

Combiregeling Willem II - Feyenoord 12 november 2006

Bevindingen van het Auditteam Voetbalvandalisme

Amsterdam, 20 februari 2007

Anja Beerepoot
Gea Schaap

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Beleid, reglementen en korte reconstructie	4
2.1	Ketenbenadering volgens het beleidskader	4
2.2	Verloop autocombi 2003 en 2004	6
2.3	Verloop autocombi 2005	7
2.4	Opleggen buscombi en communicatie 2006	9
2.5	Uitvoering buscombi en wedstrijdorganisatie	10
3	Analyse, conclusies en aanbevelingen	12
3.1	Ketenbenadering beleidskader	12
3.2	Verplichte autocombiregeling	14
3.3	Opleggen verplichte combiregeling	15
3.4	Handhaving combiregeling	16
3.5	Tot slot	17
	Bijlagen	18
Bijlage 1	Geïnterviewden en documentatie	19
Bijlage 2	Voorbeeld Autocombiregeling	21
Bijlage 3	APV Tilburg, handboek veiligheid, standaard voorwaarden en richtlijn stadionverboden KNVB	22
Bijlage 4	Beleidskader voetbalvandalisme 2005	24
Bijlage 5	Samenstelling Auditteam	27

1 Inleiding

Aanleiding

Op 12 november 2006 wordt de wedstrijd Willem II – Feyenoord gespeeld. De wedstrijd is in eerste instantie ingeschaald als een B-risicowedstrijd. De vervoersregeling is door de driehoek in Tilburg vastgesteld als een verplichte buscombi. Voorgaande jaren was de vervoersregeling een verplichte autocombi. Na interne evaluatie is besloten de regeling dit jaar te verzwaren. Feyenoord is het niet eens met deze regeling en verzoekt de driehoek in Tilburg dit besluit te herzien. De driehoek blijft bij haar standpunt. Feyenoord organiseert daarop een buscombiregeling met 1 bus en 1 supporter. Informatie dat Feyenoordsupporters waaronder hardekernsupporters toch naar Tilburg komen doet de gemeente besluiten de wedstrijd tot risico C te maken en extra politie in te zetten. De gemeente Tilburg onderzoekt of de kosten van deze extra politie-inzet op Feyenoord kunnen worden verhaald.

Auditteam

Het Auditteam toetst incidenten aan het beleidskader bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld, onderliggende regelingen en voorwaarden en lokale afspraken.

Landelijk en lokaal zijn afspraken en regels vastgelegd over de organisatie van betaaldvoetbalwedstrijden. Naast de reguliere wetgeving, kunnen lokaal in de Algemeen Plaatselijke Verordening artikelen met betrekking tot voetbalwedstrijden worden opgenomen. De KNVB heeft voor de BVO's in het handboek veiligheid (2006-2007) regels opgenomen rond de organisatie van wedstrijden. De standaardvoorwaarden (2006-2007) van de KNVB zijn opgesteld voor bezoekers van betaaldvoetbalwedstrijden. Landelijk zijn tussen alle beleidspartners, die betrokken zijn bij de organisatie van de veiligheid bij betaald voetbal, afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het Beleidskader Bestrijding voetbalvandalisme en –geweld (2005).

De gemeente Tilburg, de KNVB en Feyenoord hebben gevraagd de gebeurtenissen rond de gang van zaken met betrekking tot de door de gemeente Tilburg verplichte buscombiregeling bij de wedstrijd Feyenoord – Willem II op 12 november 2006 te toetsen aan deze kaders en met een advies te komen.

Dit verslag is een evaluatie van deze toets. Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de oorzaken van de verschillen van mening ten aanzien van de buscombiregeling en de verplichting tot nakoming voor partijen en daaruit lessen te trekken en/of afspraken te maken voor de toekomst.

2 Beleid, reglementen en korte reconstructie

2.1 Ketenbenadering volgens het beleidskader

Uitgangspunt bij de aanpak van het voetbalvandalisme is de ketenbenadering. Deze ketenbenadering en de betekenis die deze heeft in taken en verantwoordelijkheden voor alle betrokken partijen, is vastgelegd in het beleidskader bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld.

“De ketenbenadering betekent dat partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken een bijdrage aan de oplossing leveren. De BVO's dragen zorg voor de veiligheid rond de wedstrijden. De burgemeester en de politie dragen onder meer zorg voor handhaving van de openbare orde.”

“De verbinding tussen partijen uit zich in termen van gezamenlijkheid, betrouwbaarheid, voorspelbaarheid, en aanspreekbaarheid. Een adequate aanpak van voetbalvandalisme kan alleen slagen als de handen ineen geslagen worden en ieder zijn deel van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor zijn rekening neemt. Betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en de mate waarin de partijen elkaar vooraf en tijdig op de hoogte stellen van de voorgenomen maatregelen zijn daarbij van belang. Aanspreekbaarheid past in een professionele houding waarin partijen elkaar tot verantwoording roepen over het niet bereiken van doelstellingen of het niet nakomen van afspraken.”

Afhankelijk van de indeling van een wedstrijd in een risicocategorie bestaat er of altijd een verplichte vervoerscombiregeling (bij C-wedstrijden) òf is er sprake van lokaal maatwerk (bij B-wedstrijden) òf is er sprake van een laag veiligheidsrisico en daarmee ook geen pakket maatregelen. Voorafgaand aan het seizoen is er een indeling die op basis van actuele ontwikkelingen kan worden aangepast; opschalen of afschalen van het risico. Een verplichte combiregeling wordt meestal opgelegd door de burgemeester in verband met openbare orde en veiligheid, of vloeit automatisch voort uit de indeling van een wedstrijd in de C-categorie.

Verplichte combiregeling

Deze regeling houdt in dat de supporters van de bezoekende club alleen welkom zijn als zij georganiseerd in auto, bus of trein naar de wedstrijd komen. De uitsupporters kunnen alleen een combinatie van vervoers- en toegangkaart in één kopen. Vaak is dit in de vorm van een omwisselbiljet. De verplichte combiregeling is in 1984 is door de Nederlandse Spoorwegen, de vervoermaatschappijen en de KNVB in het leven geroepen om de vele vernielingen, door voetbalsupporters, in het openbaar vervoer een halt toe te roepen. In de loop van de jaren is van het gebruik van openbaar vervoer omgeschakeld naar georganiseerd vervoer. Bussen en treinen worden nu gehuurd door de BVO of de supportersvereniging. In de afgelopen jaren wordt daarnaast steeds vaker gebruik gemaakt van autocombi's. Daarmee zijn supporters verplicht om op de door de gemeente aangewezen plaats te parkeren, soms om vanaf daar verder met bussen te worden vervoerd of naar het stadion te worden begeleid. Vaak is er daarnaast een verplichte aanrijroute afgesproken en is er sprake van een verbod om zich op andere locaties in de stad te begeven. De autocombi is de lichtste vorm van combi-

vervoer, en geeft supporters bijvoorbeeld niet de verplichting om gebruik te maken van vastgelegde opstapplaatsen.

Voor het opleggen, uitvoeren van combiregelingen en voor sanctioneren bij niet nakomen van combiregelingen zijn landelijke beleidsafspraken gemaakt en voorwaarden en richtlijnen opgesteld.

Opleggen combi

In het 'Beleidskader bestrijding voetbalvandalisme en –geweld 2005'- verder beleidskader genoemd- zijn verantwoordelijkheden en tolerantiegrenzen vastgelegd (zie bijlage 4). Met betrekking tot onder meer de combiregeling zijn enkele afspraken opgenomen. De kern hiervan is:

- Er wordt een gedegen risicoanalyse gemaakt en indeling in een risico-categorie.
- De maatregelen zoals een verplichte combi worden hierop afgestemd.
- De wijze van vervoer wordt in overleg tussen gemeente, politie en clubs vastgesteld.
- De burgemeester is verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde.
- De burgemeester is 'systeemverantwoordelijke'.
- De bezoekende BVO is verantwoordelijk voor het vervoer van supporters naar uitwedstrijden.

Tolerantiegrenzen combiregeling beleidskader

Met de tolerantiegrenzen combiregeling (bijlage 4) worden beoogde effecten van deze maatregel aangegeven. Een van de beoogde effecten is een voor de supporters van de bezoekende clubs voorspelbaar gebruik van de combiregeling ingeval van een tevoren aangeduide noodzaak op basis van een gedegen risicoanalyse. Als ongewenst gedrag is in het beleidskader het 'buiten de verplichte combiregeling naar de wedstrijd komen' opgenomen. Hierop moet als sanctie staan dat deze supporters niet toegelaten worden tot het stadion. Bij onregelmatigheden in het vervoer van en naar uitwedstrijden mag de BVO bij de eerstvolgende uitwedstrijd geen supporters meenemen. Andersom geldt ook dat, indien gedurende enige tijd onregelmatigheden uitblijven, het vervoersregime versoepeld kan worden. Bij gebleken onregelmatigheden van en naar het stadion, wordt aan de betrokken supporter(s) een stadionverbod opgelegd door de bezoekende BVO of KNVB.

Standaardvoorwaarden KNVB

Het buiten de verplichte combiregeling om reizen is niet opgenomen in de standaardvoorwaarden van de KNVB. Wel is onder 'Sancties' opgenomen dat de KNVB gerechtigd is om stadionverboden op te leggen aan een ieder die volgens een melding van een club of het Openbaar Ministerie in of buiten het stadion in het kader van een evenement:

- Heeft gehandeld in strijd met deze Standaardvoorwaarden.
- Een strafbaar feit heeft begaan of ten aanzien van wie een vermoeden bestaat dat deze zich schuldig heeft gemaakt aan voetbal gerelateerd wan-gedrag.
- Zich zodanig heeft gedragen dat daardoor het aanzien en/of het belang van het voetbal wordt geschaad.

Deze standaardvoorwaarden zijn echter alleen van toepassing indien er sprake is van een contractuele relatie met de KNVB (als de supporter een kaartje heeft voor de wedstrijd of seizoenskaarthouder is).

Algemene Plaatselijke Verordening Tilburg

In het beleidskader 2005 is onder tolerantiegrenzen combiregeling (zie bijlage 4) afgesproken dat de gemeente in de APV dient op te nemen dat (groepen) supporters, die buiten de verplichte combiregeling om naar de wedstrijd komen, buiten de gemeentegrenzen worden gezet.

In de APV van de gemeente Tilburg is wel artikel 30, een verwijderingbevel, opgenomen dat toegepast zou kunnen worden op supporters die buiten een verplichte combiregeling om naar Tilburg komen.

Herkenbare voetbalsupporters die niet in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs moeten zich op bevel van de politie verwijderen.

Vooroverleg

In het handboek veiligheid van de KNVB zijn de voorschriften wedstrijdorganisatie opgenomen. Een van de voorschriften is dat de betaaldvoetbalorganisatie voorafgaand aan de wedstrijd - normaliter tenminste tien weken voor de wedstrijd, doch in ieder geval voordat wordt gestart met de kaartverkoop - vooroverleg dient te voeren met de bezoekende betaaldvoetbalorganisatie, lokale autoriteiten en de officiële supportersverenigingen. (...)

Tijdens het vooroverleg bepalen de lokale autoriteiten in samenspraak met de betaaldvoetbalorganisaties en de officiële supportersverenigingen welke veiligheidsmaatregelen benodigd zijn.

2.2 Verloop autocombi 2003 en 2004

In het voetbalvolgsysteem van het CIV zijn na de wedstrijden van Willem II tegen Feyenoord van 2003, 2004 en 2005 de volgende opmerkingen opgenomen in de verslagen door de politie van Tilburg en Rotterdam.

Op 25 mei 2003 is er een verplichte autocombiregeling. Zo'n 300 Feyenoordsupporters komen buiten de regeling om naar Tilburg. Een groot deel daarvan heeft via de reguliere kaartverkoop kaarten voor andere vakken kunnen kopen.

Bij de wedstrijd op 29 februari 2004 zijn er wat onenigheden voor de wedstrijd in het centrum tussen Willem II en Feyenoordfans in de kiem gesmoord. Overal in het stadion zat Feyenoord aanhang. De overgrote meerderheid hiervan gedroeg zich rustig. Tijdens de wedstrijd is er een vechtpartij geweest met Feyenoorders in het B-vak van Willem II. Vijf Willem II- en drie Feyenoordsupporters zijn aangehouden. De autocombi met verplicht parkeren bij de Fontys Hogeschool verliep niet vlekkeloos. Veel Feyenoordsupporters negeren de afspraken. Ook mensen zonder auto kunnen bij het omwisselpunt omwisselen. Ongeveer 100 Feyenoorders zitten buiten het bezoekersvak. Vooraf zijn er veel supporters, ook zonder kaartje, in de stad; dit zorgde voor extra politie-inzet in de stad.

Bij de wedstrijd van 22 augustus 2004 zijn er 274 auto's geparkeerd bij de Fontys Hogeschool. Er waren 900 uitkaarten verkocht. De overige auto's zijn bij de IJshal geparkeerd. Tegen de afspraken in kwamen er Feyenoordsupporters zonder auto naar het omwisselpunt. Beveiligingsmedewerkers van Feyenoord overhandigen buiten de poort aan supporters die te voet kwamen de toegangskaarten. Circa 80 Feyenoordsupporters zaten buiten het uitvak. Er was een goede sfeer tijdens de wedstrijd.

2.3 Verloop autocombi 2005

Vooroverleg

Op 4 oktober 2005 bevestigt de veiligheidscoördinator van Willem II aan Feyenoord de gemaakte wedstrijdafspraken tijdens het vooroverleg van 22 september:

Bij deze wedstrijd gelden de verplichte auto-omwisselbiljetregeling en de vrijwillige buscombi. Op de wedstrijddag zijn alle kassa's geopend, m.u.v. de bezoekerskassa.

- De clubkaartregeling is van toepassing. Feyenoordsupporters kunnen alleen via Feyenoord een toegangkaart kopen.
- Willem II zal Feyenoordsupporters op andere vakken zoveel mogelijk weren.
- Supporters die gebruik maken van de auto-omwisselbiljetregeling dienen hun voertuigen te parkeren op de beide aangewezen parkeerterreinen.
- Feyenoord moet er voor zorgdragen dat haar supporters volledig geïnformeerd zijn aangaande het toegangsbeleid en de kaartverkoop voor de Feyenoordsupporters.

Wat opvalt, is dat er in het verslag niets vermeld staat over verplichte aanrijroutes of het zich niet mogen ophouden in de binnenstad. Wel heeft Willem II separaat een routebeschrijving aan Feyenoord gestuurd. Over omwisselbiljetten is alleen opgenomen dat Feyenoord en Willem II elk twee stewards leveren bij het omwisselpunt op de Fontysparkeerplaats.

Uit de interviews met de veiligheidscoördinatoren van Willem II en Feyenoord blijkt dat in het vooroverleg gesproken is over de overlast van in de wijk parkerende Feyenoordsupporters. Daarnaast moeten de Feyenoordsupporters vooraf en na afloop niet de stad in. De autocombi zou er aan bij moeten dragen dit tegen te gaan.

De afspraken uit het hetzelfde vooroverleg worden op 23 september opgesteld en opgestuurd aan Willem II door Feyenoord. Dit is 2 weken eerder dan het bovengenoemde verslag van Willem II. In dit door Feyenoord opgestelde stuk staat het volgende:

Vervoer supporters:
Auto-omwisselbiljetregeling
Feyenoordsupporters dienen hun voertuig te parkeren op:

- a parkeervak nabij bezoekersvak (...)
- b parkeervak van scholengemeenschap Fontys (...)

I.v.m. de parkeeroverlast/parkeerproblematiek in de wijken rondom het stadion van Willem II wil Feyenoord haar supporters **dringend doch vriendelijk**¹ verzoeken gebruik te maken van de bovengenoemde parkeerplaatsen.

In een mail (in het bezit van het Auditteam) die Feyenoord aan haar supporters heeft gezonden met de informatie rond de wedstrijd is deze informatie overgenomen. Uitzondering is het kopje vervoer, daar staat "Vervoer: vrij vervoer". Welke vervoerscondities er op de supporterswebsite bekend zijn gemaakt is niet meer te achterhalen voor het Auditteam. Feyenoord geeft aan dat dit later gecorrigeerd is in 'verplichte autocombi'.

Noot 1 Markering zoals gebruikt in originele tekstverslag.

Evaluatie

De politie Tilburg doet na afloop van de wedstrijd verslag over de uitvoering van de combiregeling en legt het volgende vast in het voetbalvolgsysteem: Door de Feyenoordsupporters wordt de regeling geïnterpreteerd als vrije regeling. Ondanks dat de vervoerscondities op supporterssites bekend waren gemaakt, kozen zo'n 300 supporters ervoor om met de trein naar Tilburg te komen. Van beide parkeerterreinen werd nauwelijks gebruik gemaakt². Vanaf het Centraal Station moest politie investeren in begeleiding van Feyenoordsupporters. In een stoet liepen de Feyenoordsupporters langs de stamkroeg van de harde kern van Willem II. Daar is over en weer geprovoceerd. De politie kon dit in de kiem smoren. Circa 100 Feyenoordsupporters hebben op terrassen in de binnenstad gezeten.

Behalve de 800 Feyenoordsupporters in het uitvak zaten, naar schatting van de politie Tilburg, circa 300 Feyenoordsupporters in andere vakken. Door stewards is een aantal Feyenoorders uit andere vakken verwijderd uit het stadion. De Feyenoordsupporters hebben zich in het algemeen goed gedragen.

Na iedere wedstrijd in het betaald voetbal vullen de veiligheidscoördinatoren van uit- en thuisclub een Meldingsformulier van de KNVB in. Op het formulier van de wedstrijd van 30 oktober 2005 zijn door de veiligheidscoördinator van Willem II en van Feyenoord geen onvolkomenheden vermeld. Pas achteraf op basis van informatie van de politie heeft de veiligheidscoördinator van Willem II begrepen dat de vervoersregeling niet goed was uitgevoerd.

In december 2005 is de wedstrijd in het Multi Disciplinair Voetbaloverleg door politie en gemeente geëvalueerd. De uitkomst van deze evaluatie zou in een brief naar Rotterdam verwoord worden en aan de driehoek geadviseerd. Het laatste is wel gebeurd, het eerste niet eerder dan 19 oktober 2006. De verantwoordelijke medewerker heeft bij het Auditteam aangegeven dat dit een leerpunt is; op een eerder moment communiceren zou beter zijn.

Het advies van het Multi Disciplinair Voetbaloverleg wordt in de jaarevaluatie aan het eind van het seizoen door de driehoek overgenomen. Daarbij is de volgende passage opgenomen:

*“Rotterdammers kwamen buiten de regeling om met de trein. Willem II (redactie: harde kern) supporters stonden hen op te wachten, deze zijn door de politie verwijderd. (...) Deze regeling is door Feyenoord met voeten getreden. Politie heeft nu hierdoor aan de voorkant flink moeten investeren om verder geen ongeregeligheden te krijgen. Maatregelenpakket was er juist voor om inzet politie te beperken. *Consequentie hiervan kan niet anders zijn dan dat Feyenoord de volgende keer in een buscombi naar Tilburg komt.*”*

Terugkoppeling combiverloop

De betrokken partijen geven verschillende lezingen van de terugkoppeling van het verloop van de combiregeling.

Feyenoord erkent dat er na de wedstrijd in 2005 gesproken is over het geringe aantal (40) auto's dat in het parkeervak stond, en dat afgesproken is te evalueren hoe dit komt. Feyenoord geeft aan dat ondanks herhaaldelijk

Noot 2 Feyenoord bestrijdt deze constatering van de politie, evenals de schatting dat 300 supporters met de trein naar Tilburg zijn gekomen. Volgens Feyenoord en de politie Rotterdam is dit een veel kleiner aantal geweest. Willem II geeft aan dat er nog geen 40 auto's stonden en dat Feyenoord daar ook van op de hoogte was.

verzoek van Feyenoord dit nooit schriftelijk dan wel mondeling is teruggekoppeld.

De gemeente Tilburg geeft aan dat ongerief uit 2004 is teruggekoppeld en Feyenoord heeft aangegeven het in 2005 beter te doen. Dit is niet schriftelijk vastgelegd.

Willem II geeft aan dat Feyenoord bekend is met het 'straffen en belonings-systeem' in Tilburg. In het vooroverleg van 2004-2005 is aan Feyenoord meegedeeld dat de combiregeling beter zou moeten worden uitgevoerd, omdat anders een andere regeling zou worden toegepast. Feyenoord zou toen aangegeven hebben dat zij er alles aan zou doen om de regeling zo goed mogelijk te laten verlopen.

2.4 Opleggen buscombi en communicatie 2006

Bij het plannen van een afspraak begin oktober voor het vooroverleg voor de wedstrijd van 12 november 2006, verneemt de veiligheidscoördinator van Feyenoord tot zijn verrassing van de veiligheidscoördinator van Willem II dat er dit jaar een buscombiregeling wordt opgelegd door de gemeente.

Bij brief van 19 oktober 2006 laat de driehoek aan Feyenoord weten dat voor de wedstrijd van 12 november 2006 een verplichte buscombi wordt opgelegd. In de brief wordt aangegeven dat de reden hiervoor is dat uit de evaluatie van vorig seizoen blijkt dat de regeling toen met voeten is getreden door Feyenoord.

Drie weken voor de wedstrijd, op 30 oktober, is er vooroverleg tussen de BVO's en de politie. Hierbij wordt nog geen gebruik gemaakt van een risicomatrix. Deze methode is pas per 1-1-2007 in Tilburg in gebruik genomen. Bij vooroverleg waren aanwezig: politie Tilburg, Willem II, politie Rotterdam, supportersbegeleider Feyenoord, supportersvereniging Feyenoord (FSV) en de veiligheidscoördinator van Feyenoord.

Feyenoord reageert daarna bij brief van 25 oktober 2006 dat het merendeel van hun supporters wel bij het uitvak en de Fontys Hogeschool hebben geparkeerd en dat slechts een enkeling met de trein is gekomen. Van beperkte ongeregelheden in de binnenstad is Feyenoord niets bekend. Supporters hebben vanwege het mooie weer een biertje in het centrum gedronken.

In dezelfde brief wordt aangegeven dat de regeling in 2005 door Feyenoord is voorbereid en georganiseerd als een vrije vervoersregeling. De dag is uitstekend verlopen. Feyenoord is van mening dat er geen gegronde redenen zijn om voor de komende wedstrijd extra en aanvullende maatregelen te nemen. Feyenoord verzoekt de driehoek dit besluit dan ook te herzien. Tevens vraagt Feyenoord aan de KNVB om te bemiddelen bij dit vraagstuk rond het supportersvervoer. De KNVB vindt de afspraken hierover een lokale aangelegenheid en laat het aan de lokale partijen over om dit op te lossen.

De driehoek maakt 30 oktober een heroverweging, maar komt tot hetzelfde besluit. De argumentatie blijft gelijk. De supporters van Feyenoord hebben zich vorig jaar opgehouden in het centrum, een aantal supporters is toch met de trein gekomen en supporters hebben niet op de aangewezen parkeerplekken geparkeerd. De politie heeft fors moeten investeren in toezicht. Ook zijn aanhoudingen verricht.

Daarop reageert Feyenoord per brief van 3 november dat zij van mening zijn dat "foutief parkeren en de vermeende overlast, die hierdoor ontstaan zou zijn, geen gegronde argument is om een verregaande veiligheidsmaatregel als een buscombiregeling op te leggen. Willem II – Feyenoord verloopt al een aantal jaren zonder noemenswaardige problemen." De club dringt nogmaals aan op een autocombi en is bereid tot overleg hierover.

Bij brief van 7 november wijst de burgemeester van Tilburg er op dat in Tilburg "al sinds jaar en dag een maatwerksysteem wordt gehanteerd waarbij supportersgedrag leidt tot een soepeler of juist strenger regiem. Ook bij Feyenoord zou dit genoegzaam bekend zijn en het is dus niet nodig dit expliciet naar voren te brengen." Verder stelt de burgemeester dat "supporters van Feyenoord die buiten de regeling om naar het stadion komen, niet worden toegelaten. (...) Bij eventuele ongeregeligheden rondom de wedstrijd die verband houden met een door Feyenoord niet of slecht georganiseerde buscombi, zal ik niet schromen u daarvoor verantwoordelijk te houden (en aansprakelijk te stellen bij eventuele schade)".

Feyenoord wijst iedere aansprakelijkheid van de hand in de brief van 15 november. De uitlatingen van de burgemeester in de persconferentie van 12 november voldoen volgens Feyenoord "niet aan de zorgvuldigheidsnormen en zijn onrechtmatig jegens Feyenoord. De goede naam van Feyenoord wordt hierdoor geschaad. Overwogen wordt om geleden schade te verhalen op de burgemeester."

De burgemeester van Tilburg heeft op 16 november zijn collega-burgemeesters per brief op de hoogte gesteld en gevraagd om een reactie. De burgemeesters kunnen zich allen vinden in de conclusie van de heer Vreeman dat zij verantwoordelijk zijn voor de openbare orde en voorschriften kunnen verbinden aan de vervoersregeling. De club moet deze regeling – desnoods onder protest – uitvoeren.

Een gesprek tussen de gemeente Tilburg en Feyenoord heeft nog niet plaats gehad³.

2.5 Uitvoering buscombi en wedstrijdorganisatie

Op www.Feyenoord.nl wordt op 9 november 2006 de volgende verklaring geplaatst:

"(...) De Rotterdamse club heeft geweigerd om mee te werken aan het organiseren van een verplichte buscombiregeling voor haar supporters, omdat deze regeling naar de mening van Feyenoord, haar supportersvereniging en haar supporters om ongegronde redenen is opgelegd.
Tilburg schijnt rond de thuiswedstrijden van Willem II een parkeerprobleem te hebben. Buurtbewoners van aangrenzende wijken ondervinden overlast van het publiek dat haar voertuigen in deze wijken parkeert."
"Waar Willem II – Feyenoord door Rotterdamse belanghebbenden als wedstrijd zonder enig risico wordt beschouwd (onderbouwd met argumenten conform de geldende afspraken) daar behandelt men vanaf Tilburgse zijde de wedstrijd als zou het er één zijn uit de hoogste risicocategorie. En dat uitsluitend en alleen omdat een aantal Feyenoordsupporters vorig seizoen hun auto niet op de juiste wijze had geparkeerd of zich op een plek bevond waar de lokale horeca hen wel, maar de plaatselijke politie hen liever niet had gezien."

Noot 3 Op 24 januari 2007 heeft dit gesprek plaats gehad.

Als vorm van protest heeft Feyenoord besloten om op eigen wijze invulling te geven aan de verplichte buscombiregeling. Een supportersbus met één supporter reist bij wijze van ludieke actie af naar Tilburg. Details van deze actie zijn aan de veiligheidscoördinator van Willem II gestuurd. Supporters worden gewaarschuwd dat zij buiten de buscombi om niet welkom zijn in Tilburg.

In de aanloop naar de wedstrijd heeft de Regionale Inlichtingendienst van de politie informatie dat er groepen (deels harde kern) Feyenoordsupporters buiten de combi om naar Tilburg zullen reizen op de wedstrijddag. De wedstrijd wordt opgeschaald naar een C-risicowedstrijd en de burgemeester vaardigt een noodverordening uit. Op de wedstrijddag wordt 350 man politie ingezet. De voorgaande jaren was de inzet zo'n 150 man.

De burgemeester van Tilburg zegt in een open verklaring aan de media en Feyenoord dat "de kans bestaat dat overlastgevende supporters nu op andere manieren naar Tilburg komen en dat legt extra druk op deze stad."

Op de wedstrijddag worden wegblokkades opgezet en auto's met Feyenoordsupporters worden tegengehouden. Hierbij worden 86 Feyenoordfans teruggestuurd. De politie verrichtte twee aanhoudingen ter zake het niet voldoen aan een vordering om de stad te verlaten. Door de stewards van Willem II is enkele tientallen Feyenoordsupporters de toegang tot het stadion geweigerd en zijn supporters tijdens de wedstrijd uit het stadion verwijderd.

Tot op heden zijn er noch door het OM, noch door Willem II Feyenoordsupporters die buiten de combi om zijn gereisd of kaarten hadden voor andere vakken dan het bezoekersvak, aangemeld bij de KNVB voor een stadionverbod.

3 Analyse, conclusies en aanbevelingen

3.1 Ketenbenadering beleidskader

Uitgangspunt bij de aanpak van het voetbalvandalisme is de ketenbenadering. Deze ketenbenadering en de betekenis die dit heeft in taken en verantwoordelijkheden is vastgelegd in het beleidskader bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld. De ketenbenadering betekent dat partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken een bijdrage aan de oplossing leveren. De BVO's dragen zorg voor de veiligheid rond de wedstrijden. De burgemeester en de politie dragen zorg voor handhaving van de openbare orde (hoofdstuk 2.1).

“De verbinding tussen partijen uit zich in termen van *gezamenlijkheid, betrouwbaarheid, voorspelbaarheid, en aanspreekbaarheid*. Een adequate aanpak van voetbalvandalisme kan alleen slagen als de handen ineen geslagen worden en ieder zijn deel van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor zijn rekening neemt. Betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en de mate waarin de partijen *elkaar vooraf en tijdig op de hoogte stellen van de voorgenomen maatregelen* zijn daarbij van belang. Aanspreekbaarheid past in een professionele houding waarin partijen elkaar tot verantwoording roepen over het niet bereiken van doelstellingen of het niet nakomen van afspraken.”

Vastgesteld kan worden dat Feyenoord niet is betrokken bij de evaluatie. Ook is Feyenoord niet geïnformeerd en aangesproken direct na de evaluatie van de voorafgaande wedstrijden, zoals wel was afgesproken na de evaluatie van het Multi Disciplinair Voetbal Overleg in Tilburg.

Normaal gesproken neemt de thuisclub het initiatief tot vooroverleg. In dit geval is de veiligheidscoördinator van Willem II 6 weken voor de wedstrijd gebeld door de veiligheidscoördinator van Feyenoord, om een afspraak te maken voor een vooroverleg. De veiligheidscoördinator van Willem II heeft toen laten weten dat er een buscombi zou worden opgelegd. Formeel is Feyenoord drieënhalve week voor de wedstrijd namens de driehoek van Tilburg op de hoogte gesteld van de evaluatie van de wedstrijd een jaar eerder en over de consequentie dat dit jaar een verplichte buscombi opgelegd wordt. Dit is naar mening van het Auditteam te laat. De wedstrijdvoorbereiding hoort 6-10 weken voor de wedstrijd plaats te vinden. In dit geval was de voorbereiding later. Dat neemt niet weg dat de club eerder geïnformeerd had moeten en had kunnen worden over het aangescherpte beleid. Tijdige informatie is van belang omdat de bezoekende club verantwoordelijk is voor de organisatie van de buscombi. De bezoekende club moet hier ook over communiceren met de supporters.

Feyenoord had na het eerste signaal dat er een buscombi opgelegd zou worden kunnen reageren. Feyenoord was het hier niet mee eens en vernam dit, weliswaar informeel, 6 weken voor de wedstrijd. De club heeft gewacht met actie te ondernemen tot het formele bericht binnen was.

Aangezien de beleving van Feyenoord met betrekking tot de gang van zaken in het vorige seizoen een andere blijkt te zijn dan die van de gemeente Tilburg, is er weinig draagvlak voor het besluit van de driehoek van de gemeente Tilburg. Het feit dat er niet eerder over gecommuniceerd is, heeft ertoe geleid dat de verschillen van inzicht ook niet eerder boven tafel zijn

gekomen. Dit ontbreken van voldoende draagvlak laat uiteraard onverlet dat de bevoegdheid tot het opleggen van een verplichte combiregeling in verband met openbare ordeaspecten bij de burgemeester ligt.

Conclusie 1

De gemeente Tilburg is tekortgeschoten in voorspelbaarheid door Feyenoord niet tijdig te informeren over de conclusies van de beleidsevaluatie in 2005 die leiden tot aanscherping van de vervoersmaatregelen in 2006.

Dat de gemeente Tilburg en Willem II hebben aangegeven dat Feyenoord gewaarschuwd was dat bij een slechte uitvoering van de autocombi in 2005 er in 2006 een andere regeling zou worden toegepast, doet hier niet aan af, omdat de evaluatie van de regeling van 2005 niet teruggekoppeld is aan Feyenoord.

Feyenoord heeft in aanvang juist gehandeld door (tot twee maal toe) een brief te sturen aan de driehoek met een verzoek tot herziening van de opgelegde buscombiregeling. Er is wel in de driehoek opnieuw in de beschikbare systemen gekeken en de feitelijkheden zijn op een rijtje gezet en in de driehoek door de politie toegelicht. Dit verzoek had echter grondiger onderzocht moeten worden op de achtergronden hiervan, zoals de communicatie naar Feyenoord hierover.

In woorden kan Feyenoord staande houden dat zij een buscombi hebben georganiseerd voor 1 persoon. In daden echter is er naar mening van het Auditteam sprake van een ludieke vervoersboycot. Deze 'ludieke' actie in combinatie met de gedane uitlatingen dragen bij aan een uitholling van het draagvlak rondom het treffen van maatregelen in het kader van openbare orde en veiligheid en beheersing van de politie-inzet. Ook draagt dit bij aan het verhogen van spanningen onder supporters, dat kan leiden tot escalatie.

Op basis van het beleidskader kan gesteld worden dat de burgemeester bestuurlijk (eind)verantwoordelijke is. Als Feyenoord en de supporters het niet eens zijn met een door de burgemeester genomen besluit en er in het briefcontact met Tilburg niet uitkomen, moeten de juiste bestuurlijke en/of juridische wegen gevolgd worden of dient men zich neer te leggen bij het besluit.

Conclusie 2

Feyenoord is tekortgeschoten in gezamenlijkheid en aanspreekbaarheid door te weigeren de buscombi op een reguliere wijze uit te voeren en door in woord en geschrift afstand te nemen van het besluit en daarmee het risico op escalatie te vergroten.

Clubs dienen zich bewust te zijn van hun bijzondere verantwoordelijkheid richting de eigen supporters en het in standhouden van een gezamenlijke aanpak met het openbare bestuur in de uitvoering van de afspraken zoals vastgelegd in het beleidskader.

3.2 Verplichte autocombiregeling

Het Auditteam constateert dat Feyenoord het vorige seizoen, in 2005, een andere interpretatie had van de vervoersregeling dan de gemeente Tilburg had bedoeld.

De oorzaak hiervan lijkt te liggen in een verschillende interpretatie van de afspraken in het vooroverleg van 21 september 2005 tussen beide BVO's en politie. Feyenoord en Willem II hebben beide een eigen verslag gemaakt van het vooroverleg. Deze verslagen zijn aan elkaar gemaild. Voor zover bekend is van beide zijden niet gereageerd op de verschillende wijze van beschrijven van de vervoerregeling in die verslagen. Dit is onzorgvuldig. In de e-mail die Feyenoord vervolgens verzond aan de supporters over de kaartverkoop en vervoersregeling van Willem II – Feyenoord van 30 oktober 2005 is sprake van een vrije vervoerregeling. Maar wel een regeling met omwisselbiljetten, een routebeschrijving en dringend verzoek om van de aangewezen parkeerplaatsen gebruikt te maken. In de brief van 25 oktober 2006 aan de gemeente geeft Feyenoord aan de regeling in 2005 als vrij vervoer te hebben georganiseerd. De veiligheidscoördinator van Feyenoord geeft aan dat het wel een autocombi was en ook zo is gecommuniceerd.

Conclusie 3

Het Auditteam constateert dat Feyenoord de vervoerregeling in 2005 onjuist heeft geïnterpreteerd en onvoldoende heeft gecommuniceerd als een verplichte autocombi. Terwijl een verplichte autocombi wel het beleid was wat de gemeente Tilburg voor ogen had. Een verschil in interpretatie van de afspraken in het vooroverleg tussen Willem II en Feyenoord, de zogenoemde 'verplichte auto-omwisselbiljetregeling' en dubbele niet eenduidige verslaglegging, liggen hieraan ten grondslag.

Een andere vraag die hieraan ten grondslag ligt is: wat is een autocombi? Oorspronkelijk is in de jaren '80 een verplichte vervoersregeling ingevoerd met trein of bus. Hierbij kon alleen een toegangkaart voor het uitvak gekocht worden in combinatie met een kaartje voor het bus- of treinvervoer. In de in 2000 door het CIV opgestelde notitie *"De combiregeling nader bekijken"*, wordt de combiregeling als volgt beschreven:

"Deze regeling houdt in dat de burgemeester in de ontvangende gemeente heeft bepaald, dat de supporters van de bezoekende club alleen welkom zijn als zij georganiseerd in bus of trein naar de wedstrijd komen. Deze maatregel wordt veelal genomen bij risicowedstrijden. Op deze manier wordt voorkomen, dat supporters ruim voor de wedstrijd al naar de gemeente komen waardoor mogelijk problemen ontstaan.

Bij een combiregeling kan de politie zich makkelijker concentreren op de bezoekers. Men weet immers hoeveel supporters er komen, met welk vervoer en hoe laat. Vaak worden de buscombi's buiten de gemeente opgevangen en door de politie begeleid naar het stadion."

De autocombiregelingen die de jaren daarna zijn ontstaan, variëren sterk in de eisen die gesteld worden aan de uitvoering. In bijlage 2 is ter vergelijking met de 'verplichte auto-omwisselbiljetregeling' in Tilburg een voorbeeld opgenomen van de voorwaarden aan een autocombi bij FC Den Bosch. De feitelijke eisen aan de uitvoering autocombiregeling 2005 zoals door

gemeente Tilburg opgelegd en door Willem II en politie uitgevoerd, liggen voor zover het Auditteam heeft kunnen achterhalen, tussen verplichte autocombi en vrijwillig vervoer in. Zo is er wel sprake van een omwisselbiljet, maar geen begeleiding naar het uitvak vanaf een parkeerplaats 800 meter buiten het stadion waardoor supportersstromen zich alsnog kunnen mengen. Ook zijn er bij deze autocombi geen voorwaarden gesteld zoals het tijdstip van vertrek uit Rotterdam of aankomst in Tilburg of een verbod op verblijf in de binnenstad.

Aanbeveling 1

Omdat autocombiregelingen lokaal op verschillende wijze worden uitgevoerd, is het essentieel dat de voorwaarden aan en de motivatiedoelstelling van de autocombiregeling tijdig en eenduidig worden gecommuniceerd aan de supporters, waarbij daadwerkelijk wordt gehandhaafd en gesanctioneerd bij supporters die de combiregeling niet naleven.

3.3 Opleggen verplichte combiregeling

Combieregelingen zijn in de eerste plaats bedoeld om risicovolle wedstrijden in goede banen te leiden. Gesteld kan worden dat een combiregeling een methode is om politie-inzet te verminderen door een betere scheiding van supportersstromen en daardoor minder kans op confrontatie. Een combiregeling beperkt echter ook de bewegingsvrijheid van goedwillende supporters. Om die reden moet het opleggen van een combiregeling altijd een afweging zijn van veiligheidsnoodzaak en publieksbelang.

De veiligheidsnoodzaak moet blijken uit de risicoanalyse die vooraf van elke wedstrijd wordt gemaakt. Er is volgens het CIV, de beide clubs en de beide politiekorpsen zeer geringe vijandschap/dreiging tussen Willem II en Feyenoord supporters. Het door het CIV opgestelde model van een risicoanalyse matrix zou bij deze wedstrijd geen aanleiding tot verhoogd risico of een extra vervoersverplichting geven. Bij de aandachtspunten zoals opgenomen in het beleidskader onder categorie risicowedstrijd (zie bijlage 4), is het negeren van verplicht combivervoer wel opgenomen als risicofactor.

De belangrijkste reden voor de driehoek in Tilburg om de autocombi dit seizoen om te zetten in een buscombi ligt in de extra inzet die de politie de afgelopen jaren heeft moeten plegen om buiten de autocombi om reizende supporters te begeleiden en incidenten in de kiem te smoren. Een andere reden is het maatwerkbeleid. Hierbij worden vervoersregelingen verscherpt of verzwakt naar aanleiding van supportersgedrag.

Conclusie 4

Vastgesteld kan worden dat gelet op het niet navolgen van de combiregeling door een deel van de Feyenoordaanhang bij de eerdere wedstrijden en de algemene doelstelling van vermindering politie-inzet het besluit van de burgemeester van Tilburg om een combiregeling op te leggen in principe een gerechtvaardigde beslissing is.

3.4 Handhaving combiregeling

Bij een verplichte autocombi moet zowel de uitclub als de ontvangende club en de politie strikt het afgesproken beleid handhaven. Als er geconstateerd wordt dat er sprake is van het buiten de verplichte autocombi om reizen dan moeten supporters niet vanuit de binnenstad worden begeleid naar het stadion (door politie) en vervolgens worden toegelaten tot stadion (door de club). In 2005 zijn supporters die in de wijk parkeerden, supporters die met ander vervoer kwamen, of supporters die de auto wel in de parkeervakken plaatsen maar vervolgens de stad ingaan, allemaal toegelaten tot stadion. Dit is in strijd met het beleidskader. Ook waren er veel Feyenoordsupporters aanwezig in andere vakken in 2003, 2004 en 2005.

Conclusie 5

Indien een combiregeling wordt opgelegd dient deze ook gehandhaafd te worden conform de uitgangspunten van het beleidskader. Kaartverkoop en controle daarop moeten strikter om supportersscheiding te waarborgen. Dit wordt nu incidenteel aangepakt. Dit laatste is verantwoordelijkheid van de thuisclub.

In 2006 heeft de politie wel 86 Feyenoordsupporters teruggestuurd en er zijn Feyenoordaanhangers in een Willem II vak uit het stadion verwijderd. Tegen geen van deze supporters zijn verdere sancties getroffen.

In de APV van Tilburg is het buiten de combi om reizen niet opgenomen als overtreding. Artikel 30 van de APV biedt wel een kans om supporters die buiten de combi om reizen aan te pakken: "Herkenbare voetbalsupporters die niet in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs moeten zich op bevel van de politie verwijderen." Deze regeling laat echter ruimte voor interpretatie: is een ander kaartje dan een combikaartje een geldig toegangsbewijs? De burgemeester van Tilburg heeft voor 12 november een noodverordening uitgevaardigd waarin wel was opgenomen dat supporters die buiten de combi om reizen het bevel konden krijgen om de stad te verlaten. Deze noodverordening is een eenmalige oplossing, het is beter om dit in de APV op te nemen.

In het beleidskader is daarom onder tolerantiegrenzen combiregeling opgenomen:

Aanbeveling 2

De gemeente dient in de APV op te nemen dat (groepen) supporters, die buiten de verplichte combiregeling om naar de wedstrijd komen, buiten de gemeentegrenzen worden gezet.

Dit maakt het mogelijk om uitsupporters die buiten de combi om reizen en het bevel zich te verwijderen negeren aan te houden en aan te melden bij OM.

Evaluaties

In 2005 zijn 3 evaluaties van de wedstrijd geweest.

- 1 De rapportage door veiligheidscoördinatoren van de BVO's.
- 2 Rapportage van Van Schaik (NCO), dit betreft een incidentele evaluatie.
- 3 Politie en de gemeente Tilburg.

Alleen in de laatste evaluatie is het niet goed uitvoeren van de autocombiregeling benoemd. De evaluaties van de BVO's en de gemeente zijn niet (tijdig) met partijen gecommuniceerd.

Er vindt wel een gezamenlijk vooroverleg plaats (BVO's, politie thuis en soms uit, en indien nodig gemeente en/of OM), de evaluatie gebeurt gescheiden. Bij een ketenaanpak zou sprake moeten zijn van een ketenevaluatie.

Aanbeveling 3

Vanaf dit jaar hebben de BVO's in principe toegang tot het voetbalvolgsysteem. Evaluaties van wedstrijden door politie en BVO moeten op zijn minst beiden ingevoerd en ingezien worden bij de betreffende wedstrijd in het voetbalvolgsysteem. Indien de evaluatie aanleiding geeft tot wijziging van het regime bij bepaalde wedstrijden, dient in ieder geval sprake te zijn van actieve informatie richting de betreffende club.

3.5 Tot slot

Voor de gemeente Tilburg en Feyenoord geldt: Door de zaak in de media op de spits te drijven kan geconstateerd worden dat een belangrijke bijdrage is geleverd aan de verdubbeling van de politie-inzet en het missen van de wedstrijd door 800 trouwe Feyenoordsupporters. Een tijdige gezamenlijke evaluatie en duidelijke afspraken met uitgesproken consequenties hadden naar mening van het Auditteam kunnen leiden tot minder vergaande maatregelen. Voor Tilburg en Feyenoord geldt tot slot dat zij in hun communicatie naar achterban en media niet hebben bijgedragen aan het verminderen van spanningen onder de Feyenoordsupporters.

Bijlagen

Bijlage 1 Geïnterviewden en documentatie

Geïnterviewden

De heer Vreeman – burgemeester gemeente Tilburg
De heer Gerritsma – veiligheidscoördinator Feyenoord
De heer Van Stappershoef – openbare orde en veiligheid gemeente Tilburg
De heer Van der Heijden – politie Tilburg
De heer Peterse – veiligheidscoördinator Willem II
De heer Littooi – openbare orde en veiligheid gemeente Rotterdam (marginaal)
De heer Schouten – politie Rotterdam

Documentatie

- 23 september 2005 – Verslag Feyenoord van vooroverleg met Willem II mbt wedstrijd afspraken 30 oktober
- 4 oktober 2005 – Verslag Willem II mbt afspraken wedstrijdregeling van 30 oktober.

Mail Feyenoord aan supporters ivm de wedstrijd van 30 oktober 2005

- CIV Voetbal Volg Systeem Uitgedrag Feyenoord supporters (verslagen door politie Rotterdam Rijnmond en Midden-West Brabant)
- Mutaties verbalisanten politie

Evaluatie driehoek Tilburg 2005-2006

- 19 oktober 2006 – Brief van driehoeksoverleg Tilburg aan veiligheidscoördinator Feyenoord
- schriftelijke mededeling uitkomst evaluatie en verplichte buscombi
- 25 oktober 2006 – brief van Feyenoord aan Tilburg verzoek de combiregeling te herzien
- 2 november 2006 – telefonisch contact gemeente Tilburg - directeur Feyenoord
- gemeente Tilburg deelt mee vast te houden aan buscombi
- 2 november 2006 - Burgemeester van Rotterdam en Tilburg hebben telefonisch contact
- 3 november 2006 – brief van Feyenoord aan Tilburg met verzoek alsnog vrij vervoer te realiseren
- 7 november 2006 - de fax van de gemeente Tilburg aan Feyenoord de gemeente volhard in verplichte buscombi
- 8 november 2006 – telefonisch contact Feyenoord met veiligheidscoördinator Willem II
- Feyenoord heeft na geluiden van diverse supporters contact opgenomen met de supportersvereniging. Gezamenlijk is besloten tot ludieke actie.
- 12 november 2006 – wedstrijd Willem II – Feyenoord
- persbericht/conferentie Ruud Vreeman
- 15 november 2006 – brief Feyenoord aan burgemeester Vreeman

- 16 november 2006 - brief van burgemeester Vreeman aan burgemeester Knip (vertegenwoordigers Stuurgroep) het relaas van de gebeurtenissen wordt toegelicht, burgemeesters andere BVO-steden worden verzocht om reactie
- 17 november 2006 – brief burgemeester Vreeman aan Feyenoord

Persbericht Feyenoord aanleiding buscombi

Persbericht Tilburg

Bijlage 2 Voorbeeld Autocombiregeling

(naar voorbeeld van FC Den Bosch)

Indien supporters met de autocombi moeten reizen, dan houdt dit in dat zij op eigen gelegenheid naar een van tevoren afgesproken plaats mogen rijden. Dit kan een plaats zijn van waaruit men met een buscombi naar het stadion wordt gebracht of van waaruit men met het eigen vervoer onder (politie)begeleiding naar het stadion wordt gebracht. Het is ook mogelijk dat de plaatselijke autoriteiten toestaan dat men via een aangewezen verplichte route naar deze plaats of rechtstreeks naar het stadion mag rijden. Doel is scheiding van supportersstromen. Voor of na de wedstrijd de stad ingaan is niet toegestaan.

Aan de autocombiregeling kunnen voorwaarden zijn verbonden zoals:

- Een verplicht te volgen route.
- Tijdstippen van vertrek en aankomst.
- Tijdstippen en plaats van het omwisselen van combikaarten, etc.

Voorwaarden autocombi

- In een voertuig mogen niet meer personen aanwezig zijn dan wettelijk is toegestaan.
- Voor bepaalde wedstrijden kan het openbare gezag of de BVO in de plaats waar de uitwedstrijd wordt gespeeld bepalen dat het aantal personen per voertuig minder is dan wettelijk is bepaald.
- Omwisselbiljetten kunnen door houders van een uitkaart worden gekocht op de afgesproken wijze.
- Op de afgesproken verzamelplaats worden de toegangskaarten verstrekt tegen afgifte van een omwisselbiljet. De plaats van omwisselen wordt door de BVO van tevoren bekend gemaakt.
- De bestuurder dient er zorg voor te dragen dat hij tijdig op de afgesproken verzamelplaats is.
- De combikaart van personen die, met uitzondering van een door de BVO erkende overmachtsituatie, te laat op de afgesproken verzamelplaats arriveren, verliest zijn geldigheid en deze personen worden niet meer toegelaten in het voetbalstadion.
- Aanwijzingen van de politie of van stewards van beide voetbalclubs dienen onmiddellijk te worden opgevolgd.

Bijlage 3 APV Tilburg, handboek veiligheid, standaard voorwaarden en richtlijn stadionverboden KNVB

3.1 APV Tilburg

Artikel 30 Verwijderingsbevel

Personen, die zich door kleding, uitrusting of gedragingen manifesteren als voetbalsupporters, en niet in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs voor de voetbalwedstrijd dan wel ten aanzien van wie het vermoeden bestaat, dat zij voornemens zijn de orde te verstoren, zijn verplicht zich op een daartoe strekkend bevel van een ambtenaar van politie met inachtneming van diens aanwijzingen, naar een in het bevel aangegeven plaats, dan wel buiten de gemeentegrenzen te begeven.

3.2 Handboek veiligheid KNVB

TITEL 2: VOOROVERLEG

Artikel 9

1. De betaaldvoetbalorganisatie dient ruimschoots voor aanvang van het seizoen - op basis van het convenant en het ingezonden competitie informatie formulier - in overleg met de lokale autoriteiten een overzicht op te stellen van de wedstrijden met beperkingen voor wat betreft de speeldag.
2. Het overzicht als genoemd in lid 1 dient door de betaaldvoetbalorganisatie voor aanvang van het seizoen ter beschikking te worden gesteld aan het bestuur betaald voetbal.
3. De betaaldvoetbalorganisatie dient voorafgaand aan de wedstrijd - normaliter tenminste tien weken voor de wedstrijd, doch in ieder geval voordat wordt gestart met de kaartverkoop - vooroverleg te voeren met de bezøkende betaaldvoetbalorganisatie, lokale autoriteiten en de officiële supportersverenigingen. Hierbij kan het zo zijn dat, zodra er operationele afspraken worden gemaakt, de vertegenwoordiger van de supportersvereniging niet deelneemt aan dat onderdeel van het vooroverleg.
4. Tijdens het vooroverleg bepalen de lokale autoriteiten in samenspraak met de betaaldvoetbalorganisaties en de officiële supportersverenigingen welke veiligheidsmaatregelen benodigd zijn.

3.3 Standaardvoorwaarden KNVB

Artikel 10.2

De KNVB is gerechtigd om, (landelijke) Stadionverboden op te leggen aan een ieder die volgens een melding van een Club of het Openbaar Ministerie in of buiten het Stadion in het kader van een Evenement:

- heeft gehandeld in strijd met deze Standaardvoorwaarden
- een strafbaar feit heeft begaan danwel ten aanzien van wie een vermoeden bestaat dat deze zich schuldig heeft gemaakt aan voetbal gerelateerd wangedrag
- zich zodanig heeft gedragen dat daardoor het aanzien en/of het belang van het voetbal wordt geschaad, zulks onverminderd enige plicht tot schadevergoeding op grond van het civiele recht

3.4 KNVB Richtlijn termijn stadionverboden 2006-2007

Een ieder die door een betaaldvoetbalorganisatie en/of het openbaar ministerie aan de KNVB wordt gemeld ter zake van ongeregelheden rondom voetbalwedstrijden, zal door de KNVB worden uitgesloten van het bezoek aan voetbalstadions. De KNVB zal de desbetreffende personen stadionverboden opleggen in overeenstemming met de hieronder weergegeven termijnen.

Supporters buiten de combi worden aangemeld voor een stadionverbod. Niet voldoen aan de verplichte combiregeling betekent 12 maanden stadionverbod en (in een aantal gevallen) een boete.

Bijlage 4 Beleidskader voetbalvandalisme 2005

Artikelen inzake combiregeling

Taken en verantwoordelijkheden

2.2.2 BVO

punt 8. Supportersvervoer

- a. De bezoekende BVO is, in het geval van een van overheidswege opgelegde combi, formeel verantwoordelijk voor het vervoer van supporters naar uitwedstrijden en overlegt - waar mogelijk samen met de supportersvereniging - met de autoriteiten van zowel de wedstrijdstad als de stad van de bezoekende club over de meest geschikte wijze van georganiseerd vervoer (combieregeling of anderszins).
- b. Bij verplichte combi's zorgt de bezoekende BVO voor voldoende stewards en/of veiligheidspersoneel in de trein of bus.

4.3 Tolerantiegrens combiregeling

1. Beoogd gedragseffect

- bezoekende supporters beheerst bij het stadion krijgen, door zoveel mogelijk de rivaliserende supportersgroepen te scheiden.
- een voor de supporters van de bezoekende clubs voorspelbaar gebruik van de combiregeling ingeval van tevoren aangeduide noodzaak op basis van een gedegen risicoanalyse.

2. Ongewenst gedrag

- buiten de verplichte combiregeling naar de wedstrijd komen.
- agressie en geweld in het vervoer van en naar uitwedstrijden.
- confrontatie rivaliserende supportersgroepen.

3. Sancties op ongewenst gedrag

- Supporters van de bezoekende club die buiten de verplichte (auto/bus/trein)combieregeling naar de wedstrijd komen, worden door de BVO bij de toegangscontrole van het stadion de toegang geweigerd. Grote groepen supporters die buiten de combiregeling om naar de speelstad gaan worden niet uit overwegingen van openbare orde in het stadion toegelaten. Indien noodzakelijk worden zij buiten de gemeentegrenzen gezet.
- Bij onregelmatigheden in het vervoer van en naar uitwedstrijden mag de BVO bij de eerstvolgende uitwedstrijd geen supporters meenemen. Andersom geldt ook dat, indien gedurende enige tijd onregelmatigheden uitblijven, het vervoersregime versoepeld kan worden.
- Bij gebleken onregelmatigheden van en naar het stadion, wordt aan de betrokken supporter(s) een stadionverbod opgelegd door de bezoekende BVO of KNVB.

4. Wie is verantwoordelijk?

- BVO, burgemeester en politie.
- KNVB.
- BVO/KNVB en politie/OM.

5. Te nemen (preventieve) maatregelen door ketenpartners

- de bezoekende BVO zorgt voor voldoende stewards en/of veiligheidspersoneel in de trein of bus.
- (...artikelen over treincombi...)
- de BVO is er verantwoordelijk voor dat er op de wedstrijddag geen kaarten worden verkocht aan de kassa.
- de gemeente dient in de APV op te nemen dat (groepen) supporters die buiten de verplichte combiregeling om naar de wedstrijd komen buiten de gemeentegrenzen worden gezet.

Hoofdstuk 3

(...)

De aanpak van voetbalvandalisme kent zoveel facetten en ketenpartners, dat niet altijd de verleiding kan worden weerstaan om naar elkaar te wijzen ingeval van het niet nakomen van afspraken. De aanwijzing van de burgemeester als systeemverantwoordelijke moet in dit licht gezien worden, als degene die in zijn rol van regisseur de ketenpartners blijvend moet kunnen aanspreken op afspraken en verantwoordelijkheden. De minister van BZK zal een burgemeester individueel aanspreken indien een club uit zijn of haar gemeente vaak bij onregelmatigheden betrokken is. De KNVB zal op zijn beurt de betreffende club aanspreken.

(...)

Categorisering (risico)wedstrijden

Dit beleidskader geldt voor alle wedstrijden die gespeeld worden in het kader van betaald voetbal. Wedstrijden zonder veiligheidsrisico, gelijk andere, grootschalige evenementen, bestaan niet. Het inschatten van veiligheidsrisico's bij wedstrijden is sterk afhankelijk van de lokale situatie per wedstrijd.

Met ingang van het seizoen 2003 – 2004 worden wedstrijden ingedeeld in:

A-categorie wedstrijd met een laag risico

B-categorie wedstrijd met een midden risico

C-categorie wedstrijd met een hoog risico.

Voor elke wedstrijd dient een gedegen risicoanalyse te worden gemaakt, waarin onderstaande situaties en de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met de organisatie van grootschalige evenementen, gewogen dienen te worden. Door per wedstrijd een risicoanalyse te maken en daarop de maatregelen af te stemmen, kan het benodigde maatwerk geleverd worden. Op landelijk niveau zijn hiervoor geen goede operationele criteria op te stellen. Wel kan het risicogehalte bepaald worden aan de mate, waarin sprake is van:

- de dreiging dat uit- en thuissupporters confrontaties zoeken
- eerdere ervaringen met supporters van de bezoekende clubs
- het negeren van verplicht combivervoer (per bus/trein)

- een geringe geografische afstand en grote rivaliteit tussen de betrokken clubs (streekderby)
- specifieke politie-informatie over voetbalvandalen, dreigingsanalyse e.d.
- het competitiebelang en de aard van de wedstrijd (nationaal/internationaal)
- het tijdstip van de wedstrijd
- kruisende supportersbewegingen tussen verschillende wedstrijden op dezelfde dag
- ongewenste samenloop met andere lokale evenementen
- knelpunten binnen het competitieprogramma
- toezicht door de BVO (stewards)
- scheiding van rivaliserende supporters
- controle op kaartverkoop en toegang
- kwaliteit van de veiligheidszorg voor de wedstrijd door de BVO en de mate van naleving van de veiligheidsvoorschriften van de KNVB en de gemeentelijke vergunningsvoorschriften door de BVO

Voor de vier laatst genoemde punten geldt feitelijk dat deze bij het al dan niet verlenen van een vergunning een rol dienen te spelen.

Bijlage 5 Samenstelling Auditteam

Het Auditteam is als volgt samengesteld:

Voorzitter

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

Leden

- 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)
- Gerard Beelen (oud-brigadegeneraal bij de Marechaussee en voormalig auditor bij de KNVB)
- Henk Wooldrik (oud-hoofdofficier van justitie en lid en kamervoorzitter van de tuchtcommissie betaald voetbal)

Het onderzoek voor dit verslag is uitgevoerd door Anja Beerepoot en Gea Schaap (DSP-groep).