor het stadion langs in verband met de safetywalls en gaan daarom over het Marathonviaduct, door een woonwijk en over de Colloseumweg langs de moskee in aanbouw. De groep groeit aan tot 300 man die hollend probeert de combitrein te bereiken. Vanaf het stadion wordt ME hiernaar toe gestuurd en deze slaagt er in de grote groep tegen te houden bij het Varkenoordseviaduct. Aan de RET is gevraagd het tramverkeer op het Varkenoordseviaduct te stoppen. De groep Feyenoord-supporters vernielt vervolgens onder het viaduct hekken langs het spoor en betreedt de rails. Ook daar houdt de ME de groep op afstand van de trein. Uiteindelijk wordt er om 11.30 uur een status quo bereikt: de Feyenoord-supporters staan op de taluds bij de Korte Stadionweg, de ME houdt rails en viaduct vrij.

2.7 De besluitvorming in Rotterdam

Drie kwartier voor aanvang van de wedstrijd, om 11.45 uur, zou de driehoek actuele ontwikkelingen door nemen en bezien of alles volgens plan verloopt. In de commandokamer van het stadion arriveert rond 10.20 uur de Algemeen Commandant. Hij verneemt van de Operationeel Commandant dat eerder die ochtend in de meldkamer berichten zijn binnen gekomen over 'gooimateriaal' aan boord van beide treinen. Op verzoek van de politie Amsterdam is door de Operationeel Commandant al om 9.48 uur besloten de supporters uit beide treinen nogmaals te fouilleren bij het betreden van het stadion. Om 10.42 uur komt in de meldkamer het bericht binnen dat trein 1 stil staat bij Rotterdam Zuid. De meldkamer geeft daarna actuele berichten door, afkomstig van de ME commandant ter plekke: "rookbommen afgestoken", "de banken gaan uit de trein" (10.46 uur), "er worden stenen gegooid op Rotterdam Zuid" (10.47 uur), "vernielingen op Zuid" (10.48 uur), "met flessen gegooid" (10.49 uur). Vanuit de meldkamer bereikt deze informatie via de Operationeel Commandant de Algemeen Commandant. De reden van stilstand van de trein is niet bekend. Aan de Algemeen Commandant is door de Operationeel Commandant ook meegedeeld dat er onderweg spanningen op de treinen waren. De sfeer was grimmig, zo luidde de informatie. De Algemeen Commandant concludeert dat de Ajax-supporters bezig zijn de trein te verbouwen. Ook wat betreft de tweede trein beschikt de Algemeen Commandant over informatie dat daar 'gooimateriaal' aan boord is: stenen, blikjes.

De commandanten van de politie Rotterdam hebben tussendoor, om precies te zijn tussen het dubbele verzoek om nogmaals te fouilleren en de melding dat trein 1 stil staat en aldaar met stenen wordt gegooid, geen andere informatie ontvangen over de situatie op de beide treinen. Niet van de spoorwegpolitie, niet van de Amsterdamse politie.

De informatie over onlusten bij de stilstaande trein strookte met het grimmige beeld dat in de commandokamer van de politie Rotterdam al bestond over de situatie op beide treinen. Daarbij was de onbekendheid met de reden waarom deze trein op deze plek tot stilstand was gekomen, een factor die dit beeld van een grimmige sfeer op de treinen, niet verminderde. Bij de Algemeen Commandant en de Operationeel Commandant speelde door het hoofd dat de trein tot stilstand kon zijn gekomen door toedoen van Ajax-supporters. De veiligheidscoördinator van Ajax stond via de portofoon in verbinding met de hoofdsteward op de trein. Hij meldt na 10.50 uur in de commandoruimte van de politie op het stadion, dat naar zijn informatie de trein niet gesloopt is, er geen vuurwerk is, er geen vernielingen zijn en dat de trein op een verkeerd spoor staat. Hij wordt door de Operationeel Commandant meerdere malen uit de commandoruimte gestuurd omdat het een politieruimte is en het daar druk is. Na 12 uur heeft de Operationeel Commandant wel overleg gehad met de veiligheidscoördinator buiten de commandoruimte.

De Algemeen Commandant besluit om 10.48 uur de korpschef telefonisch te adviseren de trein terug te sturen. De Hoofdofficier van Justitie, op dat moment aanwezig in de commandokamer, steunt dit advies. Ook de korpschef neemt het advies over en belt de burgemeester. Deze beaamt het advies en om 10.50 uur meldt het logboek van de commandoruimte dat de driehoek heeft besloten dat de eerste trein terug moet naar Amsterdam. Belangrijke overweging hierbij was dat mensen die een trein vernielen en wanordelijkheden plegen, niet in het stadion toegelaten mogen worden.

Vijf minuten later wordt hetzelfde besluit genomen voor de tweede trein. De tweede trein is teruggestuurd op basis van het oordeel dat het fouilleren in Amsterdam slecht is uitgevoerd, het beeld dat in de trein een grimmige sfeer heerste en het gegeven dat er bij de eerste trein sprake was van ongeregeligheden. Ook speelde bij dit besluit de overweging een rol dat voor de handhaving van de openbare orde de aanwezigheid van de tweede trein een extra belasting zou vormen. Een nadere check naar de feitelijke situatie bij zowel trein 1 als trein 2 is op dat moment niet overwogen onder druk van de tijd. Ook de verwachte toeloop van Feyenoord-supporters richting de stilstaande trein en daardoor de dreiging van confrontaties speelde mee bij het besluit de treinen terug te sturen. Als juridische grond om beide treinen terug te sturen, hanteert de driehoek *artikel 172 van de Gemeentewet: (...) De burgemeester is bevoegd bij verstoring van de openbare orde of bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, de bevelen te geven die noodzakelijk te achten zijn voor de handhaving van de openbare orde.*

2.8 In Amsterdam, voorbereidingen terugkeer supporters

De politie in Amsterdam is rond 11 uur door de eigen commandant van de supportersbegeleiders en door de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie, op de hoogte gebracht van het feit dat beide treinen terug worden gestuurd. In de Amsterdam-Arena wordt de commandokamer in gebruik genomen en daar verzamelen zich de Algemeen Commandant van de politie Amsterdam, een vertegenwoordiger van de gemeente en een Officier van Justitie. Een peloton ME wordt opgeroepen: twee aanhoudingseenheden, een groep ruiters, een groep hondengeleiders en een waterwerper zijn rond 12 uur inzetbaar. Ook zijn er vier bussen voor personenvervoer beschikbaar.

Iets eerder was contact gelegd met de Algemeen Commandant van de politie Rotterdam, beiden zouden de hele dag intensief contact met elkaar houden.

2.9 De eerste trein arriveert bij het stadion

Via de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie in Driebergen worden de beide treincommandanten (om 11.03 uur voor de eerste trein en om 11.17 uur voor de tweede trein) geïnformeerd over de opdracht terug te keren.

Tussen 11.05 uur en 11.25 uur wordt er door de spoorwegpolitie en de politie Rotterdam intensief overlegd over de vraag: "*waar moet trein 1 nu naar toe?*". Puur technisch gezien kan de trein achteruit terug rijden. Daartoe dient een rijweg te worden aangevraagd en dient de machinist enkele handelingen te verrichten; de trein moet worden 'omgebouwd' naar de cabine in de rijrichting en de machinist moet wisselen van cabine. De Algemeen Commandant van de politie Rotterdam stelt in lijn met het besluit van de driehoek dat de trein vanaf de plek waar hij stil staat, terug moet. De treincommandant en de commandant van de spoorwegpolitie op station Stadion willen voldoende ME aan boord hebben, alvorens terug te reizen. Zij achten het te gevaarlijk om met de aanwezige begeleiding van één flexploeg spoorwegpolitie en een aantal platte petten van de Amsterdamse politie met deze trein terug te rijden. Daartoe oppert de commandant van de spoorwegpolitie op station Stadion na overleg met de procesmanager van NS Reizigers om de trein door te laten rijden naar perron 3AB, daar ME aan boord te laten gaan en dan terug te rijden. Hij vraagt ME aan bij een liaisonagent die in verband met zijn kennis van de spoorwegpolitie in de commandoruimte is ingeschakeld. Deze liaisonagent is aanwezig omdat hij per 1 mei 2005 als commandant van de voetbalunit in dienst treedt van de politie Rotterdam-Rijnmond. Tot die datum is hij in dienst van de spoorwegpolitie. De Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie te Driebergen geeft in contact met deze liaisonagent aan, dat de trein pas terug kan als op station Stadion eerst voldoende ME is ingestapt. De liaisonagent legt het verzoek neer bij de Operationeel Commandant van de politie Rotterdam die om 11.25 uur positief beslist: de trein kan naar station Stadion om met toevoeging van een sectie ME terug naar Amsterdam te kunnen rijden. De Algemeen Commandant van de politie Rotterdam is hierover later in kennis gesteld. Er vindt vervolgens op uitvoerend niveau kort overleg plaats tussen de betreffende ME-commandant en de spoorwegpolitie over de doelstelling de supporters in de trein te houden.

De leden van de driehoek nemen in hetzelfde tijdsbestek (tussen 11.00 uur en 11.25 uur) verschillende scenario's door. Doorrijden naar Station Lombardijen was ook een optie. De driehoek achtte dit onwenselijk omdat er dan op meerdere plekken confrontaties zouden kunnen ontstaan. Ook verder doorrijden, de stad uit richting Den Bosch werd als onwenselijk beschouwd. Een belangrijke overweging om de trein toch naar het station Stadion te vervoeren was dat een grote groep Feyenoord-supporters richting de trein liep. Een confrontatie bij Station Zuid zou gezien de stations- en woonomgeving hebben geleid tot een slecht beheersbare situatie. Daarnaast wilde de Operationeel Commandant de trein met Ajax-supporters opvangen op een locatie waar ze goed te beheersen waren. Station Stadion leek daarvoor beter geschikt dan de trein op de locatie vlak voor het treinstation.

Bovendien kwam bij de Operationeel Commandant het bericht binnen dat de trein op de locatie niet 'van kop' kon veranderen, maar dat de trein daarvoor langs een perron moest staan.

Om 11.30 uur rijdt de trein naar station Stadion. De machinist rijdt stapvoets omdat er een deur open is. Enkele ruiten zijn vernield. Op het perron 3AB van station Stadion formeert zich een sectie ME (25 personen) met het doel de supporters in de trein te houden zodat deze retour naar Amsterdam kan. Aan de supporters is niet meegedeeld dat ze in de trein moeten blijven en dat deze trein terug zal rijden naar Amsterdam. Aan de blinde zijde van de trein staan spoorwegpolitie en hondengeleiders opgesteld om te voorkomen dat supporters uit de trein op de rails springen. Tijdens de korte rit van Rotterdam Zuid naar station Stadion gooien Feyenoord-supporters stenen en andere voorwerpen naar de trein. Als de trein om 11.33 uur arriveert, staat bij het voorste treinstel (op perron 3A) de ME in kleine groepjes verspreid opgesteld, zodat ze de supporters bij de deuren tegen kunnen houden. De ME-groep bij het achterste treinstel (op perron 3B) heeft zich op de staart van het perron in een linie opgesteld, om te voorkomen dat supporters het perron aan die zijde verlaten. De supporters uit dat achterste treinstel openen de deuren met de nooddeurbediening (het is ook mogelijk dat de deuren doordat deze niet vergrendeld waren met de reguliere bediening te openen zijn geweest) en lopen onmiddellijk massaal de loopbrug richting buffercompartiment op. De op het perron aanwezig ME was, gelet op het overtal van Ajax-supporters, niet bij machte deze "horde" tegen te houden.

Na eerst door de ME tegengehouden te zijn met de lange wapenstok, volgen kort daarop ook de supporters uit het voorste treinstel.

In het buffercompartiment⁷ zijn de hekken gesloten die toegang geven tot de tourniquets en loopgoot naar het uitvak in het stadion.

Ongeveer 30 tot 50 Ajax-supporters vernielen direct een deel van het dubbele hek richting voorplein. De kwetsbare plek die ontstaat, wordt door ME-busjes gedicht. Daarop vernielen de Ajax-supporters het hek richting tourniquets en bestormen de tourniquets. De ME houdt ze daar tegen. Vanaf dit moment, het is 11.45 uur, verblijven 725 Ajax-supporters in dit buffercompartiment. In de trein blijken dan vernielingen aangericht: opnames van een videoteam van de politie Rotterdam geven aan dat in ieder geval zes ruiten zijn vernield waarvan zeker één door steeninslag van buiten, één deur is uit de vergrendeling getrapt, twee banken bekrast, enkele bankzittingen liggen op de grond en er is graffiti op banken aangebracht. De op het station aanwezige monteur van Ned-Train verklaart dat deze trein niet meer geschikt is voor het vervoeren van reizigers. Via de liaisonagent wordt deze informatie doorgegeven aan de Algemeen Commandant van de politie Rotterdam. Intussen had de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie te Driebergen bij de verkeersleiding in Utrecht om een routing voor de terugweg van de beide treinen gevraagd. Ook informeerde hij de spoorwegpolitie in Amsterdam en de regiopolitie Amsterdam-Amstelland over de terugkomst van de twee treinen.

2.10 De Ajax-supporters in het buffervak en vervoer

De Ajax-supporters uit de eerste trein lijken zich neer te leggen bij de situatie: zij zitten in het buffervak en wachten af.

Noot 7 Zie bijlage 5

Via mobiel telefoonverkeer is hen duidelijk geworden dat ze terug worden gestuurd naar Amsterdam.

Enkele medewerkers van Ajax die al in het stadion zijn hebben contact met stewards van Ajax op de trein en op teletekst wordt melding gemaakt van het terugsturen van de Ajax-supporters.

Om 11.38 uur komt in het Maasgebouw de lokale driehoek bijeen. Hierbij zijn als toehoorders tevens aanwezig burgemeester Cohen van Amsterdam en de directeurs van Feyenoord en Ajax. Omdat de operatie inmiddels het district waar het stadion in ligt overstijgt, wordt om 11.38 uur een GBO geactiveerd (Grootschalig Bijzonder Optreden) op het bureau Boezembucht. Hier vandaan vindt de coördinatie plaats met het optreden in Nieuwerkerk waar intussen de tweede trein tot stilstand is gekomen (hierover in een latere paragraaf van deze reconstructie meer).

Dit GBO zal zich onder andere met het vervoer van de supporters gaan bezig houden.

Aan de driehoek wordt door de Algemeen Commandant van politie gemeld dat de trein bij station Stadion “*volledig gemolesteerd*” is en “*niet terug kan*” naar Amsterdam. De Algemeen Commandant had deze informatie gekregen van de liaisonagent. Overwogen wordt de groep supporters uit het buffervak het uitvak binnen te laten, wanneer de situatie ter plekke niet onder controle zou kunnen worden gebracht. In de driehoek is de vraag expliciet aan de orde geweest wat het alsnog toelaten van Ajax-supporters in het stadion voor consequenties zou kunnen hebben op het verloop van de wedstrijd en de orde in het stadion. De verwachting was dat - naar aanleiding van de confrontaties die buiten hadden plaatsgevonden- de aanwezigheid van Ajax-supporters in het stadion tot wanordelijkheden en onaanvaardbare spreekkoren in het stadion zou leiden. De politie geeft aan dat de situatie bij het buffervak beheersbaar is, waarmee de overweging om de Ajax-supporters in het stadion te laten niet meer aan de orde is.

In de commandokamer van de politie wordt in eerste instantie getracht de supporters met een trein terug te sturen naar Amsterdam. De Operationeel Commandant verneemt van de commandant van de spoorwegpolitie op de bevelpost station Stadion (die navraag heeft gedaan bij de procesmanager van NS Reizigers op dezelfde bevelpost) dat er geen trein beschikbaar is. De procesmanager NS Reizigers heeft geïnformeerd bij de knooppuntcontroller op Rotterdam Centraal en bij de operationeel manager van Rotterdam. Zij hadden geen materieel staan. Daar kwam bij dat ProRail het treinverkeer op het baanvak had gestaakt.

Om circa 12.00 uur treedt bij het kantoor van ProRail op het Centraal Station de Calamiteiten Staf Rail aan. Hierin nemen NS Reizigers, ProRail, andere treinvervoerders en later ook de spoorwegpolitie plaats. Een formeel verzoek om een trein te leveren voor de afvoer van Ajax-supporters is bij de calamiteitenstaf niet gedaan.

Aan het einde van de wedstrijd om circa 14.30 uur wordt er langs het perron een pendeltrein geplaatst, oorspronkelijk bedoeld voor het vervoer van Feyenoord-supporters. NS Reizigers wil met deze trein voor ProRail het baanvak schouwen op schade. Pas na een dergelijke schouw zou het treinverkeer weer kunnen worden hervat. Tot dat moment is er formeel geen treinverkeer mogelijk op dat baanvak. Bij deze pendeltrein, waar 200-250 personen in kunnen, zijn de noodremmen afgedopt, net als bij de combitreinen. Het vorderen van deze trein om Ajax-supporters af te voeren is niet overwogen, omdat de trein niet is opgemerkt in de drukte en er door de NS ook geen melding van is gedaan.

Omdat de Operationeel Commandant van de politie voor de afvoer van supporters geen trein bij de NS kan krijgen, zet hij in op busvervoer. Om 12.05 uur besluit de driehoek dat de supporters van trein 1 tijdens de wedstrijd met bussen naar Amsterdam zullen worden vervoerd.

Busvervoer

Voor inzet van RET-bussen bij evacuaties zijn binnen Rotterdam beleidsafspraken gemaakt. De regio Rotterdam-Rijnmond kent een Regionale Vervoersregeling bij evacuatie. Hierin staan afspraken bij evacuatie van inwoners openbaar vervoer voorzieningen in te zetten van de RET en Connexxion. Deze vervoersregeling maakt onderdeel uit van het rampenplan van de Regionale Hulpverleningsdienst Rotterdam- Rijnmond, zoals vastgelegd in de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP). In het vervoersplan zijn twee situaties te onderscheiden waarbij direct personenvervoer nodig is: een evacuatie tijdens een "routinematig" optreden, bijvoorbeeld een snelle ontruiming bij brand en een evacuatie tijdens een incident met een multidisciplinair karakter waarbij de GRIP procedure is ingesteld. Praktisch gezien betekent dit dat de opdracht tot de inzet van personenvervoer tijdens een incident, door de politie wordt gemeld aan de Centrale Verkeersleiding (CVL) van de RET. Vervolgens zal conform de calamiteitenprocedure van de RET, (aangestuurd door de RET in nauwe samenhang met de CVL van Connexxion) zorg worden gedragen dat snel en adequaat het personenvervoer in de hele regio wordt ingezet.

Op 17 april 2005 is de Centrale Verkeersleiding van de RET rond 11.00 uur gebeld met het verzoek de pendeltrams lijn 29 en 23 niet meer te laten rijden in verband met charges van de ME op het Varkenoordseviaduct. Vanaf 12.05 uur volgen via de contactpersoon van de RET bij de politie diverse verzoeken aan de voorzitter van het calamiteitenteam om bussen naar de Kuip te sturen voor de afvoer van Ajax-supporters vóór het einde van de wedstrijd. De voorzitter van het calamiteitenteam (die als taak heeft het vervoer te coördineren) gaat, na overleg met de Centrale Verkeersleiding van de RET, naar het kort daarvoor opgestarte GBO in het bureau aan de Boezembocht. Vanaf dat moment loopt het contact hoofdzakelijk via het GBO. De eerder genoemde CalamiteitenStaf Rail heeft geen vertegenwoordiger gehad in dit GBO, en is hier ook niet voor uitgenodigd. Inmiddels is op verzoek van de politie het metrovervoer van de RET naar Zevenkamp, Ommoord en Capelle aan den IJssel stilgelegd. Hiervoor is geen vervangend vervoer, omdat die bussen worden ingezet voor de afvoer van Ajax-supporters. De staf van het GBO heeft regelmatig overleg en verzoekt de voorzitter van het calamiteitenteam in eerste instantie om elf bussen voor De Kuip. Hoeveel personen er vervoerd moeten worden, is bij de RET niet precies bekend. De eerste vier bussen zijn om 12.00 uur bij de Kuip, om circa 13.30 uur zijn er elf bussen ter plaatse.

De meeste chauffeurs hebben net hun reguliere dienst afgerond en verlenen de dienst met deze specifieke opdracht. Het vinden van de volgende chauffeurs kost de RET veel moeite. Als daarbij nog het verzoek komt om bussen voor Nieuwerkerk te leveren, heeft de voorzitter van het calamiteitenteam ruggespraak met zijn directie om het calamiteitenoproepsysteem voor chauffeurs in werking te laten treden. De volgende chauffeurs kunnen daardoor worden opgepiept vanaf huis. De GBO-staf heeft niet het verzoek gedaan om de Vervoersregeling bij Evacuatie en de bijbehorende calamiteitenprocedure in werking te laten treden. Deze calamiteitenprocedure is dan ook niet opgestart. Als blijkt dat twee groepen van elf bussen niet voldoende zijn, komen er gefaseerd nieuwe verzoeken om bussen.

Achtereenvolgens: nog twee voor De Kuip, nog drie voor Nieuwerkerk, nog drie voor de Kuip, en nog drie voor de Kuip. Uiteindelijk heeft de RET zevenentwintig bussen ingezet waarvan zes bussen twee keer op en neer zijn gereden en twee bussen drie keer op en neer zijn gereden. Daarnaast zijn nog drie gelede bussen vanuit Amsterdam ingezet. Het metrovervoer naar Zevenkamp, Ommoord en Capelle aan den IJssel wordt om 19.00 uur hervat.

De driehoek, kort voor het begin van de wedstrijd weer bijeen gekomen, besluit dat alles er op moet worden gericht de Ajax-supporters uit het buffervak voor het einde van de wedstrijd in de bussen te hebben. Ook tijdens de rust, kort voor het einde van de wedstrijd alsmede na het laatste fluitsignaal, is de driehoek in overleg bijeen.

De Algemeen Commandant van de politie Rotterdam heeft in overleg met zijn collega uit Amsterdam, besloten de identiteit vast te stellen van alle Ajax-supporters, voordat ze de terugreis aanvangen. Supporters maken hiertegen bezwaar en het vullen van de eerste bus duurt hierdoor lang. Bij busvervoer over de snelweg zouden wettelijk hooguit vijfendertig supporters in een bus plaats kunnen nemen omdat iedereen dan een zitplaats moet hebben⁸. Omdat per bus ook vier tot acht ME-ers meereizen om de orde te bewaren, is de capaciteit beperkt. De ME-ers hebben een beter overzicht als de passagiers zitten. Na het vullen van de eerste bus besluit de driehoek, op advies van de Amsterdamse politie, van alle supporters de uitkaart in te nemen. Op deze uitkaart staan naam en pasfoto. Op die wijze is de identiteit ook bekend en kan er sneller worden gehandeld. Ook de Ajax-stewards werken mee aan de uitvoering van de procedure. Stewards van Feyenoord staan de politie terzijde bij het innemen van de uitkaarten en het vullen van de bussen. Op het moment dat de wedstrijd ten einde loopt (14.35 uur), vertrekken zes bussen waarin 215 supporters zitten. Om 14.20 uur is de driehoek geïnformeerd over het feit dat het afvoeren met de bussen langer duurt dan gepland. De driehoek besluit dat de Ajax-supporters in de buffer moeten blijven door de ME afgeschermd van de Feyenoord-aanhang. Meer bussen staan klaar, maar de politie wacht met het verder afvoeren van de Ajax-supporters tot het stadion is leeggelopen en de Feyenoord-supporters weg zijn. Er zitten bij het einde van de wedstrijd nog 510 supporters in het buffervak.

2.11 Na de wedstrijd in Rotterdam

Direct na de wedstrijd, om 14.35 uur, stroomt het voorplein van De Kuip vol. Aan de spoorzijde van dit voorplein bevindt zich het buffervak met de 510 Ajax-supporters. Ajax heeft op de valreep met 2-3 gewonnen en de Ajax-supporters zijn hier opgetogen over: ze juichen, schreeuwen en klimmen in de hekken. ME en politie te paard vormen een barrière tussen de supporters van Feyenoord en het buffervak en komen direct onder druk van de Feyenoord-supporters te staan. Om te voorkomen dat gewone passanten slachtoffer worden, hanteert de Rotterdamse politie als vuistregel dat het eerste kwartier na de wedstrijd niet gechargeerd wordt. Op het voorplein komen meer supporters bijeen dan alleen uit de vakken aan die zijde; Supporters uit andere vakken begeven zich ook naar het voorplein waar de Ajacieden zichtbaar en hoorbaar zijn.

Noot 8 Een wet hieromtrent is achteraf niet gevonden.

Politie te paard en ME hebben grote moeite de Feyenoorders op afstand van het buffervak te houden.

Enkele supporters trekken om circa 14.45 uur een agent van zijn paard. De agent wordt, liggend op de grond, getrapt en geslagen.

Om 14.50 uur wordt met inzet van ME en een waterwerper het voorplein leeggeruimd. Feyenoord-supporters verzamelen zich ten dele op het stadionviaduct en groeperen zich tevens op de Olympiaweg aan de oostzijde van het Stadionviaduct. (zie bijlage 7). Op deze hoogte vernielen circa 40 Feyenoord-supporters de hekken langs de spoorbaan en proberen lopend over de rails en het perron van station Stadion het buffervak met de Ajax-supporters aan te vallen. Daar ontstaat een kritieke situatie: Ajax-supporters forceren een hek tussen het buffervak en de rails. Enkele Ajax-supporters lopen de rails op. De ME en de spoorwegpolitie ter plekke weten een directe confrontatie tussen supporters van Feyenoord en Ajax te voorkomen. De Feyenoord-supporters worden teruggedrongen, over de rails onder het Stadionviaduct door. De uitgebroken Ajax-supporters (circa 5 tot 10 in getal), worden door de ME weer terug gedrongen in het buffervak. Eén Ajax-supporter werpt daarbij een losgerukte puntige spijl van het hekwerk naar een Rotterdamse agent. Over en weer worden voortdurend stenen gegoid. Om 15.00 uur vraagt de politie aan ProRail om de stroom van de bovenleiding af te halen zodat de waterwerper ter plekke kan worden ingezet. Om 15.10 uur is de spanning van de bovenleiding afgehaald zodat de waterwerper kan worden ingezet. Met inzet van de waterwerper, die nu onder het Stadionviaduct staat opgesteld, worden de relschoppers de Olympiaweg opgedreven, verder weg van het stadion. De supporters trekken nu richting Claraziekenhuis en gooien allerlei voorwerpen naar de politie. De groep relschoppers groeit snel aan, zowel op de Olympiaweg als op het Stadionviaduct. Naast Feyenoord-supporters die de wedstrijd hebben bezocht, nemen ook andere personen deel aan de rellen. Aan de hand van de eerste arrestaties die in de weken na de wedstrijd zijn verricht onder relschoppers, lijkt eerderde de wedstrijd niet te hebben bezocht. Zekerheid hierover kan momenteel echter niet worden gegeven.

Ter hoogte van het Claraziekenhuis vernielen de Feyenoord-supporters hekken en betreden wederom de rails. De relschoppers lopen over het spoor (zestien sporen breed ter plekke) naar de overkant, richting Colloseumweg.

De onlusten op de Olympiaweg duren intussen voort. Uit de videobeelden blijkt dat grote groepen relschoppers buitengemeen veel geweld inzetten naar politieagenten en ook naar politiepaarden. Er wordt gegoid met allerhande materiaal. Een aantal relschoppers combineert het gooien van stenen met mobiel telefoneren. De ME beperkt zich met de inzet van geweld tot het langzaam verder wegdrijven van de relschoppers. Aan de overzijde van het spoor vernielen de Feyenoord-supporters hekken tussen het spoor en de Colloseumweg. De waterwerper wordt ook aan deze zijde van het spoor ingezet. Over de Breeweg en onder het viaduct door begeven supporters zich naar de skatebaan aan de overzijde van het spoor op de hoogte van het buffervak. Daar wordt een tiental ME-ers van een OG groep geconfronteerd met een fanatieke groep van 150-200 man. Deze OG groep (een OG-groep bestaat uit tien flexibel inzetbare, ervaren, relatief autonoom opererende ME-ers) slaagt erin de groep terug te dringen en te verspreiden. Hierbij is de inzet van traangas uit noodweer overwogen, de driehoek geeft hiervoor ook toestemming, maar uiteindelijk is traangas niet ingezet. Een andere OG-groep blokkeert intussen de Marathonweg om verdere verspreiding te voorkomen. Ook vanaf dit viaduct hebben agenten overwogen om traangas in te zetten, zonder dit te doen.

In Rotterdam wordt door de politie zelden traangas ingezet. Iets verderop, op het Breeplein, wordt de politie aangevallen door groepen die de woonwijken achter de Colloseumweg zijn ingetrokken.

Omdat:

- De politie op verschillende fronten actief is (Olympiaweg, op het treinemplacement, op en achter de Colloseumweg en bij het buffervak op het voorplein);
- De groep relschoppers zeer omvangrijk is (800-1000 personen, de 510 Ajax-supporters in het buffervak niet meegeteld);
- De relschoppers zeer gewelddadig zijn;
- Een deel van de ME niet beschikbaar was omdat deze op de bussen naar Amsterdam moest meereizen;
- Een deel van de beschikbare ME werd ingezet op de locatie Nieuwerkerk aan den IJssel (zie volgende paragraaf);

kost het geruime tijd eer de rust kan worden hersteld. Onder de politie vallen 52 gewonden (waaronder 13 agenten van de spoorwegpolitie), merendeels door stenen en sommige agenten zijn zwaar gewond. Aantallen gewonden onder relschoppers en passanten zijn niet bekend.

Kort na 15.10 uur heeft de politie de situatie bij station Stadion en het voorplein bij het stadion voldoende onder controle om verder te gaan met het transport. Vanaf 15.30 uur worden weer bussen gevuld met Ajax-supporters uit het buffervak. Er vertrekken ook twee bussen waar geen ME in meereist omdat er op dat moment geen ME voor beschikbaar was. Het cluster waar deze bussen deel van uitmaken, wordt wel door politie op motoren begeleid en in de andere bussen is wel ME aanwezig. Om 17.20 uur zijn de laatste supporters vanaf het stadion afgevoerd. In Amsterdam zijn alle supporters die per bus bij de Amsterdam Arena aankomen, door de politie gesommeerd direct naar huis te gaan. Hierbij hebben zich geen incidenten voorgedaan. De gevechten tussen grote groepen relschoppers en de ME duren tot 17.40 uur. De Ajax-supporters in het buffervak en ME-agenten die hen beveiligden, zijn hierbij bekogeld met stenen en andere voorwerpen. In totaal hebben naar schatting 800-1000 relschoppers deel genomen aan deze rellen. Enkele agenten hebben ook hun vuurwapen getrokken zonder het te gebruiken.

2.12 De tweede trein

Tien minuten nadat trein 1 bij station Zuid stil is komen te staan (dat was om 10.42 uur), belt de commandant spoorwegpolitie van de locatie station Stadion, met zijn mobiele telefoon de Operationeel Commandant van de spoorwegpolitie op trein 2. Hij deelt mee dat trein 1 stil staat en dat trein 2 vaart moet gaan minderen. Trein 2 rijdt op dat moment, het is 10.52 uur, ter hoogte van Capelle aan den IJssel. De Operationeel Commandant locatie station Stadion bevindt zich op de bevelpost en weet nog niet waarom trein 1 stil is komen te staan. De tweede trein blijft dan op verzoek van de treindienstleiding en de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie zo langzaam mogelijk rijden. Om 10.59 uur zet de machinist de trein stil, wederom na overleg met treindienstleiding en de Algemeen Commandant spoorwegpolitie. Hij zet de trein stil op een goederenspoor bij Rotterdam Noord. Hier is de trein afgeleid van het hoofdbaanvak, zodat andere treinen kunnen passeren.

Om 11.15 uur wordt aan de treincommandant meegedeeld, dat de trein terug moet naar Amsterdam. Er wordt met opzet niets omgeroepen. Wel valt het de treincommandant op dat supporters via hun mobiele telefoon al hadden vernomen dat de trein teruggestuurd zal worden. Het is rustig op de trein en de Operationeel Commandant op de trein meldt om 11.26 uur dat men zonder problemen de trein om kan bouwen en terug kan laten rijden. Ruim tien minuten later opent een grote groep Ajax-supporters met de noodbediening de deuren, pakt stenen van het spoor en legt die in de trein. Het stilstaan van de trein en het laden van de stenen wordt via de meldkamer in Rotterdam om 11.38 uur gemeld aan de meldkamer van politieregio Hollands Midden. In deze melding wordt als locatie Moordrecht aangegeven. De treincommandant vraagt de Algemeen Commandant spoorwegpolitie om ME-bijstand aan te vragen.

De supporters gaan mede op aandrang van stewards de trein weer in. Het is rustig op de trein, de spoorwegpolitie en de politie Amsterdam besluiten dat uitvoering van het besluit om terug te rijden mogelijk is. De Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie vraagt bij de verkeersleiding in Utrecht om een routing voor de terugweg van de trein. Ook informeert hij de spoorwegpolitie in Amsterdam en de regiopolitie Amsterdam-Amstelland over de terugkomst van de trein. Omdat de deuren van trein 2 niet vergrendeld zijn, kan de trein volgens de procedures van de NS niet rijden; de machinist krijgt geen groene lamp en mag dan niet rijden. De spoorwegpolitie draagt de machinist op toch te gaan rijden en posteert agenten bij de niet vergrendelde deuren. Om 12.07 uur rijdt de trein terug, richting Amsterdam. Er wordt niet gecommuniceerd met de supporters in de trein. Na 100 meter ontstaat rumoer in de trein, ramen worden ingeslagen en zittingen van banken uit de trein gegooid. Na meerdere meldingen van de noodremmedewerkers zet de machinist om 12.09 uur (kort na het passeren van station Rotterdam-Alexander) de trein op last van de spoorwegpolitie stil. Op dat moment weten circa 20 Ajax-supporters de trein te verlaten. Als blijkt dat de meldingen vernielingen betreffen en geen geweld tegen personen, geeft de treincommandant van de spoorwegpolitie opdracht door te rijden. Om 12.15 uur stopt de trein definitief in de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel als gevolg van vernielingen aan elektronische apparatuur. De trein kan dan ook feitelijk niet meer rijden (zie bijlage 8).

2.13 Nieuwerkerk aan den IJssel

De supporters blijven aanvankelijk in de trein, die op een dijk tussen twee sloten in staat, ter hoogte van sportvelden. Kort na 12.30 uur meldt de treincommandant van de spoorwegpolitie, dat de situatie redelijk rustig is. Om 12.36 uur meldt het journaal van de meldkamer Hollands Midden dat er ter hoogte van sportvelden Dorrestein in Nieuwerkerk aan den IJssel *"een trein met supporters stil staat met stenen aan boord"*. Het journaal meldt tevens dat Rotterdamse politie ter plekke is met ME, OG en een helikopter. *"Zij willen graag collegae van Hollands Midden zien"* besluit deze journaalmelding. Een kwartier later verlaten de supporters via deuren en ramen de trein en lopen over het spoor richting station Nieuwerkerk aan den IJssel. De groep supporters loopt niet direct door richting station Nieuwerkerk aan den IJssel. Een deel gaat zitten, enkelen weten de spoorbaan te verlaten. Nadat de trein (vlak)bij Nieuwerkerk aan den IJssel tot stilstand was gekomen hebben de flexploegen van de spoorwegpolitie en circa 10 agenten van de Directe Hulpverlening Rotterdam-Rijnmond de eerste anderhalf uur de opvang van de supporters en het op afstand houden van het publiek geregeld.

De flexploeg van de spoorwegpolitie uit de eerste trein was intussen overgeplaatst van de lege trein 1 bij het stadion naar Nieuwerkerk aan den IJssel en stelt zich in linie op tussen de trein en het station. De flexploeg van spoorwegpolitie uit de tweede trein formeert zich als linie achter de trein om een terugkeer naar Rotterdam over het spoor te blokkeren.

Als om 13.18 uur een grote groep supporters begint te lopen richting station, wordt deze groep in eerste instantie tegen gehouden door de flexploeg van de spoorwegpolitie.

Rond 14.15 uur vertrekken bijna alle supporters richting station. Deze groep is te groot voor de spoorwegpolitie om tegen te houden. Nadat de groep de spoorwegpolitie is gepasseerd, worden zij tegen gehouden door Rotterdamse ME die zich om 14.07 uur heeft opgesteld bij het station. Het is 14.24 uur als de supporters aankomen bij het station en afwachten wat verder gaat gebeuren. Inmiddels komen steeds meer eenheden van de regiopolitie Hollands Midden ter plaatse.

De politie Hollands Midden heeft ook een Grootschalig Bijzonder Optreden (GBO) ingericht in de meldkamer in Leiderdorp. Omdat spoor en trein zijn vernield, informeert het GBO Hollands Midden bij Connexxion naar bussen voor de afvoer van supporters. Connexxion had geen bussen beschikbaar. Vervolgens wordt aan de Algemeen Commandant van het GBO van de politie in Rotterdam om ondersteuning gevraagd. Het GBO uit Rotterdam zorgt dat er bussen worden geleverd voor de afvoer van supporters uit Nieuwerkerk. Uit Amsterdam zijn drie bussen onderweg en de RET meldt dat ook vanuit Rotterdam bussen worden gestuurd. De politie Rotterdam heeft het metroverkeer van Rotterdam naar Capelle aan den IJssel stilgelegd om te voorkomen dat Feyenoord-supporters via die route naar de trein in Nieuwerkerk aan den IJssel reizen.

De burgemeester van Nieuwerkerk aan den IJssel is rond 13.00 uur door de politie Rotterdam geïnformeerd over het feit dat een teruggestuurde trein vol Ajax-supporters in zijn gemeente is gestrand. Kort daarna heeft de burgemeester van Rotterdam contact met de loco-burgemeester en later ook de burgemeester van Nieuwerkerk aan den IJssel. De districtschef die die dag piket had, is om 12.30 uur via een oud-collega ter plaatse geïnformeerd. De meldkamer van Hollands Midden krijgt om 12.36 uur de melding van de stilstaande trein in Nieuwerkerk aan den IJssel. Met de politie van het korps Hollands Midden, waar Nieuwerkerk aan den IJssel onder valt, wordt een beleidscentrum ingericht in het gemeentehuis van Nieuwerkerk aan den IJssel. In de meldkamer te Leiderdorp wordt, zoals hierboven aangegeven, een eigen GBO ingesteld. De situatie wordt als kritiek beoordeeld: veel Feyenoord-supporters wonen in de wijken vlak bij het spoor. Over en weer wordt tussen Ajax-supporters en toeschouwers af en toe geprovoceerd. Er wordt opgeschaald naar grootschalige inzet en GRIP 3. In fasen arriveren politie-eenheden. Achteraf bedraagt de totale inzet in Nieuwerkerk aan den IJssel: 2 flexgroepen van de spoorwegpolitie, een groep agenten van de Directe Hulpverlening van Rotterdam, circa 30 agenten van Hollands Midden, een sectie ME Rotterdam-Rijnmond, een peloton ME Haaglanden (rond 13.00 uur opgeroepen), een sectie ME Amsterdam (laat op de middag, is eerst meegereden met de bussen van het buffervak naar Amsterdam), een sectie Hollands Midden (idem als sectie Amsterdam), een peloton ME Rotterdam (arriveert rond 17.10 uur), hondengeleiders en supporterbegeleiders uit Amsterdam. De meeste van deze politiemensen zijn ook in Rotterdam ingezet geweest. Omdat Hollands Midden al met C 2000 werkt en Rotterdam en Amsterdam nog analoog portofoonverkeer kennen, duurt het enige tijd eer de communicatie op elkaar is aangesloten.

Naast de politie-inzet worden de brandweer en de geneeskundige dienst opgeroepen, vooral om de supporters en agenten van drinkwater te voorzien.

Burgemeester en politie besluiten de supporters op de huidige plek geïsoleerd te houden en de afvoer vanaf station Nieuwerkerk aan den IJssel plaats te laten vinden. De politie van Hollands Midden houdt het publiek op afstand. Een steward vindt op het station Nieuwerkerk een tiental oude, mobiele telefoons langs het spoor en levert deze in bij de politie.

Tegen 16.00 uur arriveren de eerste bussen om supporters af te voeren en er zijn motorrijders opgeroepen om de route te spotten. Er is om 16.00 uur nog geen duidelijkheid over het aantal te vervoeren supporters. Om 16.17 uur komt de vraag van de politie Rotterdam-Rijnmond aan het GBO of er voldoende ME is om mee te reizen met de bussen.

Het GBO besluit om extra ME op te roepen, om 17.11 uur arriveert een peloton uit Rotterdam en kan worden begonnen met het laden van de bussen.

Om 18.25 uur wordt gemeld dat er te weinig bussen zijn en om 18.50 uur worden er drie, vier extra bussen besteld. Om 19.22 uur worden er nog twee bussen bij gevraagd. De laatste bussen worden om 21.04 uur gevuld en om 21.11 uur zijn alle bussen vertrokken. De Amsterdamse politie ter plekke heeft van alle supporters de uitkaart ingenomen. In Nieuwerkerk aan den IJssel heeft zich met en rond de supporters een incident voorgedaan, waarbij een inwoner van Nieuwerkerk aan den IJssel in elkaar geslagen is door drie mannen in Ajax-kleding. Hier is door de politie in Nieuwerkerk aan den IJssel proces verbaal van opgemaakt en dit is gemeld bij het Centraal Informatiepunt Voetbalvandalisme.

2.14 Het vervolg

De driehoek in Rotterdam is rond 17.30 uur uit elkaar gegaan nadat het bericht was ontvangen dat de laatste supporters uit het buffervak in de bus waren gestapt.

De metro van Rotterdam naar Capelle aan den IJssel heeft tot 19.00 uur stilgelegen. De treinen op de trajecten Dordrecht-Rotterdam en Rotterdam-Gouda-Utrecht zijn om circa 19.00 uur, respectievelijk om circa 21.00 uur weer gaan rijden. In totaal zijn 230 treinen uit de dienst genomen. Nadat de laatste supporters uit de tweede trein uit Nieuwerkerk waren vertrokken, hebben de burgemeesters uit Rotterdam en Nieuwerkerk aan den IJssel nog telefonisch contact gehad.

Het GBO Rotterdam en het GBO Nieuwerkerk zijn uiteen gegaan om circa 21.00 uur.

Aanhoudingen, stadionverboden en schade

Op de dag zelf zijn 43 mensen aangehouden onder wie 16 voor openlijke geweldpleging.

Gedurende de gehele dag heeft de politie 15 personen ingezet voor het maken van video-opnamen. Een speciaal videovoertuig met twee camera's op het dak is ingezet, een camera in een helikopter en 4 videoteams van elk drie personen hebben deze dag bij elkaar 50 uur opnamen gemaakt. Op basis van deze beelden wil de politie 250 tot 500 personen aanhouden voor onder andere openlijke geweldpleging. De beelden zijn verspreid over alle politiekorpsen. Het openbaren van beelden van verdachten op internet en TV wordt toegepast als methode ter identificatie van verdachten.

Twee personen zijn daags na de wedstrijd al aangehouden: de Ajax-supporter die een ijzeren staaf naar een agent gooide en de Feyenoord-supporter die met een vuurpijl een andere Feyenoord-supporter zeer ernstig heeft verwond.

Beiden zijn in voorlopige hechtenis genomen en beiden wordt poging tot doodslag ten laste gelegd. Op 7 juli is het aantal aanhoudingen gestegen tot 119. Van deze 119 hebben op dit moment 76 personen een landelijk civiel-rechtelijk stadionverbod opgelegd gekregen door aanmelding van het Openbaar Ministerie bij KNVB. De overige 43 zaken zijn nog in onderzoek. Van de 76 opgelegde stadionverboden zijn 2 ingetrokken omdat deze supporters zijn vrijgesproken door de rechter. Onder de overig 74 stadionverboden zijn 58 Feyenoord-supporters, vier Ajax-supporters en één ADO-supporter die tevens bekend staat als Feyenoordaanhanger. De overige elf relschoppers hadden geen clubcard of seizoenkaart van een club en geen kaartje voor de wedstrijd.

Het onderzoek loopt nog door, de politie verwacht de komende periode nog veel meer aanhoudingen te verrichten.

Door NS Reizigers en de schade-expert van de verzekering van Ajax wordt de schade aan de binnenzijde van de twee treinen vastgesteld op € 39.000,-. De elektronische apparatuur die in de tweede trein beschadigd was, heeft de machinist ter plekke kunnen repareren. De totale gevolgschade voor de NS is nog niet vastgesteld, deze schade betreft in elk geval de uitval van treinen, de "geld-terug-bij-vertraging-regeling" voor reizigers, schade aan stations en de businzet voor het vervoer van gestrande treinreizigers op de diverse stations. NS, spoorwegpolitie en Ajax zijn nog in overleg hoe in de toekomst het combivervoer in goede banen kan worden geleid, door een verbeterde taakomschrijving en samenwerking.

Ajax heeft besloten de supporters die deelnamen aan de combireis allemaal € 10 te restitueren. Ajax heeft geen stadionverboden opgelegd, afgezien van de drie personen die vervolgd worden door het OM en die via de KNVB een stadionverbod opgelegd krijgen. Hieronder bevinden zich de persoon die vanuit het buffervak een ijzeren staaf naar een agent gooide en enkele door de Amsterdamse politie op de trein geïdentificeerde supporters die bij Rotterdam Zuid stenen hebben gegooid.

Ook Feyenoord heeft geen stadionverboden opgelegd afgezien van de door het OM vervolgte personen die bij de KNVB voor een stadionverbod zijn aangemeld.

3 Beoordeling, conclusies en aanbevelingen

3.1 Inleiding

De rellen op 17 april 2005 rondom de historisch beladen wedstrijd Feyenoord-Ajax, zijn te beschouwen als één van de ernstigste incidenten in de Nederlandse geschiedenis van het vandalisme en geweld rondom voetbalwedstrijden. Zeker na de wedstrijd is er sprake geweest van excessief geweld door relschoppers met name tegen de Rotterdamse politie, waarbij 52 agenten gewond zijn geraakt waarvan sommigen ernstig. Voor de wedstrijd raakte een aanhanger van Feyenoord ernstig gewond door een vuurpijl van een medestander.

De gebeurtenissen in Rotterdam en Nieuwerkerk aan den IJssel op 17 april 2005, zijn voor een belangrijk deel als een keten te beschouwen. Met het stoppen van de eerste trein ontwikkelde zich een reeks aan gebeurtenissen. Dit onderzoek richt zich op de vraag hoe dit heeft kunnen gebeuren, op welke wijze de diverse ketenpartners die betrokken zijn bij het voorkomen en bestrijden van voetbalvandalisme en –geweld, bij de uitvoering van de afgesproken beleids- en operationele maatregelen zich van hun taken en verantwoordelijkheden hebben gekweten, wat er daarbij is misgegaan en welke lessen uit de gang van zaken getrokken kunnen worden voor de toekomst. De focus van het onderzoek op de rol en verantwoordelijkheid van de diverse bij de uitvoering betrokken partijen en de bestuurlijk verantwoordelijken, zou wellicht tot het misplaatste beeld kunnen leiden dat de relschoppers de figuranten in dit drama zijn. Het auditteam hecht eraan op deze plaats te benadrukken dat de echte verantwoordelijkheid voor het ontstaan van de rellen en het daarbij toegepaste geweld ligt bij degenen die zich soms zeer fors misdragen hebben, de relschoppers.

De wedstrijd Feyenoord-Ajax is evenals voorgaande jaren ingedeeld als een wedstrijd met hoog risico, categorie C. Deze risico-inschaling is gemaakt onder meer op basis van de rivaliteit tussen de beide supportersgroepen. Op basis van deze risico-inschaling is, net als voorgaande jaren, besloten dat de Ajax-supporters alleen met een verplichte treincombikaart kunnen worden vervoerd naar en toegang kunnen krijgen tot het stadion. In lijn met de risico-inschaling is de wedstrijd grondig voorbereid.

In dit hoofdstuk worden de cruciale gebeurtenissen en de daarbij relevante beslissingen en handelingen, afzonderlijk toegelicht. Bezien wordt of:

- De verantwoordelijke ketenpartners en alle andere betrokken partijen, hebben gehandeld volgens de in beleidskaders vastgelegde afspraken.
- Dezelfde partners hebben gehandeld volgens de operationele afspraken die specifiek voor deze dag waren opgesteld.
- Dan wel dat de beleidsafspraken en/of operationele afspraken tekort schoten om effectief rellen te kunnen voorkomen en beheersen.
- Dan wel dat er afspraken ontbraken of dat er anderszins belangrijke factoren aanwezig waren die een beslissende invloed hebben gehad op de gang van zaken.

Omdat bij de feitelijke gang van zaken op 17 april 2005 een veelheid aan gebeurtenissen met een groot aantal betrokken instanties en personen aan de orde is en een veelvoud aan communicatielijnen, inschattingen en beslissingen spelen, wordt de beoordeling over een aantal onderdelen van de gebeurtenissen opgesteld.

Deze onderdelen zijn zo veel mogelijk chronologisch ondergebracht in zeven paragrafen:

- 3.2 het fouilleren;
- 3.3 het stilzetten van trein 1;
- 3.4 de taakuitvoering van de verschillende organisaties op de beide treinen;
- 3.5 het besluit de treinen terug te sturen, informatie en beeldvorming;
- 3.6 het opvangen en feitelijk terugsturen van de supporters uit trein 1;
- 3.7 de rellen na de wedstrijd in Rotterdam;
- 3.8 trein 2 in Nieuwerkerk aan den IJssel en het afvoeren van de supporters naar Amsterdam.

Per onderdeel zal het handelen worden **getoetst** aan de gemaakte afspraken zullen **feiten worden vastgesteld en conclusies** worden getrokken en waar mogelijk **aanbevelingen** gedaan.

In paragraaf 3.9 besteden we aandacht aan het vervolg op de gebeurtenissen van 17 april 2005 voorzover dat op dit moment mogelijk is.

Het hoofdstuk sluit af met een samenvattende beoordeling.

3.2 Het fouilleren

De beoordeling van de kwaliteit van het fouilleren van de 1600 Ajax-supporters in Amsterdam is afhankelijk van de norm die gesteld wordt. De afspraak is dat bij voetbalsupporters weliswaar grondig wordt gefouilleerd op de kleding maar niet op het lichaam zelf. Het betreft een fouillering aan de buitenzijde van de kleren waarbij van boven naar beneden wordt gevoeld of er wapens of harde voorwerpen worden meegenomen. Ook worden tassen ingezien. De fouillering door de ingehuurd beveiligers van WWS is volgens deze voorschriften geschied en voldoet daarmee aan de norm. Een andere vraag is of de omstandigheden waaronder het fouilleren gebeurde optimaal waren. Deze omstandigheden droegen niet bij aan een optimaal resultaat en een ordelijk verloop van het fouilleren. Uit beelden en verklaringen is gebleken dat:

- Supporters die al gefouilleerd waren rond bleven hangen op de fouilleerlocatie en soms in de weg liepen.
- Supporters die een open blikje of flesje in de hand hadden, werden toegelaten, zij het met de opdracht dit eerst leeg te drinken.
- Door de snelheid van doorgang verlenen bij de tourniquets, er een oploop van wachtende supporters voor het punt van fouilleren ontstond.
- Door de drukte vanaf de tourniquets naar het fouilleerpunt, voor de fouilleerders soms de ruimte en de rust ontbraken om goed te kunnen fouilleren.
- Sommige supporters de drukte 'benutten', over een hekje sprongen en langs beveiligers ongefouilleerd verder liepen.

Uit beelden en verklaringen blijkt tevens dat de sfeer vooraf en tijdens het fouilleren allesbehalve grimmig was. Er hebben zich geen vijandelijkheden voorgedaan. De sfeer onder supporters en tussen supporters, stewards en politie was eerder amicaal.

In de operationele afspraken die vooraf zijn gemaakt, is omtrent het fouilleren in de afspraak opgenomen dat "*indien dit in Amsterdam niet op een juiste en correcte wijze is uitgevoerd*" in Rotterdam opnieuw gefouilleerd zou worden. Dit is een gebruikelijke procedure bij combireizen. Naar het oordeel van het auditteam heeft de commandant van de supportersbegeleiders, getuigd op de somtijds geconstateerde rommelige omstandigheden, terecht telefonisch contact opgenomen met zijn collega van de Rotterdamse politie om te verzoeken in Rotterdam nogmaals te fouilleren. Eveneens is terecht, vanuit het oogpunt dat informatie gedeeld wordt tussen de ketenpartners, melding gemaakt van een bij de fouillering in beslag genomen kiezelsteen en van het feit dat een stuk knalvuurwerk (een rotje), voorafgaand aan de fouillering, buiten op het plein was afgestoken.

Overigens zijn er geen aanwijzingen of meldingen gevonden dat Ajax-supporters stenen, stokken, vuurwerk of ander gooiemateriaal aan boord van de treinen hebben mee genomen.

Vaststelling 1

Het fouilleren bij de Arena geschiedde bij tijd en wijle onder rommelige omstandigheden waarbij enkelen de fouillering ontliepen.

Conclusie 1

Het fouilleren zelf bij de Arena was weliswaar niet grondig en werd soms vluchtig uitgevoerd, doch voldeed grotendeels aan de gebruikelijke normering ten aanzien van fouillering, zoals gehanteerd bij voetbalwedstrijden.

Conclusie 2

Mede op basis van de vooraf gemaakte afspraken, heeft de politie Amsterdam terecht de politie Rotterdam verzocht bij De Kuip nogmaals te fouilleren.

Aanbeveling 1

Ajax verbetert de kwaliteit van het fouilleren door een strakkere regie en een striktere uitvoering. Deze komen tot uiting door:

- De doorstroom van supporters bij de tourniquets beter te doseren waardoor na passage daarvan de druk op de fouillering minder is.
- Supporters bij het fouilleren flesjes of blikjes direct af te nemen en duidelijk te communiceren dat dit de strikt uit te voeren beleidslijn is.
- Gefouilleerde supporters te gebieden direct door te lopen richting perron.

3.3 Het stilzetten van trein 1

Op basis van twijfel over de lengte van perron 3A in relatie tot de lengte van de combitrein, verzoekt de treindienstleider van ProRail de machinist de trein stil te zetten. Hierdoor heeft hij de gelegenheid een wissel om te zetten waardoor de trein een andere rijweg kan gaan volgen en langs het gehele perron 3AB komt te staan. Met dit verzoek interpreteert de treindienstleider de instructie uit de aanschrijving van NSR Logistiek, inhoudende dat de trein enkel gestopt mag worden "*op last van de spoorwegpolitie, dan wel om veiligheidsredenen*", geheel binnen het referentiekader van spoor- en treinveiligheid. Hieruit blijkt dat niet alle betrokken partijen onder de term *veiligheidsredenen* hetzelfde verstaan. Voor de politie Rotterdam is de term veiligheid gekoppeld aan openbare orde. Voor de functionarissen van NS Reizigers en ProRail is de term veiligheid ook gekoppeld aan interne veiligheidsregels betreffende het al dan niet laten rijden van treinen. Wanneer een trein te lang is voor een perron en een nieuwe rijweg uitkomst moet bieden, is dat voor ProRail en NS Reizigers een veiligheidsreden en mag,

binnen die gedachtegang, ook een trein met de hoogste prioriteit stil worden gezet.

Vanuit de optiek van de openbare orde op de term veiligheid is er in deze situatie geen sprake van een overtuigende veiligheidsreden. Zelfs wanneer de trein te lang zou zijn voor perron 3A zou slechts een klein deel van de trein 'los' van het perron komen te staan.

Een risico dat veel beperkter is dan de risico's die genomen worden door de hele trein 'los' naast de 2e Rosestraat stil te zetten. De treindienstleider heeft zich onvoldoende vergewist van de gevolgen van zijn opdracht de trein op deze plaats stil te zetten. Hij had de instructies niet alleen naar de letter maar ook naar de achterliggende intenties moeten interpreteren. In dat geval had hij direct kunnen inzien dat de risico's bij doorrijden naar perron 3A kleiner zouden zijn dan bij het stilzetten van deze trein, los van een perron, nabij de openbare weg, vlakbij de plaats van bestemming.

Bovendien was perron 3A niet te kort. Feitelijk zou de gehele trein aan perron 3A hebben kunnen aansluiten, waarbij overigens dan wel 'de blauwe vlag' door de perronbeheerder of in opdracht van de spoorwegpolitie verplaatst had moeten worden. De trein zou dan dichterbij het Stadionviaduct gestopt zijn. De aanwezigheid van politie op het Stadionviaduct boven het perron zou daarbij een eventuele confrontatie tussen supportersgroepen hebben kunnen voorkomen.

De vraag doet zich dan voor waarom de verkeerde rijweg was ingesteld? Er is geen specifieke rijweg, leidend naar perron 3AB, aangevraagd omdat 3AB niet scherp genoeg als aankomstspoor is gedefinieerd. Bij de afdeling van de NS die hierover handelt (Bureau Lokale Planning) staat perron 3 (zonder toevoeging) aangegeven als aankomstspoor voor supporterstreinen. In een dergelijk geval wordt door een geautomatiseerd systeem een voorkeursinstelling aangemaakt, zijnde de rijweg met de minste seinen en die blijkt op 3A uit te komen. Een juiste bestelling én een accurate controle vooraf op het bestellen van het gehele perron 3AB als reisdoel heeft ontbroken binnen de keten van NS en ProRail.

Het onderzoek naar de reden van stilstand van trein 1 geeft tegelijk aan dat er geen sprake is geweest van sabotage of opzettelijke wijzigingen in de rijweg met als doel een 'snelle wisselomzetting' te ontlokken bij ProRail. Er is geen relatie tussen de geruchten "Ajax komt er niet in" en het tot stilstand komen van de combitrein bij de 2e Rosestraat.

Vaststelling 2

De treindienstleider van ProRail heeft, twijfelend aan de lengte van trein 1 in relatie tot de lengte van perron 3A, de machinist verzocht de trein stil te zetten in verband met een wissel die zodanig was ingesteld dat de trein bij aankomst niet volledig langs het perron 3AB zou komen te staan.

Vaststelling 3

Er was geen sprake van sabotage of van supportersgeweld. Er was geen relatie tussen de geruchten "Ajax komt er niet in" en het tot stilstand komen van de combitrein bij de 2e Rosestraat.

Conclusie 3

De veiligheidsinstructies van ProRail en NS gericht op spoor- en treinveiligheid, zijn onvoldoende afgestemd op de opvatting over veiligheid, gerelateerd aan openbare orde, die de ketenpartners regiopolitie en gemeente, hanteren in het kader van de afspraken over combivervoer.

Conclusie 4

NS Reizigers heeft nagelaten het juiste perron van bestemming te benoemen bij het aanvragen van een rijweg.

Conclusie 5

De combitrein had op deze locatie niet mogen worden stilgezet. Alhoewel de treindienstleider van ProRail strikt formeel redenen kan aanwijzen om de trein stil te zetten, negeerde hij hiermee materieel de instructies die hem zijn verstrekt in verband met de hoogste prioriteit van het vervoer per combitrein van supporters naar een wedstrijd met een hoog veiligheidsrisico.

Aanbeveling 2

Ketenpartners binnen de spoorwegwereld en de politie dienen met spoed de interne instructies omtrent de handelswijze bij hoogste prioriteit-combitreinen, die in beginsel niet mogen stoppen, te herzien en te verhelderen in relatie tot de veiligheidsbepalingen met betrekking tot openbare orde en veiligheid, en daarbij expliciet te verwoorden onder welke condities stoppen wel is toegestaan. Deze instructies dienen binnen de gehele keten te worden afgestemd en geldend te zijn. De interdisciplinaire stuurgroep voetbalvandalisme dient dit te bewaken.

Aanbeveling 3

De rijweg voor combitreinen naar station Rotterdam Stadion, dient altijd te leiden naar perron 3AB en dient standaard gecheckt te worden. In de keten van NSR Chartertrains, NSR Logistiek, NS Reizigers, ProRail en spoorwegpolitie wordt afgesproken wie in de keten daarvoor verantwoordelijk is.

3.4 De taakuitvoering van de verschillende organisaties op de beide treinen

Tot aan het moment dat trein 1 stil kwam te staan (10.42 uur), hebben zich geen ongeregelde heden op de beide treinen voorgedaan. Wel werd er gebloed op beide treinen zonder dat hier tegen is opgetreden. Nadat trein 1 tot stilstand was gekomen zijn na enkele minuten, tijdens een periode van circa 15 minuten, 'aanhangers' van Ajax uit de trein gestapt, ten dele als reactie op provocaties van langslappende Feyenoord-supporters. Eerst betraden circa 20 personen aan de zijde 2e Rosestraat gedurende circa zes minuten het spoor gooiden met een bankzitting en een brandblusser, gooiden stenen en raapten kiezelstenen om ze in de trein te leggen. Ook is de trein geraakt door voorwerpen die vanaf de openbare weg door 'aanhangers' van Feyenoord zijn gegooid. Toen een Ondersteuningsgroep van de Rotterdamse ME arriveerde gingen de 'aanhangers' van Ajax de trein weer in. Daarna gingen individuen en kleine groepjes personen gedurende tien minuten aan de andere zijde incidenteel het spoor op en gooiden stenen naar passanten op de Korte Stadionweg. Nadat op het talud langs deze weg het incident met de vuurpijl plaats had gevonden (waarbij een Feyenoord-supporter een andere Feyenoord-supporter ernstig verwondde) arriveerde ook hier de politie en bleven de Ajax-supporters in de trein.

In totaal hebben 20-40 'aanhangers' van Ajax het spoor betreden en andere strafbare feiten gepleegd. Zowel de stewards van Ajax als de agenten van de spoorwegpolitie als de agenten van de Amsterdamse politie hebben hier tegen niet of nauwelijks opgetreden. Zij hebben allen wel waargenomen dat supporters ongewenst gedrag vertoonden.

Door de Amsterdamse politie is naar aanleiding van overtredingen op en bij trein 1 één aanhouding verricht.

Nadat trein 2 om 10.59 uur uit voorzorg was stilgezet bij een goederenemplacement in Rotterdam Noord hebben, na ruim een half uur, ook personen uit deze trein het spoor betreden. Zij gooiden niet, maar raapten kiezelstenen en legden deze in de trein. Hiertegen is niet opgetreden door stewards, spoorwegpolitie en Amsterdamse politie. Vermoedelijk hadden de inzittenden van beide treinen via mobiel telefoonverkeer en vanaf 12.00 uur via de radio, vernomen dat de treinen zouden worden teruggestuurd. Toen om 12.07 uur trein 2 richting Amsterdam ging rijden heeft een onbekend aantal 'aanhangers' van Ajax vernielingen aangericht aan het interieur van deze trein en bankzittingen naar buiten gegooid. Ook hiertegen is door stewards, spoorwegpolitie en Amsterdamse politie niet of nauwelijks opgetreden.

Op trein 2 is geen enkele aanhouding verricht.

Naast aanhoudingen kunnen politieagenten en dit kunnen stewards ook, personen identificeren die strafbare feiten plegen of anderszins ongewenst gedrag vertonen. Op één uitzondering na heeft op beide treinen geen identificatie van personen plaats gevonden op grond waarvan op een later moment een maatregel zou kunnen worden getroffen.

Hoe verhoudt het optreden van de functionarissen van de verschillende organisaties zich tot hun taakomschrijving en onderlinge taakverdeling?

De Amsterdamse politie had, afgezien van het ondersteunen van de stewards, geen specifieke taak op de treinen. Voor de handhaving van de openbare orde treden zij eerst op wanneer de spoorwegpolitie hen dat verzoekt.

De stewards van Ajax hadden een tweeledige taak: supporters zonodig aanspreken op hun gedrag en voorkomen dat supporters op de balkons gaan staan. In een aantal gevallen hebben stewards supporters aangesproken, zij hebben niet in beide treinen op alle locaties voorkomen dat supporters op de balkons gingen staan of de trein verlieten. Zij hebben ook niet de spoorwegpolitie of de Amsterdamse politie om assistentie gevraagd om te voorkomen dat supporters de balkons betraden. Supporters die de stilstaande treinen verlieten en strafbare feiten pleegden hebben zij wel gevraagd weer binnen te komen.

De spoorwegpolitie heeft als taak de openbare orde in en rondom de trein te handhaven en vernielingen te voorkomen. Zij dient het toezicht en de ordehandhaving op de trein te organiseren. In trein 1 hebben de agenten van de spoorwegpolitie zich in twee groepen verdeeld over de beide treindelen. In de tweede trein hebben zij hun actieradius gelimiteerd door hun keus zich (op de commandanten na) in het achterste treinstel te groeperen. Net als de stewards hebben ook zij niet voorkomen dat de 'supporters' de trein verlieten en strafbare feiten pleegden. Wel hebben zij deze 'supporters' vervolgens gemaand weer binnen te komen. Zij hebben de machinist bijgestaan met het sluiten van deuren.

De noodremmedewerkers van CSU zijn uitvoerig door NSR Chartertrains, de verhuurder van de treinen, gebriefd en zij hebben zich aan hun taak gehouden: het uitvoeren van de noodremprocedure.

Op de trein was er wel communicatie tussen deze verschillende functionarissen, maar een gezamenlijk afgesproken taakverdeling c.q. gemeenschappelijke aanpak ontbrak. Uit het draaiboek blijkt dat er twee aparte clusters van afstemming waren: enerzijds hadden de Amsterdamse politie en de stewards de taken van de stewards doorgenomen, anderzijds hadden NSR Chartertrains en CSU de taken van CSU doorgenomen. NSR Chartertrains

had gezorgd dat alle partijen met elkaar zouden kunnen overleggen middels een communicatieschema met telefoonnummers. De spoorweggpolitie had met de andere partijen op de trein geen werkafspraken.

Vaststelling 4

Een klein deel van de Ajax-supporters' (circa 20 - 40 personen) heeft, nadat trein 1 gestopt was, in en buiten de trein agressief gedrag vertoond, ongeregelheden veroorzaakt en vernielingen aangericht. Passerende Feyenoord-supporters hebben daarbij Ajax-supporters geprovoceerd.

Vaststelling 5

Een deel van de Ajax-'supporters' heeft, nadat trein 2 terug ging rijden, zodanige vernielingen aangericht dat de trein op enig moment niet meer kon rijden.

Conclusie 6

De spoorweggpolitie heeft zich onvoldoende ingespannen om de ordehandhaving op de beide treinen afdoende te organiseren conform haar verantwoordelijkheid zoals onder andere neergelegd in de afspraak in het Beleidskader (p. 25): *"De spoorweggpolitie is verantwoordelijk voor de organisatie van het ordehandhavend toezicht binnen het spoorvervoer"*.

Conclusie 7

De spoorweggpolitie heeft nadat de treinen stilstonden, op beide treinen onvoldoende opgetreden tegen personen die in en rondom de treinen strafbare feiten pleegden. Ook had de spoorweggpolitie de agenten van de Amsterdamse politie desgewenst om assistentieverlening kunnen vragen.

Conclusie 8

De spoorweggpolitie en de Amsterdamse politie hebben, op een enkele uitzondering na, nagelaten plegers van strafbare feiten op beide treinen aan te houden, dan wel via identificatie te zorgen dat aanhouding op een later moment mogelijk zou worden. (Beleidskader p. 18 en 20: *"voor zover mogelijk dienen er bij ongeregelheden zoveel mogelijk aanhoudingen te worden verricht"*).

Conclusie 9

De stewardorganisatie van Ajax is, naast de spoorweggpolitie, op de trein medeverantwoordelijk voor het toezicht en controle op de supporters, op basis van de afspraken in de vervoersovereenkomst tussen NSR Chartertrains en Ajax. De stewards hebben op beide treinen niet of nauwelijks opgetreden tegen ongewenst en normoverschrijdend gedrag in en rondom de treinen en vervolgens nagelaten personen die dat gedrag vertoonden, te identificeren, opdat later passende maatregelen zouden kunnen worden genomen.

Conclusie 10

Alle partijen die op de treinen verantwoordelijkheid droegen voor toezicht, ordehandhaving en optreden tegen normafwijkend gedrag en strafbare feiten, hebben hun handhavende taak te beperkt en niet vanuit een integraal perspectief ingevuld. Er was geen sprake van een gecoördineerde, gestructureerde en georganiseerde samenwerking tussen de betrokken partijen. De spoorweggpolitie is op basis van de afspraken, zoals vastgelegd in het Beleidskader, hiervoor primair verantwoordelijk.

Aanbeveling 4

Er dient een heldere en op elkaar afgestemde gezamenlijke taakverdeling te worden vastgelegd voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor de orde op combitreinen: spoorweggpolitie, meereizende politieagenten van de stad van vertrek, stewards en noodrembeveiligers. Gezien de afspraak in het Beleidskader (pag. 25) moet de spoorweggpolitie hierin het voortouw nemen.

3.5 Het besluit de treinen terug te sturen, informatie en beeldvorming

Beeldvorming en informatie

Bij de Algemeen Commandant in de commandoruimte van de politie Rotterdam was niet alle beschikbare informatie voorhanden, onder andere ontbrak bij hem informatie over de stemming op de treinen tijdens de reis.

Informatie die wel binnen kwam werd geïnterpreteerd vanuit een in negatieve zin vertekend beeld over de situatie op beide treinen, een beeld dat eerder die ochtend was ontstaan.

Over het ontstaan van het negatief vertekende beeld kan het volgende worden opgemerkt. Na het vertrek van trein 1, met een herhaling na het vertrek van trein 2, is conform de gemaakte afspraken in de voorbereiding, door de Amsterdamse politie het verzoek gedaan om nogmaals te fouilleren. Hierbij is meegedeeld dat er vuurwerk was afgestoken buiten op het plein, dat bij fouillering een kiezelsteen was onderschept en dat het fouilleren rommelig verliep waardoor supporters met open blikjes doorliepen. De ontvanger van deze informatie, dan wel een van degenen aan wie de informatie vervolgens is doorgegeven, heeft deze informatie negatiever geïnterpreteerd, waardoor het beeld post vatte dat er een grimmige stemming heerste en er agressieve bedoelingen waren onder de reizigers op de twee treinen. Zowel het passeren van verschillende schijven tussen bron van de informatie en Algemeen Commandant van de Rotterdamse politie, als wellicht het verwachtingspatroon (gelet op de voorgeschiedenis) over een mogelijk gespannen situatie van waaruit de informatie geïnterpreteerd is, kunnen hebben bijgedragen aan het vervormen en verzwaren van de informatie. In ieder geval ontstond het beeld in de commandoruimte dat het van meet af aan mis was met de combitreinen.

Waarom is dit vertekende beeld niet gecorrigeerd in de loop van de reis?

- Ten eerste heeft de Amsterdamse politie geen vervolgerberichten meer gegeven aan de Rotterdamse politie. De stand van zaken op de treinen is niet doorgebeld. Na het dubbele verzoek om nogmaals te fouilleren, is geen actuele informatie meer doorgegeven.
- Ten tweede heeft de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie te Driebergen beperkt informatie over de stand van zaken op de treinen doorgegeven aan de Algemeen Commandant van de Rotterdamse politie. In Driebergen was wel informatie binnen gekomen van de beide treincommandanten. Omdat deze informatie niet wees op problemen is de informatie niet of onvoldoende expliciet doorgespeeld naar de commandoruimte in Rotterdam.
- Ten derde heeft de Rotterdamse politie nagelaten zelf actuele informatie te vergaren over de gebeurtenissen op de beide treinen en de te verwachten situatie bij aankomst van de treinen. Direct contact met beide treinen was via de portofoon niet mogelijk, wel had via Driebergen en via verder mobiel telefoonverkeer informatie ingewonnen kunnen worden.

Op het moment dat in de Rotterdamse commandoruimte het bericht binnenkomt dat trein 1 stil staat is de reden van het stoppen in de commandoruimte onbekend. De treincommandant van de spoorwegpolitie op deze trein weet dat wel want hij heeft de machinist hier direct naar gevraagd. Hij neemt via C-2000 contact op met zijn Algemeen Commandant in Driebergen maar op dat moment is er een storing in het C-2000 netwerk. Daarop probeert hij de Algemeen Commandant in Driebergen via de 06-lijn te bellen maar die lijn is 'in gesprek' omdat de Algemeen Commandant van de Spoorwegpolitie op

dat moment met dezelfde 06-lijn in overleg is met de liaisonagent bij de Commandoruimte van de politie in Rotterdam. De liaisonagent belde hem om te vragen waarom de trein stil stond. Hierdoor bleef de Rotterdamse commandoruimte verstoken van essentiële informatie, namelijk het antwoord op de vraag waarom de trein stil staat. Andere partijen als ProRail en NS Reizigers, die wel op de hoogte waren, hebben de Rotterdamse politie niet geïnformeerd over de reden van stilstand van trein 1 en zijn er niet naar gevraagd.

Vaststelling 6

In de commandoruimte van de Rotterdamse politie heeft het verzoek om nogmaals te fouilleren geleid tot een in negatieve zin vertekend en daarmee onjuist beeld van de sfeer waarin het fouilleren plaats vond. Dat beeld is doorgetrokken naar de beoordeling van de stemming op de beide treinen.

Vaststelling 7

De spoorwegpolitie en de Amsterdamse politie hebben de Rotterdamse politie tussendoor niet expliciet geïnformeerd over de stand van zaken op beide treinen tijdens de reis. Alhoewel de spoorwegpolitie verklaart hierover de politie Rotterdam wel te hebben geïnformeerd, is dit niet doorgekomen. Het feit dat de communicatiesystemen van de KLPD (C 2000) en het systeem van Rotterdam (analoog communicatiesysteem) niet onderling waren aangesloten en de communicatie vanuit de trein “over Driebergen” liep, heeft hier mede aan bijgedragen. De Algemeen Commandant van de KLPD (spoorwegpolitie) was in de voorbereiding niet opgenomen in het communicatieschema.

Vaststelling 8

De Rotterdamse politie heeft tijdens de reis, met het oog op de te verwachten situatie bij aankomst, dit negatieve beeld niet gecontroleerd door zich op de hoogte te stellen van de actuele situatie op de trein.

Vaststelling 9

Door het niet aangesloten zijn van de communicatienetwerken en door een slechte telefoonverbinding tussen spoorwegpolitie en de politie Rotterdam, werd de reden van stilstand van trein 1 niet bekend in de commandoruimte van de Rotterdamse politie.

Conclusie 11

De Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie was ten onrechte niet direct aangesloten op het communicatienetwerk van de Rotterdamse politie.

Conclusie 12

Doordat de Rotterdamse politie, als gevolg van een gebrek aan communicatie, niet over de juiste informatie beschikte over de situatie op de treinen en geen kennis droeg van de reden van stilstand van de trein, ontbrak essentiële informatie, nodig voor een adequate inschatting van de situatie door de Rotterdamse politie.

Aanbeveling 5

Tijdens het vervoer van risicosupporters per trein, wordt regelmatig informatie uitgewisseld tussen de politie in de ontvangende stad en de spoorwegpolitie op de trein. Hierover worden duidelijke afspraken gemaakt.

Aanbeveling 6

Bij het vervoer van risicosupporters per trein, dient de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie rechtstreeks aangesloten te zijn op de communicatiestructuur, leidend naar de commandoruimte van de politie in de ontvangende stad.

Aanbeveling 7

De gehanteerde communicatiesystemen en -lijnen, zowel binnen als tussen ketenpartners, dienen in één integraal verband te worden georganiseerd zodat de eindverantwoordelijken te allen tijde over alle relevante en directe informatie kunnen beschikken.

Aanbeveling 8

De verschillende politiekorpsen hanteren allemaal zo spoedig mogelijk het communicatiesysteem C 2000.

Besluitvorming

Trein 1 stopt om 10.42 uur. De eerste anderhalve minuut dat de trein stil staat, geven videobeelden, opgenomen vanuit de helikopter boven de stilstaande trein, aan dat de situatie rustig is. Daarna verlaten enkele groepjes Ajax-'supporters' de trein. Kort daarop arriveert de ME bij de trein en meldt de commandant van deze ME-groep dat er banken worden gegooid en stenen worden gegooid door Ajax-'supporters' die uit de trein zijn gebroken. Het feit dat de reden van stilstand niet bekend is, leidt tot voortgaande negatieve interpretatie. De stilstand zou immers het gevolg kunnen zijn van handelen van de supporters op de trein, dan wel van sabotage op de rails. Meerdere politiecommandanten in Rotterdam geven in gesprekken achteraf aan, dat zij vermoedden dat de trein door toedoen van de Ajax-supporters gestrand was. De feitelijke meldingen van de ME van de wandaden van de Ajax-'supporters', komen in de commandoruimte bovenop de bestaande negatieve beelden en interpretaties over de reden van stilstand. Dit alles bijeen heeft tot gevolg dat de Algemeen Commandant om 10.48 uur, met instemming van de Hoofdofficier van Justitie die ter plekke is, zijn Korpschef adviseert de trein terug te sturen. De Korpschef adviseert de burgemeester hetzelfde en om 10.50 uur besluit de burgemeester dat trein 1 terug moet. Dit is exact 8 minuten nadat trein 1 gestopt is. Weer 5 minuten later besluit de burgemeester op advies van de Korpschef, dat ook trein 2 terug moet. Op dat moment is de ME bij trein 1 doende de orde te herstellen en tegelijkertijd of zeer kort daarna zit iedereen weer in de trein. De maatregel om de treinen terug te sturen, is in de voorbereidingen op de wedstrijd en de veiligheidsorganisatie, niet aan de orde is geweest. Draai-boeken of scenario's, nodig voor de uitvoering van een dergelijke maatregel, zijn niet opgesteld.

De commandant van de ME ter plekke bij trein 1, die eerder meldingen van wangedrag heeft doorgegeven, heeft vervolgens niet gemeld aan de commandoruimte dat de situatie even later, kort na 10.50 uur, weer onder controle was.

Het besluit dat de treinen terug moeten, is niet gecommuniceerd met de supporters. Toen trein 1 ongeveer drie kwartier na stoppen, richting station Stadion reed, wisten de inzittenden vermoedelijk nog niet dat ze terug moesten.

Toen een half uur daarna trein 2 terug ging rijden, was het deze supporters al snel duidelijk dat ze terug gingen naar Amsterdam, mede omdat de media er toen al melding van hadden gemaakt en men via de mobiele telefoon hiervan op de hoogte was gebracht.

Voordat de besluitvorming nader wordt gezien dient nogmaals te worden gesteld dat in dit stadium de problemen feitelijk werden veroorzaakt door 'aanhangers' van Ajax die - al dan niet geprovoceerd maar zeker niet in direct gevaar door een aanval van supporters van Feyenoord - trein 1 uitbraken. Wanneer de Ajax-supporters allemaal in de trein waren blijven zitten, had de trein na drie minuten zijn weg kunnen vervolgen naar De Kuip.

Lik-op-stuk-benadering

Het auditteam meent dat er verschillende aspecten vastzitten aan de inhoud en het proces van besluitvorming. Aan de ene kant valt er iets te zeggen voor de kordate en snelle besluitvorming in Rotterdam, direct nadat 'aanhangers' van Ajax de trein verlaten hadden en begonnen met stenen gooien en vernielingen aan te richten. Uitgaande van een lik-op-stuk-benadering, is het van weinig belang omvang en duur van de gepleegde feiten in de afweging te betrekken of een hernieuwde risico-analyse op te stellen. Dit is dan ook niet gebeurd. Wanneer het normatieve beleidsuitgangspunt luidt dat *'mensen die zich niet gedragen, niet welkom zijn in Rotterdam'* is het direct terugsturen van de beide treinen met inzittenden, verdedigbaar. Dat mensen die part noch deel hadden aan het plegen van strafbare feiten, hierdoor gedupeerd worden, is in deze redenering hooguit spijtig te noemen. Ook de eventuele gevolgen van de uitvoering van een dergelijk besluit, maken in dat geval geen onderdeel uit van de afweging.

Het normatieve beleidsuitgangspunt om geen misdragingen te tolereren en met lik-op-stuk-maatregelen te reageren op de misdragingen van Ajax-'supporters', karakteriseert de besluitvorming in Rotterdam betreffende het terugsturen van de twee combitreinen maar is niet als zodanig vastgelegd in de voorbereiding. In het draaiboek van de politie Rotterdam staat als tolerantiegrens wel opgenomen dat bij *"collectieve wetsovertreding het optreden afgestemd dient te zijn op het beoogde doel en middels de begrippen proportionaliteit en subsidiariteit dient te worden uitgevoerd"*. Ook stelt het draaiboek van de politie Rotterdam dat *"het optreden van de politie een de-escalerend effect dient te hebben; dit houdt in dat binnen de aangegeven tolerantiegrenzen op een vriendelijke doch correcte wijze moet worden opgetreden"*.

Leveren nu de aanleiding tot het besluit en de risico-inschatting met betrekking tot de situatie, voldoende argumenten om het besluit te rechtvaardigen? Hier constateert het auditteam een spanning tussen de voorbereide tolerantiegrenzen betreffende deëscalatie en proportionaliteit enerzijds en de feitelijk gehanteerde lik-op-stuk-benadering anderzijds. Deze laatste handelwijze, met een directe sanctionering van misdragingen, zou op begrip bij het auditteam kunnen rekenen, wanneer de norm dat *"mensen die zich niet gedragen niet welkom zijn in Rotterdam"* vooraf als zodanig vastgelegd was als uitgangspunt voor het eigen handelen, als zodanig ook zou zijn gecommuniceerd met de ketenpartners én de supporters, en tevens als grondslag zou hebben gediend voor hierop gebaseerde scenario's.

De rechtvaardiging voor de beslissing de supporters terug te sturen, lijkt te worden geschraagd door het gedrag van de 'supporters' vanaf het moment dat gepoogd werd het besluit uit te voeren.

Vóórdat het besluit viel, was het wangedrag van de Ajax-'supporters' beperkt in tijd en omvang. Vanaf het moment dat de treinen terug moesten, ging het pas echt mis: een deel van de inzittenden van trein 2 richtte zodanige vernielingen aan de trein aan, dat deze niet verder kon rijden. En ook heeft een deel van de inzittenden van trein 1 dusdanige vernielingen aangericht in de trein, dat deze later niet meer gebruikt kon worden voor het terugvervoer. Tevens vernielde deze groep hekwerken bij de bufferzone en heeft later de politie belaagd.

Informatie en uitvoerbaarheid

Voor een zorgvuldige beoordeling van het besluit tot terugsturen, is naar het oordeel van het auditteam eveneens van belang hoe de kwaliteit van de informatie gewogen wordt die ten grondslag lag aan het besluit, evenals de aandacht die is besteed aan de uitvoerbaarheid en mogelijke uitvoeringsgevolgen van de beslissing.

Ten aanzien van de kwaliteit van de informatie kan gesteld worden, dat er snel is gehandeld zonder nadere overwegingen dan wel een check op de informatie. Er is geen navraag gedaan naar:

- de grimmigheid van de sfeer, bij de spoorwegpolitie of de Amsterdamse politie op de trein;
- de reden van stilstand van de 1^e trein, bij de treincommandant;
- de actuele situatie bij de stilstaande trein, bij de commandant van de ME ter plekke;
- de actuele situatie bij trein 2, bij de spoorwegpolitie.

Voordat de Algemeen Commandant adviseerde de trein terug te sturen, hadden ook de beide Operationele Commandanten die hem direct ten dienste stonden, geen vragen gesteld naar de grimmigheid, de situatie bij de trein of de reden van stilstand. Ook de door de Algemeen Commandant ingelichte Korpschef stelde geen vragen. Datzelfde geldt voor de burgemeester toen hem dit advies ter accordering werd voorgelegd.

In de draaiboeken die beschikbaar zijn, is geen scenario opgenomen dat betrekking heeft op het terugsturen van treinen. Ook is er niet eerder in Rotterdam ervaring mee opgedaan. Wel is eerder, bij de bekerfinale Ajax-Utrecht in De Kuip in 2002 (enkele weken na het terugsturen van een trein met Utrecht-supporters bij de wedstrijd Ajax-FC Utrecht na Hamas-leuzen) de optie van terugsturen aan de orde geweest. Er bestond derhalve geen zicht op alle aspecten die bij de uitvoering van een dergelijk besluit tot terugsturen van treinen, komen kijken. Dit betreft onder andere de noodzaak tot 'ombouw' van de trein, het aanvragen van een rijweg en de beschikbaarheid daarvan, het weghalen van een stilstaande trein op het traject achter de terug te sturen trein, de noodzaak ME mee te laten reizen in verband met mogelijk wangedrag als gevolg van de beslissing tot terugsturen, de tijd die voor deze stappen noodzakelijk is en de veiligheids- en openbare orderisico's die deze wachtperiode met zich mee brengt, alsmede de vraag of het feitelijk op basis van trein- en spoorveiligheid mogelijk is een deels vernielde trein terug te sturen. Ook was niet bekend waarom de trein stilstond en of de trein überhaupt nog kon rijden.

Aan de vragen of het besluit tot terugsturen uitvoerbaar was en op welke wijze dit besluit geïmplementeerd zou moeten worden, is geen aandacht besteed op het moment van de besluitvorming over het terugsturen van de treinen.

Alhoewel het voor de reizigers in trein 2 moeilijk te doorgronden was, waren er wel redenen om in navolging van trein 1 ook trein 2 terug te sturen. Zonder terugsturen zou trein 2 immers aansluiten bij de stilstaande trein 1. Daarmee zou het veiligheidsrisico en de openbare orde problematiek navenant groter worden. Nu trein 1 terug moest was het, omwille van de gehele veiligheidssituatie, begrijpelijk dat ook trein 2 werd teruggestuurd.

Vaststelling 10

Als gevolg van het uitbreken van een groep Ajax-'supporters' uit de trein, kon de trein direct na het omzetten van de wissel, zijn weg naar het station Stadion niet meer vervolgen.

Vaststelling 11

Acht minuten nadat trein 1 tot stilstand was gekomen, besloot de burgemeester tot het terugsturen van deze trein.

Vaststelling 12

Het op basis van een normatieve beleidslijn direct reageren met een lik-op-stuk-maatregel, was niet vooraf als beleidslijn vastgelegd of afgesproken. De beleidsuitgangspunten spreken van proportionaliteit en subsidiariteit en tevens dat het handelen gericht dient te zijn op deëscalatie.

Vaststelling 13

Bij de Rotterdamse politie waren er geen scenario's of draaiboeken beschikbaar, dan wel opgedane ervaring, die betrekking hebben op het terugsturen van een trein.

Conclusie 13

Het openbare orde probleem ontstond doordat circa 20-40 Ajax-'supporters', zonder dat zij daadwerkelijk werden aangevallen, de trein hebben verlaten en zich agressief hebben gedragen. Wanneer zij in de trein zouden zijn gebleven, zou de trein na enkele minuten (na omzetting van de wissel om 10.45 uur), zonder problemen door hebben kunnen rijden naar station Stadion.

Conclusie 14

Het advies en vervolgens de besluiten van 10.50 uur en 10.55 uur, om twee treinen met in totaal ongeveer 1600 mensen terug te sturen zijn gebaseerd geweest op een optelsom van in tijdsduur en omvang beperkte feitelijke misdragingen, een in negatieve zin vertekende beeldvorming over het fouilleren en de stemming tijdens de treinreis en de vermoedens dat de trein stilstond door toedoen van de Ajax-supporters. Daarmee is de proportionele grondslag voor het besluit de treinen terug te sturen, twijfelachtig.

Conclusie 15

Het advies de treinen terug te sturen werd gedaan zonder dat in de draaiboeken een dergelijk scenario voorhanden was, zonder ook dat het duidelijk was welke consequenties daaraan waren verbonden. Bij het nemen van het besluit, beschikte de burgemeester niet over een redelijke mate van zekerheid dat het besluit als zodanig uitvoerbaar was binnen een zodanig tijdsbestek en onder zodanige omstandigheden dat het geen nieuwe (grotere) veiligheidsrisico's met zich mee zou brengen.

Conclusie 16

Alles overwegende komt het auditteam tot de conclusie dat het besluit tot terugsturen van de twee treinen overhaast is genomen op basis van inadequate informatie en met voorbijgaan aan de feitelijke uitvoerbaarheid van het besluit.

3.6 Het opvangen en feitelijk terugsturen van de supporters uit trein 1

Bij de uitvoering van het besluit dat de treinen terug moesten, reageerden NS Reizigers en de Spoorwegpolitie negatief. Volgens de NS Reizigers 'kon' dit niet en bij gebrek aan voorbereiding en kennis van het spoorvervoer, werd de Algemeen Commandant geconfronteerd met een beheersingsprobleem. De treinen konden immers niet worden teruggestuurd, zonder een adequate begeleiding van de ME. Formeel had de Spoorwegpolitie het besluit uit moeten voeren, materieel was het begrijpelijk dat de spoorwegpolitie aandrang op ondersteuning van ME aan boord omwille van de veiligheid en ordehandhaving.

De Operationeel Commandant van de politie Rotterdam gaf toestemming voor het doorrijden met de trein met het oogmerk op station Stadion ME op te halen alvorens terug te reizen. Het terugsturen van zo'n grote groep door ze eerst naar de plaats van bestemming te brengen, leverde op zich weer nieuwe problemen op. Onvoldoende was voorzien dat 725 personen eenmaal op de plaats van bestemming aangekomen, zouden (kunnen) uitstappen. De 25 ME-ers op het perron konden dat niet tegenhouden, gelet op de overmacht aan Ajax-supporters.

In het buffervak was de situatie beter hanteerbaar. Nu eenmaal besloten was de supporters terug te sturen, is het begrijpelijk dat alsnog toelaten van de 725 Ajax-supporters in stadion De Kuip onwenselijk werd gevonden. Hiervan zou een verkeerd signaal uitgaan voor de toekomst. Het antwoord van NS Reizigers dat, nu de 1e trein om technische- en veiligheidsredenen rond 11.50 uur door Ned Train was afgekeurd voor verder vervoer, geen andere trein geregeld kon worden voor de terugreis, werd snel als een vaststaand gegeven geaccepteerd door de politie Rotterdam.

Omdat het van groot belang was, dat de Ajax-supporters afgevoerd zouden zijn vóór het einde van de wedstrijd - terecht hechtte de driehoek hier sterk aan - was meer pressie richting NS Reizigers voorstelbaar geweest. Geen gebruik is gemaakt van de Calamiteitenstaf Rail die inmiddels door ProRail was ingesteld. NS Reizigers zou eventueel wel treinen beschikbaar kunnen stellen, doch de gehele logistieke operatie daaromheen en vooral de beheersbaarheid van alle veiligheidselementen zou uren in beslag nemen.

NS Reizigers zelf heeft zich niet ingespannen om de terugreis per trein mogelijk te maken. Naar hun mening was dit ook niet mogelijk, omdat het treinverkeer stil lag. Wel bleek er nog een pendeltrein, oorspronkelijk bedoeld voor het vervoer van Feyenoord-supporters, te staan op een ander perron, bedoeld voor een schouw van het spoor, maar die is door de NS niet aangemeld als mogelijk alternatief en was bij geen van de andere betrokkenen bekend.

Voor de politie Rotterdam was vanaf het besluit de treinen terug te sturen, een periode van improvisatie aangebroken. De voorbereiding voorzag niet in dit scenario terwijl de keuze nu wel gemaakt werd. Toen het terugsturen per trein niet mogelijk bleek, werd uitgeweken naar busvervoer.

Bij het regelen van busvervoer werd een beperkte vraag gesteld aan de RET. Er werd namelijk geen beroep gedaan op de Regionale vervoersregeling bij evacuaties, zoals genoemd in de calamiteitenplannen. Omdat geen beroep werd gedaan op die regeling, heeft de RET binnen de beperkingen van de reguliere mogelijkheden alles in het werk moeten stellen om zoveel mogelijk bussen te leveren. Behalve voor de afvoer voor de 800 supporters bij de Kuip, moesten er nagenoeg gelijktijdig ook bussen worden geregeld voor de afvoer van de 800 supporters bij Nieuwerkerk. Het feit dat de afvoer mede daardoor veel langer duurde dan beoogd, leverde op zich ook weer

een nieuw probleem op, namelijk dat een groot deel van de Ajax-aanhang (510 supporters) nog in het buffervak aanwezig was bij afloop van de wedstrijd.

Het meesturen van ME-ers op de bussen leverde vervolgens capaciteitsproblemen op. Deze afname was niet voorzien in de planning van beschikbare eenheden voor de bestrijding van eventuele rellen na afloop van de wedstrijd. Dat beïnvloedde mede het tijdschema in negatieve zin. Aangezien daarnaast het instappen door aanvankelijke tegenwerking van Ajax-supporters lang duurde, is het overigens de vraag of meer bussen wel direct hadden kunnen worden gevuld.

Conclusie 17

De spoorwegpolitie heeft het besluit van de Rotterdamse driehoek om terug te keren met de treinen niet terstond uitgevoerd. Gezien de veiligheidsrisico's voor de reizigers en begeleiders, heeft de spoorwegpolitie terecht aangedrongen op inzet van voldoende ME aan boord alvorens terug te rijden.

Vaststelling 14

De ME op station Stadion was niet in staat de 725 Ajax-supporters in de trein te houden.

Conclusie 18

Het niet toelaten van de 725 Ajax-supporters in het uitvak van De Kuip, is begrijpelijk en consistent gezien de eerdere besluitvorming.

Vaststelling 15

De trein bij station Stadion kon om treintechnische veiligheidsredenen (vernielingen aan ramen en deuren) niet worden gebruikt voor het terugvervoer van de 725 Ajax-supporters uit het buffervak.

Vaststelling 16

NS Reizigers heeft geen vervangende trein ter beschikking gesteld en heeft daartoe ook geen formele aanvraag gehad.

Conclusie 19

De politie Rotterdam heeft informeel en beperkt druk uitgeoefend op NS Reizigers en geen gebruik gemaakt van de Calamiteitenstaf Rail van ProRail.

Conclusie 20

NS Reizigers heeft geen inspanningen verricht om een vervangende trein te regelen na het informeel gedane verzoek en heeft verder geen actieve rol vervuld om een bijdrage aan de oplossing van het vervoersprobleem te leveren.

Vaststelling 17

Bij het bestellen van bussen bij de RET is door de politie Rotterdam geen beroep gedaan op de speciale regeling, zoals die gebruikt wordt bij de evacuatieprocedures zoals opgenomen in het calamiteitenplan.

Conclusie 21

Doordat er geen gebruik is gemaakt van die regeling uit het calamiteitenplan zijn, ondanks de door de RET geleverde inspanningen, extra mogelijkheden tot meer vervoerscapaciteit niet gerealiseerd.

Vaststelling 18

Het meesturen van ME-ers op de bussen was niet voorzien en ging ten koste van de aantallen beschikbare agenten te Rotterdam voor het vervolg van de dag.

Conclusie 22

Het terugsturen van de Ajax-supporters is, als gevolg van het ontbreken van voorbereiding op dit punt, rommelig verlopen waarbij onvoldoende gebruik is gemaakt van de calamiteitenteams van RET en ProRail/NS Reizigers.

Aanbeveling 9

Bij de organisatie van risicowedstrijden met verplicht treincombivervoer, wordt vooraf met betrokken vervoersorganisaties (NS Reizigers, ProRail, lokale busmaatschappijen) een scenario opgesteld voor versneld en vervroegd terugvervoer.

3.7 De rellen na de wedstrijd in Rotterdam

De zichtbare en hoorbare aanwezigheid van 510 juichende en provocerende Ajax-supporters in de bufferzone bij het voorplein van De Kuip had een katalyserend effect op de rellen na afloop.

De politie Rotterdam heeft de Ajax-supporters actief en effectief beschermd tijdens de rellen die volgden.

Ondanks de dreiging van groepen 'aanhangers' van Feyenoord, komend van het spoor, hebben enkele 'aanhangers' van Ajax in het buffervak hekken vernield en nota bene de agenten aangevallen die hen beschermden.

Bij de bestrijding van de ernstige ongeregelde heden die volgden op de wedstrijd, heeft de Rotterdamse politie zeer beheerst en adequaat gehandeld. De uitgebreide voorbereiding met extra maatregelen op de Olympiaweg heeft daar een bijdrage aan geleverd. Ook de onverwachte omvang van de groepen relschoppers en hun bewegingen over het emplacement, heeft de politie met tactisch opereren, efficiënt opgevangen. Toch zijn 52 agenten, waaronder dertien van de spoorwegpolitie, door excessief geweld van de zijde van relschoppers gewond geraakt, de meesten door gegooide stenen.

Nog niet duidelijk is in welke mate de relschoppers van Feyenoord-zijde ook allemaal 'aanhangers' van Feyenoord waren en de wedstrijd hadden bezocht. Gezien de eerste resultaten van het politieonderzoek bevonden zich onder relschoppers ook personen die niet in het stadion waren geweest. Pas wanneer het onderzoek naar en de vervolging van 250-500 personen is afgerond, kan hierover een uitspraak worden gedaan.

Vaststelling 19

De Ajax-supporters in het buffervak zijn door de bescherming van de Rotterdamse ME niet in gevaar gekomen. Wel zijn er stenen door 'aanhangers' van Feyenoord gegooid maar door optreden van ME en spoorwegpolitie zijn de relschoppers van Feyenoordzijde op afstand van het buffervak gehouden.

Vaststelling 20

Enkele relschoppers van Ajaxzijde hebben de politie van Rotterdam aangevallen terwijl deze hen beschermden tegen een aanval van relschoppers van Feyenoordzijde.

Conclusie 23

De Rotterdamse politie heeft de Ajax-supporters in het buffervak effectief bescherming geboden.

Vaststelling 21

De politie heeft na afloop van de wedstrijd te maken gekregen met buitensporig geweld van relschoppers, voor een deel Feyenoord-'supporters' en voor een deel relschoppers uit de omgeving, die op de rellen afkwamen. Daarbij zijn veel gewonden onder het personeel van de politie gevallen, onder wie enkelen met verwondingen van ernstige aard.

Conclusie 24

Gezien de omvang van het aantal relschoppers, de verschillende locaties op en rond het spooreplacement waar de politie werd aangevallen en vooral gezien het door relschoppers toegepaste excessieve geweld tegen de politie, is het herstellen van de openbare orde door de politie Rotterdam uiterst beheerst en efficiënt geschied. De politie heeft met inzet van proportioneel geweld een maximum aan resultaat geboekt.

3.8 Trein 2 in Nieuwerkerk aan den IJssel en afvoeren supporters

Zonder communicatie met de supporters, is trein 2 terug gestuurd. Dit zal extra ergernis hebben gegeven, al moet ervan worden uitgegaan dat ook met communicatie groepen 'supporters' op deze trein zich vermoedelijk zouden hebben misdragen. Het terugsturen van deze reizigers houdt geen verband met hun handelen tot op het moment van besluitvorming. Het besluit zal daardoor bevreemding hebben gewekt onder supporters maar is daarmee geen enkele legitimatie voor vernielingen. Rotterdam had geen ME beschikbaar om mee terug te sturen op de trein. Omdat de situatie bij de stilstaande trein op het goederenemplacement onder controle was, en op basis van het idee dat een rijdende trein uiteindelijk beter onder controle te houden is dan een stilstaande trein, heeft de spoorwegpolitie besloten uitvoering te geven aan het besluit de trein terug te sturen.

De trein is in Nieuwerkerk aan den IJssel door vernielingen tot stilstand gekomen en kon daarna niet meer rijden. Tegen de vernielingen is niet of nauwelijks opgetreden. Geen van de vernielers is herkend en geïdentificeerd.

Het tot stilstand komen in Nieuwerkerk aan den IJssel geschiedde bij toeval op een locatie die redelijk beheersbaar en controleerbaar was, een dijk met aan beide zijden sloten.

De met spoed opgeroepen politie van de verschillende korpsen bleken niet dezelfde portofoonsystemen te gebruiken, hetgeen korte tijd tot enige miscommunicatie ter plekke leidde.

Met de inzet van de spoorwegpolitie, de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel, het korps Holland Midden en de direct geleverde bijstand van de politie Rotterdam, werd de situatie beheersbaar gehouden.

Problematisch was ook hier het logistieke probleem van het leveren van voldoende bussen voor het vervoer van de Ajax-supporters terug naar Amsterdam. Lang was bij de leverancier onbekend hoeveel supporters er in Nieuwerkerk aan den IJssel afgevoerd moesten worden. Bussen werden in losse aantallen ad hoc besteld, overzicht ontbrak en de leveranciers van de bussen werden niet betrokken bij het oplossen van de vervoersproblemen.

De politie Rotterdam die dit coördineerde, had gebruik kunnen maken van de expertise van de vervoerscoördinator van de RET maar dit is niet gebeurd. Als gevolg van het stranden van de trein bij Nieuwerkerk aan den IJssel is het treinverkeer tussen Gouda en Rotterdam urenlang niet mogelijk geweest waardoor duizenden reizigers gedupeerd zijn.

Vaststelling 22

Rotterdam had geen ME beschikbaar om aan boord van trein 2 mee te rijden naar Amsterdam.

Vaststelling 23

Het besluit tot het terugsturen van trein 2 heeft geleid tot vernielingen door een aantal Ajax-'aanhangers' waardoor de trein niet verder kon rijden.

Vaststelling 24

De agenten van de korpsen Hollands Midden, KLPD (de spoorwegpolitie) en Rotterdam-Rijnmond konden niet direct volledig en rechtstreeks communiceren omdat ze verschillende mobiele telefoon/portofoonssystemen gebruiken. (C 2000 naast analoge systemen)

Conclusie 25

Evenals in Rotterdam bij het buffervak heeft de politie Rotterdam bij Nieuwerkerk onvoldoende gebruik gemaakt van de beschikbare expertise en de calamiteitenregeling van de RET om de vervoersproblemen bij Nieuwerkerk aan den IJssel op te lossen. Hierdoor heeft het tot laat in de avond geduurd voordat iedereen was afgevoerd.

Conclusie 26

Het besluit tot terugsturen vormt geen enkele rechtvaardiging voor de vernielingen in trein 2, die door 'supporters' zijn aangericht, waardoor de trein niet verder kon rijden. Maar de situatie zoals die in Nieuwerkerk aan den IJssel ontstond, vloeit wel voort uit het besluit tot terugsturen.

Conclusie 27

Urenlang is het treinverkeer in een groot deel van Zuid-Holland gestremd geweest waardoor duizenden reizigers gedupeerd zijn.

Aanbeveling 10

Bij het terugsturen van verplichte combitreinen en -bussen dienen voldoende ME-ers mee te reizen om de orde te bewaken en de veiligheid van betrokken functionarissen te garanderen.

3.9 Vervolging

Uitgaande van de hoge risico's die aan de wedstrijd verbonden waren, is de voorbereiding uitgebreid en grondig geweest. Het terugsturen van de treinen was, zoals eerder al opgemerkt, niet voorbereid maar op vele andere facetten zijn vooraf maatregelen genomen en op meerdere eventualiteiten, waaronder kwetsende spreekwoorden, zijn ook scenario's ontwikkeld. In deze uitgebreide voorbereiding heeft de politie Rotterdam ook extra ingezet op het vastleggen van relschoppers op video. Doel hiervan was het achteraf kunnen identificeren van relschoppers en vervolgens aanhouden. Aanhoudingen verrichten tijdens rellen, kan belastend zijn voor het herstellen van de openbare orde.

Met de extra inzet van videoteams plus een videoauto en een videocamera in een helikopter, heeft de politie Rotterdam forse vooruitgang geboekt in het opsporen en vervolgen van relschoppers. Bovendien kan de aanwezigheid van beide ondersteunende middelen preventief werken.

Bij massale rellen is bewijsvoering wie precies wat deed, vaak zeer lastig en daardoor is het moeilijk daders effectief aan te houden en te vervolgen. Met deze Rotterdamse aanpak is het - hoe arbeidsintensief dan ook - mogelijk gebleken om relschoppers een gezicht te geven. Met inzet van TV en internet worden deze gezichten publiek en kunnen namen bij gezichten worden gezocht. Pas als het proces van opsporing en vervolging is afgerond kunnen conclusies getrokken worden met betrekking tot de feitelijke effectiviteit van deze aanpak.

Zowel Ajax als Feyenoord hebben (nog) geen maatregelen getroffen tegenover supporters die zich op 17 april 2005 hebben misdragen. Het lijkt erop dat beide BVO's de juridische stappen van het OM afwachten alvorens zij iets ondernemen. Tot nu toe zijn er in verband met 17 april enkel door de KNVB stadionverboden opgelegd na aanmelding door het OM. Bij Ajax is het beeld tot nu toe dat de club zich weinig moeite getroost om maatregelen te treffen tegen eigen aanhangers die zich in en bij de treinen hebben misdragen. Herkenningen met behulp van stewards en Amsterdamse supportersbegeleiders zijn, op een enkele uitzondering na, niet verricht.

Vaststelling 25

Met inzet van videoteams is het de politie Rotterdam gelukt om grote aantallen relschoppers aan te houden.

Vaststelling 26

Ajax en Feyenoord hebben tot heden (nog) geen maatregelen getroffen tegen eigen aanhangers die zich hebben misdragen op 17 april 2005, aanvullend op de stadionverboden die de KNVB heeft opgelegd na aanmelding door het OM.

Conclusie 28

De voorbereiding van de wedstrijd met een hoog risico, was door de politie Rotterdam grondig en uitgebreid verricht.
--

Conclusie 29

Ajax en Feyenoord spannen zich tot heden onvoldoende in om zelf passende maatregelen te treffen tegen aanhangers die zich misdragen (" <i>De BVO gaat afhankelijk van de zwaarte van het wangedrag van een supporter over tot het opleggen van een civielrechtelijk stadionverbod</i> ", Beleidskader p. 16).

Aanbeveling 11

Het verdient aanbeveling dat ook andere korpsen investeren in de inzet van meerdere videoteams bij massale ordeverstoringen teneinde de individuele kans op aanhouding te verhogen. Het feit dat dit soort methoden worden toegepast zal ook mede een preventief effect kunnen hebben op het gedrag.
--

Aanbeveling 12

De KNVB dient op basis van de afspraken in het beleidskader (p.51) Ajax en Feyenoord aan te spreken op een actief optreden jegens supporters die zich misdragen en dient in overleg met beide clubs afspraken te maken over het uitvoer van supporters bij de komende wedstrijden tussen Ajax en Feyenoord.

3.10 Samenvattende beoordeling

De rellen op 17 april 2005 rondom de wedstrijd Feyenoord-Ajax en de gebeurtenissen in Nieuwerkerk aan den IJssel, zijn ten dele te zien als een keten van gebeurtenissen. Deze hoogrisicowedstrijd is, gelet op de voorgeschiedenis en de voortekenen, buitengewoon grondig voorbereid op vele aspecten, echter niet op het terugsturen van treinen.

Een geheel onverwacht incident, namelijk het stoppen van de trein op een risicovolle plaats, en het uitstappen van een klein aantal Ajax-'supporters', gaven de loop van de dag een totaal onverwachte wending. De problemen zouden zich niet hebben voorgedaan als de Ajax-supporters normaal in de trein waren blijven zitten. Bij alle aandacht voor het bestuurlijke en operationele proces, en de beoordeling wat daarbij goed of niet goed is gegaan, mag niet worden vergeten dat misdragingen de aanleiding vormden voor het optreden. Zowel voor deze aanleiding als voor de ernstige rellen na afloop van de wedstrijd geldt dat de volle verantwoordelijkheid voor het gebeuren berust bij de 'supporters'.

De gebeurtenissen namen een aanvang met de berichtgeving over het fouilleren van de 1600 Ajax-supporters in Amsterdam, 's ochtend voor het vertrek. Omdat dit rommelig geschiedde, verzocht de Amsterdamse politie aan de Rotterdamse politie om bij De Kuip nogmaals te fouilleren. Dit verzoek heeft bij de politie in Rotterdam ten onrechte geleid tot een negatief beeld. Tijdens de reis van beide treinen bestond in de commandoruimte van de Rotterdamse politie de indruk dat de sfeer van meet af aan grimmig was en dat er gooi- en smijtmateriaal aan boord van de treinen was. Dit negatieve beeld strookte niet met de feitelijke situatie. De sfeer bij het fouilleren was eerder amicaal te noemen en de sfeer tijdens de treinreis was op beide treinen relatief ontspannen. De politie Rotterdam heeft geen berichten ontvangen van de begeleiders op de treinen (spoorwegpolitie en Amsterdamse politie) die het negatieve beeld zouden kunnen bijstellen. De Rotterdamse politie zelf heeft ook niet gevraagd naar aanvullende informatie.

Toen de eerste trein, na het passeren van station Rotterdam Zuid, tot stilstand kwam naast de 2e Rosestraat, was en bleef de reden daarvan bij de Rotterdamse politie onbekend. Gebrekkige communicatie tussen spoorwegpolitie en Rotterdamse politie is hiervan de voornaamste oorzaak. In de voorbereiding was zelfs niet voorzien in een directe lijn tussen de Algemene Commandant van de Rotterdamse politie en zijn collega van de spoorwegpolitie. Mede door deze onwetendheid, vermoedde de Rotterdamse politie dat het stoppen van de trein door toedoen van de Ajax-supporters was gebeurd. In werkelijkheid was de trein stilgezet door de machinist op verzoek van ProRail omdat er bij ProRail op het laatste moment twijfels rezen of deze lange trein wel zou passen bij het perron van aankomst bij station Stadion. De combitrein had de hoogste prioriteit, wat inhoudt dat de trein niet mag stoppen, behalve om veiligheidsredenen. Voor de politie in Rotterdam zijn dat enkel redenen van openbare orde, voor ProRail zijn dat ook redenen van spoor- en treinveiligheid. Net voordat, met het omzetten van een wissel, een rijweg was ingesteld die leidde naar een langer perron, betraden tussen de 20 en 40 Ajax-supporters, vermoedelijk geprovoceerd door voorbij lopende Feyenoord-supporters, het spoor. Ze gooiden met stenen en andere spullen. De ME was snel ter plaatse en meldde aan de commandoruimte de misdragingen van de Ajax-supporters. De ME had de situatie redelijk snel weer onder controle doch meldde dat feit niet. In de commandoruimte werd deze correcte informatie over vernielingen en stenen gooien, opgeteld bij het reeds bestaande negatieve beeld van een grimmige sfeer in de trein en

bij het vermoeden dat Ajax-supporters wel eens de hand zouden kunnen hebben gehad in het stilzetten van de trein. Men dacht er verder niet lang over na en via de korpschef werd de burgemeester geadviseerd de trein terug te sturen. Dit advies werd, acht minuten na het stoppen van de trein, overgenomen. Vijf minuten later werd ook trein twee teruggestuurd. Vanuit de normatieve beleidslijn, dat mensen die zich misdragen niet welkom zijn in Rotterdam, valt deze lik-op-stuk aanpak, waarbij wangedrag absoluut niet getolereerd wordt, te verdedigen. Daar stelt het auditteam evenwel de volgende kanttekeningen bij: een dergelijke beleidslijn dient dan in de voorbereiding te zijn afgesproken terwijl voor 17 april juist een proportionele en deëscalerende beleidslijn was afgesproken. Daarbij komt dat er voor de uitvoering van een dergelijke beslissing geen scenario was ontwikkeld: de gevolgen van het ten uitvoer brengen van het besluit, waren vooraf niet overzien. En ten derde constateert het auditteam dat de besluitvorming mede is gebaseerd op inadequate informatie.

Alles overwegende komt het auditteam tot de conclusie dat het besluit tot het terugsturen van de twee treinen, overhaast is genomen op basis van inadequate informatie en met voorbijgaan aan de feitelijke uitvoerbaarheid van het besluit.

Omdat de spoorweggpolitie enkel mee wilde werken aan de terugkeer van trein 1 wanneer er eerst voldoende ME aan boord zou stappen, reed de trein pas na drie kwartier door naar station Stadion. In plaats van dat er ME aan boord kwam, verlieten de supporters de trein en betraden het buffervak, waar ze vast werden gehouden door de politie. Trein 2 stond intussen geparkeerd in Rotterdam Noord en begon even later, zonder extra ME, de terugreis richting Amsterdam. Bij Nieuwerkerk aan den IJssel strandde deze trein door toedoen van vernielingen door Ajax-'supporters'. De 800 supporters in Nieuwerkerk aan den IJssel werden vastgehouden op de spoordijk. Wat betreft het bestrijden van vandalisme op de beide treinen, is het opvallend dat, ondanks de aanwezigheid van spoorweggpolitie, Amsterdamse politie en stewards op beide treinen, er geen aanhoudingen ter plekke of achteraf zijn geschied, een enkele uitzondering daargelaten. Vanuit beide treinen hebben Ajax-'supporters' het spoor betreden (een strafbaar feit) en aan beide treinen zijn vernielingen aangericht, met name na het besluit van terugsturen. Alle partijen die op de treinen verantwoordelijkheid droegen voor toezicht, ordehandhaving en optreden tegen normafwijkend gedrag en strafbare feiten, hebben hun taak te beperkt en niet vanuit een integraal perspectief ingevuld. De spoorweggpolitie heeft zich onvoldoende ingespannen om de ordehandhaving op de treinen te organiseren, terwijl dat wel expliciet haar verantwoordelijkheid is.

Met op twee plaatsen grote groepen Ajax-supporters, heeft de politie Rotterdam een beroep gedaan op de NS en op de RET voor vervangend vervoer. De NS werkte niet mee en wordt door het auditteam een inactieve rol toegeëld. De RET heeft binnen de grenzen van de vraagstelling aan de RET, zijn uiterste best gedaan voldoende bussen te leveren op de beide locaties. De politie heeft nagelaten een beroep te doen op de speciale evacuatieregeling van de RET waarmee sneller meer bussen beschikbaar zouden kunnen zijn gekomen. Ook heeft de politie geen beroep gedaan op de calamiteitenstaven die ProRail en RET hadden ingericht. Het terugsturen van de Ajax-supporters is naar de mening van het auditteam rommelig verlopen. Bijkomend probleem was het meesturen van ME-ers op de bussen. Dit was niet voorzien en ging ten koste van de aantallen beschikbare agenten te Rotterdam voor het vervolg van de dag.

Na afloop van de wedstrijd stonden er nog ruim 500 Ajax-supporters in het buffervak bij het voorplein van de leeg lopende De Kuip, joelend en provocerend. Al snel ontstonden er rellen doordat 'aanhangers' van Feyenoord, en ook relzoekers die na afloop naar de omgeving van de Kuip kwamen, de politie aanvielen en poogden de Ajaxsupporters in het buffervak aan te vallen. De Ajax-supporters zijn door de bescherming van de Rotterdamse ME niet in gevaar gekomen. Wel zijn er stenen door 'aanhangers' van Feyenoord gegooid maar door optreden van ME en spoorwegpolitie zijn de relschoppers van Feyenoordzijde snel op afstand van het buffervak gehouden. De Rotterdamse politie heeft de Ajax-supporters in het buffervak effectief bescherming geboden. De rellen duurden uren en de politie heeft te maken gekregen met buitensporig geweld van relschoppers, waarbij veel gewonden onder het personeel van de politie zijn gevallen, onder wie enkelen met verwondingen van ernstige aard. Gezien de omvang van het aantal relschoppers en het excessieve geweld dat zij toepasten, is het herstellen van de openbare orde door de politie Rotterdam uiterst beheerst en efficiënt geschied. Met de inzet van videoteams poogt de politie Rotterdam grote aantallen relschoppers alsnog aan te houden, de investering in dergelijke videoteams is een inspanning die het auditteam andere korpsen aanbeveelt. In contrast tot de opsporingsinspanning van de politie, staat de inspanning van de clubs, met name van Ajax, om zelf passende maatregelen te treffen tegen aanhangers die zich misdragen hebben.

Bijlagen

Bijlage 1 Brief Burgemeester Opstelten



Gemeente Rotterdam
Burgemeester

Aan de voorzitter van het Auditteam voetbalvandalisme,
mevrouw A.M. Vliegenthart
p/a Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

mr. I.W. Opstelten

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: i.opstelten@college.rotterdam.nl

Fax: (010) 417 33 35

Inlichtingen: mw. mr. M.G. Hordijk

Telefoon: (010) 417 33 53

Ons kenmerk: 05BSD 05641

Datum: 18 april 2005

Geachte mevrouw Vliegenthart,

Gaarne bevestig ik hierbij mijn mondelinge verzoek aan u om met het Auditteam voetbalvandalisme een kortlopend onderzoek te doen naar de gebeurtenissen rond de voetbalwedstrijd Feijenoord - Ajax op 17 april jl. te Rotterdam.

In de voorbereiding op genoemde wedstrijd zijn alle maatregelen getroffen die passen bij een dergelijke ontmoeting met een hoog orde risico (categorie C). Op de dag van de wedstrijd heeft de Rotterdamse gezagsdriehoek in het Feijenoord-stadion regelmatig overleg gevoerd. De burgemeester van Amsterdam, die op mijn uitnodiging de wedstrijd bijwoonde, was bij het overleg van de driehoek aanwezig.

Kort voor de aanvang van de wedstrijd meldde de spoorweggpolitie ons dat er zeer ernstige ordeproblemen waren in de twee treinen waarmee ongeveer 1600 Ajax-supporters naar Rotterdam reisden. Om die reden is besloten deze supporters niet toe te staan de wedstrijd bij te wonen en hen terug te laten keren naar Amsterdam. Het bleek technisch echter niet mogelijk deze terugreis per trein te laten geschieden, zodat (begeleid) busvervoer moest worden georganiseerd.

Eén trein was aanvankelijk stil komen te staan ter hoogte van station Rotterdam-Zuid; uit een nadere analyse zal blijken wat de directe aanleiding hiervoor is geweest. Deze trein is later doorgereden naar de treinhalt bij het Feijenoord-stadion. De andere trein is uiteindelijk gestrand in Nieuwerkerk aan den IJssel.



De politie heeft de Ajax-supporters uit eerstgenoemde trein in een buffer van het stadion opgehouden. Na afloop van de wedstrijd waren nog niet alle personen van deze groep per bus naar Amsterdam vertrokken. Feijenoord-aanhangers zochten de confrontatie met deze groep, waardoor het noodzakelijk was om ME-charges uit te voeren. Resultaat was herstel van de orde; ook de laatste Ajax-supporters zijn uiteindelijk per bus veilig naar Amsterdam teruggebracht. In de loop van de namiddag en avond is dit ook gebeurd met de supporters uit de bij Nieuwerkerk aan den IJssel gestrande trein.

Bij de ongeregelheden rond de wedstrijd zijn vijftientwintig politiemensen gewond geraakt. Drieënveertig personen zijn tot op heden aangehouden, onder meer voor openlijke geweldpleging.

Daarnaast hebben de politie Rotterdam-Rijnmond en de politie Amsterdam-Amstelland te zamen alle inzet gepleegd om zoveel mogelijk te waarborgen dat overige supporters - zowel aan de zijde van de Ajax-aanhang, als aan die van Feyenoord - die zich hebben misdragen alsnog kunnen worden geïdentificeerd. Indien blijkt dat deze geïdentificeerde personen zich schuldig hebben gemaakt aan misdragingen in of rond het stadion, dan wel in de trein, zal het opleggen van stadionverboden immers noodzakelijk zijn.

Het Openbaar Ministerie is inmiddels een opsporingsonderzoek gestart.

De gebeurtenissen - zoals hierboven kort beschreven - hebben de rechtsorde ernstig geschokt. Het gedrag van de betrokken voetbalvandalen aan beide zijden is volstrekt onaanvaardbaar. Deze gang van zaken toont naar mijn oordeel ondubbelzinnig aan dat overheid, KNVB, voetbalclubs en andere betrokken organisaties (nog) scherpere maatregelen zullen moeten treffen om dergelijk gedrag aan te pakken en ten strengste te bestraffen.

Om die reden hecht ik zeer aan uw toezegging om met het Auditteam voetbalvandalisme op een zo kort mogelijke termijn de gebeurtenissen en de rol van alle daarbij betrokken organisaties in volle omvang te onderzoeken en aanbevelingen te doen omtrent het in de toekomst voorkomen van dergelijke incidenten.

Vragen die daarbij zeker aan de orde zullen komen zijn:

- 1- Hoe het mogelijk was dat ondanks alle afgesproken procedures omtrent begeleiding van bezoekende supporters in de treinen en foullering vóór het instappen van de trein in Amsterdam, de supporters desalniettemin in de trein in het bezit waren van vuurwerk en "gooimateriaal";
- 2- Waarom het niet mogelijk was om de treinen, nadat er signalen waren binnengekomen over het voorhanden hebben van vuurwerk en "gooimateriaal", terug te doen keren naar Amsterdam.



Mede namens de burgemeester van Amsterdam kan ik u de volledige medewerking toezeggen van de bij de gebeurtenissen betrokken organisaties. Het belang van uw onderzoek is groot. Ik zie uw bevindingen en aanbevelingen met vertrouwen tegemoet.

Hoogachtend,

mr. J.W. Opstelen

c.c. - de Minister van Binnenlandse Zaken
- de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland
- de Burgemeester van Amsterdam

Bijlage 2 Geïnterviewden

FC Feyenoord

- Directeur Feyenoord
- Manager veiligheid Feyenoord
- Voorzitter supportersvereniging

AFC Ajax

- Directeur Ajax
- Veiligheidscoördinator, hoofd stewardsorganisatie
- Coördinator supportersvereniging
- Lid SOVS bestuur, supporter op eerste trein
- Hoofdsteward op eerste trein
- Hoofdsteward op tweede trein
- Voorzitter OFA (fanclub)
- Stewards op eerste trein

Openbaar Ministerie Rotterdam

- Hoofdofficier van Justitie

Gemeente Rotterdam

- Burgemeester dhr I.W. Opstelten,
- Ambtenaar OOV

Gemeente Amsterdam

- Burgemeester dhr. J. Cohen,
- Coördinator voetbal en openbare orde

Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel

- Burgemeester dhr A. Bonthuis

Politie Rotterdam-Rijnmond

- Operationeel commandant
- Operationeel commandant
- Algemeen commandant
- Korpschef dhr.A. Meijboom
- Commandant OG-groep

Politie Amsterdam-Amstelland

- Algemeen commandant
- Commandant van de supportersbegeleiding

Politie Hollands Midden

- Districtschef Gouw IJssel, Algemeen commandant DGBO Nieuwerkerk
- Chef van dienst Nieuwerkerk

Spoorwegpolitie

- Treincommandant van spoorwegpolitie op eerste trein
- Algemeen commandant
- Treincommandant van spoorwegpolitie op tweede trein
- Liaison agent spoorwegpolitie in commandoruimte stadion

- Unithoofd Rotterdam spoorwegpolitie, zat op bevelpost station Stadion
- Operationeel commandant, voorbereiding en vertrek, zat op trein 2

NS Reizigers

- Procesmanager knooppunt Rotterdam e.o.
- Machinist op eerste trein
- Machinist op tweede trein
- Bureau locale planning

ProRail

- Assistent manager
- Stafmedewerker spoorveiligheid regio Randstad Zuid
- Treindienstleider (op de dag van de wedstrijd)
- Teamleider treindienstleiding (op dag van de wedstrijd)

NSR Chartertrains

- Manager NSR Chartertrains
- Producer special events

RET

- Voorzitter calamiteitenteam RET op 17 april

Bijlage 3 Overige bronnen

Beeld en geluid

- Videobeelden van het fouilleren bij de Arena, een uur beelden van vaste camera's buiten (wachterende supporters) en binnen (fouilleren bij 2 tour-niquets)
- Videobeelden van de video-units politie. Beelden van de eerste trein:
 - uit de helikopter als deze trein tot stilstand komt
 - van een camera bij De Kuip, sterk ingezoomd van de hele trein aan de zijde Korte Stadionweg van 10.44 tot 11.03.
 - vanuit de videowagen aan de zijde Korte Stadionweg als de trein gaat rijden, passage onder viaduct door (circa 2 minuten)
 - uit de helikopter tussen 10.00 en 16.00 uur
- Geluidsband verkeersleiding ProRail 10.35 uur tot 10.55
- Uitzending Radio Rijnmond 17 april 11.00-12.00 uur
- ANP Nieuwsbulletin 17 april 12.00 uur
- Foto's vanuit de trein op supporters websites

Schriftelijke bronnen

- Bestuurlijke voortgangsrapportage opgesteld 18 april
- Verslag driehoeksoverleg 5 april, inclusief presentatie
- Verslag driehoeksoverleg 14 april, inclusief presentatie en memo sprekers
- Verslag driehoeksoverleg 17 april, 11.45 uur, 13.30 uur, 14.20 uur, 14.45 uur
- Afspraken vooroverleg 14-3-2005 politie, Feyenoord, Ajax, Stadion Feijenoord
- Draaiboek politie Rotterdam Feyenoord-Ajax
- Draaiboek spoorwegpolitie Feyenoord-Ajax (van de treinen)
- Werkplan spoorwegpolitie Feyenoord- Ajax (bij het station stadion)
- Brief van Burgemeester Opstelten, dd 18 april 2005, aan voorzitter Vliegthart van Auditteam Voetbalvandalisme
- Brief van Ajax-supporter aan burgemeester Cohen
- Convenant betaald voetbal Feyenoord seizoen 2004-2005
- Logboek meldkamer KLPD spoorwegpolitie te Driebergen van 17 april 2005, 9.20 uur - 21.00 uur
- Logboek commandokamer politie Rotterdam Rijnmond van 17 april 2005, 9.10 uur - 19.18 uur
- Rapportage SGB0 Nieuwerkerk aan den IJssel van 17 april 2005, 11.38 uur - 21.11 uur.
- Logboek Feyenoord van 17 april 2005, 9.07 uur - 15.32 uur.
- Spoorplan ProRail (plattegrond sporen en wissels) Stadion Feijenoord
- Aanschrijving/tijdtafel/logistiek Dagplan NS Reizigers – NSR Chartertrains 80247/D15
- NSR Chartertrains, aanvraag extra trein aan NSR Logistiek
- Charterovereenkomst supportersvervoer tussen NSR Chartertrains en Ajax
- Aanmelding NSR Chartertrains aan de Transportcontroller van het Regelcentrum
- Brief prioritering combitreinen van NSR Chartertrains aan regionale regelcentra
- Communicatieschema voetbalvervoer NSR Chartertrains

- Brief NSR Chartertrains aan CSU Security met betrekking tot werkinstructie
- Brief NSR Chartertrains aan personeel voetbaltrainen, informatie begeleiding/taakverdeling
- Regionale Vervoersregeling bij evacuatie in de Regio Rotterdam-Rijnmond d.d. 30 juni '99
- Evaluatie RET calamiteitendienst Feyenoord – Ajax dd 17 april 2005
- ProRail Generieke Operationele regeling, Calamiteitenplan Rail, uitgave januari 2005
- Mutatierapport van agent van supportersbegeleiding uit Amsterdam, aanwezig bij de stilstaande eerste trein
- Rapport van Algemeen Commandant politie Amsterdam-Amstelland
- Mutatierapport van operationeel commandant van Rotterdam, aanwezig op meerdere locaties zowel in commandokamer als rond de Kuip
- Verslag auditor KNVB
- Verslagen van supporters van beide teams op internet

Processen verbaal van

- Sectiecommandant van politie, gepositioneerd bij bufferzone en station Stadion
- Treincommandant trein 2 spoorwegpolitie
- Treincommandant trein 1 spoorwegpolitie
- Groepscommandant spoorwegpolitie tweede treinstel van trein 1
- Agent gepositioneerd op station Rotterdam Zuid, later in Nieuwerkerk
- Inspecteur van politie, commandant van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 2
- Brigadier van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 2
- Brigadier van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 2, tevens in Nieuwerkerk aan den IJssel
- Brigadier van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 2, tevens in Nieuwerkerk aan den IJssel
- Hoofdagent van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 2, tevens in Nieuwerkerk aan den IJssel
- Brigadier van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 1
- Brigadier van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 1
- Hoofdagent van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 1
- Brigadier van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 1
- Hoofdagent van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 1
- Hoofdagent van politie van de Amsterdamse supportersbegeleiding, aanwezig bij fouilleren en daarna op trein 1

Bijlage 4 Onderzoeksprotocol

Het auditteam heeft tot taak kortlopend feitenonderzoek te doen naar ingrijpende incidenten van voetbalvandalisme in Nederland en onderzoek te doen naar het voorkómen van incidenten. Een onderzoek kan worden gestart op eigen initiatief van het auditteam of om initiatief van de minister van BZK. Het auditteam rapporteert en doet aanbevelingen aan de betrokken burgemeester en de minister van BZK. Deze aanbevelingen betreffen naast verbetering in de lokale uitvoeringspraktijk ook het vaststellen van 'best-practices'. Het auditteam doet dit door enkele risicowedstrijden te bezoeken en te analyseren. De uitwerking van deze 'best-practices' wordt hier nog niet besproken.

In het geval van een ingrijpend incident komt het auditteam in actie. Er wordt dan op korte termijn onderzoek gedaan om praktisch inzicht te krijgen in de aanleiding en oorzaak van het incident. Onder meer door de geconstateerde feiten te relateren aan de in het beleidskader voetbalvandalisme gestelde tolerantiegrenzen en verantwoordelijkheden.

Het protocol incidentenonderzoek geeft de "spelregels" aan, zowel voor het auditteam als voor de andere betrokkenen bij het onderzoek. In het protocol wordt beschreven wat de werkwijze is van het auditteam en wat verwacht wordt van de lokale betrokken organisaties.

Protocol feitenonderzoek

Om het feitenonderzoek snel en soepel te laten verlopen, is het zowel voor het auditteam als voor de lokale organisaties, van belang dat van te voren bekend is hoe het onderzoek is opgezet. Globaal is het onderzoek opgebouwd uit drie delen:

1. feitendocumentatie
2. feitenreconstructie
3. beleid en verbeterpunten

Voordat het onderzoek daadwerkelijk van start gaat wordt eerst de burgemeester geïnformeerd. De burgemeester en het auditteam informeren vervolgens de eindverantwoordelijken van de ketenpartners met het verzoek om medewerking te verlenen en de gevraagde informatie aan te leveren aan het auditteam. Dit zijn de hoofdcommissaris van politie, de hoofdofficier van justitie en de voorzitter van de Betaaldvoetbalorganisatie.

Om het onderzoek zorgvuldig te laten plaatsvinden zal gedurende het onderzoeksproces volledige vertrouwelijkheid in acht worden genomen door het auditteam. Het auditteam vindt het gewenst als alle partijen die betrokken zijn in het onderzoek ook die vertrouwelijkheid in acht nemen.

Het eindrapport van het auditteam zal na aanbieding aan de minister van BZK en de betreffende burgemeester openbaar zijn.

1 Feitendocumentatie

In de eerste fase wordt met name schriftelijke informatie verzameld en geanalyseerd. Dit betreft onder meer de politierapportage, de rapportage van de betaaldvoetbalorganisatie (BVO), informatie van het Centraal Informatiepunt Voetbalvandalisme (CIV), mediaverslagen, internetsites en korte interviews met ooggetuigen. Daarnaast wordt informatie gevraagd over de beleidskaders zoals de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV), het lokale convenant, verslagen van overleggen en draaiboeken. Van de betreffende organisaties wordt verwacht dat zij hun medewerking verlenen om deze informatie zo spoedig mogelijk na de start van het onderzoek aan te leveren aan het auditteam.

2 Feitenreconstructie

In de tweede fase wordt in een interactieve reconstructiebijeenkomst met operationeel verantwoordelijken een feitenreconstructie gemaakt. De personen worden uitgenodigd door middel van een brief waarin de opzet van het incidentenonderzoek wordt aangegeven en wat er van hun wordt verwacht tijdens de reconstructiebijeenkomst.

Bij de reconstructie worden de afzonderlijke feitenrelazen en de informatie uit de eerste fase gekoppeld tot één feitenrelaas, dat onder andere in een tijdsbalk wordt weergegeven. Hierbij is vooral aandacht voor de kritieke momenten. Systematisch worden de voorbereiding, de voorinformatie, de (beleids-) afspraken, de samenwerking, de achterliggende oorzaken, de genomen maatregelen en de afhandeling opgenomen in de reconstructie. De feitenreconstructie wordt schriftelijk vastgelegd en aan alle aanwezigen van de reconstructiebijeenkomst nagezonden ter controle. In het verslag van de feitenreconstructie worden de deelnemers niet geciteerd. Het streven is dat er bij de deelnemers overeenstemming bestaat over de beschrijving van de feiten. Eventuele feitelijke onjuistheden kunnen binnen een nog af te spreken aantal dagen worden gemeld en worden verwerkt. Deze feitenreconstructie is vertrouwelijk. Pas als de feitenreconstructie in het definitieve eindrapport is opgenomen, wordt deze openbaar gemaakt.

3 Interviews eindverantwoordelijken

In de derde fase worden de eindverantwoordelijken geïnterviewd. Deze personen worden middels een brief geïnformeerd over de opzet van het onderzoek en het interviewprotocol (zie bijlage). Tijdens het interview wordt de feitenreconstructie besproken, worden de beleidskaders getoetst en worden verbeterpunten geformuleerd.

Conceptrapport

De resultaten van alle interviews, de feitenreconstructie en de documentatie worden verwerkt in een conceptrapport. Dit conceptrapport wordt teruggekoppeld naar de eindverantwoordelijken, met het verzoek voor een bepaalde datum te reageren met eventuele feitelijke correcties (verificatie).

Alleen opmerkingen van de geïnterviewden over feitelijke onjuistheden worden verwerkt. Als er tegenstrijdige feitelikheden blijven, wordt dit vermeld. Het auditteam vult vervolgens de conceptrapportage aan met conclusies en aanbevelingen; dit geheel vormt de concepteindrapportage.

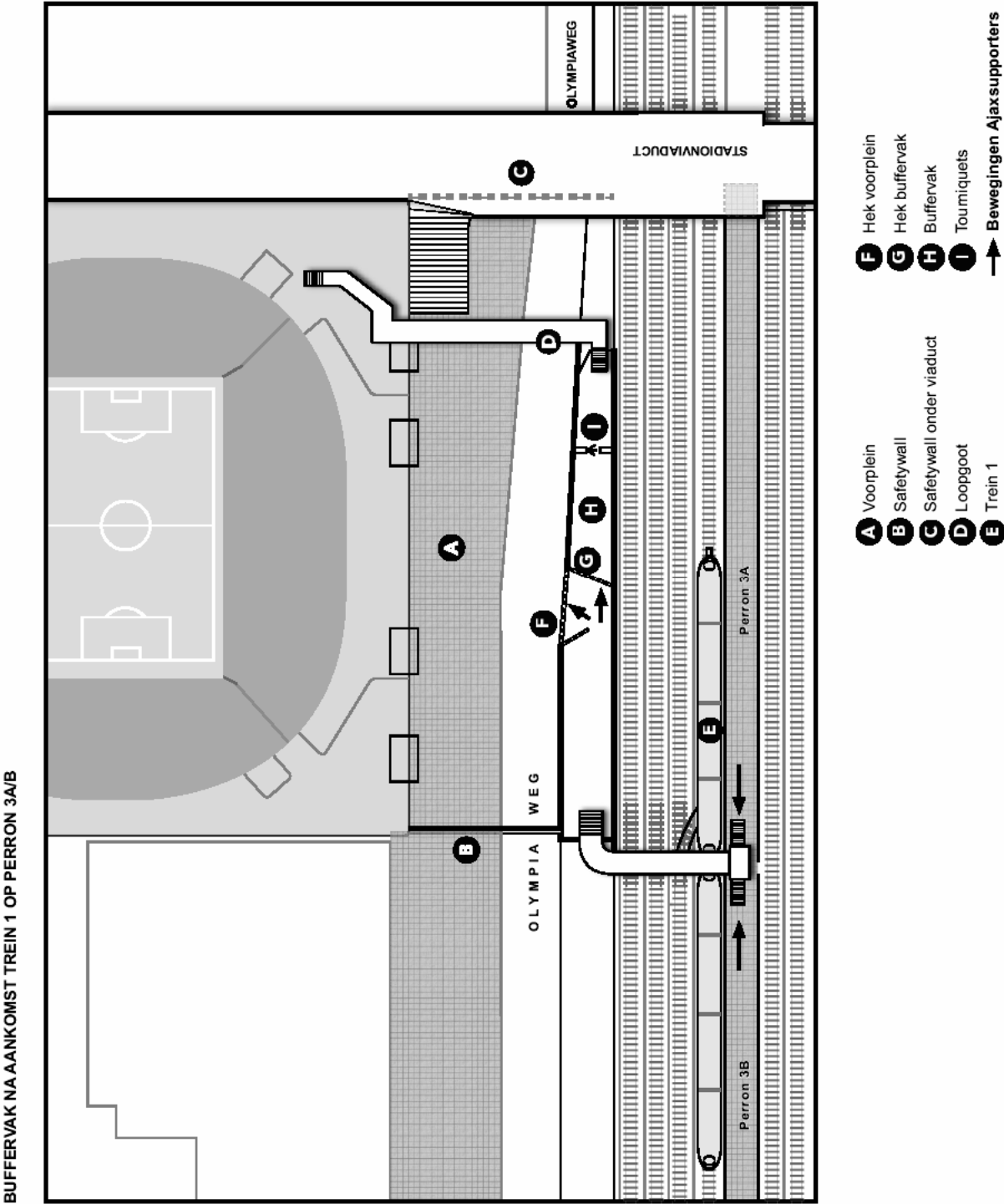
Eindrapport

De concepteindrapportage wordt door het auditteam toegestuurd en besproken met de eindverantwoordelijken van de ketenpartners. Met de burgemeester wordt besproken wanneer en op welke wijze de rapportage openbaar wordt gemaakt. Verslagen van de reconstructiebijeenkomst en de interviews zijn vertrouwelijk en worden niet opgenomen in conceptrapporten of het eindrapport. In de bijlage van het eindrapport wordt wel aangegeven wie mee hebben gewerkt aan het onderzoek. Het definitieve eindrapport wordt door het auditteam aangeboden aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de betreffende burgemeester en is vervolgens openbaar.

BIJLAGE Interviewprotocol voor eindverantwoordelijken

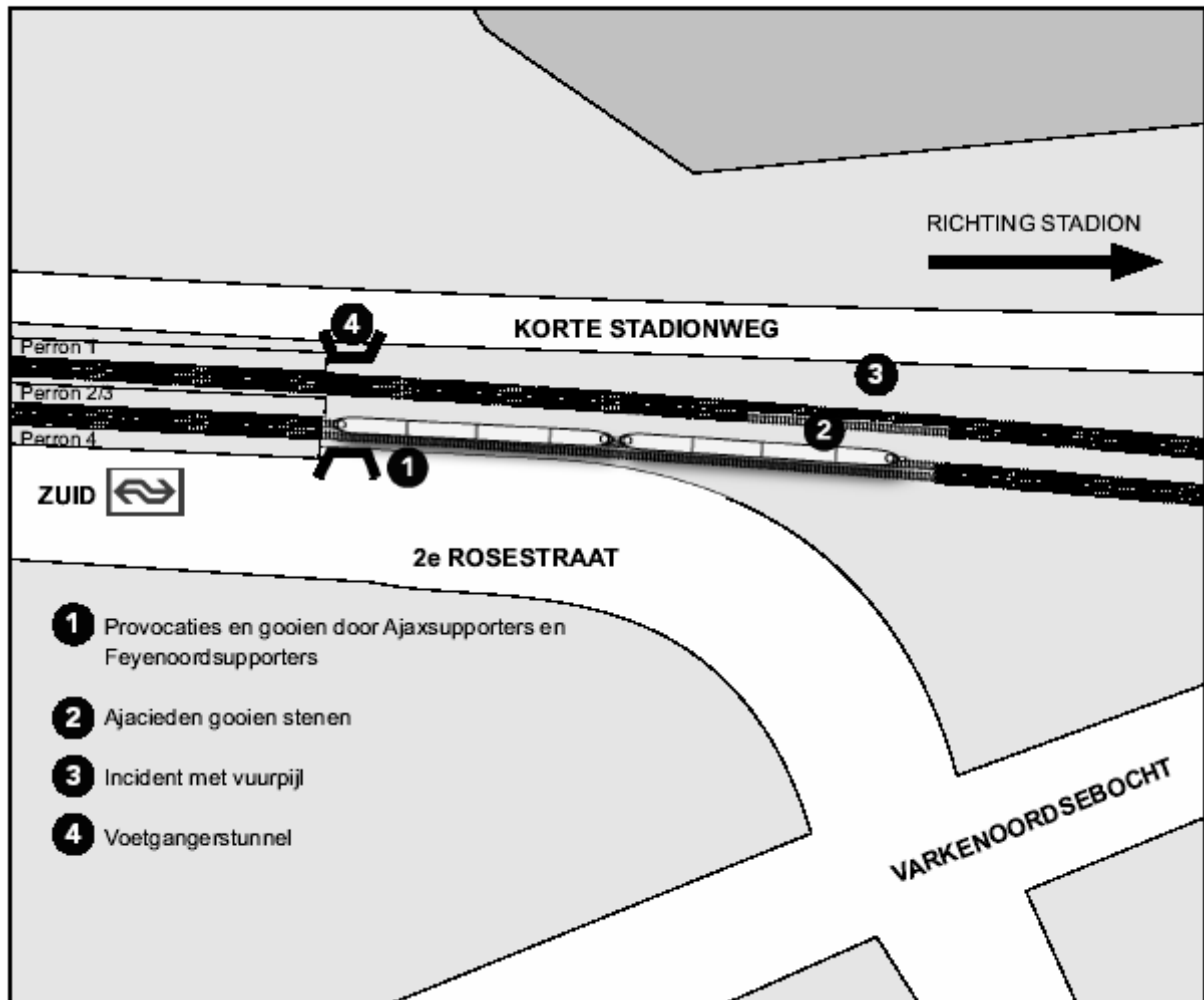
- Indien personen worden geïnterviewd ontvangen zij een brief met de belangrijkste gespreksonderwerpen, de opzet van het onderzoek en auditteam-informatie.
- Voor het onderzoek worden bandopnames gemaakt van de gesprekken.
- Geïnterviewden kunnen zich, indien zij dit wensen, laten bijstaan.
- Alleen de voor het onderzoek relevante informatie uit de gesprekken wordt opgenomen in het eindrapport.
- Van de interviews wordt een verslag gemaakt dat alleen bedoeld is voor gebruik door de onderzoekers. De verslagen worden niet overgedragen aan anderen. Alleen als de geïnterviewde daarop staat, wordt een verslag gemaakt dat uitsluitend voor de geïnterviewde ter inzage is, met de gelegenheid om te reageren.
- In het rapport wordt een lijst met geïnterviewden opgenomen. Voor zover het zinnig blijkt om citaten te gebruiken, zullen deze uitsluitend anoniem in de rapportage worden vermeld. Geïnterviewden worden alleen met naam en toenaam in de rapportage vermeld, voor zover het eindverantwoordelijken betreft.
- De resultaten van alle interviews, de feitenreconstructie en de documentatie wordt verwerkt in een conceptrapport. Dit conceptrapport wordt aan de geïnterviewde eindverantwoordelijken gezonden met het verzoek voor een bepaalde datum te reageren met de eventuele feitelijke correcties (verificatie). Alleen opmerkingen van de geïnterviewden over feitelijke onjuistheden worden verwerkt. Als er tegenstrijdige feitelikheden blijven, wordt dit vermeld. Niet alle partijen hoeven het eens te zijn met de gekozen formuleringen, de volgorde waarin feiten zijn weergegeven, het niveau van detaillering en de selectie van onderwerpen.
- Het auditteam verwerkt vervolgens de opmerkingen van de geïnterviewden en vult de conceptrapportage aan met conclusies en aanbevelingen; dit geheel vormt de concepteindrapportage.
- De eindverantwoordelijke personen van de betrokken partijen krijgen het vervolgens het vertrouwelijke concept eindrapport tijdig door het auditteam toegestuurd. Dit wordt door het auditteam met hen besproken.
- Het definitieve eindrapport wordt door het auditteam aangeboden aan de minister van BZK en de betreffende burgemeester. Het tijdstip van aanbidding wordt met de burgemeester en de minister afgestemd.

Bijlage 5 Buffervak en aankomst trein 1



Bijlage 6 Locatie trein 1 staat stil

LOCATIE TREIN 1 STAAT STIL



Bijlage 7 Rellen na afloop

RELLEN NA DE WEDSTRIJD LOCATIES EN BEWEGINGEN "AANHANGERS" VAN FEYENOORD

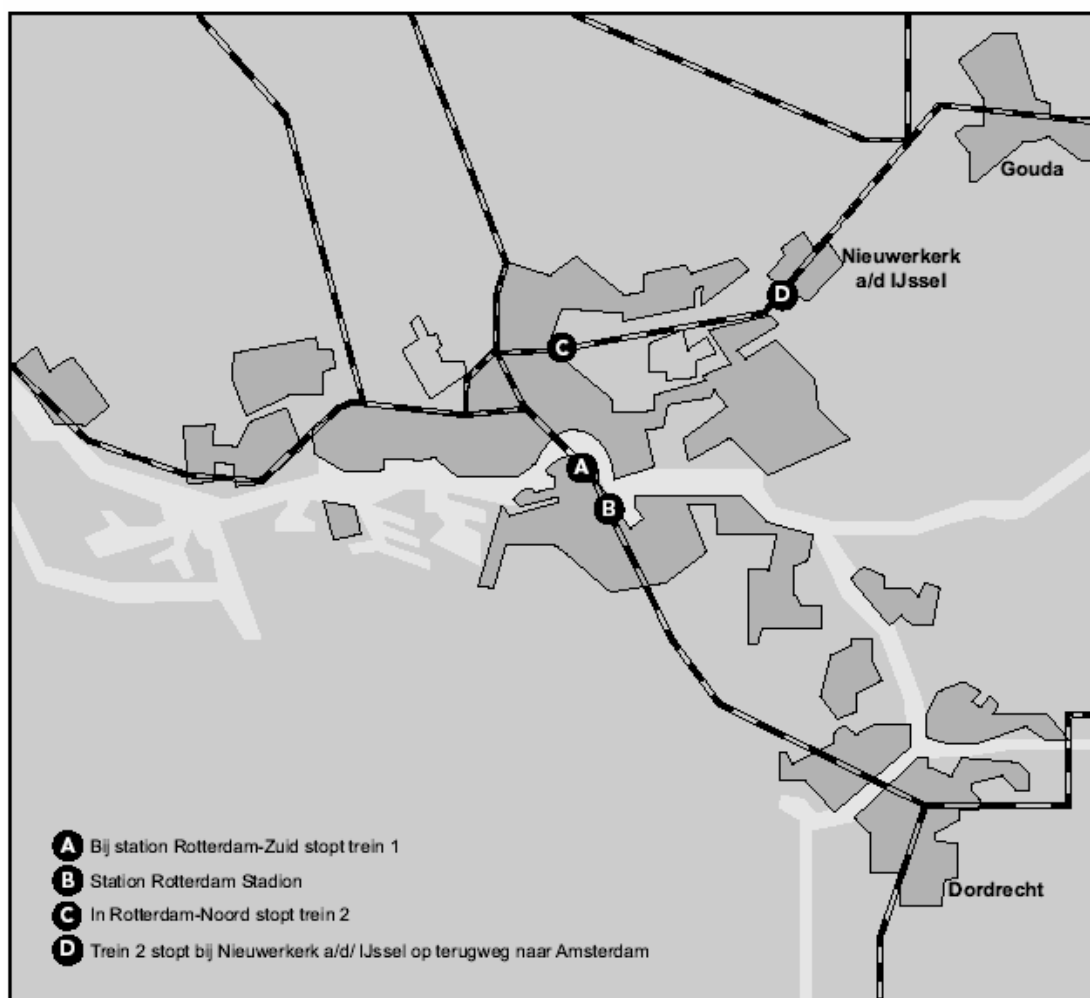


- A** Voorplein, begin gevechten "aanhangers" van Feyenoord en politie
- B** Buffervak met 510 Ajaxsupporters
- C** Hekken vernield naar emplacement
- D** Colosseumweg
- E** Gevecht bij skatebaan
- F** Feyenoord "supporters" en Ajax "supporters" gooien stenen

➔ Bewegingen "aanhangers" van Feyenoord

Bijlage 8 Locaties beide treinen

LOCATIES BEIDE TREINEN IN EN NABIJ ROTTERDAM



Bijlage 9 Afspraken

Afspraken ter zake van het fouilleren

Operationele afspraak

(Verslag vooroverleg 14 maart 2005, p.4) Supporters worden voor het instappen van de trein te Amsterdam grondig gefouilleerd. (...) Na aankomst te Rotterdam worden de Ajaxsupporters, indien dit in Amsterdam op een juiste en correcte wijze is uitgevoerd, niet meer gefouilleerd.

Operationele afspraak

(Verslag vooroverleg 14 maart 2005, p.4) Ajax draagt zorg voor de controle t.a.v. stadionverboden (eigen supporters).

Operationele afspraak

(Verslag vooroverleg 14 maart 2005, p.1) In het buffervak bij de loopgoot vindt de kaartcontrole en fouillering (indien van toepassing) plaats alvorens de supporters de loopgoot betreden.

Operationele afspraak

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 7) Bij de loopgoot worden bij de vier tourniquets de toegangskaarten gescand en de supporters gecontroleerd en eventueel gefouilleerd.

Operationele afspraak

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 7) Bij station Arena worden de supporters gefouilleerd. Bij dit station zijn de collega's van de politie Amsterdam (supportersbegeleiding) aanwezig en houden ook toezicht dat dat goed gebeurt.

Operationele afspraak

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 7) Bij de loopgoot worden bij de vier tourniquets de toegangskaarten gescand en de supporters gecontroleerd en eventueel gefouilleerd.

Afspraken ter zake van de combitreinen

Beleidsafspraken

Het beleidskader Bestrijding Voetbalvandalisme en voetbalgeweld (verder: Beleidskader, pag 16) schrijft voor dat de bezoekende BVO zorgt voor voldoende stewards in de trein. Ook legt het beleidskader op dat de bezoekende BVO formeel verantwoordelijk is voor het vervoer van supporters naar uitwedstrijden.

Operationele afspraak

Afgesproken was (dat twee stewards per 50 supporters (Handboek Veiligheid KNVB en Vervoersvoorwaarden NSR Chartertrains) zouden worden ingezet. Stewards dienen volgens de overeenkomst Voetbalvervoer artikel 2 o.a. de balkons tijdens de rit vrij te houden van supporters.

Operationele afspraak

De spoorwegpolitie begeleidt de voetbaltrein in het kader van de handhaving openbare orde, draagt zorg voor een veilig vervoer per trein en tracht de overlast voor derden tot een minimum te beperken. (bron: memo september 2004 aan personeel voetbaltreinen)

Beleidsafpraak

(Beleidskader p. 25) de spoorwegpolitie bepaalt in samenspraak met de NS welke toezichtmaatregelen in het vervoer noodzakelijk zijn. De spoorwegpolitie is verantwoordelijk voor de organisatie van het ordehandhavend toezicht binnen het spoorvervoer.

Operationele afspraak

De spoorwegpolitie zorgt voor het ordelijk en veilig laten verlopen van het vervoer van grote groepen mensen naar concerten, voetbalwedstrijden en andere evenementen. De Spoorwegpolitie reist mee op de trein om te voorkomen dat treinen vernield worden en om ervoor te zorgen dat iedereen veilig op zijn bestemming aankomt. (info: KLPD)

Beleidsafpraak

(Beleidskader p. 50) Het bij een verplichte combi in bezit hebben of nuttigen van alcohol en/of drugs in voertuigen, die primair tot doel hebben personen naar een voetbalwedstrijd te vervoeren, is ongewenst gedrag. De sanctie die hierbij hoort: het weigeren van de toegang en terugsturen van kennelijk dronken/gedrogeerde supporters naar de plaats van vertrek van het openbaar vervoer (inbeslagname alcohol/drugs). De verantwoordelijke ketenpartner hierbij: de BVO en de (spoorweg)politie.

Beleidsafpraak

(Beleidskader p. 18 en 20) voor zover mogelijk dienen er bij ongeregeligheden zoveel mogelijk aanhoudingen te worden verricht.

Beleidsafpraak

(Beleidskader p. 51) Agressie en geweld in het vervoer van en naar uitwedstrijden, is ongewenst gedrag. De sanctie die hierbij hoort: bij onregelmatigheden in het vervoer van en naar uitwedstrijden mag de BVO bij de eerstvolgende uitwedstrijd geen supporters meenemen. De verantwoordelijke ketenpartner hierbij: KNVB.

Overige relevante afspraken

Beleidsafpraak

(Beleidskader p. 16) de BVO gaat afhankelijk van de zwaarte van het wan gedrag van een supporter over tot het opleggen van een civielrechtelijk stadionverbod.

Beleidsafpraak

(Beleidskader p. 20) de politiekorpsen stellen elkaar expertise ter beschikking. Tevens wordt zorg gedragen voor een adequate (permanente) informatievoorziening en -verkrijging over voetbalvandalen.

Beleidsafspraken

(Beleidskader p. 11) Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid stellen eisen aan de mate (...) waarin de partijen elkaar vooraf en tijdig op de hoogte stellen van de voorgenomen maatregelen.

Beleidsafspraken

(Beleidskader p.12) De ketenbenadering is gebaseerd op een gezamenlijke aanpak, op basis van ieders eigen verantwoordelijkheid bij de bestrijding van voetbalvandalisme en geweld.

Beleidsafspraken

(Beleidskader p.42) NS zal schade die door vandalen aangebracht wordt aan haar eigendommen verhalen op de club en tevens - indien mogelijk - individuele supporters aansprakelijk stellen. Is dat gebeurd ?

Beleidsafspraken

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 9, *beleidsuitgangspunt*) Het buiten het terrein van Stadion Feijenoord handhaven van de rechtsorde door het voorkomen van ongeregelde heden voor, tijdens en na de wedstrijd.

Operationele afspraken

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 9, *tolerantiegrens*) Bij collectieve wets-overtreding dient het optreden te zijn afgestemd op het beoogde doel en middels de begrippen proportionaliteit en subsidiariteit te worden uitgevoerd.

Operationele afspraken

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 9, *tolerantiegrens*) Bij het verrichten van aanhoudingen dient allereerst de ernst van de overtreding te worden afgewogen tegen de gevolgen voor de verdere handhaving van de openbare orde, die door de onmiddellijke aanhouding kunnen ontstaan.

Operationele afspraken:

(Draaiboek Politie Rotterdam, pag. 9, *tolerantiegrens*) Het optreden van de politie dient een deëscalerend effect te hebben. Dit houdt in dat binnen de aangegeven tolerantiegrenzen op een vriendelijke doch correcte wijze moet worden opgetreden.

Operationele afspraken

(www.politie.nl) De spoorwepolitie ondersteunt de politiekorpsen op en rond stations.

Beleidsafspraken

("Samenwerken, de bovenregionale organisatie van de politie", rapport van de overleggroep Brinkman, Den Haag, augustus 2000, bijlage 2, pag. 1) Het KLPD is belast met de uitvoering van enkele in de Politiewet 1993 genoemde landelijk en specialistische politietaken (artikel 38, Politiewet 1993). Bij de taakuitoefening staan de ambtenaren van dit korps in beginsel onder het 'reguliere' gezag

Operationele afspraken

(verslag vooroverleg 14 maart 2005, p.3) In geval van onvoorziene situaties dienen alle door de politie gegeven aanwijzingen terstond te worden opgevolgd.

Bijlage 10 Vaststellingen, conclusies en aanbevelingen

Vaststellingen

Vaststelling 1

Het fouilleren bij de Arena geschiedde bij tijd en wijle onder rommelige omstandigheden, waarbij enkelen de foullering ontliepen.

Vaststelling 2

De treindienstleider van ProRail heeft, twijfelend aan de lengte van trein I in relatie tot de lengte van perron 3A, de machinist verzocht de trein stil te zetten in verband met een wissel die zodanig was ingesteld dat de trein bij aankomst niet volledig langs het perron 3AB zou komen te staan.

Vaststelling 3

Er was geen sprake van sabotage of van supportersgeweld. Er was geen relatie tussen de geruchten "Ajax komt er niet in" en het tot stilstand komen van de combitrein bij de 2e Rosestraat.

Vaststelling 4

Een klein deel van de Ajax-supporters' (circa 20 - 40 personen) heeft, nadat trein 1 gestopt was, in en buiten de trein agressief gedrag vertoond, ongeregeldheden veroorzaakt en vernielingen aangericht. Passerende Feyenoord-supporters hebben daarbij Ajax-supporters geprovoceerd.

Vaststelling 5

Een deel van de Ajax-'supporters' heeft, nadat trein 2 terug ging rijden, zodanige vernielingen aangericht dat de trein op enig moment niet meer kon rijden.

Vaststelling 6

In de commandoruimte van de Rotterdamse politie heeft het verzoek om nogmaals te fouilleren, geleid tot een in negatieve zin vertekend en daarmee onjuist beeld van de sfeer waarin het fouilleren plaats vond. Dat beeld is doorgetrokken naar de beoordeling van de stemming op de beide treinen.

Vaststelling 7

De spoorwegpolitie en de Amsterdamse politie hebben de Rotterdamse politie tussendoor niet expliciet geïnformeerd over de stand van zaken op beide treinen tijdens de reis. Alhoewel de spoorwegpolitie verklaart hierover de politie Rotterdam wel te hebben geïnformeerd, is dit niet doorgekomen. Het feit dat de communicatiesystemen van de KLPD (C 2000) en het systeem van Rotterdam (analoog communicatiesysteem) niet onderling waren aangesloten en de communicatie vanuit de trein "over Driebergen" liep, heeft hier mede aan bijgedragen. De Algemeen Commandant van de KLPD (spoorwegpolitie) was in de voorbereiding niet opgenomen in het communicatieschema.

Vaststelling 8

De Rotterdamse politie heeft tijdens de reis, met het oog op de te verwachten situatie bij aankomst, dit negatieve beeld niet gecontroleerd door zich op de hoogte te stellen van de actuele situatie op de trein.

Vaststelling 9

Door het niet aangesloten zijn van de communicatienetwerken en door een slechte telefoonverbinding tussen spoorwegpolitie en de politie Rotterdam, werd de reden van stilstand van trein 1 niet bekend in de commandoruimte van de Rotterdamse politie.

Vaststelling 10

Als gevolg van het uitbreken van een groep Ajax-'supporters' uit de trein, kon de trein direct na het omzetten van de wissel, zijn weg naar het station Stadion niet meer vervolgen.

Vaststelling 11

Acht minuten nadat trein 1 tot stilstand was gekomen, besloot de burgemeester tot het terugsturen van deze trein.

Vaststelling 12

Het op basis van een normatieve beleidslijn direct reageren met een lik-op-stuk-maatregel, was niet vooraf als beleidslijn vastgelegd of afgesproken. De beleidsuitgangspunten spreken van proportionaliteit en subsidiariteit en tevens dat het handelen gericht dient te zijn op deëscalatie.

Vaststelling 13

Bij de Rotterdamse politie waren er geen scenario's of draaiboeken beschikbaar, dan wel opgedane ervaring, die betrekking hebben op het terugsturen van een trein.

Vaststelling 14

De ME op station Stadion was niet in staat de 725 Ajax-supporters in de trein te houden.

Vaststelling 15

De trein bij station Stadion kon om treintechnische veiligheidsredenen (vernielingen aan ramen en deuren) niet worden gebruikt voor het terugvervoer van de 725 Ajax-supporters uit het buffervak.

Vaststelling 16

NS Reizigers heeft geen vervangende trein ter beschikking gesteld en heeft daartoe ook geen formele aanvraag gehad.

Vaststelling 17

Bij het bestellen van bussen bij de RET is door de politie Rotterdam geen beroep gedaan op de speciale regeling, zoals die gebruikt wordt bij de evacuatieprocedures zoals opgenomen in het calamiteitenplan.

Vaststelling 18

Het meesturen van ME-ers op de bussen was niet voorzien en ging ten koste van de aantallen beschikbare agenten te Rotterdam voor het vervolg van de dag.

Vaststelling 19

De Ajax-supporters in het buffervak zijn door de bescherming van de Rotterdamse ME niet in gevaar gekomen. Wel zijn er stenen door 'aanhangers' van Feyenoord gegooid maar door optreden van ME en spoorwegpolitie zijn de relschoppers van Feyenoordzijde op afstand van het buffervak gehouden.

Vaststelling 20

Enkele relschoppers van Ajaxzijde hebben de politie van Rotterdam aangevallen terwijl deze hen beschermde tegen een aanval van relschoppers van Feyenoordzijde.

Vaststelling 21

De politie heeft na afloop van de wedstrijd te maken gekregen met buitensporig geweld van relschoppers, voor een deel Feyenoord-'supporters' en voor een deel relschoppers uit de omgeving, die op de rellen afkwamen. Daarbij zijn veel gewonden onder het personeel van de politie gevallen, onder wie enkelen met verwondingen van ernstige aard.

Vaststelling 22

Rotterdam had geen ME beschikbaar om aan boord van trein 2 mee te rijden naar Amsterdam.

Vaststelling 23

Het besluit tot het terugsturen van trein 2 heeft geleid tot vernielingen door een aantal Ajax-'aanhangers' waardoor de trein niet verder kon rijden.

Vaststelling 24

De agenten van de korpsen Hollands Midden, KLPD (de spoorwegpolitie) en Rotterdam-Rijnmond konden niet direct volledig en rechtstreeks communiceren omdat ze verschillende mobilofoon/portofoonsystemen gebruiken. (C 2000 naast analoge systemen)

Vaststelling 25

Met inzet van videoteams is het de politie Rotterdam gelukt om grote aantallen relschoppers aan te houden.

Vaststelling 26

Ajax en Feyenoord hebben tot heden (nog) geen maatregelen getroffen tegen eigen aanhangers die zich hebben misdragen op 17 april 2005, aanvullend op de stadionverboden die de KNVB heeft opgelegd na aanmelding door het OM.

Conclusies

Conclusie 1

Het fouilleren zelf bij de Arena was weliswaar niet grondig en werd soms vluchtig uitgevoerd, doch voldeed grotendeels aan de gebruikelijke normering ten aanzien van fouillering, zoals gehanteerd bij voetbalwedstrijden.

Conclusie 2

Mede op basis van de vooraf gemaakte afspraken, heeft de politie Amsterdam terecht de politie Rotterdam verzocht bij De Kuip nogmaals te fouilleren.

Conclusie 3

De veiligheidsinstructies van ProRail en NS gericht op spoor- en treinveiligheid, zijn onvoldoende afgestemd op de opvatting over veiligheid, gerelateerd aan openbare orde, die de ketenpartners regiopolitie en gemeente, hanteren in het kader van de afspraken over combivervoer.

Conclusie 4

NS Reizigers heeft nagelaten het juiste perron van bestemming te benoemen bij het aanvragen van een rijweg.

Conclusie 5

De combitrein had op deze locatie niet mogen worden stilgezet. Alhoewel de treindienstleider van ProRail strikt formeel redenen kan aanwijzen om de trein stil te zetten, negeerde hij hiermee materieel de instructies die hem zijn verstrekt in verband met de hoogste prioriteit van het vervoer per combitrein van supporters naar een wedstrijd met een hoog veiligheidsrisico.

Conclusie 6

De spoorwegpolitie heeft zich onvoldoende ingespannen om de ordehandhaving op de beide treinen afdoende te organiseren conform haar verantwoordelijkheid zoals onder andere neergelegd in de afspraak in het Beleidskader (p. 25): *"De spoorwegpolitie is verantwoordelijk voor de organisatie van het ordehandhavend toezicht binnen het spoorvervoer"*.

Conclusie 7

De spoorwegpolitie heeft nadat de treinen stilstonden, op beide treinen onvoldoende opgetreden tegen personen die in en rondom de treinen strafbare feiten pleegden. Ook had de spoorwegpolitie de agenten van de Amsterdamse politie desgewenst om assistentieverlening kunnen vragen.

Conclusie 8

De spoorwegpolitie en de Amsterdamse politie hebben, op één uitzondering na, nagelaten plegers van strafbare feiten op beide treinen aan te houden, danwel via identificatie te zorgen dat aanhouding op een later moment mogelijk zou worden. (Beleidskader p. 18 en 20: *"voor zover mogelijk dienen er bij ongeregelheden zoveel mogelijk aanhoudingen te worden verricht"*).

Conclusie 9

De stewardorganisatie van Ajax is, naast de spoorwegpolitie, op de trein medeverantwoordelijk voor het toezicht en controle op de supporters, op basis van de afspraken in de vervoersovereenkomst tussen NSR Chartertrains en Ajax. De stewards hebben op beide treinen niet of nauwelijks opgetreden tegen ongewenst en normoverschrijdend gedrag in en rondom de treinen en vervolgens nagelaten personen die dat gedrag vertoonden, te identificeren, opdat later passende maatregelen zouden kunnen worden genomen.

Conclusie 10

Alle partijen die op de treinen verantwoordelijkheid droegen voor toezicht, ordehandhaving en optreden tegen normafwijkend gedrag en strafbare feiten, hebben hun handhavende taak te beperkt en niet vanuit een integraal perspectief ingevuld. Er was geen sprake van een gecoördineerde, gestructureerde en georganiseerde samenwerking tussen de betrokken partijen. De spoorwegpolitie is op basis van de afspraken, zoals vastgelegd in het Beleidskader, hiervoor primair verantwoordelijk.

Conclusie 11

De Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie was ten onrechte niet direct aangesloten op het communicatienetwerk van de Rotterdamse politie.

Conclusie 12

Doordat de Rotterdamse politie, als gevolg van een gebrek aan communicatie, niet over de juiste informatie beschikte over de situatie op de treinen en geen kennis droeg van de reden van stilstand van de trein, ontbrak essentiële informatie, nodig voor een adequate inschatting van de situatie door de Rotterdamse politie.

Conclusie 13

Het openbare orde probleem ontstond doordat circa 20-40 Ajax-'supporters', zonder dat zij daadwerkelijk werden aangevallen, de trein hebben verlaten en zich agressief hebben gedragen. Wanneer zij in de trein zouden zijn gebleven, zou de trein na enkele minuten (na omzetting van de wissel om 10.45 uur), zonder problemen door hebben kunnen rijden naar station Stadion.

Conclusie 14

Het advies en vervolgens de besluiten van 10.50 uur en 10.55 uur, om twee treinen met in totaal ongeveer 1600 mensen terug te sturen zijn gebaseerd geweest op een optelsom van in tijdsduur en omvang beperkte feitelijke misdragingen, een in negatieve zin vertekende beeldvorming over het fouilleren en de stemming tijdens de treinreis en de vermoedens dat de trein stilstond door toedoen van de Ajax-supporters. Daarmee is de proportionele grondslag voor het besluit de treinen terug te sturen, twijfelachtig.

Conclusie 15

Het advies de treinen terug te sturen werd gedaan zonder dat in de draaiboeken een dergelijk scenario voorhanden was, zonder ook dat het duidelijk was welke consequenties daaraan waren verbonden. Bij het nemen van het besluit, beschikte de burgemeester niet over een redelijke mate van zekerheid dat het besluit als zodanig uitvoerbaar was binnen een zodanig tijdsbestek en onder zodanige omstandigheden dat het geen nieuwe (grotere) veiligheidsrisico's met zich mee zou brengen.

Conclusie 16

Alles overwegende komt het auditteam tot de conclusie dat het besluit tot terugsturen van de twee treinen overhaast is genomen op basis van inadequate informatie en met voorbijgaan aan de feitelijke uitvoerbaarheid van het besluit.

Conclusie 17

De spoorwegpolitie heeft het besluit van de Rotterdamse driehoek om terug te keren met de treinen niet terstond uitgevoerd. Gezien de veiligheidsrisico's voor de reizigers en begeleiders, heeft de spoorwegpolitie terecht aangedrongen op inzet van voldoende ME aan boord alvorens terug te rijden.

Conclusie 18

Het niet toelaten van de 725 Ajax-supporters in het uitvak van De Kuip, is begrijpelijk en consistent gezien de eerdere besluitvorming.

Conclusie 19

De politie Rotterdam heeft informeel en beperkt druk uitgeoefend op NS Reizigers en geen gebruik gemaakt van de Calamiteitenstaf Rail van ProRail.

Conclusie 20

NS Reizigers heeft geen inspanningen verricht om een vervangende trein te regelen na het informeel gedane verzoek en heeft verder geen actieve rol vervuld om een bijdrage aan de oplossing van het vervoersprobleem te leveren.

Conclusie 21

Doordat er geen gebruik is gemaakt van die regeling uit het calamiteitenplan zijn, ondanks de door de RET geleverde inspanningen, extra mogelijkheden tot meer vervoerscapaciteit niet gerealiseerd.

Conclusie 22

Het terugsturen van de Ajax-supporters is, als gevolg van het ontbreken van voorbereiding op dit punt, rommelig verlopen waarbij onvoldoende gebruik is gemaakt van de calamiteitenteams van RET en ProRail/NS Reizigers.

Conclusie 23

De Rotterdamse politie heeft de Ajax-supporters in het buffervak effectief bescherming geboden.

Conclusie 24

Gezien de omvang van het aantal relschoppers, de verschillende locaties op en rond het spooremlacement waar de politie werd aangevallen en vooral gezien het door relschoppers toegepaste excessieve geweld tegen de politie, is het herstellen van de openbare orde door de politie Rotterdam uiterst beheerst en efficiënt geschied. De politie heeft met inzet van proportioneel geweld een maximum aan resultaat geboekt.

Conclusie 25

Evenals in Rotterdam bij het buffervak heeft de politie Rotterdam bij Nieuwerkerk onvoldoende gebruik gemaakt van de beschikbare expertise en de calamiteitenregeling van de RET om de vervoersproblemen bij Nieuwerkerk aan den IJssel op te lossen. Hierdoor heeft het tot laat in de avond geduurd voordat iedereen was afgevoerd.

Conclusie 26

Het besluit tot terugsturen vormt geen enkele rechtvaardiging voor de vernielingen in trein 2, die door 'supporters' zijn aangericht, waardoor de trein niet verder kon rijden. Maar de situatie zoals die in Nieuwerkerk aan den IJssel ontstond, vloeit wel voort uit het besluit tot terugsturen.

Conclusie 27

Urenlang is het treinverkeer in een groot deel van Zuid-Holland gestremd geweest waardoor duizenden reizigers gedupeerd zijn.

Conclusie 28

De voorbereiding van de wedstrijd met een hoog risico, was door de politie Rotterdam grondig en uitgebreid verricht.

Conclusie 29

Ajax en Feyenoord spannen zich tot heden onvoldoende in om zelf passende maatregelen te treffen tegen aanhangers die zich misdragen (*"De BVO gaat afhankelijk van de zwaarte van het wangedrag van een supporter over tot het opleggen van een civielrechtelijk stadionverbod"*, Beleidskader p. 16).

Aanbevelingen

Aanbeveling 1

Ajax verbetert de kwaliteit van het fouilleren door een strakkere regie en een striktere uitvoering. Deze komen tot uiting door:

- de doorstroom van supporters bij de tourniquets beter te doseren waardoor na passage daarvan de druk op de fouillering minder is;
- supporters bij het fouilleren flesjes of blikjes direct af te nemen en duidelijk te communiceren dat dit de strikt uit te voeren beleidslijn is;
- gefouilleerde supporters te gebieden direct door te lopen richting perron.

Aanbeveling 2

Ketenpartners binnen de spoorwegwereld en de politie dienen met spoed de interne instructies omtrent de handelswijze bij hoogste prioriteit-combitreinen, die in beginsel niet mogen stoppen, te herzien en te verhelderen in relatie tot de veiligheidsbepalingen met betrekking tot openbare orde en veiligheid, en daarbij expliciet te verwoorden onder welke condities stoppen wel is toegestaan. Deze instructies dienen binnen de gehele keten te worden afgestemd en geldend te zijn. De interdisciplinaire stuurgroep voetbalvandalisme dient dit te bewaken.

Aanbeveling 3

De rijweg voor combitreinen naar station Rotterdam Stadion, dient altijd te leiden naar perron 3AB en dient standaard gecheckt te worden. In de keten van NSR Chartertrains, NS Logistiek, NS Reizigers, ProRail en spoorwegpolitie wordt afgesproken wie in de keten daarvoor verantwoordelijk is.

Aanbeveling 4

Er dient een heldere en op elkaar afgestemde gezamenlijke taakverdeling te worden vastgelegd voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor de orde op combitreinen: spoorwegpolitie, meereizende politieagenten van de stad van vertrek, stewards en noodrembeveiligers. Gezien de afspraak in het Beleidskader (pag. 25) moet de spoorwegpolitie hierin het voortouw nemen.

Aanbeveling 5

Tijdens het vervoer van risicosupporters per trein, wordt regelmatig informatie uitgewisseld tussen de politie in de ontvangende stad en de spoorwegpolitie op de trein. Hierover worden duidelijke afspraken gemaakt.

Aanbeveling 6

Bij het vervoer van risicosupporters per trein, dient de Algemeen Commandant van de spoorwegpolitie rechtstreeks aangesloten te zijn op de communicatiestructuur, leidend naar de commandoruimte van de politie in de ontvangende stad.

Aanbeveling 7

De gehanteerde communicatiesystemen en -lijnen, zowel binnen als tussen ketenpartners, dienen in één integraal verband te worden georganiseerd zodat de eindverantwoordelijken te allen tijde over alle relevante en directe informatie kunnen beschikken.

Aanbeveling 8

De verschillende politiekorpsen hanteren allemaal zo spoedig mogelijk het communicatiesysteem C 2000.

Aanbeveling 9

Bij de organisatie van risicowedstrijden met verplicht treincombivervoer, wordt vooraf met betrokken vervoersorganisaties (NS Reizigers, ProRail, lokale busmaatschappijen) een scenario opgesteld voor versneld en vroegd terugvervoer.

Aanbeveling 10

Bij het terugsturen van verplichte combitreinen en -bussen dienen voldoende ME-ers mee te reizen om de orde te bewaken en de veiligheid van betrokken functionarissen te garanderen.

Aanbeveling 11

Het verdient aanbeveling dat ook andere korpsen investeren in de inzet van meerdere videoteams bij massale ordeverstoringen teneinde de individuele kans op aanhouding te verhogen. Het feit dat dit soort methoden worden toegepast zal ook mede een preventief effect kunnen hebben op het gedrag.

Aanbeveling 12

De KNVB dient op basis van de afspraken in het beleidskader (p.51) Ajax en Feyenoord aan te spreken op een actief optreden jegens supporters die zich misdragen en dient in overleg met beide clubs afspraken te maken over het uitvervoer van supporters bij de komende wedstrijden tussen Ajax en Feyenoord.

Bijlage 11 Samenstelling auditteam

Het auditteam is als volgt samengesteld:

Voorzitter

- Margo Vliegenthart (oud-staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport)

De overige leden zijn

- Jan Franssen (Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland);
- Cees Ottevanger (oud-plaatsvervangend korpschef van de regiopolitie Rotterdam-Rijnmond);
- Cees Bakker (oud-plaatsvervangend korpschef van de regiopolitie Utrecht);
- Tom van Daalen (oud-Procureur-Generaal) en
- Gerard Beelen (oud-brigadegeneraal bij de Marechaussee en voormalig auditor bij de KNVB)

Het onderzoek voor deze audit is uitgevoerd door Gea Schaap, Marga van Aalst en Bram van Dijk (DSP-groep) en Stephan Steinmetz (Public Affairs Groep).

Graphics: Rietveld Communicatie